



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

## Détails et principes touchant la proposition de redevances révisées

Mai 2017

### GÉNÉRALITÉS

Le présent document (« Détails et principes ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le Préavis de redevances révisées diffusé en mai 2017 (le « Préavis »). En vertu de l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, L.C. 1996*, chap. 20 (la « Loi sur les SNA »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances révisées formulée dans le Préavis, y compris une justification en ce qui a trait aux paramètres énoncés dans l'article 35 de la Loi sur les SNA.

À l'exception des révisions proposées dans le Préavis, toutes les redevances, modalités et conditions 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 sur les changements proposés aux modalités et conditions, (6) une justification de la proposition liée aux principes d'établissement des redevances et (7) de l'information concernant le Préavis et la présentation des observations à NAV CANADA.

**Les personnes désirant présenter des observations par écrit à NAV CANADA au sujet du Préavis doivent les faire parvenir à l'adresse indiquée dans le Préavis. NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 31 juillet 2017.**

## **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.

NAV CANADA est structurée de façon unique en une entreprise commerciale autonome qui rend compte à ses parties intéressées. La Société est dirigée par un conseil d'administration (le Conseil) de 15 membres composé de 10 administrateurs élus par les parties intéressées représentant les usagers des services de navigation aérienne, les agents négociateurs et le gouvernement fédéral, de 4 administrateurs indépendants ainsi que du président et chef de la direction. Elle a également un comité consultatif dont les membres sont élus par les associés et qui est habilité à analyser toute question touchant le système de navigation aérienne, à en rendre compte et à présenter des recommandations au Conseil.

Les principes fondamentaux régissant le mandat que la Loi sur les SNA 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 les SNA 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 taux des redevances ne peut être tel que les recettes anticipées – d'après des calculs raisonnables – découlant de l'imposition de redevances dépassent les obligations financières courantes et futures de la Société associées à la fourniture de services de navigation aérienne civile. Conformément à ces paramètres, le Conseil approuve le montant des modifications devant être apportées aux redevances, ainsi que la date à laquelle celles-ci doivent prendre effet. Le Conseil approuve également le budget annuel de la Société dans les cas où les montants qui doivent être recouverts par l'intermédiaire des redevances pour l'exercice qui suit sont établis. La Société planifie 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.

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 accessibles électroniquement à l'adresse [www.navcanada.ca](http://www.navcanada.ca).

## **2. PERSPECTIVES SUR LE TRAFIC**

Les sources d'information principales utilisées dans l'élaboration des perspectives sur le trafic 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) et des prévisions concernant le trafic de passagers et les mouvements d'aéronefs, notamment celles de l'IATA, de la FAA et d'Eurocontrol. Les prévisions pour l'exercice financier 2017 montrent les résultats réels jusqu'en avril et une estimation pour le reste de l'exercice. L'exercice financier de NAV CANADA s'étend du 1<sup>er</sup> septembre au 31 août.

Le tableau suivant montre les hypothèses sur la circulation aérienne de la Société. Dans l'ensemble, la croissance du trafic sur douze mois pour les exercices 2017 et 2018 est de 5,4 % et de 3,8 % respectivement. Les taux de croissance pour 2017 reflètent les effets de la journée additionnelle de février 2016, qui était une année bissextile.

	<b>Prévision</b>	<b>Budget préliminaire</b>
<b>Redevances</b>	<b>Exercice 2016-2017</b>	<b>Exercice 2017-2018</b>
Services terminaux	3,4 %	4,5 %
En route	6,8 %	3,2 %
Survols	6,7 %	4,0 %
NAT	6,8 %	4,4 %
Communications internationales	7,0 %	4,4 %
Quotidiennes	5,3 %	3,1 %
<b>Pondérées</b>	<b>5,4 %</b>	<b>3,8 %</b>

### 3. MONTANTS À RECOUVRER ET À REMBOURSER

L'exercice d'établissement des tarifs est conçu de sorte à atteindre les trois objectifs suivants :

1. Harmoniser les tarifs de base pour l'exercice 2017-2018 aux niveaux appropriés pour satisfaire aux exigences financières prévues de la Société pour l'exercice 2017-2018.
2. Faire des rajustements de tarif temporaires, qui entreront en vigueur au cours de l'exercice 2017-2018, afin de retourner aux clients environ 5,7 millions de dollars.
3. Rembourser aux clients 4,6 % des facturations de l'exercice 2016-2017 (un montant prévu de 60 millions de dollars) par l'entremise d'un remboursement unique qui sera remis au cours de l'exercice 2017-2018.

