



## PRÉAVIS DE REDEVANCES RÉVISÉES

MAI 2004

### 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 révisées ainsi que de modalités et conditions connexes que NAV CANADA se propose de mettre en vigueur pour les services de navigation aérienne le 1<sup>er</sup> août 2004, sauf indication contraire**. Un document fournissant de l'information supplémentaire sur ces propositions, y compris une justification en ce qui a trait aux paramètres établis en vertu de l'article 35 de la *Loi sur les SNA*, peut être obtenu 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 3 au plus tard le 12 juillet 2004.

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 trois volets :

- (1) Augmentation proposée des redevances;
- (2) Modifications des modalités et conditions;
- (3) Information supplémentaire concernant le *Préavis* et la présentation des observations à NAV CANADA.

## 1. AUGMENTATION PROPOSÉE DES REDEVANCES

### 1.1 Contexte

Conformément au mandat de NAV CANADA, qui est de fournir des services de navigation aérienne sécuritaires de la manière la plus économique possible, les augmentations des redevances visant à compenser le manque à gagner ne sont envisagées que lorsque toutes les possibilités de contrôle des coûts, d'amélioration de la productivité et d'augmentation des revenus de sources non aéronautiques (par exemple : vente ou cession de notre technologie) sont épuisées. Nos initiatives dans ces secteurs sont résumées dans les points qui suivent.

- L'important programme pluriannuel de restructuration, qui s'est terminé au cours de l'exercice financier 2001-2002 et qui s'est concentré sur la gestion et les fonctions administratives permet des économies annuelles d'environ 100 millions \$ sur une base à long terme.
- De plus, et en réaction à la pire crise de l'histoire de l'aviation, la Société a promptement élaboré et mis en œuvre des plans d'atténuation qui ont permis d'économiser 42 millions \$ en 2001-2002 et 61 millions \$ en 2002-2003 en frais d'exploitation et autres dépenses comparativement à ce qui avait été prévu au budget. Par ailleurs, le programme des immobilisations a été aussi réduit pour ces deux exercices de 25 millions \$ et 48 millions \$, respectivement, grâce à l'annulation ou au report des projets. Pour la première moitié de l'exercice courant, le maintien d'un contrôle rigoureux des coûts a permis de réduire les frais d'exploitation et autres dépenses de 40 millions \$ par rapport à ce qui avait été prévu. Des dépenses en immobilisations totalisant 37 millions \$ ont été annulées ou reportées pour l'exercice financier actuel.
- Les projections pour l'exercice financier 2004-2005 reflètent plusieurs autres mesures de réduction des coûts prévues pour l'année à venir.
- Une étude complète du niveau de service a été entreprise il y a un an en consultation avec toutes les parties intéressées. Les changements proposés, qui ont été définis et publiés, feront l'objet d'une étude aéronautique avec consultation officielle de tous les intervenants en cause. Ce processus devrait se terminer cet automne, à la suite de quoi, Transports Canada devra revoir et approuver toute proposition entraînant une réduction matérielle du niveau de service.
- Des gains de 56 millions \$ ont été réalisés, grâce à des transactions de cession-bail, et la vente de technologie à notre homologue du Royaume-Uni, le NATS, a également produit de nouveaux revenus.

La Société avait prévu d'importants gains additionnels provenant d'autres transactions de cession-bail. Toutefois, il est peu probable qu'elle puisse en conclure d'autres parce qu'une loi a été proposée aux États-Unis afin de freiner ou d'éliminer ce genre de transactions. C'est la raison pour laquelle une augmentation des redevances est proposée à l'heure actuelle.

- Un certain nombre de projets ont entraîné des économies directes pour nos clients sous forme de réductions des coûts d'exploitation des aéronefs grâce à la diminution des retards des vols et à des profils de vol plus efficaces. Ces économies sont estimées à plus de 50 millions \$ par année sur une base à long terme.

Les économies de coûts mentionnées ci-dessus ont été réalisées en même temps qu'était entrepris un renouvellement essentiel de l'infrastructure du SNA et qu'était lancé un important programme de formation des contrôleurs de la circulation aérienne afin d'éliminer le manque de personnel opérationnel, deux graves problèmes qui existaient quand le SNA a été acheté au gouvernement.

Pour l'avenir, le contrôle rigoureux des coûts continuera d'être à l'ordre du jour. Il faut souligner, toutefois, à la lumière des importantes économies réalisées, que les autres possibilités sont limitées en raison de la nature des coûts du SNA qui sont, pour la plupart, fixes.

