

**Note 2005/12/10**

En raison d'une erreur de placement de la notification du *Préavis* par un journal, la date limite de réception des observations sur les propositions a été reportée au 10 février 2006 à la fermeture des bureaux.



**DÉTAILS ET PRINCIPES TOUCHANT LA PROPOSITION  
DE REDEVANCES NOUVELLES ET RÉVISÉES**

**DÉCEMBRE 2005**

**GÉNÉRALITÉS**

Le présent document (« *Détails et principes* ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de redevances nouvelles et révisées* daté de décembre 2005 (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 (la Société) 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 en ce qui a trait aux paramètres énoncés à l'article 35 de la Loi.

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

Le présent document fournit : (1) un aperçu général de NAV CANADA, (2) les résultats de l'examen des redevances, (3) la méthode de détermination des tarifs révisés, (4) le calcul du tarif unitaire révisé de la redevance des services terminaux, (5) le calcul de la redevance quotidienne révisée, (6) la nouvelle redevance quotidienne dans huit aéroports internationaux visant les aéronefs de trois tonnes ou moins, (7) le calcul de la redevance révisée des services de communications internationales, (8) une justification des révisions proposées quant aux paramètres concernant les redevances et (9) 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* doivent les faire parvenir à l'adresse indiquée dans le *Préavis* au plus tard le 3 février 2006.**

## **1. APERÇU GÉNÉRAL DE NAV CANADA**

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

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

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

Les états financiers et le rapport de gestion, publiés sur une base trimestrielle et annuelle, ainsi que la notice annuelle fournissent une information détaillée sur les revenus et les dépenses de NAV CANADA. Ces documents sont accessibles électroniquement à l'adresse [www.navcanada.ca](http://www.navcanada.ca).

## **2. RÉSULTATS DE L'EXAMEN DES REDEVANCES**

En janvier 2005, NAV CANADA (la Société) a amorcé un examen de ses redevances. L'examen portait notamment sur les aspects suivants :

- méthode de calcul des redevances;
- compte de stabilisation des tarifs;
- publications aéronautiques; et
- méthode de répartition des coûts.

À cet effet, un document de travail a été produit. Le Document de travail a été largement diffusé aux associations nationales et internationales du transport aérien et de l'aviation générale, aux organismes régionaux et provinciaux du milieu de l'aviation ainsi qu'à de nombreux clients et parties intéressées. Des rencontres de consultation ont eu lieu dans divers emplacements entre janvier et avril 2005 afin de discuter des préoccupations exprimées, et de nombreuses parties intéressées ont présenté des mémoires.

L'annexe au document Détails et principes décrit les résultats de l'examen des redevances. À la lumière d'une analyse des observations reçues, la Société propose certains changements. Les changements proposés sont définis dans le *Préavis*.

Les révisions de redevances proposées sont conçues pour permettre à la Société de générer les mêmes recettes totales que les redevances actuelles, c'est-à-dire que les révisions proposées n'ont aucune incidence sur les recettes par service et globales.

### **3. MÉTHODE DE DÉTERMINATION DES TARIFS RÉVISÉS**

L'approche générale consistait à déterminer d'abord les recettes prévues pour l'exercice 2005-2006 à partir des redevances actuelles. Les recettes prévues provenant des redevances individuelles figurent dans le tableau 1 et elles s'élèvent à environ 1 185 millions \$. Ce chiffre tient compte d'un taux de croissance global prévu du trafic de 5 % par rapport à l'année précédente et d'une absence d'augmentation des redevances.

Les recettes totales prévues de 1 185 millions \$ devraient permettre de recouvrer les coûts totaux prévus de la Société s'élevant à 1 172 millions \$ pour l'exercice 2005-2006 et de verser 13 millions \$ au compte de stabilisation des tarifs. Les coûts prévus de 1 172 millions \$ représentent une hausse de 106 millions \$ par rapport à l'exercice 2004-2005, hausse qui est principalement attribuable à l'augmentation des niveaux de rémunération, des charges de retraite et de l'amortissement faisant suite à la mise en service de nouveaux systèmes et équipements.