#### Montants à recouvrer des clients pour l'exercice 2017-2018

Les montants à recouvrer pour l'exercice 2017-2018 devraient s'élever à 1 405 millions de dollars. Les montants à recouvrer des redevances SNA sont inférieurs à ce montant

total puisque d'autres recettes doivent être prises en compte, conformément aux exigences établies dans la Loi sur les SNA. La Société s'attend à ce que les ventes de technologies, le CENTRE NAV et d'autres sources génèrent des recettes de 56 millions de dollars pour l'exercice 2018. Il faut également recouvrer 4 millions de dollars pour harmoniser le compte de stabilisation des tarifs au solde cible pour l'exercice 2017-2018, qui est de 105 millions de dollars.

Le tableau suivant montre les montants précis à recouvrer au cours de l'exercice 2017-2018 en se fondant sur le budget préliminaire.

		<b>Millions de dollars</b>	
Coûts :			
Charges d'exploitation :			
	Salaires, avantages sociaux et indemnités	932	
	Autres charges d'exploitation	272	
	Dépréciation et amortissement	155	
		<b>1 359</b>	
Autres dépenses		99	
	Report d'impôt obligatoire en excluant le compte de stabilisation des tarifs	-53	
Total des coûts à recouvrer pour l'exercice 2018		<b>1 405</b>	(A)
Augmentation du compte de stabilisation des tarifs cibles		-4	(B)
Autres recettes		56	
<b>Montants à recouvrer des redevances SNA</b>		<b>1 353</b>	<b>(A-B)</b>

### Montants à rembourser aux clients

Les redevances sont établies en fonction des besoins financiers de la Société, qui prennent en considération les volumes de circulation aérienne estimés ainsi que les dépenses prévues. Puisque les recettes et les dépenses réelles différeront de ces prévisions, il faut une méthode pour cumuler les écarts de façon à ce qu'ils puissent être pris en compte lors du prochain établissement des redevances. Il faut également absorber les effets immédiats des facteurs imprévisibles – principalement les fluctuations des volumes de circulation aérienne dues à des événements imprévus. Nous atteignons ces objectifs grâce à un mécanisme de « stabilisation des tarifs ».

La Société exécute ses activités d'établissement des tarifs en vue de maintenir le solde cible du compte de stabilisation des tarifs. L'objectif quant au solde cible du compte de stabilisation des tarifs est de 7,5 % du total des charges annuelles prévues, déduction faite des autres pertes (gains) et en ne tenant pas compte des éléments non récurrents. Pour déterminer les redevances futures, si le solde du compte de stabilisation des tarifs

excède le solde cible et que l'on s'attend à ce que ce montant excédentaire augmente considérablement, la Société ajuste les tarifs en conséquence pour rembourser les surplus aux clients.

Le solde cible du compte de stabilisation des tarifs pour l'exercice 2016-2017 est de 101 millions de dollars, soit 7,5 % des coûts prévus au budget 2016-2017, comme il a été expliqué ci-dessus. D'ici la fin de l'exercice 2016-2017, la Société s'attend à avoir généré un montant excédentaire d'environ 91 millions de dollars dans le compte de stabilisation des tarifs, comme le montre le tableau ci-dessous.

	Millions de dollars
Solde prévu du compte de stabilisation des tarifs au 31 août 2017	192 \$
Moins : solde cible	101 \$
Surplus prévu	91 \$

La Société a pris en considération diverses exigences financières lorsqu'elle a proposé les tarifs pour l'exercice 2017-2018. Il est essentiel que la Société protège ses bonnes cotes de crédit et maintienne les faibles coûts de sa dette, ce qui lui permettra d'offrir des redevances à faibles coûts à ses clients. Les agences d'évaluation du crédit ont affirmé que les faibles ratios de couverture du service de la dette « soutenus » ou « prolongés » pourraient entraîner un déclassement des cotes de la Société. Afin d'éviter une telle situation, de se protéger contre les risques de prévision et de prévenir d'importantes fluctuations des tarifs, la Société a l'intention de rembourser le surplus prévu de 91 millions de dollars (en date du 31 août 2017) de la façon suivante : (i) rembourser 4,6 % des facturations de l'exercice 2016-2017 (un montant prévu de 60 millions de dollars) aux clients au cours de l'exercice 2017-2018 par l'entremise d'un remboursement unique (ii) rembourser 5,7 millions de dollars aux clients au cours de l'exercice 2018 par l'entremise d'une réduction temporaire des tarifs pour une période d'un an et (iii) rembourser le solde restant au cours de l'exercice 2018-2019.

