



DÉTAILS ET PRINCIPES TOUCHANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

MAI 1999

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le présent document (« Détails et principes ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le **Préavis de redevances révisées** diffusé en mai 1999 (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 (« Loi sur les SNA »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances formulée dans le Préavis, y compris une justification de celle-ci quant aux paramètres prévus par l'article 35 de la Loi. À l'exception des révisions proposées dans ce préavis, toutes les dispositions énoncées dans l'*Annonce de nouvelles redevances et de redevances révisées*, datée septembre 1998 (l'« Annonce ») et approuvée par le ministre des Transports en vertu de l'article 39 de la Loi sur les SNA, L.C. 1996, demeurent en vigueur.

Le présent document fournit : (1) une vue d'ensemble de NAV CANADA, (2) les méthodes utilisées pour déterminer les redevances, (3) une justification des redevances proposées quant aux paramètres établis, (4) des renseignements sur les coûts des services, (5) des renseignements sur le calcul des unités de redevance, (6) des renseignements supplémentaires concernant le Préavis et la présentation des observations à NAV CANADA.

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 du Préavis peuvent le faire en les faisant parvenir à l'adresse indiquée dans le Préavis. NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 16 juillet 1999.

1. NAV CANADA ET LA COMMERCIALISATION DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE CIVILE

NAV CANADA est une société privée sans capital-actions qui a acquis le système de navigation aérienne civile pour 1,5 milliard de dollars du Gouvernement du Canada le 1^{er} novembre 1996.

NAV CANADA est chargée de fournir les installations et les services de navigation aérienne civile aux aéronefs dans l'espace aérien canadien et dans tout autre espace aérien pour lequel le Canada doit assurer les services de navigation aérienne. Avant le 1^{er} novembre 1996, les services de navigation aérienne étaient assurés par le gouvernement canadien et financés principalement par la taxe de transport aérien (TTA), laquelle était perçue auprès des voyageurs aériens, qui a été abolie le 1^{er} novembre 1998. Ces services sont maintenant assurés par NAV CANADA et les coûts sont entièrement recouverts par les redevances perçues auprès des exploitants d'aéronefs.

Le système de gestion de NAV CANADA est le résultat d'une structure d'entreprise unique qui vise à faire de la compagnie une entreprise commerciale autonome responsable devant ses parties intéressées. La compagnie est dirigée par un conseil d'administration de 15 membres composé de 10 administrateurs nommés par les parties intéressées représentant les usagers des services de navigation aérienne, les syndicats et le gouvernement fédéral, de quatre administrateurs indépendants et du président et chef de la direction. NAV CANADA a également un Comité consultatif dont les membres sont élus par les membres associés, habilité à analyser toute question touchant le système de navigation aérienne, en faire rapport et 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 d'établir 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, et l'obligation, pour NAV CANADA, de fournir ces services. NAV CANADA établit des tarifs de redevances à des niveaux suffisants pour recouvrer tous les coûts (y compris le service de la dette et le remboursement du capital), 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.

2. PRÉAVIS DE REDEVANCES RÉVISÉES

2.1 Renseignements généraux

Dans le Préavis de mai 1999, NAV CANADA annonçait son intention de réviser les redevances existantes pour les catégories suivantes de services : (i) terminaux (ii) en route (iii) océaniques.

Le Préavis comporte huit sections :

- (1) Redevance annuelle sur les aéronefs de 3 tonnes métriques ou moins immatriculés au Canada
- (2) Redevance annuelle sur les aéronefs privés qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales
- (3) Redevance quotidienne pour les services en route et terminaux
- (4) Redevances en fonction du mouvement de l'aéronef pour les services en route et terminaux
- (5) Redevance annuelle minimale pour les services en route et terminaux
- (6) Redevances océaniques
- (7) Exemptions et réductions
- (8) Information supplémentaire concernant le Préavis et la présentation des observations à NAV CANADA

Des détails sur le Préavis se trouvent dans les sections suivantes du présent document.

Nota : L'exercice 1999-2000 fait référence à l'exercice financier de NAV CANADA qui commence le 1^{er} septembre 1999 et se termine le 31 août 2000.
Les montants d'argent sont exprimés en dollars canadiens.
Les tonnes sont exprimées en tonnes métriques.

