



DÉTAILS ET PRINCIPES TOUCHANT LES PROPOSITIONS DE REDEVANCES RÉVISÉES

2 OCTOBRE 2002

GÉNÉRALITÉS

Le présent document (« Détails et principes ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de redevances révisées* diffusé le 2 octobre 2002 (le « Préavis »). En vertu de l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chapitre 20 (la « *Loi sur les SNA* »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances révisées formulée dans le Préavis, y compris une justification en ce qui a trait aux principes énoncés à l'article 35 de la Loi.

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

Le présent document fournit : (1) un profil de NAV CANADA, (2) de l'information à l'appui de révisions proposées, (3) une justification des révisions proposées quant aux principes concernant les redevances, et (4) des renseignements sur le Préavis et la présentation des observations à NAV CANADA.

Les personnes désirant présenter des observations par écrit à NAV CANADA au sujet du Préavis peuvent les faire parvenir à l'adresse indiquée dans le Préavis au plus tard le 2 décembre 2002.

1. PROFIL DE NAV CANADA

NAV CANADA est une société privée sans capital-actions qui est chargée de fournir les installations et les services de navigation aérienne civile aux aéronefs dans l'espace aérien canadien ou dans tout autre espace aérien pour lequel le Canada doit assurer les services de navigation aérienne.

Le système de gestion de NAV CANADA est une structure unique visant à faire de la Société une entreprise commerciale autonome qui rend compte à 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 de navigation aérienne, les agents négociateurs et le gouvernement fédéral, quatre administrateurs indépendants ainsi que le président et chef de la direction. Elle a également un comité consultatif, dont les membres sont élus par les membres associés, qui est habilité à analyser toute question touchant le système de navigation aérienne, à en rendre compte et à présenter des recommandations au conseil d'administration.

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

Les états financiers, publiés sur une base trimestrielle et annuelle, fournissent une information détaillée sur les revenus et les dépenses de NAV CANADA.

2. INFORMATION À L'APPUI DES RÉVISIONS PROPOSÉES

Le Préavis présente les propositions de tarifs, qui comprennent une augmentation de 3 % des redevances sur les services, plusieurs modifications qui n'ont qu'une légère sinon aucune répercussion sur les revenus et des frais pour les publications aéronautiques. Le Préavis contient aussi des renseignements expliquant les raisons des propositions.

La présente section donne également un aperçu du trafic justifiant les prévisions de revenus et certaines explications concernant les tarifs.

2.1 Aperçu du trafic pour l'année financière 2002/2003

En élaborant cet aperçu, on a tenu compte des résultats à ce jour, des calendriers de vols des lignes aériennes (selon les données du guide officiel des lignes aériennes) ainsi que des prévisions de l'industrie de l'aviation et des organismes gouvernementaux. En outre, NAV CANADA a élaboré l'aperçu présenté ci-après en se basant sur des hypothèses raisonnables relativement à la conjoncture économique. Cependant, compte tenu du climat économique actuel et des problèmes auxquels est confronté le secteur du transport aérien à l'échelle mondiale, cet aperçu reste teinté d'incertitude.

En général, on prévoit que le trafic, tel que mesuré en termes d'unités de redevance, reprendra son volume d'avant le 11 septembre 2001 d'ici l'été 2003 et croîtra ensuite suivant des pourcentages « normaux » estimés à 4,5 % par an, pour les survols, les vols NAT et les communications internationales et à 3 % par an en ce qui concerne les unités de redevance pour les services de navigation aérienne en route (autres que les survols) et terminaux.

Le retour aux niveaux des unités de redevance d'avant le 11 septembre est fondé sur les hypothèses suivantes :

- Les unités de redevance facturées pour les survols, les services en route de l'Atlantique Nord (NAT) et les communications internationales seraient de 8 % de moins que les niveaux d'avant le 11 septembre pour septembre et octobre 2002, ils remonteraient à 5 % de moins pendant l'hiver (novembre 2002 à mai 2003) et atteindraient le niveau d'avant le 11 septembre en été 2003.
- Les unités de redevance pour les services en route (autres que les survols) et terminaux seraient de 5 % inférieurs aux niveaux d'avant le 11 septembre pour la période de septembre 2002 à mai 2003 et atteindraient le niveau d'avant le 11 septembre pour l'été 2003.

Le tableau ci-après montre l'aperçu du trafic pour les unités de redevance en fonction des mouvements comparés avec le niveau pour l'année financière 2000/2001, c'est-à-dire le niveau d'avant le 11 septembre. Il faut noter que les réductions indiquées pour l'année financière 2000/2001 comptent pour trois quarts des résultats réels et que le dernier trimestre est une estimation.

