



DÉTAILS ET PRINCIPES TOUCHANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES NOUVELLES ET RÉVISÉES

NOVEMBRE 1999

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le présent document (« *Détails et principes* ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de redevances nouvelles et révisées* diffusé le 1^{er} novembre 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 (la « *Loi sur les SNA* »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances nouvelles et révisées 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 et approuvée par le ministre des Transports en vertu de l'article 39 de la *Loi sur les SNA*, ainsi que dans l'*Annonce de redevances réduites*, datée 16 août 1999 et déposée à l'Office national des transports du Canada en conformité avec l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, 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 supplémentaires sur 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 31 décembre 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 et a été abolie le 1^{er} novembre 1998. Ces services sont maintenant assurés par NAV CANADA qui les finance entièrement 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 Société est dirigée par un Conseil d'administration de 15 membres composé de dix administrateurs nommés par les parties intéressées représentant les usagers des services aériens, les agents négociateurs, le gouvernement fédéral, quatre administrateurs indépendants et le président et chef de la direction. Elle 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. La Société établit des tarifs de redevance à des niveaux suffisants afin de 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. Elle 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. MÉTHODES UTILISÉES POUR DÉTERMINER LES REDEVANCES PROPOSÉES

2.1 DISTINCTION PROPOSÉE POUR LA REDEVANCE DES SERVICES DE COMMUNICATIONS INTERNATIONALES

La redevance des services de communications internationales (Comm. intern.) sera de 46,33 \$, sauf pour les vols d'aéronef fournissant des comptes rendus de position par liaison de données. Dans ce cas, elle sera de 23,43 \$ par vol.

Ces redevances entreront en vigueur le 1^{er} mars 2000.

Les tableaux 1 et 2 présentent la méthode de calcul des redevances.

Tableau 1	
Calcul de la redevance Comm. intern. pour les aéronefs fournissant des comptes rendus de position par liaison de données	
Base tarifaire :	
Communications air-sol :	505 200 \$
Communications sol-sol :	285 600 \$
Processeur ADS centralisé :	120 000 \$
Total :	910 800 \$
Nombre estimatif de vols (avec liaison de données)	38 880
Redevance par vol	23,43 \$

Tableau 2	
Calcul de la redevance Comm. intern. pour les aéronefs fournissant des comptes rendus de position par communication en phonie	
Base tarifaire :	
Communications air-sol :	11 114 800 \$
Communications sol-sol :	2 094 400 \$
Total :	13 209 200 \$
Nombre estimatif de vols (sans liaison de données)	285 120
Redevance par vol :	46 33 \$

Le total des bases tarifaires du tableau 1 (910 800 \$) et du tableau 2 (13 209 200 \$) s'élève à 14 120 000 \$, ce qui correspond au coût total estimatif des services reliés à la redevance Comm. intern.

2.2 REDEVANCE PROPOSÉE POUR LE RADAR DE SURVEILLANCE DES MOUVEMENTS DE SURFACE (ASDE) À L'AÉROPORT INTERNATIONAL L. B. PEARSON (AILBP)

La mise en place d'une redevance est proposée pour l'ASDE à l'AILBP. Celle-ci entrera en vigueur le 1^{er} mars 2000.

La méthode de calcul de la redevance ASDE sera la même que celle de la redevance des services terminaux. Le taux unitaire sera de 0,45 cents.

La redevance ASDE s'appliquera à chaque vol d'aéronef en partance de l'AILBP dont la masse maximale autorisée au décollage est de plus de 3 tonnes métriques. Cette redevance s'appliquera en plus des autres redevances pour les services terminaux et en route actuelles (y compris les redevances quotidiennes).

Le tableau 3 présente la méthode de calcul de la redevance ASDE.

Tableau 3					
Calcul de la redevance ASDE à l'AILBP (en milliers)					
	2000	2001	2002	2003	
Unités de redevance	8 355	8 355	8 355	8 355	
					Total
Unités de redevance – valeur actuelle nette de 1999 @ 7 %	7 808,6	7 297,8	6 820,4	6 374,2	28 301
Coût total estimatif du projet (en dollars de 1999)					12 700 \$
Taux unitaire estimatif de la redevance supplémentaire des services terminaux pour une période de 4 ans					0,45 \$

NOTA : Aux fins de cette proposition, nous avons présumé que le taux de croissance lié aux unités de redevance à l'AILBP était nul.

La redevance ASDE demeurera en vigueur jusqu'au recouvrement intégral des coûts d'immobilisations, y compris les intérêts, du projet ASDE. Une fois le recouvrement effectué, NAV CANADA diffusera le préavis et l'annonce exigés pour abolir cette redevance. On prévoit que la période de recouvrement des coûts durera environ quatre ans.

3. PARAMÈTRES CONCERNANT LES REDEVANCES DE NAV CANADA

Les paramètres régissant l'établissement de nouvelles redevances ou la révision des redevances existantes par NAV CANADA sont énoncés à l'article 35 de la *Loi sur les SNA*. Chacun des paramètres est présenté ci-dessous en italiques, suivi d'une explication montrant comment le *Préavis* est conforme au principe en question.

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

Le *Préavis*, exigé en vertu de l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, a été publié sur Internet et envoyé aux associations de l'aviation. Le *Préavis* énonce les redevances révisées proposées. 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 nouvelles et 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 (par exemple, 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 nouvelles et 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 nouvelles et 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;*

La redevance ASDE ne s'applique qu'aux services terminaux de navigation aérienne.

La révision de la redevance des services de communications internationales ne touche que les services océaniques.

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 nouvelles et 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 nouvelles et 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), 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 nouvelles et 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 nouvelles et 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*.

- 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. int. sont imposées par vol et ne tiennent pas compte du poids.

La redevance ASDE tient compte du poids, mais d'une façon moins que proportionnelle. Elle 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 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} septembre 1999).

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

Le présent document est disponible sous forme électronique et 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, Relations avec la clientèle

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

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

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

Par télécopieur : 1 (613) 563-7994

Nota : Les observations doivent parvenir à NAV CANADA au plus tard le

31 décembre 1999 à la fermeture des bureaux.