



## DÉTAILS ET PRINCIPES TOUCHANT LA PROPOSITION DE NOUVELLES REDEVANCES ET DE REDEVANCES RÉVISÉES À L'ÉGARD DES SERVICES

1<sup>er</sup> JUIN 1998

### 1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le présent document (appelé « Détails et principes ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le **Préavis de nouvelles redevances et de redevances révisées à l'égard des services** (le « Préavis ») diffusé le 1<sup>er</sup> juin 1998. En vertu de l'article 36 de la *Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chapitre C-20 ( « *Loi sur les SNA* »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances (la « proposition ») formulée dans le Préavis, y compris une justification de celle-ci quant aux paramètres prévus par l'article 35 de la Loi.

Le présent document fournit : i) une vue d'ensemble de NAV CANADA et de ses activités, ii) les méthodes utilisées pour déterminer les redevances, iii) les exemptions et les réductions de redevances, iv) les modalités de paiement, v) une justification des redevances proposées quant aux paramètres établis dans la *Loi sur les SNA* qui régit l'imposition des redevances nouvelles ou révisées par NAV CANADA, vi) des renseignements sur les coûts des services, vii) des renseignements sur le calcul des unités de redevance, viii) des renseignements supplémentaires concernant la proposition et la présentation des observations à NAV CANADA, ix) des exemples des différentes redevances proposées. Un glossaire figure également à la fin du document.

***L'article 36 de la Loi sur les SNA stipule que les personnes intéressées à présenter des observations par écrit à NAV CANADA au sujet de la proposition peuvent le faire en écrivant à l'adresse indiquée dans le Préavis (voir la partie 8 du présent document). NAV CANADA doit recevoir les observations d'ici le 31 juillet 1998.***

## **1.1 NAV CANADA ET LA COMMERCIALISATION DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE CIVILE**

### **NAV CANADA**

NAV CANADA a été constituée à titre de société sans capital-actions en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* le 26 mai 1995, dans le but d'acquérir, du gouvernement du Canada, le système canadien de navigation aérienne civile et de détenir, de gérer, d'exploiter et de développer ce système. Le siège social de NAV CANADA est situé à Ottawa (Ontario). NAV CANADA n'a exercé aucune activité commerciale avant de faire acquisition du système de navigation aérienne le 31 octobre 1996 (« date de cession »). À titre de société sans capital-actions, NAV CANADA compte des membres, plutôt que des actionnaires ou autres détenteurs d'actions, soit un membre nommé le gouvernement du Canada, deux membres des groupes d'utilisateurs représentant les transporteurs aériens commerciaux et les exploitants d'aéronefs d'affaires et un membre nommé par les syndicats représentant les employés de NAV CANADA. La compagnie compte aussi 126 membres associés non votants qui représentent d'autres groupes d'intérêt du milieu de l'aviation.

### **SYSTÈME CANADIEN DE NAVIGATION AÉRIENNE CIVILE**

Le système de navigation aérienne fournit des services de navigation aérienne civile aux aéronefs dans l'espace aérien canadien souverain et dans l'espace aérien international pour lequel le Canada assume la responsabilité en matière de services de navigation (« espace aérien sous contrôle canadien »). Ces services comprennent les services de contrôle de la circulation aérienne ainsi que les services de communication aéronautique, les services de radionavigation aéronautique, les services d'informations aéronautiques, les services de météorologie aéronautique, les services d'urgence et les services d'information de vol. Ils sont dispensés par plus de 6 000 employés à partir de diverses installations, soit sept centres de contrôle régional, une unité de contrôle terminal, 44 tours de contrôle, 81 stations d'information de vol, un siège social et six bureaux régionaux, lesquels assurent collectivement la sécurité de la navigation aérienne. Les exploitants de la plupart des aéronefs, que ceux-ci transportent des passagers ou des marchandises, comptent sur le système de navigation aérienne pour assurer la sécurité et l'efficacité de déplacement de leurs aéronefs.

### **LOI CONCERNANT LA COMMERCIALISATION DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE CIVILE**

Dans le but de réaliser la commercialisation du système de navigation aérienne, le Parlement du Canada a promulgué la *Loi sur les SNA* le 20 juin 1996. Les principes fondamentaux régissant le mandat que cette loi a conféré à NAV CANADA comprennent notamment le droit exclusif de fournir certains services de navigation aérienne, la capacité d'établir et de percevoir des redevances pour la fourniture et la disponibilité des services de navigation aérienne, et l'obligation, pour NAV CANADA, de fournir ces services. Aux termes de la *Loi sur les SNA*, NAV CANADA a obtenu le droit

et l'obligation exclusifs de fournir des services de contrôle de la circulation aérienne, des services d'information aéronautique et des services d'information de vol désignés relativement à l'espace aérien sous contrôle canadien, sous réserve de deux exceptions limitées. Ces exceptions visent les services de contrôle de la circulation aérienne fournis par le ministère de la Défense nationale (« MDN ») relativement aux aéronefs militaires et à l'espace aérien contrôlé par le MDN, et les services de contrôle de la circulation aérienne fournis à un petit aéroport situé à Portage-La-Prairie (Manitoba). NAV CANADA a en outre l'autorisation et l'obligation d'assurer, sans exclusivité, les services de météorologie aéronautique, les services d'urgence, les services de communication aéronautique, les services de radionavigation aéronautique et tous les autres services d'information de vol, ainsi que l'établissement et le maintien de nouvelles aides radio à la navigation.

## **FINANCEMENT DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Le système de navigation aérienne fournit un service essentiel aux aéronefs dans l'espace aérien sous contrôle canadien. NAV CANADA a l'intention d'établir des tarifs de redevance à des niveaux suffisants pour recouvrer tous les coûts (y compris le service de la dette et le remboursement du capital) tels que déterminés selon les principes comptables généralement reconnus, de constituer un fonds de prévoyance pour les dépenses futures et de préserver une cote de crédit acceptable. NAV CANADA a, à cette fin, le pouvoir d'établir et de percevoir des redevances pour les services de navigation aérienne conformément aux paramètres établis à cet égard dans la *Loi sur les SNA*.

La taxe de transport aérien (TTA) constituait la principale source de revenus du système de navigation aérienne lorsqu'il était exploité par Transports Canada. Une TTA réduite est toujours perçue par les transporteurs aériens sur le prix des billets achetés par les voyageurs. Le gouvernement du Canada continuera d'imposer et de percevoir cette taxe jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1998, date à laquelle elle sera abolie.

Parallèlement à l'acquisition du système de navigation aérienne, NAV CANADA a conclu une entente avec le gouvernement du Canada (« entente de paiements pour la période de transition ») qui prévoit le versement de paiements mensuels fixes et prédéterminés au cours de la période de deux ans suivant la date de cession. La *Loi sur les SNA* alloue un versement pouvant aller jusqu'à 1,44 milliard de dollars à NAV CANADA pendant la période de transition de deux ans suivant la date de cession, quels que soient les niveaux de circulation aérienne. En outre, ces paiements sont libres de tout risque lié à la perception de la TTA par le gouvernement du Canada ou au crédit parlementaire. Les paiements de transition réels prévus pour la période de deux ans seront de 1,19 milliard de dollars.

Ces paiements de transition sont nécessaires étant donné que les redevances de navigation aérienne actuellement en vigueur ne produiront pas les revenus suffisants pour faire face à toutes les obligations financières de NAV CANADA au cours de ses deux premières années d'exploitation. De plus, en vertu de la convention de fiducie

principale, NAV CANADA a établi le 1<sup>er</sup> novembre 1996, un fonds de réserve de 425 millions de dollars pour le financement de transition et un fonds de réserve de 630 millions de dollars pour les dépenses en immobilisations. Conformément au plan, ces fonds de réserve ont été réduits et, au 1<sup>er</sup> juin 1998, totalisaient 267 millions et 453 millions de dollars respectivement.

Aux termes de l'entente de paiements pour la période de transition, NAV CANADA ne bénéficiera plus du financement de transition gouvernemental à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1998, date à laquelle elle aura mis en oeuvre toutes les redevances qui lui permettront d'être entièrement autonome après l'abolition de la TTA.

## **ENTENTE DE CESSION**

Le 1<sup>er</sup> avril 1996, NAV CANADA a conclu une entente (l'« entente de cession ») avec le gouvernement du Canada pour l'acquisition du système de navigation aérienne à un prix d'achat de 1,5 milliard de dollars. L'achat était subordonné à un certain nombre de conditions en faveur de NAV CANADA, dont la finalisation des documents de cession convenant mutuellement aux parties, l'obtention de consentements pour la cession de contrats existants liés au système de navigation aérienne, la conclusion d'autres contrats relatifs à l'exploitation future du système de navigation aérienne, ainsi que la mise en place du financement relatif à l'achat et du financement d'autres obligations financières. La clôture de la transaction a eu lieu à la date de cession.

## **RESPONSABILITÉ**

NAV CANADA s'assurera que les usagers du système sont largement consultés avant d'apporter une modification importante au service. Dans les régions nordiques et éloignées, les services ne seront modifiés qu'avec l'accord des gouvernements provinciaux ou territoriaux et la majorité des usagers touchés ou selon les directives du ministre des Transports .

