

Note 2005/12/10

En raison d'une erreur de placement de la notification du Préavis par un journal, la date limite de réception des observations sur les propositions a été reportée au 10 février 2006 à la fermeture des bureaux.



PRÉAVIS DE REDEVANCES NOUVELLES ET RÉVISÉES

DÉCEMBRE 2005

GÉNÉRALITÉS

Conformément à 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* »), le présent document constitue un préavis (le « *Préavis* ») **de redevances nouvelles et révisées ainsi que de modalités et conditions concernant les redevances de services de navigation aérienne que NAV CANADA se propose de mettre en vigueur le 1^{er} mars 2006, sauf indication contraire.** Un document fournissant de l'information supplémentaire sur cette proposition, y compris une justification par rapport aux paramètres établis en vertu de l'article 35 de la *Loi sur les SNA* ainsi qu'une annexe donnant les résultats d'un examen des redevances de la Société, peuvent être obtenus sur demande auprès de NAV CANADA.

Les personnes désirant présenter à NAV CANADA des observations sur les propositions contenues dans le présent *Préavis* sont invitées à les faire parvenir par écrit à NAV CANADA à l'adresse indiquée à la section 9 au plus tard le 3 février 2006.

NAV CANADA applique les redevances aux catégories suivantes de services de navigation aérienne : i) terminaux, ii) en route, et iii) océaniques.

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

Ce *Préavis* comporte neuf volets :

- (1) Contexte;
- (2) Changements proposés à la redevance de services terminaux;
- (3) Changements proposés à la redevance quotidienne sur les aéronefs de plus de trois tonnes;
- (4) Nouvelle redevance quotidienne proposée à huit aéroports internationaux sur les aéronefs de trois tonnes ou moins;
- (5) Changement proposé à la redevance des services de communications internationales;
- (6) Accommodation proposée relativement aux masses multiples pour un même aéronef en ce qui a trait au calcul des redevances;
- (7) Augmentation proposée du solde du compte de stabilisation des tarifs;
- (8) Changements proposés aux modalités et conditions concernant le crédit; et
- (9) Information supplémentaire concernant le *Préavis* et la présentation des observations à NAV CANADA.

1. CONTEXTE

En janvier 2005, NAV CANADA (la Société) a amorcé un examen de ses redevances. Cet examen portait notamment sur la méthode de calcul des redevances, le compte de stabilisation des tarifs, les publications aéronautiques et la méthode de répartition des coûts. À cet effet, un document de travail a été produit et affiché dans le site Web de la Société (www.navcanada.ca), puis largement distribué aux associations nationales et internationales du transport aérien et de l'aviation générale, aux organismes régionaux et provinciaux du milieu de l'aviation ainsi qu'à de nombreux clients et parties intéressées.

Des rencontres de consultation ont eu lieu entre janvier et avril 2005 afin de discuter des préoccupations exprimées et de nombreuses parties intéressées ont fait parvenir leurs observations à NAV CANADA. Après avoir analysé les commentaires reçus, la Société propose certains changements. Le processus de consultation et les résultats de l'examen des redevances sont présentés dans un document intitulé *Détails et principes touchant les propositions de redevances nouvelles et révisées* (« *Détails et principes* »), affiché dans le site Web de la Société.

Le présent *Préavis* énonce les propositions de changements résultant de l'examen des redevances. Il importe de noter que les révisions proposées *ne s'appliquent qu'à la méthodologie* et qu'elles visent à produire pour la Société des recettes totales égales à celles qu'engendrent les redevances actuelles. Autrement dit, les révisions proposées n'ont aucune incidence sur les recettes totales. En outre, la Société examine ses redevances régulièrement à la lumière des coûts prévus, du trafic ainsi que d'autres facteurs, et effectue les ajustements nécessaires au moyen de préavis distincts, tel qu'il est exigé.

Le présent *Préavis* comprend également deux propositions sur des questions qui ont évolué depuis la consultation portant sur l'examen des redevances. L'une des propositions concerne la mention obligatoire de la marque d'immatriculation d'aéronef dans le plan de vol et a été incluse dans les changements proposés énoncés aux sections 3 et 4 du présent *Préavis* en raison de leur rapport avec la facturation de la redevance quotidienne. L'autre proposition porte sur les changements apportés aux modalités et conditions de la Société concernant le crédit. Ces changements sont abordés dans la section 8.