| <b>Source</b>  | <b>Prévisions<br/>Exercice 2006</b> |
|--|-------------------------------------|
| Redevance des services terminaux                         | 444,5 M\$                           |
| Redevance en route                                       | 625,9 M\$                           |
| Redevance de l'Atlantique Nord (NAT)                     | 34,6 M\$                            |
| Redevance des services de communications internationales | 15,3 M\$                            |
| Redevance quotidienne                                    | 37,9 M\$                            |
| Redevance annuelle et trimestrielle                      | 1,4 M\$                             |
| Autres recettes  | 25,5 M\$                            |
| <b>Total</b>   | <b>1 185,1 M\$</b>                  |

\* Les prévisions comprennent les recettes provenant des tarifs de base et le rajustement distinct associé au compte de stabilisation des tarifs.

Bien que l'augmentation globale du trafic d'environ 5 % soit prise en compte dans ces recettes prévues, le taux de croissance varie en fonction des redevances : services terminaux 3,2 %, services en route 6,2 %, NAT 4,6 %, communications internationales 5,5 % et redevance quotidienne -6,9 %.

La prochaine étape du processus consistait à se pencher sur les redevances pour lesquelles des changements à la méthode existante avaient été proposés. L'objectif était de déterminer les tarifs révisés qui généreraient les mêmes recettes pour le service concerné que les redevances existantes.

#### **4. CALCUL DU TARIF UNITAIRE RÉVISÉ DE LA REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX**

Comme il est indiqué dans le *Préavis*, la proposition consiste à changer le facteur de masse des aéronefs dans la formule de calcul de la redevance de services terminaux en faisant passer l'exposant actuel de 0,9 à 0,85 à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006 (phase 1) et à 0,80 à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2008 (phase 2).

Le *Préavis* donne les tarifs unitaires révisés des redevances de services terminaux pour la phase 1 : tarif de base de 20,23 \$ plus un rajustement distinct de 0,35 \$. Cette section explique d'où proviennent ces tarifs.

La redevance de services terminaux et les redevances fixes (quotidienne, trimestrielle et annuelle) contribuent au recouvrement des coûts liés aux services terminaux de navigation aérienne. Les redevances fixes sont des redevances composées représentant 80 % pour les services terminaux et 20 % pour les services en route. Des révisions de la redevance de services terminaux et de la redevance quotidienne sont proposées.

La redevance de services terminaux et la partie des services terminaux de la redevance quotidienne qui sont proposées sont conçues pour générer les mêmes recettes totales visant les services terminaux de navigation aérienne que les redevances actuelles.

Les recettes pour les services terminaux de navigation aérienne qu'il est prévu de tirer des redevances actuelles pour l'exercice 2005-2006 ont été utilisées pour calculer les tarifs révisés, tel qu'il a été expliqué dans la section 3. Ces prévisions sont basées sur un taux de croissance du trafic prévu de 3,2 % par rapport à l'exercice 2004-2005 des vols assujettis à la redevance des services terminaux. Pour ce qui est des vols assujettis à la redevance quotidienne, on a présumé une baisse de 6,9 %. Les recettes totales pour les services terminaux de navigation aérienne sont d'environ 476 millions \$. Ce montant est constitué de 468 millions \$ provenant des tarifs de base et de 8 millions \$ provenant du rajustement distinct. Le tableau 2 illustre le calcul des recettes provenant des tarifs de base. Les recettes provenant du rajustement distinct sont tirées d'un calcul similaire.

| <b>TABLEAU 2</b>  |                                |
|---|--------------------------------|
| <b>RECETTES PRÉVUES POUR LES SERVICES TERMINAUX<br/>PROVENANT DES TARIFS DE BASE<br/>EXERCICE 2005-2006</b> |                                |
| Recettes provenant de la redevance de services terminaux – tarif de base                                    | 437,0 M\$                      |
| Recettes des services terminaux provenant des tarifs uniformes – tarif de base                              |                                |
| Quotidien   | 37,2 M\$                       |
| Annuel et trimestriel   | <u>1,4 M\$</u>                 |
| Tarifs uniformes – total  | 38,6 M\$                       |
| X 80 % partie des services terminaux  | <u>30,9 M\$</u>                |
| <b>Recettes totales pour les services terminaux provenant des tarifs de base</b>                            | <b><u><u>467,9 M\$</u></u></b> |

On a calculé les redevances révisées en appliquant d'abord la nouvelle formule au trafic de l'exercice 2004-2005, puis on a fait les prévisions pour l'exercice 2005-2006 en appliquant le taux de croissance prévu de 3,2 %.