La société est dirigée par un conseil d'administration de 15 membres, soit dix administrateurs nommés par les parties intéressées représentant les usagers de l'aviation, les syndicats, le gouvernement fédéral, quatre administrateurs indépendants et le président et chef de la direction. NAV CANADA a également un comité consultatif élu par les membres associés, lequel est habilité à analyser et à présenter des rapports et des recommandations au conseil d'administration sur des questions touchant le système de navigation aérienne.

Le système de gestion à NAV CANADA découle de la structure unique d'entreprise qu'elle a adoptée et qui vise à faire de l'entité une entreprise commerciale autonome responsable vis-à-vis de ses intervenants. Le fait de confier la responsabilité du système de navigation aérienne à une société du secteur privé sans capital-actions composée de membres représentant divers intérêts permet d'atteindre les importants objectifs suivants :

- Puisque la société ne compte pas d'actionnaires, elle ne distribuera pas ses excédents, mais les conservera. Le principal objectif de NAV CANADA consiste à assurer l'exploitation sûre et efficace des services de navigation aérienne et à apporter les améliorations technologiques jugées nécessaires.
- La composition diversifiée du conseil d'administration permet à NAV CANADA de réagir plus rapidement aux besoins d'exploitation que ne le permettait l'ancienne structure étatique du système de navigation aérienne.
- Comme les pouvoirs, fonctions et obligations clés ont été créés en vertu d'une loi du Parlement, la mission et le rôle de NAV CANADA ne peuvent être modifiés que par voie législative. Le règlement qui définit les pouvoirs et les obligations de rendre compte de la société ne peut être modifié qu'avec l'accord, entre autres, du ministre des Transports.
- Aucun groupe d'intervenants en particulier n'est en position de dominer le conseil d'administration.

## **PRÉAVIS DE NOUVELLES REDEVANCES ET DE REDEVANCES RÉVISÉES À L'ÉGARD DES SERVICES**

La période de transition de deux ans de NAV CANADA prendra fin le 31 octobre 1998, date à laquelle le gouvernement cessera de financer la société en ce qui a trait à la TTA. À compter du 1<sup>er</sup> novembre 1998, NAV CANADA doit s'autofinancer par la perception de redevances auprès des usagers.

***Dans le Préavis diffusé le 1<sup>er</sup> juin 1998, NAV CANADA se propose d'appliquer des redevances nouvelles et révisées aux catégories de services suivants : (i) terminaux, (ii) en route, et (iii) océaniques.***

Le Préavis contenant la proposition comporte huit parties :

- (1) **Redevances** proposées pour les aéronefs de 3 tonnes métriques (6 614 lb) ou moins
- (2) **Redevances des services terminaux et en route** proposées pour les aéronefs à hélice, y compris les hélicoptères, de plus de 3 tonnes métriques (6 614 lb)
- (3) **Redevance des services terminaux et redevance en route** proposées pour les aéronefs à réactions de plus de 3 tonnes métriques (6 614 lb)
- (4) **Redevances océaniques** proposées
- (5) **Redevances de services supplémentaires** proposées
- (6) **Exemptions et réductions** proposées
- (7) **Facturation et modalités de paiement** des redevances
- (8) **Renseignements supplémentaires** sur la proposition et **la présentation d'observations** à NAV CANADA.

Les détails sur la proposition présentée dans le Préavis figurent dans les parties qui suivent.

Nota : Chaque fois qu'il est fait mention de dollars, il s'agit de dollars canadiens.  
Chaque fois qu'il est fait mention de tonnes, il s'agit de tonnes métriques.

## **2. MÉTHODES DE CALCUL DES REDEVANCES**

### **2.1 Redevances proposées pour les aéronefs de 3 tonnes métriques (6 614 lb) ou moins**

#### **2.1.1 Aéronefs immatriculés au Canada**

Un aéronef de 3 tonnes ou moins immatriculé au Canada sera assujéti à une redevance annuelle pour les services de navigation aérienne que fournit ou met à leur disposition NAV CANADA ou toute personne autorisée par le ministre de la Défense nationale. La redevance varie selon qu'il s'agit d'un aéronef monomoteur ou multimoteur et en fonction de la masse de l'aéronef.

La masse utilisée pour le calcul de la redevance est la masse maximale autorisée au décollage de l'aéronef indiquée dans le Registre d'immatriculations des aéronefs civils canadiens.

Les redevances annuelles s'appliquent à la période de 12 mois, appelée période de redevance annuelle, qui débute le 1<sup>er</sup> novembre de chaque année et se termine au 31 octobre de l'année suivante.

Les redevances annuelles s'appliqueront aux aéronefs en service pendant la totalité ou une partie de la période de redevance annuelle.

Les redevances sur les nouveaux aéronefs acquis au cours d'une période de redevance annuelle seront calculées au prorata du nombre de mois ou de parties de mois compris entre la date d'acquisition du nouvel aéronef et la fin de la période de redevance annuelle.

La redevance annuelle ne sera pas calculée au prorata si le titre de propriété de l'aéronef change durant la période de facturation annuelle. Les nouveaux aéronefs acquis d'un vendeur ou d'un fabricant feront toutefois exception à cette règle.

Les vendeurs faisant acquisition d'un aéronef aux fins de vente ne seront pas assujéti à la redevance annuelle pour cet aéronef.

Les redevances annuelles sont indiquées dans le tableau 1.

**Tableau 1. Redevances annuelles proposées sur les aéronefs de 3 tonnes ou moins immatriculés au Canada**

Masse (tonnes métriques)	Redevance annuelle	
	Aéronef monomoteur	Aéronef multimoteur
0 - 2,0	60 \$	120 \$
2,1 - 3,0	150 \$	300 \$

### **2.1.2 Aéronefs immatriculés à l'étranger**

En ce qui concerne les aéronefs immatriculés à l'étranger, leur fréquence de vol au Canada et, par conséquent, leur utilisation des services de navigation aérienne sont en général beaucoup moins élevées que celles des aéronefs immatriculés au Canada, car ces aéronefs sont principalement exploités dans leur pays d'origine. En plus, la grande majorité visite le Canada peut-être une fois par année, pour un court séjour. Par exemple, plusieurs aéronefs américains entrent au Canada strictement pour se rendre en Alaska et en revenir. Pour ces raisons, une redevance trimestrielle est proposée.

Un aéronef de 3 tonnes ou moins immatriculé à l'étranger sera assujéti à une redevance trimestrielle de 25 % de la redevance indiquée dans le tableau 1 pour les services de navigation aérienne que fournit ou met à leur disposition NAV CANADA ou toute personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

La masse utilisée pour le calcul de la redevance est la masse maximale autorisée au décollage courante du type d'aéronef en question indiquée dans le Registre d'immatriculations des aéronefs civils canadiens.

L'aéronef sera facturé suivant la première arrivée enregistrée à un aéroport canadien à chaque trimestre de la période de redevance annuelle (tel qu'il est défini dans la partie 2.1.1). Si le numéro d'immatriculation n'est pas fourni pour chaque vol, chaque arrivée sera facturée la redevance trimestrielle.

### **2.2 Redevances des services terminaux et en route proposées pour les aéronefs à hélice, y compris les hélicoptères, de plus de 3 tonnes métriques (6 614 lb)**

Un aéronef à hélice de plus de 3 tonnes métriques sera assujéti à une redevance quotidienne pour les services terminaux et en route chaque jour (ci-après appelé « jour facturable ») qu'il effectue un ou plusieurs décollages à un ou plusieurs aéroports dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

Une redevance annuelle minimale de 150 \$ sur les aéronefs monomoteurs et de 300 \$ sur les aéronefs multimoteurs s'appliquera aux aéronefs immatriculés au Canada de plus de 3 tonnes métriques pour chaque période de redevance annuelle (tel qu'il est défini dans la partie 2.1.1). Quant aux aéronefs immatriculés à l'étranger, la redevance minimale correspondante est une redevance trimestrielle équivalant à 25 % de ces montants.

Aéronef à hélice s'entend d'un aéronef à voilure fixe à moteurs à pistons et à turbopulseurs et d'un hélicoptère.

La redevance quotidienne varie selon qu'il s'agit d'un aéronef monomoteur ou multimoteur et en fonction de la masse de l'aéronef.

La masse d'un aéronef est établie selon les modalités énoncées dans la partie 2.3.3.

Aux fins du calcul de la redevance quotidienne, une journée est définie comme étant chaque période de 24 heures commençant à 08:00 heures, TU.

Les redevances quotidiennes sont présentées dans le tableau 2.

**Tableau 2. Redevances quotidiennes proposées pour les aéronefs à hélice de plus de 3 tonnes**

Masse (tonnes métriques)	Redevance quotidienne	
	Aéronef monomoteur	Aéronef multimoteur
3,1 - 4,0	15 \$	30 \$
4,1 - 5,0	20 \$	40 \$
5,1 - 6,0	30 \$	60 \$
6,1 - 7,0	100 \$	200 \$
7,1 - 8,6	150 \$	300 \$
8,7 - 12,0	S. O.	600 \$
12,1 - 15,0	S. O.	900 \$
15,1 +	S. O.	1 200 \$

Afin que la redevance quotidienne ne s'applique à un aéronef à hélice qu'une seule fois par jour facturable, NAV CANADA doit disposer du numéro d'immatriculation de l'aéronef pour chaque vol de l'aéronef. Pour tout vol où ce renseignement n'est pas fourni, la redevance applicable aux aéronefs à réactions (partie 2.3), au lieu de la redevance quotidienne, sera imposée.