2. CHANGEMENTS PROPOSÉS À LA REDEVANCE DE SERVICES TERMINAUX

NAV CANADA utilise présentement l'exposant de masse 0,9 dans le calcul de la redevance de services terminaux, que voici :

$$\text{Redevance} = \text{MTOW}^{0,9} \times \text{taux}$$

Entendu que :

- MTOW représente la masse maximale autorisée au décollage;
- Le taux constitue le taux unitaire. Le tarif de base est fixé présentement à 16,38 \$, auquel s'ajoute un rajustement additionnel de 0,28 \$ attribuable au compte de stabilisation des tarifs.

La valeur précise de l'exposant de masse détermine dans quelle proportion le coût qui doit être recouvert au moyen des redevances est assumé par des aéronefs de masses diverses. C'est donc dire qu'un exposant de masse supérieur accroît la part des coûts devant être absorbée par les gros aéronefs.

À l'échelle internationale, la redevance de services terminaux de NAV CANADA figure parmi les plus élevées pour les gros aéronefs, et parmi les plus basses pour les petits aéronefs. Pour cette raison, entre autres, il est proposé, tel que discuté dans l'annexe du document *Détails et principes*, de réduire graduellement l'exposant de masse de la redevance de services terminaux, pour le faire passer de 0,9 à 0,85 à compter du 1^{er} mars 2006 (phase 1), puis à 0,8 le 1^{er} septembre 2008 (phase 2).

Ce changement donnera lieu à une diminution de la redevance pour les gros aéronefs et à une augmentation pour les petits aéronefs. Par exemple, le coût additionnel par passager pour un appareil CRJ-200 équivaldrait à environ 42 cents pour la phase 1. Si ce coût est transféré au public voyageur, ce changement représenterait approximativement 0,2 % du prix total d'un trajet. Dans le cas des gros aéronefs, la réduction des coûts par passager pourrait aller jusqu'à 1 \$ pour la phase 1.

L'incidence des changements de la phase 2, prévue pour le 1^{er} septembre 2008, se comparerait à celle de la phase 1.

La réduction de l'exposant de masse fera également diminuer de façon importante le nombre total d'unités de redevance calculé. Par conséquent, le taux unitaire doit être augmenté afin que soit généré le même montant total de recettes. Ce rapport s'applique également au rajustement des tarifs associé à la redevance.

Le présent *Préavis* énonce les changements apportés dans le cadre de la phase 1. Un *Préavis* distinct sera émis avant le 1^{er} septembre 2008, en vue de la phase 2.

Proposition

À compter du 1^{er} mars 2006 :

- La redevance de services terminaux sera calculée comme suit :

$$\text{Redevance} = \text{MTOW}^{0,85} \times \text{taux}$$

- Le taux sera établi à 20,23 \$.
- Le rajustement s'élèvera à 0,35 \$.

3. CHANGEMENTS PROPOSÉS À LA REDEVANCE QUOTIDIENNE SUR LES AÉRONEFS DE PLUS DE TROIS TONNES

La redevance quotidienne consiste en une redevance composée qui s'applique aux services terminaux et en route. Les redevances actuelles (tarif de base + rajustement) sont indiquées dans le tableau 2 de l'annexe du document « *Détails et principes* ». La redevance quotidienne s'applique principalement aux aéronefs à hélices, qui sont habituellement de petits aéronefs. Par conséquent, un changement à la *redevance de services terminaux* touchant les petits aéronefs signifie également un changement

comparable à la composante de la redevance quotidienne qui se rapporte aux services terminaux. Étant donné que la réduction proposée pour l'exposant de masse de la redevance de services terminaux, énoncée dans la section 2 du présent *Préavis*, donnera lieu à une augmentation de cette redevance pour les petits aéronefs, une augmentation comparable est proposée pour la composante de la redevance quotidienne qui concerne les services terminaux.