2.2. MÉTHODES DE CALCUL DES REDEVANCES

2.2.1. REDEVANCE ANNUELLE SUR LES AÉRONEFS DE 3 TONNES MÉTRIQUES OU MOINS IMMATRICULÉS AU CANADA

- (a) À compter du 1^{er} mars 2000, la redevance annuelle sur les aéronefs dont la masse se situe entre 0,6 et 2 tonnes passera de 60 \$ à 58 \$. Un rajustement qui correspond à une réduction additionnelle de 2 \$ s'appliquera pour la période du 1^{er} mars 2000 au 28 février 2001.
- (b) À compter du 1^{er} mars 2000, la redevance annuelle sur les aéronefs de plus de 2 tonnes et allant jusqu'à 3 tonnes passera de 200 \$ à 195 \$. Un rajustement qui correspond à une réduction additionnelle de 8 \$ s'appliquera pour la période du 1^{er} mars 2000 au 28 février 2001.

2.2.2. REDEVANCE ANNUELLE SUR LES AÉRONEFS PRIVÉS QUI NE SONT PAS UTILISÉS À DES FINS COMMERCIALES

À compter du 1^{er} mars 2000, la redevance annuelle passera de 60 \$ à 58 \$. Un rajustement qui correspond à une réduction additionnelle de 2 \$ s'appliquera pour la période du 1^{er} mars 2000 au 28 février 2001.

2.2.3. REDEVANCE QUOTIDIENNE POUR LES SERVICES EN ROUTE ET TERMINAUX

- (a) À compter du 1^{er} septembre 1999, la redevance quotidienne sur les aéronefs à hélices, y compris les hélicoptères, de plus de 3 tonnes (6 614 lb) sera réduite tel qu'il est indiqué ci-dessous. Un rajustement qui correspond à une réduction additionnelle s'appliquera pour la période du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000 tel qu'il est aussi indiqué ci-dessous :

Masse (tonnes métriques)	Redevance actuelle	Redevance proposée	
		Redevance en vigueur le 1 ^{er} sept. 1999	Rajustement additionnel 1 ^{er} sept. 1999 - 31 août 2000
plus de 3,0 à 5,0	30 \$	29 \$	- 1 \$
plus de 5,0 à 6,2	60 \$	58 \$	- 2 \$
plus de 6,2 à 8,6	250 \$	240 \$	- 9 \$
plus de 8,6 à 12,0	600 \$	580 \$	- 22 \$
plus de 12,0 à 15,0	900 \$	870 \$	- 34 \$
plus de 15,0 à 18,0	1 100 \$	1 060 \$	- 41 \$
plus de 18,0	1 500 \$	1 450 \$	- 56 \$
Redev. maximale sur les hélicoptères	60 \$	58 \$	- 2 \$

- (b) À compter du 1^{er} septembre 1999, la redevance quotidienne sur les aéronefs à réaction de 6,2 tonnes ou moins passera de 150 \$ à 145 \$. Un rajustement qui correspond à une réduction additionnelle de 6 \$ s'appliquera pour la période du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.
- (c) À compter du 1^{er} septembre 1999, la redevance quotidienne sur les aéronefs à réaction de plus de 6,2 tonnes et allant jusqu'à 7,5 tonnes passera de 250 \$ à 240 \$. Un rajustement qui correspond à une réduction additionnelle de 9 \$ s'appliquera pour la période du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.

2.2.4. REDEVANCES EN FONCTION DU MOUVEMENT DE L'AÉRONEF POUR LES SERVICES EN ROUTE ET TERMINAUX

- (a) À compter du 1^{er} septembre 1999, le taux unitaire des services terminaux applicable aux aéronefs de plus de 3 tonnes passera de 13,65 \$ à 13,38 \$. Un rajustement qui correspond à une réduction additionnelle de 0,54 \$ s'appliquera pour la période du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.

Le tableau 1 présente la base tarifaire pour la redevance des services terminaux, le nombre estimatif d'unités de redevance et le taux unitaire.