Le calcul des redevances quoditiennes est illustré dans la partie 9.

### **2.3. Redevance des services terminaux et redevance en route proposées pour les aéronefs à réactions de plus de 3 tonnes métriques (6 614 lb)**

Un aéronef à réactions de plus de 3 tonnes métriques sera assujéti à une redevance des services terminaux et à une redevance en route décrites dans les parties 2.3.1 et 2.3.2.

Une redevance annuelle minimale de 150 \$ sur les aéronefs monomoteurs et de 300 \$ sur les aéronefs multimoteurs s'appliquera aux aéronefs immatriculés au Canada de plus de 3 tonnes métriques pour chaque période de redevance annuelle (tel qu'il est défini dans la partie 2.1.1). Quant aux aéronefs immatriculés à l'étranger, la redevance minimale correspondante est une redevance trimestrielle équivalant à 25 % de ces montants.

### **2.3.1 Redevance des services terminaux**

La redevance des services terminaux est perçue sur les vols en partance d'aérodromes dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale, c'est-à-dire les aérodromes dotés de tours de contrôle de la circulation aérienne ou de stations d'information de vol (FSS), sauf pour l'aéroport situé à Portage-La-Prairie au Manitoba. Les aérodromes qui répondent actuellement à ces critères sont énumérés à l'annexe I.

Les services terminaux sont des services de navigation aérienne fournis à un aéronef, ou mis à sa disposition, à un aéroport ou à proximité de ce dernier, à l'exclusion des aéronefs survolant l'aéroport, tels que i) les services particuliers de contrôle d'arrivée ou de départ fournis par les centres de contrôle régional et les unités de contrôle terminal ou ii) les services d'aéroport comprenant, par exemple, les services consultatifs d'aéroport et de contrôle de la circulation aérienne assurés à partir d'une tour de contrôle.

À l'heure actuelle, le taux unitaire des services terminaux est de 7,74 \$ par unité de redevance.

#### **Calcul de la redevance**

La redevance des services terminaux pour un départ correspond au taux unitaire multiplié par le nombre d'unités de redevance pour ce départ.

Le nombre d'unités de redevance pour chaque départ correspond à la masse de l'aéronef en tonnes métriques portée à la puissance 0,9 (c.-à-d. masse<sup>0,9</sup>).

La masse d'un aéronef est établie selon les modalités énoncées dans la partie 2.3.3)

**Le taux unitaire proposé des services terminaux est de 13,65 \$ par unité de redevance, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1998.**

Le tableau 3 présente la base de tarif pour la redevance des services terminaux, le nombre estimatif d'unités de redevance et le taux unitaire pour l'année de référence.

Tableau 3 <b>Calcul de la redevance des services terminaux pour l'année de référence</b>	
Base de tarif <sup>1</sup>	335 069 423 \$
Nombre estimatif d'unités de redevance <sup>2</sup>	25 542 176
Taux unitaire à compter du 1 <sup>er</sup> novembre 1998	13, 65 \$

Nota :

Voir la partie 6 qui contient des renseignements sur le calcul de la base de coûts pour les services terminaux. Pour établir la base de tarif, on a réduit la base de coûts de 54,5 millions \$ pour tenir compte des tarifs fixes et des recettes diverses. La partie 7 traite de la méthode de calcul des unités de redevance.

On trouvera dans la partie 9 des exemples de calcul de la redevance des services terminaux.

### **2.3.2 Redevance en route**

La redevance en route s'applique aux vols effectués dans l'espace aérien souverain du Canada et dans tout autre espace aérien où le Canada a la responsabilité d'assurer des services de navigation aérienne (ci-après appelé espace aérien sous contrôle canadien), à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander. Elle est liée au coût des services en route fournis ou mis à la disposition par NAV CANADA ou par une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

Les services en route sont les services de navigation aérienne autres que les services terminaux et océaniques.

À l'heure actuelle, le taux unitaire des services en route est de 0,03263 \$ pour les survols et de 0,02174 \$ pour les vols avec décollage ou atterrissage au Canada.

L'unique redevance en route proposée s'applique aux survols et aux vols avec décollage ou atterrissage au Canada. En ce qui concerne les vols avec décollage ou atterrissage au Canada, la redevance en route s'applique aux vols entre deux aéroports dont au moins l'un est un aéroport assujéti à la redevance des services terminaux de NAV CANADA (voir la partie 2.3.1).

Aux fins des redevances de NAV CANADA, un aéroport signifie soit un aérodrome homologué ou soit un aérodrome non homologué doté d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

## **Exemption pour les vols entre deux points situés dans le territoire continental des États-Unis et traversant l'espace aérien canadien**

À l'heure actuelle, les vols (autres que ceux d'aéronefs de plus de 200 tonnes avec atterrissage ou décollage en Alaska) entre deux points situés dans le territoire continental des États-Unis et traversant l'espace aérien canadien ne sont pas assujettis à la redevance en route de NAV CANADA pour les survols.

Si les États-Unis venaient à imposer une redevance en route sur les vols entre deux points situés au Canada et traversant l'espace aérien américain, NAV CANADA mettrait fin à l'exemption et imposerait à son tour la redevance en route sur ces vols (celle qui s'applique aux survols) après diffusion d'une annonce conformément à la *Loi sur les SNA*.

### **Calcul de la redevance en route**

La redevance en route pour un vol correspond au taux unitaire multiplié par le nombre d'unités de redevance pour ce vol.

Le nombre d'unités de redevance pour chaque vol correspond à la racine carrée de la masse de l'aéronef en tonnes métriques multipliée par la distance en kilomètres (masse<sup>0,5</sup> x distance).

La masse d'un aéronef est établie selon les modalités énoncées dans la partie 2.3.3.

En ce qui concerne les vols entre deux points situés au Canada, la distance servant au calcul est la distance orthodromique entre les aéroports de départ et d'arrivée, peu importe que le vol traverse ou non l'espace aérien américain.

En ce qui concerne les vols internationaux qui pénètrent dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) ou qui le quittent, la distance se calcule en additionnant la distance orthodromique de chaque tronçon de vol dans cet espace aérien, suivant le plan de vol, les comptes rendus de position ou les autres enregistrements relatifs au vol.

Les distances en route sont réduites afin de tenir compte des zones autour des aéroports d'arrivée et de départ au Canada selon les modalités suivantes :

- Aux aéroports où s'applique la redevance des services terminaux (voir l'annexe I) :
  - si des services de contrôle particuliers d'arrivée ou de départ sont fournis (tel qu'indiqué dans l'annexe I), la réduction est de 65 km (approximativement 35 milles marins);
  - si des services de contrôle particuliers d'arrivée ou de départ ne sont pas fournis, la réduction pour l'aéroport est de 35 km (approximativement 20 milles marins).
- Aux aéroports où la redevance des services terminaux ne s'applique pas, il n'y a aucune réduction.

**Le taux unitaire proposé des services en route est de 0,03506 \$ par unité de redevance, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1998.**

Ce taux unique s'appliquera aux survols et aux vols avec décollage ou atterrissage au Canada.

Le tableau 4 présente la base de tarif pour la redevance en route, le nombre estimatif d'unités de redevance et le taux unitaire pour l'année de référence.

Tableau 4	
<b>Calcul de la redevance en route pour l'année de référence</b>	
Base de tarif <sup>1</sup>	447 401 133 \$
Nombre estimatif d'unités de redevance <sup>2</sup>	12 759 725 417
Taux unitaire à compter du 1 <sup>er</sup> novembre 1998	0,03506 \$

Nota :

Voir la partie 6 qui contient des renseignements sur le calcul de la base de coûts pour les services en route. Pour établir la base de tarif, on a réduit la base de coûts de 10,3 millions \$ pour tenir compte des tarifs fixes et des recettes diverses.

La partie 7 traite de la méthode de calcul des unités de redevance.

On trouvera dans la partie 9 des exemples de calcul de la redevances en route.

### 2.3.3 Options de calcul de la masse

La masse utilisée pour le calcul des redevances est déterminée de l'une des deux façons suivantes, au choix de l'exploitant :

#### **Option 1 : Masse moyenne par type d'aéronef de la flotte de l'exploitant**

NAV CANADA calculerait la masse d'un aéronef comme étant la masse moyenne maximale autorisée au décollage de chaque type d'aéronef qu'il est prévu d'exploiter dans l'espace aérien sous contrôle canadien pendant la période de validité de la flotte. La masse indiquée dans le relevé d'information sur la flotte est exprimée en tonnes métriques arrondies à la première décimale.

Cette option est la plus simple sur le plan administratif.

#### **Option 2 : Masse spécifique de chaque aéronef**

La masse spécifique d'un aéronef est définie comme étant la masse maximale autorisée au décollage de cet aéronef en tonnes métriques indiquée dans le relevé d'information sur la flotte, arrondies à la première décimale.

Dans le cadre de cette option, l'exploitant doit non seulement fournir des relevés d'information sur la flotte, mais aussi inclure le numéro d'immatriculation de l'aéronef dans chaque plan de vol (ou, lorsqu'un plan de vol n'est pas déposé, toute autre communication qui puisse rendre possible l'identification de l'aéronef). En ce qui a trait aux aéronefs à hélice de plus de 3 tonnes, veuillez noter que, pour chaque vol, l'information sur le numéro d'immatriculation de l'aéronef sera nécessaire afin de pouvoir bénéficier de la redevance quotidienne, indépendamment de l'option choisi.