Il est reconnu que, si le trafic aérien a repris, la situation financière de l'industrie de l'aviation dans son ensemble reste difficile. Cependant, la première responsabilité de NAV CANADA est de continuer à offrir un système de navigation aérienne sécuritaire et efficace ce qui, naturellement, exige le maintien d'une solide base financière pour la Société. Malheureusement, il n'est pas possible pour la Société d'y arriver par le seul contrôle des coûts et une augmentation des redevances est aussi nécessaire.

## **1.2 Augmentation proposée**

Les redevances actuelles comportent deux volets, (1) les tarifs de base, qui visent à recouvrer les coûts projetés pour l'année qui s'annonce, et (2) un ajustement séparé pour recouvrer le manque à gagner passé et renflouer le compte de stabilisation des tarifs (CST).

Le montant total des coûts prévu pour l'exercice financier 2004-2005 est de 1105 millions \$. Les revenus de sources non aéronautiques sont estimés à 20 millions \$, ce qui laisse 1085 millions \$ à recouvrer par l'intermédiaire des redevances de SNA. Les revenus provenant des tarifs de base existants sont évalués à 1003 millions \$, ce qui représenterait un manque à gagner de 82 millions \$.

Afin de compenser ce manque à gagner et d'équilibrer le budget pour l'exercice financier 2004-2005, une augmentation des tarifs de base de 8,1 %, en moyenne, est proposée avec les hausses individuelles suivantes : 11,8 % pour les redevances de services terminaux, 5,4 % pour la redevance en route, 6,7 % pour la redevance

Atlantique Nord, 6,4 % pour la redevance des communications vocales internationales, 6,4 % pour la redevance des communications des liaisons de données internationales et 10,8 % (arrondi au dollar le plus proche) pour les redevances forfaitaires (quotidiennes, trimestrielles et annuelles).

Les redevances révisées entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2004, sauf pour l'augmentation de la redevance annuelle et de la redevance trimestrielle, qui est prévue pour le 1<sup>er</sup> mars 2005.

Aucune augmentation n'est proposée pour l'ajustement séparé des redevances SNA établi pour recouvrer le manque à gagner passé et pour rétablir le solde du CST. Nous estimons que l'ajustement séparé existant sera suffisant pour recouvrer le manque à gagner cumulatif prévu à la fin du présent exercice financier et pour renflouer le CST en ramenant le solde à 50 millions \$ au cours des quatre prochains exercices.

Avec une augmentation moyenne des tarifs de base de 8,1 % et l'absence d'augmentation pour l'ajustement séparé, la hausse générale des redevances sera de 7,9 % en moyenne.

Représentée en fonction du coût par passager, l'augmentation proposée varie selon la distance du vol, la taille de l'aéronef et le secteur. Par exemple, le coût par passager à bord d'un Boeing 737-200 allant de Calgary à Edmonton serait de 0,74 \$, si l'on suppose un coefficient de charge de 70 %, tandis que celui pour un vol Toronto-Vancouver à bord d'un Airbus 340-300 serait de 1,89 \$ par passager.

Les redevances proposées sont toujours bien inférieures, d'environ 20 %, à l'ancienne taxe sur le transport aérien imposée aux passagers pour aider à payer le système de la navigation aérienne quand il était exploité par le gouvernement.

Il faut aussi souligner que, en comparaison des redevances de SNA du 1<sup>er</sup> mars 1999, date à laquelle la Société mettait en place son système intégral de redevances pour le recouvrement complet des coûts, les tarifs proposés représentent une augmentation d'environ 12 % (soit 2,5 % par année), ce qui est inférieur à l'augmentation de l'inflation, d'environ 14 %, pour cette période.

Les tableaux qui suivent montrent les tarifs de base actuels et les tarifs de base proposés. Les ajustements séparés actuels sont aussi inclus pour plus d'information bien qu'aucun changement ne soit proposé pour cet élément des redevances.

### Redevances en fonction du mouvement

| Redevance                      | Tarifs de base avant le 1 <sup>er</sup> août 2004 | Tarifs de base à partir du 1 <sup>er</sup> août 2004 | Ajustement additionnel des taux <sup>†</sup> |
|--------------------------------|---|--|--|
| Services terminaux             | 14,65 \$  | 16,38 \$   | 0,28 \$                                      |
| En route                       | 0,03406 \$  | 0,03589 \$   | 0,00065 \$                                   |
| Atlantique Nord                | 91,00 \$  | 97,12 \$   | 3,35 \$                                      |
| Communications internationales |   |  |  |
| Liaison de données             | 24,85 \$  | 26,44 \$   | Néant  |
| Voix                           | 49,18 \$  | 52,33 \$   | Néant  |

<sup>†</sup> Ces ajustements des taux sont actuellement en place et aucun changement n'est proposé.