Tableau 1	
Calcul de la redevance des services terminaux	
Base tarifaire ¹	335 074 056 \$
Nombre estimatif d'unités de redevance ²	25 042 904
Taux unitaire à compter du 1 ^{er} septembre 1999	13,38 \$

Nota :

1. Voir la partie 4 qui contient des renseignements sur le calcul de la base de coûts pour les services terminaux. La base tarifaire est égale à la base de coûts moins 50,3 millions \$ pour tenir compte des tarifs fixes, des recettes diverses et d'une marge de prévoyance de 1 p. 100.
2. La partie 5 traite de la méthode de calcul des unités de redevance.

Le tableau 1.1 présente la base de rajustement pour la redevance des services terminaux, le nombre estimatif d'unités de redevance et le rajustement. Ce rajustement correspond à une réduction additionnelle qui s'appliquera pour la période du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.

Tableau 1.1	
Calcul du rajustement de la redevance des services terminaux pour l'exercice 1999-2000	
Base de rajustement ¹	(13,4M \$)
Nombre estimatif d'unités de redevance ²	25 042 904
Rajustement en vigueur du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2000	(0,54 \$)

Nota :

1. Voir la partie 4 qui contient des renseignements sur le calcul du rajustement total pour les services terminaux. La base de rajustement tient compte des tarifs fixes.
2. La partie 5 traite de la méthode de calcul des unités de redevance.

- (b) À compter du 1^{er} septembre 1999, le taux unitaire des services en route applicable aux aéronefs de plus de 3 tonnes passera de 0,03506 \$ à 0,03204 \$. Un rajustement qui correspond à une réduction additionnelle de 0,00120 \$ s'appliquera pour la période du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.

Le tableau 2 présente la base tarifaire pour la redevance en route, le nombre estimatif d'unités de redevance et le taux unitaire.

Tableau 2	
Calcul de la redevance en route	
Base tarifaire ¹	452 915 505 \$
Nombre estimatif d'unités de redevance ²	14 135 939 596
Taux unitaire à compter du 1 ^{er} septembre 1999	0,03204 \$

Nota :

1. Voir la partie 4 qui contient des renseignements sur le calcul de la base de coûts pour les services en route. La base tarifaire est égale à la base de coûts moins 10,5 millions \$ pour tenir compte des tarifs fixes, des recettes diverses et d'une marge de prévoyance de 1 p. 100.
2. La partie 5 traite de la méthode de calcul des unités de redevance.

Le tableau 2.1 présente la base de rajustement pour la redevance des services en route, le nombre estimatif d'unités de redevance et le rajustement. Ce

rajustement correspond à une réduction additionnelle qui s'appliquera pour la période du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.

Tableau 2.1	
Calcul du rajustement de la redevance en route pour l'exercice 1999-2000	
Base de rajustement ¹	(17,0M \$)
Nombre estimatif d'unités de redevance ²	14 135 939 596
Rajustement en vigueur du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2000	(0,00120 \$)

Nota :

1. Voir la partie 4 qui contient des renseignements sur le calcul du rajustement total pour les services en route. La base de rajustement tient compte des tarifs fixes.
2. La partie 5 traite de la méthode de calcul des unités de redevance.

2.2.5. REDEVANCE ANNUELLE MINIMALE POUR LES SERVICES EN ROUTE ET TERMINAUX

À compter du 1^{er} mars 2000, la redevance annuelle minimale passera de 300 \$ à 195 \$. Un rajustement qui correspond à une réduction additionnelle de 8 \$ s'appliquera pour la période du 1^{er} mars 2000 au 28 février 2001.

2.2.6. REDEVANCES OCÉANIQUES

- (a) À compter du 1^{er} septembre 1999, la redevance des installations et services en route de l'Atlantique Nord (NAT) passera de 83,81 \$ à 77,44 \$. Un rajustement qui correspond à une réduction additionnelle de 2,98 \$ s'appliquera pour la période du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.

Le tableau 3 présente la base tarifaire pour la redevance NAT, le nombre estimatif de vols facturables et le taux unitaire de la redevance.

Tableau 3	
Calcul de la redevance NAT	
Base tarifaire ¹	23 757 663 \$
Nombre estimatif de vols facturables ²	306 788
Taux unitaire de la redevance à compter du 1 ^{er} septembre 1999	77,44 \$

Nota :

1. Voir la partie 4 qui contient des renseignements sur le calcul de la base de coûts. La base tarifaire est égale à la base de coûts moins 0,09 million \$ pour tenir compte des recettes diverses et d'une marge de prévoyance de 1 p. 100.
2. La partie 5 traite de la méthode de calcul des vols facturables.