Pour déterminer les tarifs unitaires des redevances de services terminaux, il a également fallu prendre en compte les révisions de la redevance quotidienne. Le calcul reflétait la proposition voulant que la variation en pourcentage des deux redevances serait à peu près la même pour les aéronefs ayant une masse similaire (MTOW).

Le tableau 3 présente le calcul des tarifs unitaires de la redevance des services terminaux.

**TABLEAU 3**

**CALCUL DES TARIFS UNITAIRES DE LA REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX  
RÉVISÉE EN VIGUEUR LE 1<sup>ER</sup> MARS 2006**

**Tarif de base**

|  |                 |
|--|-----------------|
| Recettes totales des services terminaux prévues pour l'exercice 2006                   | 467 963 959 \$  |
| Moins : partie des services terminaux (80 %) des tarifs uniformes rajustés             | 33 808 723 \$   |
| Recettes des services terminaux à recouvrer de la redevance des services terminaux     | 434 155 236 \$  |
| Unités de redevance prévues pour l'exercice 2006 (calculées selon un exposant de 0,85) | 21 456 963      |
| <b>Tarif unitaire, redevance des services terminaux avec un exposant de 0,85</b>       | <b>20,23 \$</b> |

**Rajustement tarifaire**

|   |                |
|---|----------------|
| Rajustement total des services terminaux prévu pour l'exercice 2006                     | 7 997 864 \$   |
| Moins : partie des services terminaux (80 %) des tarifs uniformes rajustés              | 576 266 \$     |
| Rajustement des services terminaux à recouvrer de la redevance des services terminaux   | 7 421 598 \$   |
| Unités de redevance prévues pour l'exercice 2006 (calculées selon un exposant de 0,85)  | 21 456 963     |
| <b>Rajustement tarifaire, redevance des services terminaux avec un exposant de 0,85</b> | <b>0,35 \$</b> |

## **5. CALCUL DE LA REDEVANCE QUOTIDIENNE RÉVISÉE**

Le changement proposé à la formule de calcul de la redevance de services terminaux entraînera une augmentation de la redevance des petits aéronefs (et une diminution correspondante pour les gros aéronefs). Comme l'indique la section 4, il est proposé d'augmenter la partie des services terminaux de la redevance quotidienne d'un pourcentage similaire pour les aéronefs de masse similaire.