Les raisons de ce changement et son incidence sont précisées dans l'annexe du document « *Détails et principes* ». En gros, le coût additionnel par passager pour les petits aéronefs serait de l'ordre de 17 à 54 cents pour la phase 1. Si ce coût est transféré au public voyageur, ce changement représenterait approximativement 0,2 % du prix total d'un trajet.

L'incidence des changements de la phase 2, prévue pour le 1^{er} septembre 2008, se comparerait à celle de la phase 1.

Il est également proposé que l'application de la redevance quotidienne soit conditionnelle à l'inclusion de la marque d'immatriculation d'aéronef dans le plan de vol. De nombreux transporteurs locaux et régionaux exploitant des aéronefs à hélices sont assujettis à la redevance quotidienne étant donné la nature de leurs activités (c.-à-d. vols court-courriers multi-tronçons dont la fréquence de vols quotidiens par aéronef est très élevée). Les procédures de planification de vol permettent aux transporteurs de déposer leurs plans de vol sans y indiquer la marque d'immatriculation des aéronefs, ce qui complique les procédures de facturation de NAV CANADA, qui a besoin de cette marque pour déterminer l'aéronef précis ayant effectué chaque vol en particulier afin de pouvoir appliquer la redevance quotidienne.

Afin d'assurer la facturation efficace et exacte de la redevance quotidienne, il est donc proposé de rendre obligatoire l'indication de la marque d'immatriculation d'aéronef dans les plans de vol.

Proposition

À compter du 1^{er} mars 2006, la redevance quotidienne sera établie comme suit :

Type et groupe de masse* des aéronefs (en tonnes)	Tarifs de base à partir du 1 ^{er} mars 2006	Ajustements additionnels des taux ¹⁾ à partir du 1 ^{er} mars 2006
<i>Aéronef à hélices</i>		
Plus de 3,0 à 5,0	39 \$	1 \$
Plus de 5,0 à 6,2	79 \$	1 \$
Plus de 6,2 à 8,6	317 \$	5 \$
Plus de 8,6 à 12,3	751 \$	13 \$
Plus de 12,3 à 15,0	1 124 \$	19 \$
Plus de 15,0 à 18,0	1 360 \$	23 \$
Plus de 18,0 à 21,4	1 847 \$	32 \$
Plus de 21,4	2 441 \$	42 \$
<i>Maximum pour les hélicoptères</i>	79 \$	1 \$
<i>Petit aéronef à réaction</i>		
Plus de 3,0 à 6,2	193 \$	3 \$
Plus de 6,2 à 7,5	318 \$	5 \$

1) Ces ajustements correspondent à l'ajustement total des redevances établi à 2 %, introduit le 1^{er} août 2003 afin de renflouer le compte de stabilisation des tarifs.

* Masse maximale autorisée au décollage.

À compter du 1^{er} mars 2006 :

- La marque d'immatriculation d'aéronef devra apparaître sur les plans de vol afin que soit appliquée la redevance quotidienne; et
- Les redevances en fonction du mouvement s'appliqueront à tous les vols dont la marque d'immatriculation d'aéronef n'apparaît pas sur le plan de vol.

4. NOUVELLE REDEVANCE QUOTIDIENNE PROPOSÉE À HUIT AÉROPORTS INTERNATIONAUX SUR LES AÉRONEFS DE TROIS TONNES OU MOINS

Les petits aéronefs de trois tonnes ou moins sont assujettis à une redevance annuelle (aéronefs immatriculés au Canada) ou à une redevance trimestrielle (aéronefs immatriculés à l'étranger). La redevance annuelle (tarif de base + rajustement distinct) est présentement établie à 72 \$ pour les aéronefs de deux tonnes et moins, et à 240 \$ pour les aéronefs entre deux et trois tonnes. La redevance trimestrielle correspond à 25 % de la redevance annuelle.

Tel qu'indiqué dans l'annexe du document « *Détails et principes* », le point de vue des parties intéressées sur la question des redevances appliquée à l'aviation générale varie énormément. De nombreux exploitants d'aéronefs commerciaux estiment que les redevances devraient être augmentées de façon importante alors que les exploitants d'aéronefs du secteur privé prônent le maintien des redevances au niveau actuel ou favorisent leur diminution.