### **Communication de renseignements**

Le relevé d'information sur la flotte doit être fourni afin de déterminer la masse de l'aéronef aux fins du calcul de la redevance pour chaque vol facturé par NAV CANADA. Si ce relevé n'est pas fourni ou si, dans le cas de l'option 2, le numéro d'immatriculation de l'aéronef n'est pas inscrit dans le plan de vol, NAV CANADA calcule la redevance applicable au vol en fonction de la masse maximale autorisée au décollage la plus élevée publiée pour un aéronef du même type.

Il convient de noter qu'il n'est pas nécessaire de fournir un relevé d'information sur la flotte dans le cas des aéronefs de 3 tonnes métriques ou moins.

Deux fois par année, NAV CANADA envoie aux clients une lettre pour leur demander de soumettre les relevés d'information sur la flotte de la période courante. Les périodes de validité sont les suivantes :

- du 1<sup>er</sup> mars au 31 août;

- du 1<sup>er</sup> septembre au 28 (ou au 29) février.

Au moins un mois avant le début de chaque période de six mois, l'exploitant d'aéronef doit soumettre à NAV CANADA un relevé indiquant chaque aéronef appelé à être utilisé dans l'espace aérien sous contrôle canadien (en excluant les aéronefs qui ne font que survoler la FIR/CTA océanique de Gander). Dans ce document, l'exploitant indique le numéro d'immatriculation et la masse maximale autorisée au décollage de chaque aéronef indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans un document mentionné dans ce certificat. *L'exploitant doit choisir l'une des deux options de calcul de la masse.*

## 2.4 Redevances océaniques

NAV CANADA perçoit actuellement deux redevances océaniques : la redevance des services et installations en route sur l'Atlantique Nord (NAT) et la redevance des services de communications internationales (Comm. Intl.). Les redevances océaniques sont établies suivant un tarif fixe par vol et s'appliquent à la fois aux aéronefs à hélice et aux aéronefs à réactions.

La redevance NAT s'applique aux services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef ou met à sa disposition au cours d'un vol dans la région d'information de vol ou région de contrôle océanique de Gander (FIR/CTA).

La redevance actuelle est de 88,33 \$ par vol.

La redevance des services de communications internationales s'applique aux fréquences radio air-sol que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef ou met à sa disposition, à une ou plusieurs stations aéronautiques au cours d'un vol international autre qu'un vol entre le Canada et le territoire continental des États-Unis, pour lui permettre d'obtenir des services de communication.

La redevance des services de communications internationales actuelle est de 58,49 \$ par vol.

***La redevance NAT proposée est de 83,81 \$ par vol, tandis que la redevance des services de communications internationales proposée est de 50,61 \$ par vol, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1998.***

Si au cours d'un vol un aéronef atterrit à un aéroport canadien situé au nord du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord ou en décolle et atterrit à un aéroport situé au Groenland ou en décolle, les redevances par vol correspondront à 40 % des redevances océaniques proposées qui seraient autrement payables.

Le tableau 5 présente la base de tarif pour la redevance NAT, le nombre estimatif de vols facturables et le taux unitaire de la redevance.

Le tableau 6 présente la base de tarif pour la redevance Comm. Intl., le nombre estimatif de vols facturables et le taux unitaire de la redevance.

Tableau 5 <b>Calcul de la redevance NAT pour l'année de référence</b>	
Base de tarif <sup>1</sup>	23 025 709 \$
Nombre estimatif de vols facturables <sup>2</sup>	274 750
Taux unitaire de la redevance à compter du 1 <sup>er</sup> novembre 1998	83, 81 \$

Tableau 6 <b>Calcul de la redevance Comm. Intl. pour l'année de référence</b>	
Base de tarif <sup>1</sup>	14 733 735 \$
Nombre estimatif de vols facturables <sup>2</sup>	291 098
Taux unitaire de la redevance à compter du 1 <sup>er</sup> novembre 1998	50,61 \$

Nota :

1. Voir la partie 6 qui contient des renseignements sur le calcul de la base de coûts. Pour établir les bases de tarif, on a réduit les bases de coûts de 0,1 million \$ et de 0,05 million \$ pour les redevances NAT et Comm. Intl. respectivement afin de tenir compte des recettes diverses.
  2. La partie 7 traite de la méthode de calcul des vols facturables.
- Le calcul des redevances océaniques est illustré dans la partie 9.

## **2.5 REDEVANCES DE SERVICES SUPPLÉMENTAIRES**

### **Redevances des services fournis en dehors des heures d'exploitation normales**

Des coûts supplémentaires seront facturés aux usagers qui demandent des services en dehors des heures normales d'exploitation en sus des redevances des services de navigation aérienne applicables.

### **Redevances des services dépassant ceux prévus dans la politique sur le niveau de service**

Les services dépassant le niveau prévu dans la politique seront clairement défini et les coûts seront recouverts selon la méthode de recouvrement des coûts des services de navigation aérienne en vigueur.

Ces coûts seront recouverts suivant l'emplacement en ce qui a trait aux services terminaux et, de façon uniforme, en ce qui a trait aux redevances en route et océaniques.

### **Redevances applicables aux spectacles aériens**

Tout coût supplémentaire sera recouvé. Toutefois, une exemption sera accordée pour les redevances de navigation aérienne applicables pour les vols faisant partie de ces événements.

## **3. EXEMPTIONS ET RÉDUCTIONS**

### **3.1 Exemptions**

Certaines catégories de vols sont exemptes de redevances de services de navigation aérienne.

En vertu du paragraphe 32(2) de la *Loi sur les SNA*, aucune redevance de services de navigation aérienne n'est imposée :

- a) à un usager autorisé par le ministre de la Défense nationale ou
- b) à un aéronef d'État d'un pays étranger, sauf si le pays étranger a été désigné autrement par un décret en conseil du Gouvernement canadien, en vertu du paragraphe 32(3) de la *Loi sur les SNA*.

NAV CANADA a demandé au gouvernement de désigner les pays dont les aéronefs d'état peuvent être assujettis à des redevances. Dès qu'elle obtiendra l'autorisation requise du gouvernement, NAV CANADA diffusera une annonce conformément aux dispositions de la *Loi sur les SNA*. Une liste des pays étrangers dont les aéronefs seront assujettis aux redevances sera affichée sur le site Web de la société.

Les redevances de services de navigation aérienne ne s'appliquent pas aux vols suivants :

- i) les vols de recherche et de sauvetage effectués sous la direction du ministère de la Défense nationale ou d'autorités policières responsables de la recherche des personnes disparues;
- ii) les vols effectués par un organisme de bienfaisance enregistré aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) ou une loi étrangère équivalente. La preuve de ce statut doit être fournie à NAV CANADA.

De plus, il est proposé d'exonérer des redevances de services de navigation aérienne les aéronefs et les vols suivants :

- planeurs, ultralégers et ballons;
- vols faisant partie de spectacles aériens.

### **3.2 Réductions relatives à la redevance des services terminaux**

Les réductions suivantes s'appliquent aux vols d'entraînement et aux vols d'essai :

#### **Vols de formation :**

Pour les séances de vol effectuées dans le but de former ou d'évaluer le personnel navigant afin d'obtenir ou de renouveler une licence, ou de passer à un niveau supérieur, y compris les vérifications de compétence, une seule redevance s'appliquera uniquement au premier départ effectué à tout aéroport.

Toutefois, les vols de formation effectués entre un aéroport principal et un petit aéroport parce qu'ils ne sont pas autorisés à l'aéroport principal sont exemptés de la redevance des services terminaux à l'aéroport principal.

#### **Vols d'essai :**

Une réduction de 50 pour cent est appliquée aux vols effectués exclusivement aux fins suivantes :

- soumettre des aéronefs à des essais après des révisions, des modifications, des réparations ou des inspections pour lesquelles un certificat de conformité sera livré ou
- permettre d'établir la conformité des aéronefs en vue de l'émission ou du renouvellement d'un certificat de navigabilité.

Pour être admissibles aux réductions de la redevance des services terminaux, les vols ne doivent pas être effectués à des fins lucratives, c'est-à-dire pour la production de recettes, ni pour le positionnement d'un aéronef.

## **4. FACTURATION ET MODALITÉS DE PAIEMENT PROPOSÉES**

### **4.1 Facturation**

#### **4.1.1 Redevances annuelles** (partie 2.1.1)

Les redevances annuelles seront facturées chaque année au mois de novembre, à compter du mois de novembre 1998.

#### **4.1.2 Redevances trimestrielles** (partie 2.1.2)

Les redevances trimestrielles seront facturées le mois suivant le trimestre où les services de navigation aérienne sont fournis ou mis à la disposition d'un aéronef.

#### **4.1.3 Redevances quotidiennes et autres redevances** (parties 2.2 à 2.4)

Une facture sera émise chaque mois pour les vols qui ont eu lieu au cours du mois précédent.

### **4.2 Modalités de paiement**

Les paiements peuvent être effectués en dollars canadiens ou en dollars américains correspondants. Les dollars américains sont convertis en dollars canadiens au taux d'achat en vigueur le jour où le paiement est déposé dans un compte bancaire de NAV CANADA.