Les réductions de tarifs mises en œuvre le 1<sup>er</sup> septembre 2016 ont entraîné une réduction du ratio de couverture du service de la dette pour l'exercice 2016-2017. Selon les prévisions actuelles, l'approche à trois volets susmentionnée qui vise à rembourser le surplus prévu de l'exercice 2016-2017 permettra à la Société de maintenir des ratios de couverture du service de la dette appropriés pour les exercices 2017-2018 et 2018-2019.

#### 4. ANALYSE DES TARIFS DE REDEVANCES

Comme il a été mentionné aux sections 2 et 3 ci-dessus, la Société propose d'ajuster ses tarifs de base pour recouvrer 1 353 millions de dollars pour l'exercice 2017-2018, d'ajuster temporairement les tarifs pour rembourser 5,7 millions de dollars en surplus du compte de stabilisation des tarifs et d'offrir un remboursement unique d'environ 60 millions de dollars aux clients pour l'exercice 2017-2018.

##### Calculs visant à fixer des tarifs de base pour atteindre le point mort à l'exercice 2018

Pour déterminer les changements de tarifs requis pour atteindre le point mort à l'exercice 2017-2018, l'on compare les recettes et les coûts prévus pour chaque service. Le montant à recouvrer par chacun des services est déterminé par l'allocation des coûts à chaque service, c'est-à-dire les services terminaux, en route, NAT et communications internationales. La méthode de répartition des coûts de la Société a été élaborée en 1997 et un exercice d'allocation des coûts est réalisé chaque année.

La Société a préparé des calculs qui se fondent sur les coûts prévus pour l'exercice 2017-2018 afin de déterminer les coûts prévus de chaque service pour l'exercice 2017-2018. Les recettes prévues pour les tarifs de base existants sont également utilisées dans ce calcul. Ces renseignements permettent d'établir le changement de pourcentage des tarifs pour chaque service. Ces calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Calculs des tarifs de base pour 2017-2018	Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	Total
Recettes SNA pour les tarifs de base existants pour 2017-2018	598 286 717 \$	753 515 971 \$	40 092 463 \$	10 662 562 \$	1 402 557 713 \$
Coûts à recouvrer des redevances SNA pour 2017-2018	595 543 320 \$	711 106 600 \$	36 265 760 \$	10 284 320 \$	1 353 200 000 \$
Allocation des coûts - >		52,55 %	2,68 %	0,76 %	100,00 %
Surplus (manque à gagner)	2 743 397 \$	42 409 371 \$	3 826 703 \$	378 242 \$	49 357 713 \$
<b>Changement requis au tarif de base</b>	<b>-0,5 %</b>	<b>-5,6 %</b>	<b>-9,5 %</b>	<b>-3,5 %</b>	<b>-3,5 %</b>
	<b>Redevances à taux fixe</b>	<b>-1,4 %</b>			

Il est à noter que les tarifs des redevances fixes quotidiennes, annuelles et trimestrielles, des redevances annuelles minimales et des redevances quotidiennes pour 7 aéroports précis sont modifiés afin de représenter 83 % du changement apporté au tarif de redevance des services terminaux et 17 % du changement apporté au tarif de redevance des services en route.

Surplus du compte de stabilisation des tarifs à rembourser aux clients pendant l'exercice 2016-2017

Le montant à rembourser aux clients par l'entremise de l'ajustement temporaire des tarifs pour l'exercice 2017-2018 est d'environ 5,7 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 0,4 % des révisions des tarifs de base proposées. Le tableau ci-dessous montre les détails de cette diminution.