Le tableau 3.1 présente la base de rajustement pour la redevance NAT, le nombre estimatif de vols facturables et le rajustement. Ce rajustement correspond à une réduction additionnelle qui s'appliquera pour la période du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.

Tableau 3.1	
Calcul du rajustement de la redevance NAT pour l'exercice 1999-2000	
Base de rajustement ¹	(0,915M \$)
Nombre estimatif de vols facturables ²	306 788
Rajustement en vigueur du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2000	(2,98 \$)

Nota :

1. Voir la partie 4 qui contient des renseignements sur le calcul du rajustement total des services NAT.
2. La partie 5 traite de la méthode de calcul des unités de redevance.

- (b) À compter du 1^{er} septembre 1999, la redevance des services de communications internationales (Comm. Intl.) passera de 50,61 \$ à 41,95 \$. Un rajustement qui correspond à une réduction additionnelle de 1,61 \$ s'appliquera pour la période du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.

Le tableau 4 présente la base tarifaire pour la redevance Comm. Intl., le nombre estimatif de vols facturables et le taux unitaire de la redevance.

Tableau 4	
Calcul de la redevance Comm. Intl.	
Base tarifaire ¹	13 706 407 \$
Nombre estimatif de vols facturables ²	326 732
Taux unitaire de la redevance à compter du 1 ^{er} septembre 1999	41,95 \$

Nota :

1. Voir la partie 4 qui contient des renseignements sur le calcul de la base de coûts. La base tarifaire est égale à la base de coûts moins 0,03 million \$ pour tenir compte des recettes diverses et d'une marge de prévoyance de 1 p. 100.
2. La partie 5 traite de la méthode de calcul des vols facturables.

Le tableau 4.1 présente la base de rajustement pour la redevance Comm. Intl., le nombre estimatif de vols facturables et le rajustement. Ce rajustement correspond à une réduction additionnelle qui s'appliquera pour la période du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.

Tableau 4.1	
Calcul du rajustement de la redevance Comm. Intl. pour l'exercice 1999-2000	
Base de rajustement ¹	(0,527M \$)
Nombre estimatif de vols facturables ²	326 732
Rajustement en vigueur du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2000	(1,61 \$)

Nota :

1. Voir la partie 4 qui contient des renseignements sur le calcul du rajustement total des services Comm. Intl.
2. La partie 5 traite de la méthode de calcul des unités de redevance.

2.2.7. EXEMPTIONS ET RÉDUCTIONS

À compter du 1^{er} septembre 1999, la réduction de 50 p. 100 applicable à la redevance des services terminaux pour les vols d'essai deviendra une exemption de redevances de services de navigation aérienne pour de tels vols.

3. 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, requis en vertu de l'article 36 de la Loi, a été publié sur Internet et envoyé aux associations de l'aviation. Le Préavis énonce les redevances révisées proposées. Ces révisions permettront de réduire le niveau des redevances sans toucher à leur méthode de calcul ni à leurs modalités de paiement. La méthode de calcul des redevances et les modalités de paiement se trouvent dans l'Annonce de septembre 1998 et le *Guide des redevances à l'intention des clients* (mars 1999). 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 révisées proposées 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 révisées 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 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 révisées proposées 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 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.

Les redevances en route et océaniques (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. Les redevances fixes (annuelles, trimestrielles, quotidiennes) représentent les redevances mixtes de NAV CANADA, dont 85 p. 100 s'appliquent aux services terminaux et 15 p. 100 aux services en route.

- 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 révisées 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 des installations 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. Les redevances révisées proposées sont conformes 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.

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

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

Les redevances révisées proposées de NAV CANADA sont établies 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) de la Loi sur les SNA.

Les coûts recouverts par les redevances de NAV CANADA sont conformes aux obligations financières admissibles énumérées aux paragraphes 35(5) et 35(6) de la Loi sur les SNA.

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

La méthode de calcul de NAV CANADA tient compte du fait que la valeur des services diffère suivant les usagers.