Les paiements effectués par la poste ou par l'intermédiaire d'une institution financière sont crédités au compte du client à la date de réception du paiement par NAV CANADA.

Les paiements de redevance, à l'exception de l'intérêt et des frais d'administration, viennent à échéance et sont exigibles 30 jours après émission de la facture correspondante (« date d'échéance »).

Si le paiement intégral n'est pas reçu à la date d'échéance, des intérêts courent sur le montant impayé dès le premier jour suivant l'échéance.

Les intérêts sont calculés à un taux annuel de 18 pour cent.

L'intérêt sur les comptes en souffrance est perçu jusqu'à la date de réception du paiement.

Les chèques sans provision et les oppositions sont débités du compte du client. Des frais de traitement de 25 \$ et des frais d'intérêt correspondants s'appliquent.

L'intérêt et les frais d'administration sont payables à la réception de la facture.

Conformément à l'article 55 de la *Loi sur les SNA*, le propriétaire et l'utilisateur d'un aéronef sont solidaires du paiement des redevances imposées par NAV CANADA pour les services de navigation aérienne à l'égard de l'aéronef.

NAV CANADA peut demander aux tribunaux de rendre une ordonnance l'autorisant à saisir et à retenir les aéronefs pour défaut de paiement des redevances ou en cas de factures en souffrance. En ce qui concerne les redevances océaniques et en route applicables aux survols, perçues par la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni (CAA), cette dernière peut saisir et retenir les aéronefs pour les factures impayées ou en souffrance.

## **5. PARAMÈTRES CONCERNANT LES REDEVANCES DE NAV CANADA**

Les paramètres régissant l'établissement des redevances nouvelles ou révisées 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 la proposition est conforme 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 de proposition de redevances, requis en vertu de l'article 36 de la Loi, a été publié sur Internet et envoyé aux associations de l'aviation. Le préavis fait état de la méthode de calcul des redevances proposées et des modalités de paiement. 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'aéronef à réaction d'un poids donné, effectué entre deux points (disons entre Ottawa et la ville de Québec), sera 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 proposées entre les vols intérieurs et internationaux.

- 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 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 en route, NAT et Comm. Intl. s'appliquent aux services mis à la disposition des aéronefs ou qui leur sont fournis en cours de vol. La redevance des services terminaux s'applique aux services fournis aux aéronefs lors de leur décollage ou de leur atterrissage à un aéroport.

Ces redevances sont fondées sur une répartition des coûts entre les types de service. Les règles de répartition des coûts de ces services ont été déterminées en tenant compte des charges de travail, des statistiques reposant sur les rapports d'activités, du jugement de la direction et des lignes directrices de l'OACI.

Le cabinet d'experts-comptables de KPMG a fourni un avis à NAV CANADA 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 proposées reflètent le besoin d'une contribution au recouvrement des coûts de fonctionnement du système de navigation aérienne civile de tous les usagers, y compris les usagers des aéronefs de plaisance et privés. NAV CANADA estime que ces 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;*

Étant donné que les redevances de NAV CANADA sont uniformes dans tout le 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 du système de navigation aérienne et établit un principe selon lequel les redevances perçues pour l'utilisation des aéroports et des services de navigation aérienne ne doivent pas être supérieures pour les usagers étrangers que pour ceux des usagers nationaux assurant des services internationaux similaires. La proposition de redevances est conforme à l'article 15 étant donné que : i) les redevances à l'égard des services aériens internationaux ne sont pas supérieures pour les transporteurs aériens étrangers qu'elles ne le sont pour les transporteurs canadiens qui fournissent des services aériens internationaux similaires (c.-à-d. les redevances s'appliquent 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 perçues pour le droit d'entrer dans l'espace aérien canadien.

La proposition de redevances est également conforme 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 pour permettre de recouvrer les coûts de la société, 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) ci-dessous.

Les coûts recouverts par la mise en oeuvre des redevances de NAV CANADA sont conformes aux obligations financières admissibles énumérées aux paragraphes 35(5) et 35(6).

- 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.

- 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 NAT et Comm. Intl. sont imposées par vol et ne tiennent pas compte du poids.

Les redevances des services terminaux et en route tiennent compte du poids, mais de façon moins que proportionnelle. Les redevances en route sont fondées sur un taux unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l'aéronef multipliée par la distance parcourue dans l'espace aérien canadien. La redevance des services terminaux correspond au 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 tarifs fixes. Les redevances annuelles et trimestrielles proposées pour un aéronef de trois tonnes ou moins et les redevances quotidiennes proposées pour les aéronefs à hélice de plus de trois tonnes constituent des tarifs fixes.

- 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 la masse maximale autorisée au décollage indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la partie 2.3.3 du présent document.

- 35 (5) *Les obligations financières de la société associées aux services de navigation aérienne civile comprennent notamment, pour l'application de l'alinéa (1)i), la somme, moins le montant déterminé conformément au paragraphe (6), des obligations - pour autant qu'elles ne tombent que sous l'un des alinéas - qui suivent :*
- a) les coûts engagés avant la date de cession;*
  - b) les coûts d'entretien et de fonctionnement;*
  - c) les frais d'administration et de gestion;*
  - d) le service de la dette et les obligations financières liées aux contrats d'emprunt de capitaux;*
  - e) les coûts d'amortissement des biens immobilisés;*
  - f) les obligations financières pour préserver une cote de crédit acceptable;*
  - g) ses obligations fiscales;*
  - h) un fonds de prévoyance pour des dépenses futures;*
  - i) tout autre coût déterminé selon les principes comptables recommandés par l'Institut canadien des comptables agréés, ses successeurs ou ses ayants droit.*

- 35 (6) *Est retranché du total des obligations financières associées aux services de navigation aérienne civile visées au paragraphe (5) le total :*
- a) des subventions, octrois ou contributions pécuniaires reçues par la société;*
  - b) des sommes affectées à la période de transition et versées en application de l'article 98;*

- c) *de ses revenus d'intérêt et d'investissement;*
- d) *de tout autre profit sans rapport avec la fourniture des services de navigation aérienne civile.*

Se référer à l'explication de l'alinéa 35(1)i) de la *Loi sur les SNA* et à la partie 6 qui suit pour de plus amples renseignements sur le calcul de la base de coûts des services.

## **6. COÛTS DES SERVICES**

Lors de l'élaboration de la proposition de redevances pour 1998/99, des coûts réels de 908,3 millions \$ pour les douze mois allant du 1<sup>er</sup> novembre 1996 au 31 octobre 1997 ont été imputés aux services. La répartition en pourcentage des coûts ainsi établie a été appliquée aux coûts prévus de 885,2 millions \$ pour l'année de référence afin d'estimer le coût des services du 1<sup>er</sup> novembre 1998 au 31 octobre 1999 («année de référence»).

### **6.1 Méthode de répartition des coûts**

La méthode de répartition des coûts établie en 1997, résumée ci-après, a été utilisée pour la présente proposition. KPMG a fourni un avis à NAV CANADA 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 les autres fournisseurs de services de navigation aérienne et qu'elle convient pour le calcul des coûts de ces services. La firme a également fourni un avis indiquant que l'établissement des coûts est conforme à la méthode de répartition indiquée ici.

#### **6.1.1 Méthode**

Un modèle d'établissement des coûts fondé sur l'activité a été utilisé pour déterminer l'ensemble des coûts des trois principaux services de NAV CANADA :

- services en route
- services terminaux
- services océaniques (NAT et Comm. Intl.)

Le modèle tient compte des quatre centres de prestation de services suivants :

- tours de contrôle
- FSS
- ACC/TCU
- services de maintenance, de communication et d'ingénierie

Dans la plupart des cas, une méthode de répartition en deux étapes a été utilisée pour calculer le coût de chacun des trois principaux services :

- les coûts ont été imputés aux centres de prestation de services
- les coûts des centres de prestation de services ont été répartis entre les trois services

Les coûts de certaines activités ont été imputés directement aux services, p. ex. bulletins et prévisions météorologiques (« services MET ») fournis par Environnement Canada.

### **6.1.2 Méthode de répartition des coûts**

Les dépenses réelles de NAV CANADA pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1996 au 31 octobre 1997 ont servi de base à la méthode de répartition des coûts.

Voici en résumé la méthode établie en 1997 et qui a été utilisée dans le cadre de la présente proposition :

- Les activités clés de NAV CANADA ont été définies et les coûts d'exploitation (les ressources) ont été imputés à ces activités.
- Ces coûts d'exploitation ont été imputés aux centres de prestation de services en identifiant les facteurs qui justifient le mieux la façon dont ces ressources ont été utilisées. Les facteurs ont été définis entre autres au moyen d'analyses, d'entrevues et de questionnaires. Un tel facteur pourrait être, par exemple, le temps que le personnel des FSS consacre à l'exécution des activités principales. Ce temps serait alors utilisé pour imputer les coûts d'exploitation des FSS aux activités qui y sont menées.
- Les activités des centres de prestation de services, dont les coûts ont été établis, ont été attribuées aux trois services de navigation aérienne en fonction des facteurs liés aux activités et aux opérations qui ont été établis au moyen d'analyses, d'entrevues, de questionnaires, etc.
- Un certain nombre de services de soutien rendus aux centres de prestation de service sont effectués aux bureaux régionaux ou au siège social d'Ottawa. Ces services qui ne font pas partie des centres de prestation de services comprennent une partie des services de la circulation aérienne, des services techniques et des exigences du système de navigation aérienne, de même que les services courants du siège social, tels les services financiers, juridiques, la gestion de l'information, etc. Ces coûts non imputables ont été répartis proportionnellement aux coûts imputés directement.
- Les coûts de possession des actifs (amortissement et intérêt) ont été imputés aux services en fonction du coût de remplacement des actifs.