Calculs de l'ajustement des tarifs pour 2018	Terminal	En route	NAT	Comm. Int.	Total
Recettes SNA tirées des révisions proposées aux tarifs	595 543 320 \$	711 106 600 \$	36 265 760 \$	10 284 320 \$	1 353 200 000 \$
Montants à rembourser aux clients	(2 508 570 \$)	(2 995 350 \$)	(152 760 \$)	(43 320 \$)	(5 700 000 \$)
Pourcentage d'ajustement (par rapport aux NOUVEAUX tarifs de base)	-0,4 %	-0,4 %	-0,4 %	-0,4 %	-0,4 %
Pourcentage d'ajustement (par rapport aux NOUVEAUX tarifs de base)	<b>Redevances à taux fixe</b>	<b>-0,4 %</b>			

## Résumé des révisions proposées des tarifs

Le tableau suivant établit et compare les tarifs existants et les révisions proposées des tarifs de base, de même que les ajustements.

		Tarifs actuel (Exercice 2017)			Point mort de l'exercice 2018		Ajustement des tarifs temporaire pour 2018 (Pour corriger le surplus du 31 août 2017*)			Ajustements et tarifs de base proposés pour 2018		Montant net proposé ou montant net facturé 2017 (facturé ou facture)
		Tarif de Base	Ajustement 16 sept. au 17 août	Montant Net Facturé	Tarifs de base proposés	% de changement au tarif de base existant	Ajustement proposé* Sept. 2017 à Août 2018	% de changement au tarif de base existant	% de changement au nouveaux tarifs de base	Montant Net proposé	% de changement au tarif de base existant	
<b>REDEVANCES FONDÉES SUR LES VOLS</b>												
Serv. Terminaux		24.14 \$	-0.93 \$	23.21 \$	24.02 \$	-0.5%	-0.10 \$	-0.4%	-0.4%	23.92 \$	-0.9%	3.1%
En route (y compris survols)		0.03 \$	0.00 \$	0.03 \$	0.03 \$	-5.6%	0.00 \$	-0.4%	-0.4%	0.03 \$	-6.0%	-2.2%
NAT		87.18 \$	-3.37 \$	83.81 \$	78.90 \$	-9.5%	-0.33 \$	-0.4%	-0.4%	78.57 \$	-9.9%	-6.3%
Comm. Int.	Liaison des données	19.02 \$	-0.74 \$	18.28 \$	18.35 \$	-3.5%	-0.08 \$	-0.4%	-0.4%	18.28 \$	-3.9%	0.0%
	Voix	50.54 \$	-1.96 \$	48.58 \$	48.78 \$	-3.5%	-0.20 \$	-0.4%	-0.4%	48.58 \$	-3.9%	0.0%
<b>REDEVANCES FONDÉES SUR LES AÉRONEFS:</b>												
<i>Redevances quotidiennes</i>												
Catégories de masse (en années)												
Aéronefs à hélices	De 3.0 à 5.0	41.79 \$	-1.63 \$	40.16 \$	41.20 \$	-1.4%	-0.16 \$	-0.4%	-0.4%	41.04 \$	-1.8%	2.2%
	De 5.0 à 6.2	83.58 \$	-3.26 \$	80.32 \$	82.41 \$	-1.4%	-0.33 \$	-0.4%	-0.4%	82.08 \$	-1.8%	2.2%
	De 6.2 à 8.6	331.34 \$	-12.92 \$	318.42 \$	326.70 \$	-1.4%	-1.31 \$	-0.4%	-0.4%	325.39 \$	-1.8%	2.2%
