



DÉTAILS ET PRINCIPES TOUCHANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

JUIN 2013

GÉNÉRALITÉS

Le présent document (« Détails et principes ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de redevances révisées* diffusé en juin 2013 (le « Préavis »). En vertu de l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chapitre 20 (la « Loi sur les SNA »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances révisées formulée dans le Préavis, y compris une justification en ce qui a trait aux paramètres énoncés à l'article 35 de la Loi sur les SNA.

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

Le présent document fournit : (1) un aperçu général de NAV CANADA, (2) des perspectives sur le trafic, (3) les coûts prévus pour l'exercice 2013-2014, (4) une analyse des tarifs, (5) les principes régissant les redevances de NAV CANADA et (6) l'information concernant le Préavis et la présentation des observations de NAV CANADA.

Les personnes désirant présenter des observations par écrit à NAV CANADA au sujet du Préavis doivent les faire parvenir à l'adresse indiquée dans le Préavis. NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 30 août 2013.

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 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. La Société est dirigée par un conseil d'administration 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 d'administration.

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

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.

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 Transports Canada, de la FAA et d'Eurocontrol.

Depuis que la Société a modifié pour la dernière fois ses redevances au début de l'exercice 2008-2009, le trafic a diminué de 6 % en 2008-2009 pour ensuite connaître un recul modeste en 2009-2010. Depuis, le trafic a légèrement augmenté annuellement, mais il se trouve encore en deçà des niveaux enregistrés en 2007-2008. Une baisse est prévue en 2012-2013, suivi par une légère hausse en 2013-2014.

Les tableaux suivants illustrent les perspectives sur le trafic visant les unités de redevance en fonction du mouvement, exprimées en différence de pourcentage annuel.

**APERÇU DES UNITÉS DE REDEVANCE POUR LES EXERCICES 2012-2013 ET
2013-2014 EN VARIATION DU POURCENTAGE SUR 12 MOIS**

	<u>2012-2013</u>	<u>2013-2014</u>
Survol	-2,5 %	2,3 %
Services terminaux	-0,7 %	1,5 %
Services en route	-1,8 %	1,5 %
Atlantique Nord	-2,8 %	2,3 %
Comm. internationales	-2,5 %	2,3 %
Unités pondérées	-1,7 %	1,8 %

Dans l'ensemble, la Société prévoit une croissance du trafic en glissement annuel de l'ordre de -1,7 % et de +1,8 % pour les exercices 2012-2013 et 2013-2014 respectivement.

3. COÛTS PRÉVUS POUR L'EXERCICE 2013-2014

NAV CANADA prévoit que ses coûts (charges et autres [gains] pertes) pour l'exercice 2013-2014 s'élèveront à 1 236 millions de dollars. Le tableau suivant illustre la répartition :

**PRÉVISION DES CHARGES ET AUTRES (RECETTES) PERTES
POUR L'EXERCICE 2013-2014
(EN MILLIONS DE DOLLARS)**

Charges d'exploitation :	
Salaires et charges sociales	778
Autres charges d'exploitation	231
	<u>1 009</u>
Autres charges et (gains) pertes :	
Dépense d'intérêt	104
Amortissement	137
Autres (gains) pertes	(5)
	<u>236</u>
Total des charges et autres (gains) pertes avant les rajustements de juste valeur	<u>1 245</u>
Ajustements de juste valeur	(9)
Total des charges et autres (gains) pertes	<u>1 236</u>

4. Analyse des besoins financiers

Conformément à la Loi sur les SNA, les redevances sont établies de sorte qu'à la lumière de projections raisonnables et prudentes, elles génèrent suffisamment de recettes afin que la Société puisse combler ses exigences financières actuelles et futures, c'est-à-dire recouvrer tous ses coûts (y compris les exigences relatives au service de la dette) conformément aux principes comptables généralement reconnus, et maintenir un fonds de réserve en cas d'événements imprévus. Les recettes tirées de sources non aéronautiques sont également prises en considération au moment d'établir les tarifs.