Le tableau 7 donne un sommaire de la répartition des principales activités pour les services terminaux et en route.

**TABLEAU 7**

**RÉPARTITION DES PRINCIPALES ACTIVITÉS  
SERVICES TERMINAUX ET EN ROUTE**

<i>Répartition des services</i>	<i>Services terminaux</i>	<i>Services en route</i>
<p><b>ACC/TCU</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La région océanique de l'ACC de Gander a été déterminée selon la proportion de postes de contrôleur réservés au contrôle océanique (51 %).</li> <li>• La partie restante des services de Gander, les autres ACC et TCU, sont répartis entre les services terminaux et en route, selon la proportion des postes réservés au contrôle terminal.</li> <li>• Fractionnement général services terminaux et en route (à l'exclusion des services océaniques).</li> </ul>	25 %	75 %
<p><b>Tours de contrôle</b></p>	100 %	
<p><b>FSS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Répartition entre les services terminaux, en route et océaniques fondée sur les heures standard pour les principales activités FSS et le volume de ces activités.</li> <li>• Fractionnement général services terminaux et en route (à l'exclusion des services océaniques).</li> </ul>	40 %	60 %
<p><b>Aides à la navigation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fractionnement général services terminaux et en route (à l'exclusion des services océaniques).</li> </ul>	65 %	35 %
<p><b>Services météorologiques</b> fournis par Environnement Canada</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Répartition fondée sur le coût des fonctions principales et les principes conformes aux lignes directrices de l'OACI concernant le fractionnement des services terminaux et en route.</li> <li>• Fractionnement général services terminaux et en route.</li> </ul>	24 %	76 %

Pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1996 au 31 octobre 1997, les services terminaux, en route et océaniques (NAT et Comm. Intl.) représentent respectivement 44,01 %, 44,01 %, 11,98 %.

51,71 % et 4,28 % (soit 2,61 % pour les services NAT et 1,67 % pour les services Comm. Intl.) du coût total des services.

## 6.2 Estimation des coûts par service pour l'année de référence

Le coût total des services est évalué à 885,2 millions \$ pour l'année de référence (1<sup>er</sup> novembre 1998 au 31 octobre 1999). En tenant compte de la répartition des coûts en pourcentage susmentionnée, voici les coûts estimatifs de chaque service pour l'année de référence :

<b>TABLEAU 8</b>					
<b>ESTIMATION DES COÛTS PAR SERVICE POUR L'ANNÉE DE RÉFÉRENCE</b>					
<b>(1<sup>er</sup> novembre 1998 - 31 octobre 1999)</b>					
<b>(millions \$)</b>					
	<b>Terminal</b>	<b>En route</b>	<b>Océaniques</b>		<b>Total</b>
			<b>NAT</b>	<b>Comm. Intl.</b>	
Répartition en pourcentage	44,01 %	51,71 %	2,61 %	1,67 %	100 %
Coûts	389,6 \$	457,7 \$	23,1 \$	14,8 \$	885,2 \$

## 7. CALCUL DES UNITÉS DE REDEVANCE

### 7.1 Redevances applicables aux aéronefs de 3 tonnes ou moins

#### 7.1.1 Redevances annuelles applicables aux aéronefs immatriculés au Canada

Le nombre d'aéronefs est tiré du système de la navigabilité de Transports Canada. Au mois de décembre 1997, le nombre total d'aéronefs de 3 tonnes ou moins en exploitation s'élevait à environ 15 000.

#### 7.1.2 Redevances trimestrielles applicables aux aéronefs immatriculés à l'étranger

On évalue à environ 11 000 le nombre d'aéronefs de 3 tonnes ou moins immatriculés à l'étranger qui visiteraient le Canada chaque année. La grande majorité de ces aéronefs effectueraient un vol au Canada peut-être une fois par année pour un court séjour.

### 7.2 Redevances des services terminaux et en route applicables aux aéronefs à hélice de plus de 3 tonnes

Le nombre d'aéronefs à hélice de plus de 3 tonnes est environ 1300. Le nombre moyen de jours de vol par année est fonction de la masse et du type de groupe moteur de l'aéronef et peut aller jusqu'à 300 pour les aéronefs à turbopropulseurs de 15 à 20 tonnes.

### **7.3 Redevance des services terminaux et redevance en route applicables aux aéronefs à réactions de plus de 3 tonnes**

Les unités de redevances sont calculées pour une période de base de vols actuels. Elles font ensuite l'objet de prévisions afin d'évaluer les unités de redevance pour l'année de référence (1<sup>er</sup> nov. 1998 - 31 oct. 1999). Voici les périodes de base :

- unités de redevance des services terminaux 1<sup>er</sup> mars 1997 - 28 février 1998
- unités de redevance des services en route
  - vols avec décollage et atterrissage au Canada 1<sup>er</sup> mars 1997 - 28 février 1998
  - survol 1<sup>er</sup> mai 1997 - 30 avril 1998

Pour la période de base, les renseignements sur chaque mouvement d'aéronef assujetti à des redevances servent à évaluer les unités de redevance pour chaque vol. La somme des unités de redevance pour l'ensemble des vols détermine le nombre d'unités de redevance pour cette période.

Les prévisions pour l'année de référence reposent sur un taux de croissance du trafic aérien de deux pour cent par année pour les mouvements intérieurs et de trois pour cent par année pour les mouvements transfrontaliers et les autres mouvements internationaux.

#### **7.3.1 Redevance des services terminaux applicable aux aéronefs à réactions de plus de 3 tonnes**

Comme il est indiqué dans la partie 2.3.1, les unités de redevance pour les services terminaux correspondent à la  $MMD^{0,9}$  pour chaque départ d'un aéroport doté d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel.

Dans le cadre d'un contrat passé avec Statistique Canada, on a créé une base de données contenant des renseignements sur les mouvements d'aéronef aux aéroports canadiens pour la période du 1<sup>er</sup> mars 1997 au 28 février 1998 en se fondant sur les données du système des mouvements d'aéronefs de NAV CANADA (SMANC). On a établi le type d'aéronef pour chaque mouvement, ce qui a permis de définir la masse de l'aéronef et de calculer la  $MMD^{0,9}$ .

Pour la période de base, on a fait la somme des unités de redevance pour chaque mouvement, après élimination des vols faisant l'objet de tarif fixe et les vols exonérés

(aéronefs du MDN et d'État étranger). Pour cette période, les unités de redevance s'élèvent à 23,6 millions.

Après application des taux de croissance précités, l'estimation des unités de redevances est de 24,5 millions pour l'année de référence.

### **7.3.2 Redevance en route applicables aux aéronefs à réaction de plus de 3 tonnes**

Comme il est indiqué dans la partie 2.3.2, les unités de redevance pour les services en route sont calculées pour chaque vol dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) d'après la racine carrée de la masse de l'aéronef en tonnes métriques multipliée par la distance en kilomètres.

Tel qu'il a été mentionné précédemment, la base de données créée à partir du SMANC contient des renseignements sur tous les vols qui atterrissent au Canada et y décollent pour la période du 1<sup>er</sup> mars 1997 au 28 février 1998. Pour chaque mouvement donné, on a établi le type d'aéronef ainsi que les aéroports de départ et d'arrivée, ce qui a permis de calculer les unités de redevance en route pour les vols aux aéroports canadiens.

On a fait la somme des unités de redevance pour chaque vol enregistré dans le SMANC, après élimination des vols faisant l'objet d'un tarif fixe ou d'une exemption (aéronefs du MDN et d'État étranger), pour en arriver à une estimation de 4 144,4 millions d'unités pour la période de base. Après application du taux de croissance précité, le total estimatif des unités de redevance est de 4 312,4 millions pour l'année de référence.

NAV CANADA a actuellement en place une redevance en route pour les survols, dont l'information sur chaque vol facturable est tirée du système de facturation des vols consolidés (SFVC). Les unités de redevance des survols peuvent être facilement déterminées pour la période de base, soit 8 073,6 millions d'unités. Après application du taux de croissance pour les vols internationaux, le total estimatif pour l'année de référence est de 8 447,3 millions pour les survols.

Le total estimatif des unités de redevances en route pour l'année de référence est de 12 759,7 millions (4 312,4M + 8 447,3M).

### **7.4 Redevances océaniques**

Comme il est mentionné dans la partie 2.4, les redevances océaniques sont imposées suivant un tarif fixe par vol. Les unités de redevance correspondent donc au nombre de vols.

Selon les données servant à la facturation des redevances actuelles tirées du SFVC de NAV CANADA, 262,5 mille vols ont été assujettis à la redevance NAT et 278,1 mille

vols, à la redevance Comm. Intl pour la période de base du 1<sup>er</sup> mai 1997 au 30 avril 1998.