Aperçu des unités de redevance pour l'année financière 2002/2003
exprimés sous forme de pourcentage de réduction par rapport aux niveaux de
l'année financière 2000/2001

	<u>Année</u> <u>financière</u> <u>01/02</u>	<u>Année</u> <u>financière</u> <u>02/03</u>
Survol	-10,5 %	-4,1 %
Terminal	-10,5 %	-3,6 %
En route	-10,1 %	-3,5 %
En route Atlantique Nord	-12,2 %	-4,1 %
Communications internationales.	-12,0 %	-4,1 %
Pondéré	-10,5 %	-3,8 %

2.2 Discussion des taux

Conformément à la *Loi sur les SNA*, les redevances pour les services sont établies à un niveau qui, selon des prévisions raisonnables et prudentes, produiront suffisamment de revenus pour répondre aux besoins financiers actuels et futurs de la Société, c.-à-d. que celle-ci doit recouvrer tous ses coûts (y compris le service de la dette et le remboursement du principal), tel qu'établi selon les principes comptables généralement acceptés, et maintenir une réserve de secours en cas d'imprévu. Pour l'établissement des taux, il faut tenir compte des revenus provenant de sources non aéronautiques.

Selon ce cadre de base, et conformément aux autres paramètres obligatoires décrits dans la *Loi sur les SNA*, des taux de recouvrement intégral des coûts pour les services en route, terminaux et de navigation aérienne océanique sont calculés pour établir le niveau des redevances. Comme le Préavis l'indique, avec les taux actuels, on prévoit une perte cumulative d'environ 100 millions de dollars pour l'année financière 2002/2003 s'il n'y a pas d'augmentation des revenus. Le compte de stabilisation des taux a été complètement vidé et ne peut donc pas être utilisé pour pallier ce problème. Il est donc malheureusement nécessaire d'augmenter les redevances pour les services. Cependant, les facteurs suivants laissent penser qu'il faudrait minimiser le plus possible cette augmentation.

- Le transport aérien continue de faire face à une situation financière difficile.
- Pour le moment, le niveau et la stabilité des taux de recouvrement intégral des coûts ne peuvent pas être évalués avec fiabilité car la croissance du trafic ne s'est pas encore stabilisée, les nouvelles mesures visant des revenus de

sources non aéronautiques, bien qu'elles semblent prometteuses, ne se sont pas encore concrétisées et l'évolution des coûts, qui dépend largement de l'issue des négociations syndicales, reste incertaine.

C'est donc dans ces conditions qu'on suggère une hausse des redevances de 3 % à compter du 1^{er} janvier 2003. Comme cette augmentation ressemble plus à un rajustement pour l'inflation, il semble raisonnable de l'appliquer pour le tout. Cette initiative devrait permettre de générer des recettes totalisant environ 20 millions de dollars au cours de l'exercice 2002/2003.

Afin d'équilibrer les revenus et les dépenses, en tenant compte des fluctuations du trafic, des coûts et des revenus potentiels de sources non aéronautiques comparativement aux prévisions initiales, on prévoit qu'environ 80 millions de dollars en dépenses seront ultérieurement recouverts auprès des clients.

3. PRINCIPES CONCERNANT LES REDEVANCES DE NAV CANADA

Les principes 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 principes 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. 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) *Les tarifs ne doivent pas être établis de façon à encourager l'utilisateur à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour 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, entre deux points (par exemple entre Ottawa et Québec), est assujetti aux mêmes redevances des services terminaux et en route, qu'il s'agisse d'un vol IFR ou VFR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les redevances des services terminaux et en route tiennent compte de la masse, mais d'une façon moins que proportionnelle. La redevance en route est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l'aéronef multiplié par la distance parcourue dans l'espace aérien canadien. La redevance des services terminaux est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la masse de l'aéronef portée à la puissance 0,9. La redevance pour le radar de surveillance des mouvements de surface d'aéroport est calculée à partir de la même formule que celle de la redevance des services terminaux (mais à un taux unitaire différent).

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

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

Les calculs de la masse sont fondés sur le poids maximal autorisé au décollage indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le *Guide des redevances à l'intention des clients* de septembre 2000.

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

Le Préavis et le présent document sont disponibles sous forme électronique et peuvent être téléchargés à partir du site Internet de NAV CANADA (www.navcanada.ca).

Le *Guide des redevances à l'intention des clients* et les annonces de NAV CANADA sur les redevances imposées pour les services, également disponible sur l'Internet, contiennent des renseignements sur les redevances en vigueur.

Pour obtenir des exemplaires additionnels du document Détails et principes, veuillez communiquer avec NAV CANADA :

par écrit : NAV CANADA
C.P. 3411, succursale D
Ottawa (Ontario) Canada
K1P 5L6
À l'attention de la directrice, 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 qui désirent soumettre des observations par écrit à NAV CANADA en ce qui concerne le Préavis sont invitées à les faire parvenir à l'adresse suivante :

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

Par télécopieur : 1 - 613 - 563 - 7994

Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 2 décembre 2002, à la fermeture des bureaux.

Avertissement concernant l'information prospective

Certains énoncés formulés dans ce document sont de nature prospective et sont sujets à certains risques et à certaines incertitudes. Les résultats indiqués dans ces énoncés peuvent différer matériellement des résultats réels. L'information prospective contenue dans ce document représente les anticipations de NAV CANADA au 15 août 2002, et peut différer après cette date. Toutefois, NAV CANADA décline toute intention ou toute obligation de mettre à jour ou de revoir tout énoncé de nature prospective en conséquence de nouvelle information, d'événements futurs ou d'autres facteurs.