À la lumière de l'examen des redevances, la Société croit qu'une redevance additionnelle - en sus des redevances annuelle et trimestrielle - est justifiée à huit aéroports internationaux importants correspondant aux principaux aéroports du Canada en termes de vols d'aéronefs à réaction effectués par des transporteurs. Il semble juste et raisonnable que les aéronefs de trois tonnes ou moins qui se servent des principaux aéroports internationaux paient davantage que les simples redevances annuelle et trimestrielle. Une redevance additionnelle encouragerait également les petits aéronefs à s'en remettre aux aéroports de délestage, disponibles à proximité de presque chacun des huit aéroports. Cette mesure s'avérerait donc avantageuse du point de vue de l'efficacité du trafic des transporteurs aux principaux aéroports internationaux.

Proposition

À compter du 1^{er} septembre 2006, une nouvelle redevance quotidienne s'appliquera aux aéronefs de trois tonnes ou moins (MTOW) qui décollent des aéroports internationaux de Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto (Pearson), Ottawa, Montréal (Trudeau) ou Halifax. En ce qui a trait à l'aéroport international de Vancouver, les redevances quotidiennes nouvelles et existantes s'appliqueront également à l'hydroaérodrome. La redevance quotidienne s'appliquera donc aux aéronefs pour chaque journée où ils décollent d'un ou de plusieurs de ces aéroports, une journée étant définie comme une période de vingt-quatre heures commençant à 0800 UT.

Une limite maximale annuelle par aéronef sera établie pour la nouvelle redevance quotidienne et l'année de référence s'échelonnera du 1^{er} mars au 28 (ou au 29) février de l'année suivante. La limite fixée s'applique tant aux aéronefs immatriculés au Canada qu'à ceux immatriculés à l'étranger. Puisque ce changement entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2006, une limite réduite sera établie pour la période allant du 1^{er} septembre 2006 au 28 février 2007.

La mise en œuvre de la nouvelle redevance quotidienne et des limites maximales annuelles connexes s'effectuera de façon progressive, tel qu'indiqué dans les tableaux ci-dessous. La première phase ne débutera que le 1^{er} septembre 2006 en raison des changements à apporter au système de facturation.

Redevance quotidienne sur les aéronefs de trois tonnes ou moins*

Date d'entrée en vigueur	Redevance quotidienne
Le 1 ^{er} septembre 2006	5 \$ par jour
Le 1 ^{er} mars 2008	10 \$ par jour

* Cette redevance s'applique aux aéroports internationaux de Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto (Pearson), Ottawa, Montréal (Trudeau) et Halifax.

Limite maximale annuelle de la redevance quotidienne sur les aéronefs de trois tonnes ou moins

Date d'entrée en vigueur	Redevance maximale
Le 1 ^{er} septembre 2006	300 \$ par aéronef pour la période allant du 1 ^{er} septembre 2006 au 28 février 2007.
Le 1 ^{er} mars 2007	600 \$ par année par aéronef
Le 1 ^{er} mars 2008	1200 \$ par année par aéronef

Pour que cette redevance soit correctement facturée, la marque d'immatriculation d'aéronef doit apparaître dans chaque plan de vol. Si elle n'y apparaît pas, la redevance quotidienne s'appliquera à chaque vol en provenance de l'un des huit aéroports susmentionnés. Par ailleurs, sans la marque d'immatriculation d'aéronef, il ne sera pas possible d'appliquer la limite maximale annuelle puisque l'aéronef qu'elle devrait viser ne pourra pas être identifié.

La nouvelle redevance quotidienne s'ajoute aux redevances annuelle et trimestrielle déjà en place. Les redevances annuelle et trimestrielle ne comptent pas dans le calcul du montant maximal alloué annuellement pour la nouvelle redevance quotidienne.

Les exemptions de redevances actuellement en vigueur pour les ultra-légers, les planeurs, les ballons ainsi que les aéronefs de moins de 617 kg ne s'appliqueront pas à la nouvelle redevance quotidienne. De même, cette nouvelle redevance s'appliquera aux aéronefs de plus de trois tonnes dont on a indiqué à NAV CANADA qu'ils sont réservés à des fins de loisirs.

