



DÉTAILS ET PRINCIPES TOUCHANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

MAI 2004

GÉNÉRALITÉS

Le présent document (« *Détails et principes* ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de redevances révisées* daté de mai 2004 (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 principes énoncés à l'article 35 de la Loi.

À l'exception de la révision proposée dans le *Préavis*, toutes les redevances et les 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) un aperçu du trafic, (3) les montants à recouvrer, (4) une analyse des tarifs, (5) une justification des révisions proposées quant aux principes concernant les redevances, et (6) des renseignements sur 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* au plus tard le 12 juillet 2004.

1. APERÇU GÉNÉRAL DE NAV CANADA

NAV CANADA est une société privée sans capital-actions qui est chargée de fournir les installations et les services de navigation aérienne civile aux aéronefs 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 de 15 membres composé de dix administrateurs nommés par les parties intéressées représentant les usagers des services de navigation aérienne, les agents négociateurs et le gouvernement fédéral, quatre administrateurs indépendants ainsi que le président et chef de la direction. Elle a également un comité consultatif, dont les membres sont élus par les membres associés, 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 de fournir certains services de navigation aérienne, la capacité 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.

Les états financiers et le rapport de la gestion, publiés sur une base trimestrielle et annuelle, fournissent une information détaillée sur les revenus et les dépenses de NAV CANADA.

2. APERÇU DU TRAFIC

Le présent aperçu tient compte des niveaux du trafic aérien jusqu'à ce jour, des horaires des lignes aériennes (comme indiqué dans le guide officiel des lignes aériennes (Official Airline Guide)) et des prévisions et analyses de l'industrie de l'aviation, des organismes gouvernementaux et autres. En outre, NAV CANADA a préparé l'aperçu présenté ci-dessous à partir d'hypothèses raisonnables sur les conditions économiques générales. L'aperçu contient des éléments incertains, en particulier en ce qui concerne la restructuration des lignes aériennes, dont Air Canada, le coût du carburant et la crainte de nouvelles attaques terroristes.

Le niveau des unités de redevance pour l'exercice financier 2004-2005 est fondé sur les hypothèses suivantes :

- Les unités de redevance pour les services terminaux devraient augmenter de 3,7 % par rapport à l'exercice financier 2003-2004, produisant 26 362 832 unités de redevance.

- Les unités de redevance pour le survol en route devraient augmenter de 5,4 % par rapport à l'exercice financier 2003-2004 pour la totalité de l'année, ce qui produira 10 750 782 583 unités de redevance. Une hausse de 3,8 % est prévue pour les unités de redevance de service en route (autres que les survols), pour un total de 5 054 742 283 unités de redevance. Le total des unités de redevance pour les services en route devrait atteindre 15 805 524 866.
- Le trafic au-dessus de l'Atlantique Nord devrait augmenter de 4,7 % par rapport à l'exercice financier 2003-2004, produisant 323 564 vols sujets à la redevance pour l'Atlantique Nord (NAT), et 343 306 vols sujets à la redevance pour les communications internationales.

Le tableau suivant donne l'aperçu du trafic pour les unités de redevance en fonction du mouvement exprimées en variation du pourcentage année sur année. Il faut noter que les variations indiquées pour l'exercice financier 2003-2004 montrent les résultats réels jusqu'à février 2004 et une estimation pour le reste de l'exercice.

Aperçu des unités de redevance pour les exercices financiers 2003-2004 à 2004-2005 en variation du pourcentage année sur année

	<u>EF 03/04</u>	<u>EF 04/05</u>
Services terminaux	4,2 %	3,7 %
Survol	5,4 %	5,4 %
En route	4,7 %	3,8 %
NAT	5,8 %	4,7 %
Com. internationales	6,0 %	4,7 %
Résultat pondéré	4,8 %	4,4 %

Dans l'ensemble, le trafic pour l'exercice financier 2004-2005, tel qu'il est mesuré en unités de redevance, devrait excéder de 4,4 % le niveau de l'exercice 2003-2004.

3. MONTANTS À RECOUVRER

Les montants que NAV CANADA recouvrera grâce aux tarifs proposés sont divisés en deux catégories :

- Les coûts pour l'exercice financier 2004-2005, qui seront recouverts au moyen des tarifs de base des redevances.

- Le manque à gagner passé, cumulatif au 31 août 2004, et le renflouement du compte de stabilisation des tarifs (CST), au cours des quatre prochaines années dans les deux cas. Un ajustement séparé des redevances est déjà en place à cet effet.