Le nombre estimatif des unités de redevance pour l'année de référence est de 274,8 mille vols pour la redevance NAT et de 291,1 mille vols pour la redevance Comm. Intl., après application du taux de croissance pour les vols internationaux.

## **8. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES SUR LA PROPOSITION ET LA PRÉSENTATION D'OBSERVATIONS À NAV CANADA.**

Le présent document est disponible sous forme électronique ou papier. Un exemplaire peut être télédéchargé à partir du site Internet de NAV CANADA à l'adresse <http://www.navcanada.ca>

Pour obtenir une copie papier du document, veuillez communiquer avec

NAV CANADA :

par écrit: NAV CANADA  
C.P. 3411 STATION D  
Ottawa (Ontario)  
Canada  
K1P 5L6

À l'attention du service des Relations commerciales

par courriel: [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca)

par télécopieur : 1 - 613 - 563 - 3426

par téléphone : 1 - 800 - 876 - 46934

### ***Présentation d'observations à NAV CANADA au sujet des redevances proposées :***

Conformément à l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, les personnes intéressées à présenter des observations à NAV CANADA à l'égard de la proposition peuvent le faire en écrivant à l'adresse suivante :

NAV CANADA  
C.P. 3411 STATION D  
Ottawa (Ontario)  
Canada  
K1P 5L6

À l'attention du directeur, Tariffs et recettes

Le numéro de télécopieur pour l'envoi des observations écrites est le 1 (613) 563-7994.

***Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 31 juillet 1998 avant l'heure de fermeture des bureaux.***

## 9. EXEMPLES DE REDEVANCES DE NAV CANADA

Les exemples suivants aideront le lecteur à mieux comprendre la méthode de calcul des redevances proposées qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1998, telles qu'elles sont indiquées dans le Préavis.

### EXEMPLES DE REDEVANCES QUOTIDIENNES APPLICABLES AUX AÉRONEFS À HÉLICE DE PLUS DE 3 TONNES MÉTRIQUES (partie 2.2)

Fabricant	Modèle	N <sup>bre</sup> de moteurs	Masse (tonnes)	Redevance quotidienne proposée
<b>À pistons</b>				
Piper	PA31 350	2	3,17	30 \$
DeHavilland	DHC 3 Otter	1	3,63	15 \$
Beech	18	2	3,97	30 \$
Pezetel	M 18A	1	4,70	20 \$
Grumman	TBM 3E	1	7,98	150 \$
Douglas	DC3	2	12,20	900 \$
Douglas	B26B,C	2	15,88	1 200 \$
<b>Turbopropulseurs</b>				
Cessna	208	1	3,79	15 \$
Piper	PA31T	2	4,08	40 \$
Beech	100	2	4,81	40 \$
DeHavilland	DHC 6 Twin Otter	2	5,67	60 \$
Swearingen	SA226TC	2	5,67	60 \$
Fairchild	Metro III	2	6,50	200 \$
British Areosp.	Jetstream 31	2	6,95	200 \$
Beech	1900	2	7,60	300 \$
British Areosp.	Jetstream 41	2	10,89	600 \$
DeHavilland	DHC 8-102	2	15,65	1 200 \$
Aérospatiale	ATR 42-300	2	16,70	1 200 \$
DeHavilland	DHC 8-300	2	18,64	1 200 \$
Hawker Siddeley	HS 748	2	21,09	1 200 \$
<b>Hélicoptères</b>				
Bell	204B	1	3,86	15 \$
Bell	205A	1	4,63	20 \$
Sikorsky	S76A	2	4,76	40 \$
Bell	212	2	5,08	60 \$
Aérospatiale	AS 332C	2	8,43	300 \$
Boeing Helicopters	BV 107 II	2	8,62	300 \$
Sikorsky	S61N, L	2	9,98	600 \$

La masse de certains modèles d'aéronef varie et peut donner des redevances différentes pour le même modèle. Les redevances indiquées ci-dessus s'appliquent à la masse mentionnée dans le tableau, laquelle est la plus courante.

## EXEMPLES DE REDEVANCES APPLICABLES AUX AÉRONEFS À RÉACTIONS DE PLUS DE 3 TONNES

### Redevance des services terminaux (partie 2.3.1)

La redevance se calcule comme suit :

$$T \times P$$

T = taux unitaire  
P = coefficient de masse =  $MMD^{0,9}$

Le coefficient de masse (P) se calcule en portant la masse de l'aéronef à la puissance 0,9. Pour en savoir davantage sur le calcul de la masse d'un aéronef, veuillez vous reporter aux parties 2.3.1 et 2.3.3.

Le taux unitaire proposé (T) est de 13,65 \$.

### Redevance en route (partie 2.3.2) :

La redevance se calcule comme suit :

$$T \times P \times D$$

T = taux unitaire  
P =  $MMD^{0,5}$   
D = distance exprimée en km

Le coefficient de masse (P) correspond à la racine carrée de la masse de l'aéronef. Pour en savoir davantage sur le calcul de la masse d'un aéronef, veuillez vous reporter aux parties 2.3.2 et 2.3.3.

Le coefficient de distance (D) est la distance orthodromique parcourue dans l'espace aérien sous contrôle canadien en kilomètres (à l'exception de la région océanique de Gander (FIR/CTA), déduction faite des réductions attribuables aux services terminaux indiquées dans la partie 2.3.1.

Le taux unitaire proposé (T) est de 0,03506 \$.

### Redevances océaniques (partie 2.4) :

Les redevances proposées par vol sont comme suit :

NAT :	83,81 \$
Comm. Intl. :	50,61 \$



**EXEMPLES DE REDEVANCES DE NAV CANADA**

**VANCOUVER (YVR) - MONTRÉAL (YUL) (ALLER-RETOUR) B767**

*MASSE (P) = 141,0 TONNES*

*DISTANCE (D) = 3 679 KM*

**REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (Vancouver et Montréal) :**

*TAUX UNITAIRE (T) : 13,65 \$*

$$\begin{aligned} \text{FORMULE } T \times P &= \\ 13,65 \times 141,0^{0,9} &= 13,65 \times 85,96 = 1\,173,36 \$ \\ \text{Aller-retour (x 2)} &= \mathbf{2\,346,72 \$} \end{aligned}$$

**REDEVANCE EN ROUTE :**

*TAUX UNITAIRE (T) : 0,03506 \$*

$$\begin{aligned} \text{FORMULE } T \times P \times D &= \\ 0,03506 \times 141,0^{0,5} \times (3\,679-130) &= 1\,477,50\$ \\ \text{Aller-retour (x 2)} &= \mathbf{2\,955,00 \$} \end{aligned}$$

**MONTANT TOTAL DES REDEVANCES (YVR-YUL-YVR) = 5 301,72 \$**

**OTTAWA (YOW) - IQALUIT (YFB) (ALLER-RETOUR) B727-100**

*MASSE (P) = 76,9 TONNES*

*DISTANCE (D) = 2 096 KM*

**REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (Ottawa et Iqaluit) :**

*TAUX UNITAIRE (T) : 13,65 \$*

$$\begin{aligned} \text{FORMULE } T \times P &= \\ 13,65 \times 76,9^{0,9} &= 13,65 \times 49,812 = 679,93 \$ \\ \text{Aller-retour (x 2)} &= \mathbf{1\,359,86 \$} \end{aligned}$$

**REDEVANCE EN ROUTE :**

*TAUX UNITAIRE (T) : 0,03506 \$*

$$\begin{aligned} \text{FORMULE } T \times P \times D &= \\ 0,03506 \times 76,9^{0,5} \times (2096-100) &= 613,67 \$ \\ \text{Aller-retour (x 2)} &= \mathbf{1\,227,34 \$} \end{aligned}$$

**MONTANT TOTAL DES REDEVANCES (YOW-YFB-YOW) = 2 587,20 \$**

**EXEMPLES DE REDEVANCES DE NAV CANADA**

**OTTAWA (YOW) -WASHINGTON (IAD) (ALLER-RETOUR)**

**CL65**

*MASSE (P) = 23,0 TONNES*

*DISTANCE (D) = 80 KM*

**REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (Ottawa) :**

*TAUX UNITAIRE (T) : 13,65 \$*

$$\begin{array}{l} \text{FORMULE} \quad T \quad \times \quad P \quad = \\ \quad \quad \quad 13,65 \times 23,0^{0,9} \quad = \quad 13,65 \times 16,81 \quad = \quad \mathbf{229,45 \$} \end{array}$$

**REDEVANCE EN ROUTE :**

*TAUX UNITAIRE (T) : 0,03506 \$*

$$\begin{array}{l} \text{FORMULE} \quad T \quad \times \quad P \quad \times \quad D \\ \quad \quad \quad 0,03506 \times 23,0^{0,5} \times (80-65) \quad = \quad 2,52 \$ \\ \quad \quad \quad \mathbf{Aller-retour (x 2)} \quad = \quad \mathbf{5,04 \$} \end{array}$$