### Redevances quotidiennes

| Type et groupe de masse * des aéronefs (en tonnes métriques) | Tarifs de base avant le 1 <sup>er</sup> août 2004 | Tarifs de base à partir du 1 <sup>er</sup> août 2004 | Ajustement additionnel des taux <sup>†</sup> |
|--|---|--|--|
| <i>Aéronef à hélices</i>                                     |   |  |  |
| Plus de 3 à 5  | 32 \$   | 35 \$  | 1 \$   |
| Plus de 5 à 6,2  | 64 \$   | 71 \$  | 1 \$   |
| Plus de 6,2 à 8,6  | 262 \$  | 290 \$   | 5 \$   |
| Plus de 8,6 à 12,3   | 632 \$  | 700 \$   | 12 \$  |
| Plus de 12,3 à 15  | 949 \$  | 1 051 \$   | 18 \$  |
| Plus de 15 à 18  | 1 156 \$  | 1 281 \$   | 22 \$  |
| Plus de 18 à 21,4  | 1 582 \$  | 1 753 \$   | 30 \$  |
| Plus de 21,4   | 2 128 \$  | 2 358 \$   | 40 \$  |
| Maximum pour les hélicoptères                                | 64 \$   | 71 \$  | 1 \$   |
| <i>Petit aéronef à réaction</i>                              |   |  |  |
| Plus de 3 à 6,2  | 158 \$  | 175 \$   | 3 \$   |
| Plus de 6,2 à 7,5  | 262 \$  | 290 \$   | 5 \$   |

\* Masse maximale autorisée au décollage.

<sup>†</sup> Ces ajustements des taux sont actuellement en place et aucun changement n'est proposé.

**Redevances annuelles \***

| <b>Groupe de masse** (en tonnes métriques )</b> | <b>Tarifs de base avant le 1<sup>er</sup> mars 2005</b> | <b>Tarifs de base à partir du 1<sup>er</sup> mars 2005</b> | <b>Ajustement additionnel des taux<sup>†</sup></b> |
|---|---|--|--|
| De 0,617 à 2                                    | 64 \$   | 71 \$  | 1 \$   |
| Plus de 2 à 3***                                | 213 \$  | 236 \$   | 4 \$   |

\* Pour un aéronef immatriculé à l'étranger, la redevance trimestrielle correspond au quart de la redevance annuelle.

\*\* Masse maximale autorisée au décollage.

\*\*\* Les dispositions existantes concernant les aéronefs privés utilisés exclusivement à des fins récréatives (quelle que soit leur masse) et les aéronefs utilisés exclusivement pour l'épandage aérien sont maintenues à l'exception des tarifs qui sont augmentés.

† Ces ajustements des taux sont actuellement en place et aucun changement n'est proposé.

**Redevance annuelle minimale \***

| <b>Type d'aéronef</b>   | <b>Tarifs de base avant le 1<sup>er</sup> mars 2005</b> | <b>Tarifs de base à partir du 1<sup>er</sup> mars 2005</b> | <b>Ajustement additionnel des taux<sup>†</sup></b> |
|---|---|--|--|
| Minimum annuel pour les aéronefs de plus de 3 tonnes métriques ** | 213 \$  | 236 \$   | 4 \$   |

\* Applicable aux aéronefs qui ne sont pas soumis à la redevance annuelle ou à la redevance trimestrielle. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, la redevance trimestrielle minimale correspondante est égale au quart de la redevance annuelle minimale.

\*\* À l'exception des aéronefs de plus de 3 tonnes métriques (masse maximale autorisée au décollage) utilisés exclusivement pour l'épandage aérien pour lesquels les dispositions existantes sont maintenues à l'exception des tarifs qui sont augmentés

† Ces ajustements des taux sont actuellement en place et aucun changement n'est proposé.

**2. MODIFICATION AUX MODALITÉS ET CONDITIONS**

Il est proposé d'inclure les dispositions suivantes aux modalités et conditions à compter du 1<sup>er</sup> août 2004 :

« Sous réserve des prérogatives générales de NAV CANADA concernant les dispositions sur les garanties, 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 mois qui précèdent, et lorsque les redevances mensuelles sont évaluées à plus de 1000 \$, un paiement préalable d'un montant égal à deux fois la valeur évaluée des redevances mensuelles lui sera exigé. Le montant du paiement préalable sera sujet à des ajustements en fonction des changements de la valeur évaluée des redevances mensuelles. »

### 3. 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 la proposition de redevances 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](http://www.navcanada.ca)).

Pour de l'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](mailto:service@navcanada.ca)  
Par télécopieur : 1 (613) 563 - 3426  
Par téléphone : 1 (800) 876 - 46934 (En Amérique du Nord, ne pas composer le dernier chiffre.)

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 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.*