3.1 Coûts pour l'exercice financier 2004-2005

Les coûts projetés de NAV CANADA, pour l'exercice financier 2004-2005, s'élèvent à 1 105 millions \$ et sont ventilés dans le tableau suivant :

COÛTS PROJETÉS DE NAV CANADA EXERCICE FINANCIER 2004-2005

	Millions \$
Coûts d'exploitation :	
Salaires, charges sociales et allocations	644
Autres coûts d'exploitation	225
	<u>869</u>
Autres coûts :	
Intérêts	122
Amortissement	114
	<u>236</u>
Total des coûts	<u><u>1 105</u></u>

Ces coûts seront recouverts durant l'exercice financier 2004-2005 au moyen d'une révision appropriée des tarifs de base qui tiendra compte des revenus de 20 millions \$ provenant de sources non aéronautiques. Il restera donc un montant de 1 085 millions \$ à recouvrer à partir des redevances de SNA.

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 rédigé à chaque exercice financier. Les vérificateurs de la Société, KPMG, sont d'opinion que la méthode d'allocation adoptée par NAV CANADA est raisonnable et appropriée comme base pour établir les coûts de ces services. Ils revoient aussi les rapports annuels de compilation des coûts pour s'assurer qu'ils respectent la méthode d'allocation.

Les pourcentages réels d'allocation des coûts pour l'exercice financier 2002-2003 sont utilisés comme base principale pour l'estimation de l'allocation des coûts des services pour l'exercice 2004-2005. Cette allocation est indiquée dans le tableau suivant, qui illustre les montants à recouvrer pour chaque service à partir des redevances de SNA.

Coûts à recouvrer à partir des redevances SNA
Exercice financier 2004-2005

	Terminaux	En route	NAT	Com. Int.	Total
Coûts par service	465,4 M\$	573,3 M\$	31,5 M\$	14,4 M\$	1,084,6 M\$

3.2 Recouvrement du manque à gagner passé accumulé au 31 août 2004 et renflouement du compte de stabilisation des tarifs (CST)

Au 31 août 2004, le manque à gagner cumulatif du compte de stabilisation des tarifs devrait atteindre environ 69 millions \$ aux tarifs existants. On estime que les ajustements existants des tarifs, qui sont en place pour recouvrer les manques à gagner passés et renflouer le CST, ainsi que le maintien du contrôle des coûts, seront suffisants pour atteindre le solde cible de 50 millions \$ dans le CST au cours des quatre prochains exercices financiers.

4. ANALYSE DES TARIFS

En vertu de la *Loi sur les SNA*, les redevances sont fixées à un niveau qui, d'après des projections raisonnables et prudentes, générera suffisamment de revenus pour répondre aux besoins financiers de la Société pour le présent et l'avenir, c.-à-d., pour recouvrer tous les coûts (y compris le service de la dette et le paiement du capital), tel qu'établi selon les principes comptables généralement acceptés, et afin de garder une réserve pour les événements imprévus. Dans l'établissement de ces tarifs, il faut tenir compte des revenus provenant de sources non aéronautiques.

Comme l'indique la section 3, la Société fixera les redevances pour recouvrer les coûts nets de 1 085 millions \$ (coûts total de 1 105 millions \$ moins les 20 millions \$ provenant de revenus de sources non aéronautiques) pour l'exercice financier 2004-2005.

Les tarifs de base au seuil de rentabilité pour les services de navigation aérienne en route, terminaux et océaniques ont été calculés de façon à recouvrer 1 085 millions \$.

4.1 Calcul des tarifs au seuil de rentabilité pour l'exercice financier 2004-2005

La section 2 a donné de l'information sur le trafic prévu et la section 3.1 a présenté les coûts pour l'exercice financier 2004-2005 qui doivent être recouverts à partir des redevances de SNA pour chaque service.

Bien que les revenus de sources non aéronautiques aient déjà été inclus dans le calcul des coûts à recouvrer à partir des redevances de SNA dans la section 3.1, il faut aussi tenir compte des revenus provenant des tarifs forfaitaires (redevances quotidienne, annuelle et trimestrielle) afin de calculer les tarifs de base des redevances en fonction du mouvement. Les revenus provenant des tarifs forfaitaires sont répartis à raison de 85 % pour les services terminaux et de 15 % pour les services en route. Le tableau suivant montre le calcul des tarifs de base au seuil de rentabilité établis dans le *Préavis*. Il faut noter que les coûts, les revenus et les unités de redevance ont été arrondis aux fins de la présentation.