	De 8.6 à 12.3	769.14 \$	-30.00 \$	739.14 \$	758.37 \$	-1.4%	-3.03 \$	-0.4%	-0.4%	755.34 \$	-1.8%	2.2%
	De 12.3 à 15.0	1,146.24 \$	-44.70 \$	1,101.54 \$	1,130.19 \$	-1.4%	-4.52 \$	-0.4%	-0.4%	1,125.67 \$	-1.8%	2.2%
	De 15.0 à 18.0	1,377.08 \$	-53.71 \$	1,323.37 \$	1,357.80 \$	-1.4%	-5.43 \$	-0.4%	-0.4%	1,352.37 \$	-1.8%	2.2%
	De 18.0 à 21.4	1,856.67 \$	-72.41 \$	1,784.26 \$	1,830.68 \$	-1.4%	-7.32 \$	-0.4%	-0.4%	1,823.35 \$	-1.8%	2.2%
	De 21.4	2,408.90 \$	-93.95 \$	2,314.95 \$	2,375.18 \$	-1.4%	-9.50 \$	-0.4%	-0.4%	2,365.67 \$	-1.8%	2.2%
	Maximum pour les hélicoptères	83.58 \$	-3.26 \$	80.32 \$	82.41 \$	-1.4%	-0.33 \$	-0.4%	-0.4%	82.08 \$	-1.8%	2.2%
Aéronefs à réaction	Jusqu'à 3.0	158.21 \$	-6.17 \$	152.04 \$	156.00 \$	-1.4%	-0.62 \$	-0.4%	-0.4%	155.37 \$	-1.8%	2.2%
	De 3.0 à 6.2	203.98 \$	-7.96 \$	196.02 \$	201.12 \$	-1.4%	-0.80 \$	-0.4%	-0.4%	200.32 \$	-1.8%	2.2%
	De 6.2 à 7.5	331.34 \$	-12.92 \$	318.42 \$	326.70 \$	-1.4%	-1.31 \$	-0.4%	-0.4%	325.39 \$	-1.8%	2.2%
<i>Redevances annuelles minimales</i>												
Aéronefs à hélices de plus de 3,0 tonnes et aéronefs réaction												
	Si restreint à l'épandage agricole	225.84 \$	-8.80 \$	217.04 \$	222.68 \$	-1.4%	-0.88 \$	-0.4%	-0.4%	221.80 \$	-1.8%	2.2%
		67.64 \$	-2.60 \$	65.04 \$	66.68 \$	-1.4%	-0.28 \$	-0.4%	-0.4%	66.40 \$	-1.8%	2.1%
<i>Redevances pour l'aviation générale</i>												
<i>Redevances annuelles</i>												
	Moins de 2.0	67.64 \$	-2.60 \$	65.04 \$	66.68 \$	-1.4%	-0.28 \$	-0.4%	-0.4%	66.40 \$	-1.8%	2.1%
	De 2.0 à 3.0	225.84 \$	-8.80 \$	217.04 \$	222.68 \$	-1.4%	-0.88 \$	-0.4%	-0.4%	221.80 \$	-1.8%	2.2%
<i>Redevances trimestrielles</i>												
	Moins de 2.0	16.91 \$	-0.65 \$	16.26 \$	16.67 \$	-1.4%	-0.07 \$	-0.4%	-0.4%	16.60 \$	-1.8%	2.1%
	De 2.0 à 3.0	56.46 \$	-2.20 \$	54.26 \$	55.67 \$	-1.4%	-0.22 \$	-0.4%	-0.4%	55.45 \$	-1.8%	2.2%
	Quotidiennes - 7 aéroports important précis	9.95 \$	-0.39 \$	9.56 \$	9.81 \$	-1.4%	-0.04 \$	-0.4%	-0.4%	9.77 \$	-1.8%	2.2%
<b>Global (moyenne pondérée)</b>						<b>-3.5%</b>		<b>-0.4%</b>	<b>-0.4%</b>		<b>-3.9%</b>	<b>0.0%</b>
* L'ajustement devrait permettre de rembourser le surplus de 2017 (en date du 31 août 2017) au cours de l'exercice 2018												
Le solde approximatif à rembourser (en date du 31 août 2017) est de 5,7 millions de dollars.												