5. CHANGEMENT PROPOSÉ À LA REDEVANCE DES SERVICES DE COMMUNICATIONS INTERNATIONALES

NAV CANADA applique une structure d'établissement des redevances différenciée pour la redevance des services de communications internationales. Présentement, la Société facture une redevance de 52,33 \$ pour chaque vol faisant appel aux communications

vocales pour la transmission du compte rendu de position, alors que ceux qui ont recours aux communications par liaison de données paient une redevance de 26,44 \$ chacun.

Le calcul différencié de la redevance comprend de nombreux facteurs dont les coûts, le pourcentage de vols ayant recours à la liaison de données ainsi que le nombre de communications vocales par vol établies avec NAV CANADA. Ainsi, pour une moyenne générale de six communications par vol, un vol ayant recours aux communications vocales seulement compterait six communications vocales, alors que ceux qui font appel également à la liaison de données en compteraient deux, en plus de quatre communications par liaison de données. Or, il semble qu'une moyenne de 1,5 communication vocale suffit maintenant pour les vols qui ont recours également à la liaison de données. Par conséquent, si on fait le calcul de la redevance à l'aide de cette moyenne révisée et si on tient pour acquis que 50 % des vols utilisent la liaison de données, la redevance des vols faisant appel uniquement aux communications vocales s'élèverait à 61 \$ et celle des vols ayant recours à la liaison de données, à 22,96 \$.

Proposition

À compter du 1^{er} mars 2006, la redevance des services de communications internationales sera établie comme suit :

- 61 \$ par vol pour les vols qui transmettent leurs comptes rendus de position par communications vocales; et
- 22,96 \$ par vol pour les vols qui transmettent leurs comptes rendus de position par liaison de données.

6. ACCOMMODATION PROPOSÉE RELATIVEMENT AUX MASSES MULTIPLES POUR UN MÊME AÉRONEF EN CE QUI A TRAIT AU CALCUL DES REDEVANCES

L'application de la masse maximale autorisée au décollage (MTOW) d'un aéronef est un élément fondamental de la structure d'établissement des redevances de NAV CANADA. Or, la MTOW peut varier pour un même modèle/série d'aéronef. Certains transporteurs peuvent également obtenir différentes MTOW pour un même aéronef, selon la saison. Au cours de la consultation dans le cadre de l'examen des redevances, certains clients ont proposé d'élargir l'application des masses multiples pour un même aéronef pour tenir compte des différentes MTOW en fonction de la longueur des étapes de vol. Tel qu'indiqué dans l'annexe du document « *Détails et principes* », cette proposition paraît raisonnable.

Proposition

Dans le cas des *redevances de services terminaux et en route* (survols compris), il est proposé que les clients aient l'option d'appliquer différentes MTOW selon les plages de distance suivantes associées aux étapes de vol :

- De 0 à 805 km (0 à 500 milles terrestres);
- De plus de 805 km à 2 414 km (de plus de 500 milles à 1 500 milles terrestres); et
- De plus de 2 414 km (de plus de 1 500 milles terrestres).

La distance des étapes sera déterminée en fonction de la distance orthodromique entre les points de départ et d'arrivée pour une étape de vol (qu'il s'agisse d'un vol intérieur ou international ou encore d'un survol). Il est à noter que la distance utilisée dans le calcul de la redevance en route ne change pas en vertu de la présente proposition. La présente proposition se sert de la distance intégrale de l'étape dans l'unique but de déterminer la masse appropriée de l'aéronef devant servir au calcul des redevances.

La masse d'un aéronef pour une plage de distance donnée correspondra à la MTOW la plus élevée qu'utilisera l'aéronef dans cette plage, telle que certifiée par le client, pour la période allant du 1^{er} juin au 30 septembre 2006, puis pour chaque trimestre par la suite. La masse utilisée dans le calcul de la *redevance quotidienne* d'un aéronef qui y est admissible correspondra à la MTOW la plus élevée assignée à n'importe lequel des vols facturables qu'il a effectués ce jour-là. Les masses assignées à chacun de ces vols correspondront aux MTOW établies selon les plages de distance associées aux étapes de vol, tel que décrites ci-dessus.