**Calcul des tarifs de base pour atteindre
le seuil de rentabilité pour l'exercice financier 2004-2005**

	Services terminaux	En route	NAT	Com. int. voix*	Com. int. données*
Coûts à recouvrer (en millions \$)	465,4	573,3	31,5	10,8	3,6
Moins : Revenus des tarifs forfaitaires (après ajustement proportionnel des tarifs) (en millions \$)	32,9	5,8	-	-	-
Coûts à recouvrer à partir des redevances en fonction du mouvement (en millions \$)	432,5	567,5	31,5	10,8	3,6
Unités de redevance (en milliers)	26 363	15 805 525	324	206	137
Tarif de base	16,38 \$	0,03589 \$	97,12 \$	52,33 \$	26,44 \$
Augmentation en pourcentage par rapport aux tarifs de base actuels	11,8 %	5,4 %	6,7 %	6,4 %	6,4 %

* Le calcul montre le même pourcentage d'augmentation des tarifs de base pour les communications vocales et par liaison de données.

Les changements de taux pour les tarifs forfaitaires (redevance quotidienne, trimestrielle, annuelle) sont établis de telle sorte que le changement de pourcentage représente la moyenne pondérée des changements apportés aux tarifs des services terminaux et en route. La pondération correspond à 85 % pour les services terminaux et à 15 % pour les services en route. Le tableau suivant illustre ce calcul.

**Calcul de l'augmentation des tarifs de base forfaitaires
au seuil de rentabilité pour l'exercice financier 2004-2005**

	Changement du tarif	Pondération du tarif forfaitaire	Total
Services terminaux	11,8 %	85,0 %	10,0 %
Service en route	5,4 %	15,0 %	0,8 %
Total de l'augmentation des tarifs de base forfaitaire (pourcentage d'augmentation par rapport aux tarifs de base actuels)			10,8 %

Tous les tarifs de base forfaitaires seront augmentés de 10,8 % (arrondi au dollar le plus proche), comme le montrent les tarifs particuliers indiqués dans le *Préavis*.

5. PRINCIPES CONCERNANT LES REDEVANCES DE SERVICES DE NAV CANADA

Les principes 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 principes est présenté ci-dessous en italiques, suivi d'une explication montrant comment les redevances de NAV CANADA se conforment au principe en question.

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

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

35 (1) (b) *Le tarif ne doit pas être établi de façon à encourager l'utilisateur à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour 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'aéronef à réaction d'un poids donné, 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, raisonnablement, 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.

Les vérificateurs de NAV CANADA, KPMG, ont fourni un avis à la Société selon lequel la méthode de répartition des coûts adoptée par la Société tient compte raisonnablement du mode de prestation des services, qu'elle est similaire aux méthodes utilisées par d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne et qu'elle convient pour le calcul des coûts de ces services. Un exemplaire de l'avis en question peut être obtenu sur demande auprès de NAV CANADA.

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

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

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

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

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

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

L'article 15 de la *Convention de Chicago* traite des redevances des installations de navigation aérienne et établit un principe selon lequel les redevances 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 révisées proposées de NAV CANADA sont établies dans le but de permettre de recouvrer les coûts qu'elle a engagés, y compris les dépenses déterminées selon les principes comptables généralement reconnus et les coûts liés au respect de certaines obligations financières, comme il est décrit en détail au paragraphe 35(5) de la *Loi sur les SNA*.

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

La méthode de calcul de NAV CANADA tient compte du fait que la valeur des services diffère suivant les usagers, par exemple les 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 principe visé à l'alinéa (1)(a) est réputé ne pas avoir été respecté si le montant de la redevance est directement proportionnel au poids ou plus grand.*

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

Les redevances des services terminaux et en route tiennent compte de la masse, mais d'une façon moins que proportionnelle. La redevance en route est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l'aéronef multiplié par la distance. La redevance des services terminaux est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la masse de l'aéronef portée à la puissance 0,9.

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

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

Les calculs de la masse sont fondés sur le poids maximal autorisé au décollage indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le *Guide des redevances à l'intention des clients* du 1^{er} mai 2004.

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

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

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

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

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

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

Conformément à l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, les personnes qui désirent soumettre 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 recettes

Par télécopieur : 1 613 563-7994

Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 12 juillet 2004, à la fermeture des bureaux.

Avertissement concernant l'information prospective

Certains énoncés formulés dans ce document sont de nature prospective et sont sujets à certains risques et à certaines incertitudes. Les résultats indiqués dans ces énoncés peuvent différer matériellement des résultats réels. L'information prospective contenue dans ce document représente les anticipations de NAV CANADA au 10 mai 2004, et peut différer après cette date. Toutefois, NAV CANADA décline toute intention ou toute obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé de nature prospective en conséquence de nouvelle information, d'événements futurs ou d'autres facteurs.