## Remboursement des redevances

La Société propose de rembourser un montant prévu de 60 millions de dollars aux clients par l'entremise d'un remboursement de 4,6 % des facturations pour l'exercice 2016-2017, qui sera offert en janvier 2018. Bien que la proposition soit de fournir un remboursement de 4,6 % des facturations de l'exercice de 2016-2017, l'objectif est de rembourser 60 millions de dollars en se fondant sur les estimations actuelles des facturations. Voici le calcul utilisé :



	Millions de dollars
Prévisions des facturations de redevances pour l'exercice 2017	1 299 \$
Montant du remboursement prévu	60 \$
<b>Pourcentage des facturations de 2017 à rembourser</b>	<b>4,6 %</b>

En se fondant sur les facturations prévues pour 2016-2017, l'on prévoit que le montant avant taxes du remboursement devrait être de 60 millions de dollars, mais ce montant changera en fonction des facturations réelles pour l'exercice 2016-2017.

Un montant proportionnel de TPS/TVH ou TVQ chargées pour les facturations de redevances pour 2016-2017 sera ajouté aux montants du remboursement que les clients recevront. Le remboursement sera considéré comme une réduction dans le cadre d'une offre en vertu des règles relatives à la TPS/TVH ou à la TVQ. Par conséquent, il incombera au client de gérer les taxes de la façon appropriée. En général, les clients qui n'ont pas réclamé de crédit de taxe sur les intrants pour la TPS/TVH ou de remboursement de la taxe sur les intrants pour les taxes des facturations originales pourront conserver le montant remboursé des taxes. Les clients qui ont réclamé un crédit de taxe sur les intrants ou un remboursement de la taxe sur les intrants sur la facturation des redevances pour 2016-2017 devront déclarer le montant des taxes incluses dans le montant du rabais aux autorités fiscales respectives, soit les taxes dues indiquées sur le formulaire de déclaration de la TPS/TVH ou de la TVQ pour la période d'imposition durant laquelle les remboursements seront versés par NAV CANADA.

## 5. 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'utilisateur 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 assujéti 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 répartition des coûts entre les services en route, terminaux et océaniques. Les règles de répartition des coûts de ces services ont été déterminées en fonction des charges de travail, des statistiques reposant sur les rapports d'activités, du jugement de la direction et des lignes directrices de l'OACI.

- 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 assujétiées 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 permettre de recouvrer les dépenses nettes d'autres recettes déterminées selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) et les 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 des 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 des 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 obtenir de plus amples renseignements, consulter le *Guide des redevances à l'intention des clients* daté du 1<sup>er</sup> septembre 2016.

## 6. INFORMATION CONCERNANT LE PRÉAVIS ET LA PRÉSENTATION DES OBSERVATIONS À NAV CANADA

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

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 supplémentaires du document « Détails et principes », communiquer avec NAV CANADA :

Par écrit : NAV CANADA  
C.P. 3411, succursale D  
Ottawa (Ontario)  
CANADA K1P 5L6  
À l'intention du vice-président adjoint, Services à la clientèle et commerciaux

Par courriel : [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca)  
Par télécopieur : 1-613-563-3426  
Par téléphone : 1-613-563-5588  
1-800-876-4693 (numéro de téléphone gratuit pour l'Amérique du Nord)

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 : 1-613-563-5882

**Remarque : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard à la fermeture des bureaux le 31 juillet 2017.**

---

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

*Le présent document contient certains énoncés au sujet des anticipations futures de NAV CANADA. Ces énoncés sont généralement caractérisés par des expressions comme « prévoit », « planifie », « croit », « a l'intention de », « s'attend à », « estime », « se rapprocher » et autres expressions semblables, ainsi que*

*les verbes conjugués au futur ou au conditionnel comme « devra », « devrait » et « pourrait », ou des versions négatives qui en résultent. Parce que les énoncés prospectifs comportent des incertitudes et des risques futurs, les résultats réels peuvent différer sensiblement de ceux qui y sont exprimés ou sous-entendus. Parmi ces risques et incertitudes, mentionnons l'agitation géopolitique, les menaces d'attaques terroristes et les attaques proprement dites, la guerre, les épidémies et pandémies, les désastres naturels, les régimes climatiques, les préoccupations environnementales, les cyberattaques, les négociations collectives, les arbitrages, l'embauche, la formation et le maintien de l'effectif, la condition générale du secteur de l'aviation, les niveaux de trafic aérien, l'utilisation des télécommunications et du transport terrestre comme solutions de rechange au transport aérien, la conjoncture économique et des marchés financiers, la capacité de percevoir les redevances auprès des clients et de réduire les frais d'exploitation, le respect des critères établis pour les tranches d'investissement restantes d'Aireon LLC (Aireon), le succès de notre investissement dans une capacité de surveillance des aéronefs installée dans l'espace par l'intermédiaire d'Aireon, les créances irrécouvrables sur les investissements, la fluctuation des taux d'intérêt, les modifications législatives et fiscales, des décisions défavorables ou des instances devant des autorités de réglementation ou des poursuites judiciaires. Certains de ces risques et incertitudes sont expliqués dans la section « Facteurs de risque » de la Notice d'information annuelle 2016 de la Société. Les énoncés de nature prospective contenus dans le présent document représentent les projections de NAV CANADA au 29 mai 2017 et peuvent changer après cette date. Les lecteurs de la présente notice annuelle ne devraient pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Nous déclinons toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif inclus dans le présent document par suite de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou pour toute autre raison, sauf requis selon les lois sur les valeurs mobilières applicables.*