Prévisions pour l'exercice 2013-2014

Il est prévu que le total des charges et autres (gains) pertes de la Société pour l'exercice 2013-2014 atteigne 1 236 millions de dollars. Le tableau ci-dessous illustre les recettes prévues (1 190 millions de dollars), y compris une augmentation prévue de 4 millions de dollars des recettes provenant de la révision de la redevance en route proposée et des sources non aéronautiques telles que la vente des technologies (36 millions de dollars), totalisant 1 226 millions de dollars.

PRÉVISIONS POUR L'EXERCICE 2013-2014 **(EN MILLIONS DE DOLLARS)**

Total des charges et autres (gains) pertes		1 236
Produits		
Survol	403	
Services terminaux	460	
Services en route	212	
Atlantique Nord et comm. internationales	46	
Redevances quotidiennes et annuelles	65	
Recettes SNA totales <u>avant</u> la révision proposée	1 186	
Recettes provenant de la révision de la redevance en route proposée*	4	
Recettes SNA totales <u>après</u> la révision proposée	1 190	
Recettes de sources non aéronautiques	36	
Total des produits		1 226
Excédent (manque à gagner)		(10)
* Ces recettes portent sur la révision proposée à l'application de la redevance en route pour les vols avec atterrissage ou décollage au Canada, telle que décrite dans le Préavis.		

Déficit aux fins de l'établissement des tarifs

Au moment d'établir les redevances, la Société prend en compte ce qui suit :

- a) les exigences financières globales de la Société;
- b) le solde actuel et prévu du compte de stabilisation des tarifs, rajusté sur une base notionnelle pour la portion non reliée au crédit de l'écart de la juste valeur des placements par rapport à leur valeur nominale;
- c) le solde de l'actif au titre des prestations de retraite constituées (déduction faite de son passif réglementaire), ce qui représente les contributions réalisées précédemment au titre du régime de retraite, mais qui n'ont pas encore été recouvrées par l'entremise des redevances.

Le tableau ci-dessous illustre le solde du passif notionnel prévu du compte de stabilisation des tarifs et le déficit aux fins de d'établissement des tarifs au 31 août 2014. La Société a l'intention d'éliminer ce déficit au fil des ans.

DÉFICIT AUX FINS D'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS
PREVU POUR L'EXERCICE 2013-2014
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

Solde prévu du passif au titre du compte de stabilisation des tarifs à la clôture de l'exercice 2012-2013	41
Excédent (manque à gagner) prévu pour l'exercice 2013-2014	(10)
Solde prévu du passif au titre du compte de stabilisation des tarifs à la clôture de l'exercice 2013-2014	31
Écarts de la juste valeur :	
Rajustements de la juste valeur sur les placements	32
Écart de la juste valeur sur les billets A-2	3
Provision de pertes de crédit	(8)
Écarts nets de la juste valeur non reliée au crédit des placements par rapport à leur valeur nominale ⁽¹⁾	27
Solde prévu du passif notionnel au titre du compte de stabilisation des tarifs à la clôture de l'exercice 2013-2014 ⁽²⁾	58
Actif au titre des prestations de retraite constituées	(240)
Passif réglementaire lié aux prestations	151 (89)
Déficit aux fins d'établissement des tarifs	(31)

- (1) L'écart estimé de la juste valeur par rapport à la valeur nominale des placements que la Société prévoit détenir au 31 août 2014, soit 35 millions de dollars, comprend les rajustements cumulatifs de la juste valeur de 32 millions de dollars et l'écart de la juste valeur sur les nouveaux billets de catégorie A-2 de 3 millions de dollars au moment où ils ont été achetés dans l'exercice 2010-2011. Les rajustements de la juste valeur de 35 millions de dollars auront mené à une réduction du compte de stabilisation des tarifs. De cet écart estimé de la juste valeur par rapport à la valeur nominale des placements de 35 millions de dollars, la Société estime qu'elle pourra recouvrer 27 millions de dollars au fil du temps, puisque la juste valeur de ces placements devrait au bout du compte refléter la valeur nominale des billets moins les pertes de crédit, qui sont actuellement estimées à 8 millions de dollars. Par conséquent, une somme de 27 millions de dollars a été ajoutée au compte de stabilisation des tarifs pour en arriver au solde notionnel estimé du compte de stabilisation des tarifs au 31 août 2014.
- (2) Le solde du passif cible à long terme du compte de stabilisation des tarifs représente 7,5 pour cent du total des charges annuelles prévues, moins les autres recettes, déduction faite des éléments non récurrents. Pour l'exercice 2013-2014, le solde cible est de 94 millions de dollars.