- 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, trimestrielles et quotidiennes 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 le *Guide des redevances à l'intention des clients* (1^{er} mars 1999).

- 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 reçus 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 référant à l'explication de l'alinéa 35(1)(i) de la Loi sur les SNA, les redevances révisées proposées sont conformes aux dispositions des paragraphes 35(5) et 35(6). La partie 4 qui suit fournit de plus amples renseignements sur le calcul de la base de coûts des services.

4. COÛTS DES SERVICES

Lors de l'élaboration de la proposition de redevances, des coûts réels pour les douze mois allant du 1^{er} septembre 1997 au 31 août 1998 ont été imputés aux services. La répartition en pourcentage des coûts par service ainsi établie a été appliquée aux coûts prévus de 886,4 millions \$ pour l'exercice 1999-2000 afin d'estimer le coût par service pour la même période.

4.1 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.

4.1.1 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.

4.1.2 Méthode de répartition des coûts

Les dépenses réelles de NAV CANADA pour la période du 1^{er} septembre 1997 au 31 août 1998 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 5 donne un sommaire de la répartition des principales activités pour les services terminaux et en route.

TABLEAU 5

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

<i>Répartition des services</i>	<i>Services terminaux</i>	<i>Services en route</i>
<p>ACC/TCU</p> <ul style="list-style-type: none"> • La région océanique de l'ACC de Gander a été déterminée selon la proportion de postes de contrôleur réservés au contrôle océanique (51 %). • 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. • Fractionnement général services terminaux et en route (à l'exclusion des services océaniques). 	25 %	75 %
<p>Tours de contrôle</p>	100 %	
<p>FSS</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • Fractionnement général services terminaux et en route (à l'exclusion des services océaniques). 	40 %	60 %
<p>Aides à la navigation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fractionnement général services terminaux et en route (à l'exclusion des services océaniques). 	65 %	35 %
<p>Services météorologiques fournis par Environnement Canada</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • Fractionnement général services terminaux et en route. 	24 %	76 %

Pour la période du 1^{er} septembre 1997 au 31 août 1998, les services terminaux, en route et océaniques (NAT et Comm. Intl.) représentent respectivement 43,48 %, 52,28 % et 4,24 % (soit 2,69 % pour les services NAT et 1,55 % pour les services Comm. Intl.) du coût total des services.

4.2 Estimation des coûts par service pour l'exercice 1999-2000

Le coût total des services est évalué à 886,4 millions \$ pour l'exercice 1999-2000. En tenant compte de la répartition des coûts en pourcentage susmentionnée, voici les coûts estimatifs de chaque service pour l'exercice 1999-2000 :

TABLEAU 6					
ESTIMATION DES COÛTS PAR SERVICE					
POUR L'EXERCICE 1999-2000					
(du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000)					
(millions \$)					
	Terminaux	En route	Océaniques		Total
			NAT	Comm. Intl.	
Répartition en pourcentage	43,48 %	52,28 %	2,69 %	1,55 %	100,00 %
Coûts	385,4 \$	463,4 \$	23,9 \$	13,7 \$	886,4 \$

4.3 Estimation du rajustement pour l'exercice 1999-2000

Selon nos prévisions, les recettes actuelles excéderont les besoins financiers de la compagnie pour l'exercice en cours (du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 1999) en raison de la réduction des coûts et de l'accroissement du trafic aérien supérieur aux prévisions initiales. Il est ainsi possible de proposer un rajustement des redevances, qui correspond à une réduction additionnelle applicable pendant un an.

Le rajustement total, qui ne s'appliquera que pour l'exercice 1999-2000, est évalué à 34,0 millions \$. En tenant compte de la répartition des coûts en pourcentage mentionnée au paragraphe 4.2, voici la répartition estimative du rajustement pour chaque service :

TABLEAU 7
ESTIMATION DU RAJUSTEMENT
POUR L'EXERCICE 1999-2000
 (du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000)
 (millions \$)

	Terminaux	En route	Océaniques		Total
			NAT	Comm. Intl.	
Répartition en pourcentage	43,48 %	52,28 %	2,69 %	1,55 %	100,00 %
Rajustement	(14,8 \$)	(17,8 \$)	(0,9 \$)	(0,5 \$)	(34,0 \$)

5. CALCUL DES UNITÉS DE REDEVANCE

5.1 Redevances applicables aux aéronefs de 3 tonnes ou moins

5.1.1 Redevances annuelles applicables aux aéronefs immatriculés au Canada

Le nombre d'aéronefs de 3 tonnes ou moins assujettis aux redevances annuelles est d'environ 16 000.