Actuellement, les clients peuvent choisir d'être facturés pour une redevance en fonction du mouvement fondée sur la MTOW propre à l'aéronef utilisé ou sur la masse moyenne pour ce type d'aéronef dans leur flotte. S'ils choisissent d'utiliser l'option des masses multiples, ils seront facturés en fonction de la MTOW propre à chaque aéronef faisant partie de leur flotte entière.

Si un aéronef possède deux MTOW ou plus et qu'au moins l'une de ces MTOW est de trois tonnes ou moins, la MTOW la plus élevée servira toujours au calcul des redevances pour cet aéronef.

Il reviendra aux clients d'informer NAV CANADA des MTOW des aéronefs et de leur application aux différentes plages de distance dans leur relevé d'information sur la flotte qu'ils doivent remettre à la Société.

Toutes les MTOW propres à un aéronef doivent recevoir l'approbation de l'administration aérienne civile du pays où l'aéronef a été immatriculé.

L'option des MTOW multiples sera accordée aux conditions suivantes :

- Tout client se prévalant de cette option autorisera NAV CANADA à accéder sur demande au journal de bord d'un aéronef où est précisée la masse réelle au décollage pour vérifier que cette masse n'excède pas la MTOW qu'il a indiquée; et
- Advenant le cas où un client exploite un aéronef présentant une MTOW supérieure à celle qu'il avait indiquée à NAV CANADA pour une plage de distance donnée, le client :
 - sera facturé de nouveau selon la MTOW la plus élevée pour chaque aéronef concerné et ce, pour l'entière période de facturation en cours de révision;
 - ne sera plus autorisé à se prévaloir de l'option des MTOW multiples; et
 - sera dorénavant facturé pour chaque aéronef de sa flotte selon leur MTOW la plus élevée.
- Les clients qui se prévalent de cette option assumeront les coûts additionnels engagés par NAV CANADA pour la vérification périodique nécessaire afin de s'assurer que le client exploite ses aéronefs selon les MTOW qu'il a officiellement fournies.

La date d'entrée en vigueur proposée pour ce changement est le 1^{er} juin 2006, afin de donner à NAV CANADA un délai suffisant pour lui permettre d'effectuer les changements requis au système de facturation.

7. AUGMENTATION PROPOSÉE DU SOLDE DU COMPTE DE STABILISATION DES TARIFS

Afin d'atténuer les répercussions de facteurs imprévisibles et incontrôlables sur son exploitation, dont notamment les fluctuations imprévues du volume de trafic aérien, la Société a créé un compte de stabilisation des tarifs (CST) dont le solde cible est établi à 50 millions de dollars. Ce compte permet à NAV CANADA de maintenir des tarifs inférieurs à ce qu'ils seraient autrement à la suite de ralentissements de l'industrie tels que la période qui a suivi les attentats du 11 septembre 2001.

Par suite du déclin du trafic attribuable aux événements du 11 septembre 2001, la Société a encouru un manque à gagner qui a atteint 116 millions de dollars au cours de l'exercice de 2003. Pour aider à combler ce manque et à renflouer le CST, un rajustement des tarifs de 2 % a été instauré le 1^{er} août 2003. Ce rajustement demeurera en vigueur jusqu'à ce que soit atteint le solde cible actuel de 50 millions de dollars.

Le CST a prouvé son importance à la Société ainsi qu'aux clients et continuera de faire partie intégrante de la gestion financière de NAV CANADA afin d'assurer la prestation d'un service essentiel durable, à long terme. Pour ce qui est du solde cible du CST, une augmentation semble nécessaire pour les raisons suivantes :

- La conjoncture mondiale qui a suivi les événements du 11 septembre 2001 et qui a été marquée par des activités terroristes, des peurs connexes, des menaces pour la santé et des catastrophes naturelles a augmenté les risques de diminution du trafic.
- Si on tient compte de l'inflation, le solde cible actuel a diminué en termes réels depuis qu'il a été établi.