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 assujetti aux mêmes redevances des services terminaux et en route, qu'il s'agisse d'un vol IFR ou VFR.

- 35 (1) c) *le tarif s'applique de la même façon, à l'égard du même service, aux vols intérieurs ou internationaux des transporteurs aériens;*

Il n'y a pas de différence dans les redevances révisées proposées entre les vols intérieurs et internationaux des transporteurs aériens.

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

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

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

Les redevances sont fondées sur une 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.

La méthodologie d'affectation des coûts de NAV CANADA est énoncée dans le rapport intitulé « Méthode devant servir à l'attribution des coûts de services de navigation aérienne ». Ces coûts sont affectés annuellement et figurent dans le rapport intitulé « Compilation des coûts de services de navigation aérienne ». Les vérificateurs de NAV CANADA, KPMG, produisent tous les ans un rapport sur des procédés de vérification spécifiés en ce qui a trait à la compilation des données sur les coûts de services de navigation aérienne. Le rapport de KPMG indique que les données sur les coûts ont été compilées adéquatement par NAV CANADA, à tous égards importants, conformément à la méthode de répartition des coûts de la Société. Une copie du rapport en question peut être obtenue sur demande auprès de NAV CANADA.

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

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

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

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

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

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

L'article 15 de la Convention de Chicago traite des redevances pour les aménagements de navigation aérienne et établit un principe selon lequel les redevances qui peuvent être demandées aux usagers étrangers pour l'utilisation des aéroports et des services de navigation aérienne ne doivent pas être supérieures à celles qui sont demandées aux usagers nationaux assurant des services aériens similaires à l'échelle internationale. Les redevances sont conformes à l'article 15 pour les raisons suivantes : i) les redevances à l'égard des services aériens internationaux ne sont pas supérieures pour les transporteurs aériens étrangers à celles qui sont demandées aux transporteurs canadiens qui fournissent des services aériens internationaux similaires (c.-à-d. que les redevances s'appliquent de la même manière aux transporteurs, quel que soit leur pavillon) et ii) les redevances ont trait à la disponibilité ou à la prestation des services de navigation aérienne et ne sont pas exigibles pour le droit d'entrer dans l'espace aérien canadien.

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

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

Les redevances de NAV CANADA sont établies dans le but de permettre de recouvrer les coûts qu'elle a engagés, y compris les dépenses déterminées selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) 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 redevances qui varient en fonction de la masse de l'aéronef.

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

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

Les redevances des services terminaux et en route tiennent compte de la masse, mais d'une façon moins que proportionnelle. La redevance en route est établie à partir d'un tarif unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l'aéronef multiplié par la distance parcourue. La redevance des services terminaux est établie à partir d'un tarif unitaire multiplié par la masse de l'aéronef portée à la puissance 0,8.

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

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

Les calculs de la masse sont fondés sur le poids maximal autorisé au décollage indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le *Guide des redevances à l'intention des clients* daté du 1^{er} septembre 2008.

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, également disponibles sur le site Internet, contiennent des renseignements sur les redevances en vigueur.

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

Par écrit : NAV CANADA
C.P. 3411, succursale « D »
Ottawa (Ontario)
CANADA K1P 5L6

À l'attention de la directrice, Services à la clientèle et commerciaux

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

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

NAV CANADA
C.P. 3411, succursale « D »
Ottawa (Ontario)
CANADA K1P 5L6

À l'attention du vice-président,
Recettes et administration des pensions

Par télécopieur : 1-613-563-7994

Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard à la fin de la journée de travail du 30 août 2013.

Avertissement concernant l'information prospective

Le présent document contient certains énoncés au sujet de nos anticipations. De nature prospective, ces énoncés comprennent des risques et des incertitudes pouvant éloigner sensiblement les résultats réels des projections qui y sont formulées ou sous-entendues. Les résultats indiqués dans ces énoncés peuvent différer matériellement des résultats réels. L'information prospective contenue dans ce document représente les projections de NAV CANADA au 17 juin 2013 et peut changer après cette date. 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.