**MONTANT TOTAL DES REDEVANCES (YOW-IAD-YOW) = 234,49 \$**

**WINNIPEG (YWG) -HAMILTON (YHM) (ALLER-RETOUR)**

**B727**

*MASSE (P) = 76,9 TONNES*

*DISTANCE (D) = 1 520 KM*

**REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (Winnipeg et Hamilton) :**

*TAUX UNITAIRE (T) : 13,65 \$*

$$\begin{array}{l} \text{FORMULE} \quad = \quad T \quad \times \quad P \quad = \\ \quad \quad \quad = 13,65 \times 76,9^{0,9} \quad = \quad 13,65 \times 49,812 \quad = \quad 679,93 \$ \\ \quad \quad \quad \mathbf{Aller-retour (x 2)} \quad = \quad \mathbf{1\ 359,86 \$} \end{array}$$

**REDEVANCE EN ROUTE :**

*TAUX UNITAIRE (T) : 0,03506 \$*

$$\begin{array}{l} \text{FORMULE} \quad = \quad T \quad \times \quad P \quad \times \quad D \\ \quad \quad \quad = 0,03506 \times 76,9^{0,5} \times (1\ 520-130) \quad = \quad 427,36 \$ \\ \quad \quad \quad \mathbf{Aller-retour (x 2)} \quad = \quad \mathbf{854,72 \$} \end{array}$$

**MONTANT TOTAL DES REDEVANCES (YWG-YHM-YWG) = 2 214,58 \$**

**EXEMPLES DE REDEVANCES DE NAV CANADA**

**CHICAGO (ORD) -PARIS (CDG)(ALLER-RETOUR)**

**B747**

*MASSE (P) = 395 TONNES*

*DISTANCE (D) = 2 247 KMS*

**REDEVANCES OCÉANIQUES :**

REDEVANCES PAR VOL

NAT : 83,81 \$

Comm Intl.: 50,61 \$

**Aller-retour (x 2) = 268,84 \$**

**REDEVANCE EN ROUTE:**

*TAUX UNITAIRE (T) : 0,03506 \$*

$$\begin{aligned} \text{FORMULE} &= T \times M^{0,5} \times D \\ &= 0,03506 \times (395)^{0,5} \times 2\,247 = 1\,565,72 \$ \end{aligned}$$

**Aller-retour (x 2) = 3 131,44 \$**

**MONTANT TOTAL DES REDEVANCES (ORD-CDG-ORD)= 3 400,28 \$**

**AÉRODROMES DOTÉS D'INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE**  
**DESSERVIES PAR DU PERSONNEL**<sup>†</sup>

**TOURS DE CONTRÔLE**

**FSS**

**Atlantique**

Gander  
St. John's  
Halifax \*  
Moncton

Charlo  
Charlottetown  
Deer Lake  
Gander  
Fredericton  
Halifax  
Saint-Jean  
St. John's  
St. Anthony  
Sydney  
Wabush

---

**Québec**

Dorval \*  
Mirabel \*  
Québec \*  
Sept-Îles  
Saint-Honoré \*  
Saint-Hubert \*  
Saint-Jean \*

Gatineau \*  
Îles-de-la-Madeleine  
Iqaluit  
Kuujuaq  
Kuujuarapik  
La Grande Rivière  
Mont-Joli  
Montréal (Dorval)  
Québec  
Roberval  
Rouyn  
Sept-Îles  
Val-d'Or

**TOURS DE CONTRÔLE**

**FSS**

**Ontario**

Buttonville \*  
Hamilton  
London  
North Bay  
Oshawa \*  
Ottawa \*  
Sault Ste. Marie  
Sudbury  
Toronto LBPIA \*  
Toronto City Centre \*  
Waterloo  
Windsor \*

Kingston  
London  
North Bay ROCC  
Sault-Sainte-Marie  
St. Catharines  
Timmins  
Toronto/Buttonville

---

**Centre**

Regina \*  
Saskatoon \*  
St. Andrews \*  
Thunder Bay \*  
Winnipeg \*

Baker Lake  
Brandon  
Churchill  
Kenora  
La Ronge  
Prince Albert  
Rankin Inlet  
Regina  
Resolute Bay  
Saskatoon  
Sioux Lookout  
Thompson  
Thunder Bay  
Winnipeg Int.

**TOURS DE CONTRÔLE**

**Ouest**

**FSS**

Calgary \*  
Edmonton Int. \*  
Edmonton City Centre \*  
Springbank \*  
Villeneuve  
Whitehorse  
Yellowknife

Dawson Creek  
Edmonton Int.  
Fort McMurray  
Fort Nelson  
Fort Simpson  
Fort Smith  
Fort St. John  
Grande Prairie  
Hay River  
High Level  
Inuvik  
Lethbridge  
Lloydminster  
Medecine Hat  
Norman Wells  
Peace River  
Red Deer  
Springbank/Calgary  
Whitcourt  
Whitehorse  
Yellowknife

---

**Pacifique**

Abbotsford \*  
Boundary Bay \*  
Kelowna  
Langley \*  
Pitt Meadows \*  
Prince George  
Vancouver \*  
Vancouver Harbour \*  
Victoria \*

Abbotsford  
Campbell River \*  
Castlegar  
Cranbrook  
Kamloops  
Nanaimo \*  
Penticton  
Port Hardy  
Prince George  
Prince Rupert/Seal Cove  
Smithers  
Terrace  
Vancouver  
Victoria Harbour \*  
Williams Lake

En plus de s'appliquer aux aérodromes susmentionnés, la redevance des services terminaux s'applique aux départs d'aéronefs civils à partir d'aérodromes qui reçoivent des services de navigation aérienne du ministère de la Défense nationale, y compris, mais non exclusivement, les aérodromes suivants :

Bagotville*	Greenwood*	Borden
Cold Lake*	Moose Jaw*	Petawawa
Comox*	Shearwater*	Valcartier
Goose Bay*	Gagetown	
Trenton*	Namao (Edmonton)	

---

**Nota :**

1. Cette liste a été établie en mai 1998 et peut être modifiée.
- 2. Aux aérodromes marqués d'un astérisque (\*), les vols reçoivent des services particuliers de contrôle d'arrivée ou de départ et sont admissibles à une réduction de distance de 65 km dans le calcul de la redevance en route; la réduction applicable aux autres aérodromes est de 35 km.**

## **Définitions**

**Aéronef à hélice** - aéronef à hélice s'entend d'un aéronef à voilure fixe à moteurs à pistons et à turbopropulseurs et d'un hélicoptère.

**Aéronef d'État** - Aéronef, autre qu'un aéronef exploité à titre commercial, qui appartient au gouvernement d'un pays ou au gouvernement d'une colonie, d'une dépendance, d'une province, d'un État, d'un territoire ou d'une municipalité d'un pays et qui est exploité par ce gouvernement.

**Aéroport** - Aérodrome homologué ou non homologué dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale..

**Année de référence** - Période de douze mois commençant le 1<sup>er</sup> novembre 1998.

**Distance orthodromique** - Distance la plus courte entre deux points de la Terre (arc d'un grand cercle).

**Espace aérien sous contrôle canadien** - Espace aérien souverain du Canada ou tout autre espace aérien où la prestation des services de navigation aérienne incombe au Canada.

**Grand cercle** - Cercle sur la surface de la Terre, dont le plan passe par le centre de la Terre.

**Masse maximale autorisée au décollage** - Poids maximal autorisé au décollage d'un aéronef indiqué dans le certificat de navigabilité de l'aéronef ou dans tout document mentionné dans ce certificat.

**Redevance en route** - Redevance qui s'applique aux vols dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander), comprenant les services en route fournis ou mis à la disposition des aéronefs par NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

**Redevance des services de communications internationales** - Redevance pour les services reliés aux fréquences radio air-sol fournies par NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale, à une ou plusieurs stations aéronautiques, à un aéronef, ou mises à sa disposition, au cours d'un vol international sauf un vol entre le Canada et le territoire continental des États-Unis pour lui permettre d'obtenir des services de communication.

**Redevance des installations et services en route sur l'Atlantique Nord (NAT) -**

Redevance pour les services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef ou met à sa disposition au cours d'un vol dans la région d'information de vol/région de contrôle océanique de Gander (FIR/CTA).

**Services aux régions nordiques ou éloignées** - Services de navigation aérienne civile désignés par le ministre des Transports conformément au paragraphe 2(5) de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*.

**Services de navigation aérienne** - Services fournis à l'égard de l'espace aérien canadien ou de celui pour lequel le Canada est responsable des services de contrôle de la circulation aérienne: les services de communication aéronautique, les services d'information aéronautique, les services de radionavigation aéronautique, les services de contrôle de la circulation aérienne, les services de météorologie aéronautique, les services d'urgence et les services d'information de vol.

**Services en route** - Services en route désignent les services de navigation aérienne autres que les services terminaux et océaniques.

**Services océaniques** - Services de navigation aérienne, y compris les fréquences radio air-sol pour l'obtention de services de communications, que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef, ou met à sa disposition, au cours d'un vol dans la FIR/CTA de Gander.

**Services terminaux** - Services de navigation aérienne fournis à un aéronef, ou mis à sa disposition, à un aéroport ou au voisinage de ce dernier, à l'exclusion des aéronefs survolant l'aéroport, tels que i) les services particuliers de contrôle d'arrivée/départ fournis par les centres de contrôle régional et les unités de contrôle terminal ou ii) les services d'aérodrome comprenant, par exemple, les services consultatifs d'aéroport et de contrôle de la circulation aérienne dispensés par une tour de contrôle.

**Survol** - Vol qui traverse l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander), mais qui n'atterrit pas au Canada ou qui n'en décolle pas.