5.1.2 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.

5.2 Redevances quotidiennes des services terminaux et en route applicables aux aéronefs de plus de 3 tonnes

Le nombre d'aéronefs à hélice de plus de 3 tonnes est environ 1 400. Le nombre moyen de jours de vol par année varie et peut aller jusqu'à 300 pour les aéronefs à turbopropulseurs de 15 à 20 tonnes.

5.3 Redevances en fonction du mouvement de l'aéronef pour les services en route et terminaux applicables aux aéronefs de plus de 3 tonnes

Les unités de redevances ont été calculées pour une période de base de vols actuels. Elles ont ensuite fait l'objet de prévisions afin d'évaluer les unités de redevance pour l'exercice 1999-2000. Ces unités de redevance visent principalement les aéronefs à réaction puisque la majorité des aéronefs à hélice payeraient la redevance quotidienne.

La période de base est comprise entre le 1^{er} mars 1998 et le 28 février 1999.

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 reposent sur les projections de croissance du trafic aérien suivantes :

Secteur de trafic	Pourcentage de changement d'une année à l'autre	
	Mars à décembre 1999	2000
Vols intérieurs	0,0 %	(0,5 %)
Vols transfrontaliers (Canada - É.-U.)	3,0 %	2,5 %
Autres vols internationaux (atterrissage/décollage au Canada)	3,0 %	2,5 %
Vols au-dessus de l'Atlantique Nord	6,0 %	5,5 %
Vols au-dessus du Pacifique	3,0 %	2,5 %

5.3.1 Redevance des services terminaux

Les unités de redevance pour les services terminaux correspondent à la masse maximale au décollage portée à la puissance 0,9 ($MMD^{0,9}$) pour chaque départ d'un aéroport doté d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel.

Les vols intérieurs, transfrontaliers et autres vols internationaux contribuent à ces unités de redevance. Les taux de croissance de ces secteurs, pondérés par leur contribution relative aux unités de redevance totales, ont été appliqués aux unités de redevance de la période de base.

L'estimation des unités de redevance des services terminaux est de 25,0 millions pour l'exercice 1999-2000.

5.3.2 Redevance en route

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.

Les vols intérieurs, transfrontaliers, autres vols internationaux, au-dessus de l'Atlantique Nord et du Pacifique contribuent à ces unités de redevance. Les taux de croissance précités de ces secteurs, pondérés par leur contribution relative aux unités de redevance totales, ont été appliqués aux unités de redevance de la période de base.

L'estimation des unités de redevance totales des services en route est de 14 136 millions pour l'exercice 1999-2000.

5.4 Redevances océaniques

Les redevances océaniques sont imposées suivant un tarif fixe par vol. Les unités de redevance correspondent donc au nombre de vols.

Seuls les vols au-dessus de l'Atlantique Nord sont visés. Après application du taux de croissance précité pour ce secteur au nombre de vols durant la période de base, le nombre estimatif de vols pour la redevance NAT et pour la redevance Comm. Intl. est respectivement de 306 788 et 326 732 pour l'exercice 1999-2000.

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

Le présent document est disponible sous forme électronique ou papier. Un exemplaire peut être téléchargé à partir du site Internet de NAV CANADA (www.navcanada.ca).

Le *Guide des redevances à l'intention des clients*, également disponible sur l'Internet, contient des renseignements sur les redevances en vigueur.

Pour obtenir une copie papier des 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, Service à la clientèle

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

Présentation d'observations à NAV CANADA au sujet des réductions proposées aux redevances formulées dans le Préavis :

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

NAV CANADA
C.P. 3411, succursale D
Ottawa (Ontario)
Canada
K1P 5L6
À l'attention du directeur, Tarifs et recettes

Par télécopieur : 1 (613) 563-7994.

Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 16 juillet 1999 avant l'heure de fermeture des bureaux.