NAV CANADA propose d'augmenter le solde cible du compte de stabilisation des tarifs pour le faire passer de 50 millions de dollars à 75 millions de dollars, puis de le fixer à 7,5 % des dépenses totales annuelles, à l'exclusion des dépenses ponctuelles non récurrentes, de façon continue. La Société entend réunir les 25 millions de dollars exclusivement au moyen d'écart positifs dans les résultats d'exploitation lorsqu'ils surviendront, le cas échéant, plutôt que par une augmentation des redevances.

8. CHANGEMENTS PROPOSÉS AUX MODALITÉS ET CONDITIONS CONCERNANT LE CRÉDIT

Il est proposé de resserrer les modalités et conditions existantes de la Société relativement au crédit afin de diminuer les risques de créances irrécouvrables, en y incluant la disposition suivante :

- « Le client devra payer à l'avance les redevances pour la prestation ou la disponibilité de services de navigation aérienne ou fournir des garanties de crédit

satisfaisantes fondées sur une estimation des redevances qui seront encourues, si une ou plusieurs des situations suivantes s'appliquent :

- Un client qui, à au moins trois reprises, n'effectue pas un paiement ou toute partie d'un paiement conformément aux modalités et conditions de NAV CANADA en matière de paiement;
- Dun & Bradstreet a attribué au client une cote de défaillance financière de 3, 4 ou 5, ou une cote de défaillance équivalente selon les rajustements effectués occasionnellement;
- La cote de crédit d'un client est ou devient inférieure à B, selon le barème Standard & Poors', et (ou) B2, selon le barème Moodys'; ou
- 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 qui ont été vérifiés, que NAV CANADA estime suffisante pour lui permettre d'évaluer le crédit du client et de conclure qu'il est solvable. »

Les paragraphes suivants des modalités et conditions existantes, devenus superflus, seront supprimés :

« Si la cote de crédit d'un client est ou devient inférieure à B, selon le barème Standard & Poors', et/ou B2, selon le barème Moodys', ou si le client n'a pas de cote de crédit et que NAV CANADA établit que sa position financière et/ou ses antécédents de paiements exigent une facturation et des paiements plus fréquents, la Société imposera une facturation et des paiements hebdomadaires, de telle manière que les paiements soient reçus en fonction des redevances estimées d'après l'usage antérieur. »

« Dans le cas où NAV CANADA accorde à ses clients un rajustement des redevances parce que ses revenus ont dépassé ses besoins financiers, elle peut retenir ce rajustement pour tout client qui n'a pas réglé intégralement au moins deux factures consécutives en souffrance. Toutefois, dès que la situation du client revient à la normale, les rajustements cumulés seront crédités au compte du client. »

La date proposée d'entrée en vigueur de ces changements est le 1^{er} mars 2006.

9. INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE CONCERNANT LE PRÉAVIS ET LA PRÉSENTATION DES OBSERVATIONS À NAV CANADA

Vous trouverez de l'information supplémentaire sur cette proposition, y compris une justification de la proposition par rapport aux principes d'établissement des redevances, dans le document intitulé *Détails et principes touchant les propositions de redevances nouvelles et révisées* (« *Détails et principes* ») qui est fourni sur demande. Les documents *Préavis* et *Détails et principes* peuvent être consultés dans le site Internet de NAV CANADA (www.navcanada.ca).

Pour plus d'information sur les redevances existantes, consultez les annonces de NAV CANADA sur les redevances de services et le *Guide des redevances à l'intention des clients*, qui sont aussi accessibles dans le site Internet de la Société.

On peut obtenir un exemplaire du document *Détails et principes* en communiquant avec NAV CANADA, comme suit :

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
Par télécopieur : 1 613 563-3426
Par téléphone : 1 800 876-46934 (En Amérique du Nord, ne pas composer le dernier chiffre.)

En vertu de l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, les personnes qui désirent présenter à NAV CANADA des observations sur les révisions proposées dans le présent *Préavis* sont invitées à le faire par écrit en les faisant parvenir à l'adresse suivante :

NAV CANADA
C.P. 3411, succursale D
Ottawa (Ontario) Canada K1P 5L6
À l'attention du vice-président adjoint, Recettes et indicateurs de rendement

Par courriel : andreaa@navcanada.ca
Par télécopieur : 1 613 563-7994

Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard
le 3 février 2006, à la fermeture des bureaux.