Le tableau 4 présente le calcul de la redevance quotidienne révisée

TABLEAU 4

CALCUL DE LA REDEVANCE QUOTIDIENNE RÉVISÉE  
EN VIGUEUR LE 1<sup>ER</sup> MARS 2006

TARIFS DE BASE

| CATÉGORIE                             | MTOW<br>(EN TONNES) | TARIF DE BASE ACTUEL |                                |  | AUGMENTATION<br>NÉCESSAIRE-PARTIE DES<br>SERVICES TERMINAUX<br><br>D | PARTIE RÉVISÉE<br>DES SERVICES<br>TERMINAUX<br><br>E = C x (1+D) | TARIF DE<br>BASE<br>RÉVISÉ<br><br>F = E + B<br>(ARRONDI) | CHANGEMENT<br>DU TARIF<br>QUOTIDIEN<br><br>G = (F-A) / A |
|---------------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------------|--|--|--|--|--|
|                                       |                     | TOTAL<br>100%<br>A   | PARTIE<br>EN ROUTE<br>20%<br>B | PARTIE DES<br>SERVICES TERMINAUX<br>80%<br>C |  |  |  |  |
| <b>Aéronefs à hélices</b>             | Plus de 3,0 à 5,0   | 35,00 \$             | 7,00 \$                        | 28,00 \$                                     | 15,2 %   | 32,26 \$   | 39 \$  | 11,4 %   |
|                                       | Plus de 5,0 à 6,2   | 71,00 \$             | 14,20 \$                       | 56,80 \$                                     | 13,4 %   | 64,41 \$   | 79 \$  | 10,7 %   |
|                                       | Plus de 6,2 à 8,6   | 290,00 \$            | 58,00 \$                       | 232,00 \$                                    | 11,7 %   | 259,14 \$  | 317 \$   | 9,4 %  |
|                                       | Plus de 8,6 à 12,3  | 700,00 \$            | 140,00 \$                      | 560,00 \$                                    | 9,1 %  | 610,96 \$  | 751 \$   | 7,3 %  |
|                                       | Plus de 12,3 à 15,0 | 1 051,00 \$          | 210,20 \$                      | 840,80 \$                                    | 8,6 %  | 913,11 \$  | 1 123 \$   | 6,9 %  |
|                                       | Plus de 15,0 à 18,0 | 1 281,00 \$          | 256,20 \$                      | 1 024,80 \$                                  | 7,7 %  | 1 103,71 \$  | 1 360 \$   | 6,2 %  |
|                                       | Plus de 18,0 à 21,4 | 1 753,00 \$          | 350,60 \$                      | 1 402,40 \$                                  | 6,7 %  | 1 496,36 \$  | 1 847 \$   | 5,4 %  |
|                                       | Plus de 21,4        | 2 358,00 \$          | 471,60 \$                      | 1 886,40 \$                                  | 4,4 %  | 1 969,40 \$  | 2 441 \$   | 3,5 %  |
| <b>Maximum pour les hélicoptères</b>  |                     | 71,00 \$             | 14,20 \$                       | 56,80 \$                                     | 13,4 %   | 64,41 \$   | 79 \$  | 10,7 %   |
| <b>Petits aéronefs<br/>à réaction</b> | 6,2 ou moins        | 175,00 \$            | 35,00 \$                       | 140,00 \$                                    | 13,2 %   | 158,48 \$  | 193 \$   | 10,6 %   |
|                                       | Plus de 6,2 à 7,5   | 290,00 \$            | 58,00 \$                       | 232,00 \$                                    | 11,9 %   | 259,61 \$  | 318 \$   | 9,5 %  |

RAJUSTEMENTS TARIFAIRES

La révision du rajustement tarifaire distinct va de zéro à 2 \$.



## **6. NOUVELLE REDEVANCE QUOTIDIENNE VISANT LES AÉRONEFS DE TROIS TONNES OU MOINS**

Il est proposé d'introduire une nouvelle redevance quotidienne pour les aéronefs de trois tonnes ou moins aux aéroports internationaux de Vancouver (y compris l'hydroaérodrome), Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto (Pearson), Ottawa, Montréal (Trudeau) et Halifax.

Comme l'indique le *Préavis*, l'introduction de la nouvelle redevance serait progressive et commencerait le 1<sup>er</sup> septembre 2006. La mise en œuvre complète aurait lieu le 1<sup>er</sup> mars 2008, date à laquelle la redevance atteindrait 10 \$ par jour pour tous les départs de l'un ou l'autre des huit aéroports, jusqu'à concurrence de 1 200 \$ par année par aéronef.

En 2004, il y a eu environ 30 000 départs et 85 000 posés-décollés au total par des aéronefs de trois tonnes ou moins aux huit aéroports. Les recettes annuelles additionnelles dépendraient du fait que certains exploitants d'aéronefs choisissent ou non de déplacer leurs vols vers d'autres aéroports. Si aucun déplacement n'avait lieu, les recettes annuelles seraient de l'ordre de 250 000 \$ lorsque la redevance sera pleinement en vigueur.

## **7. CALCUL DES REDEVANCES RÉVISÉES DES SERVICES DE COMMUNICATIONS INTERNATIONALES**

Le *Préavis* propose une redevance révisée des services de communications internationales de 61 \$ par vol pour les aéronefs utilisant les communications vocales pour transmettre les comptes rendus de position et de 22,96 \$ par vol pour les aéronefs utilisant les liaisons de données à cette fin. Cette section explique en détail d'où proviennent ces tarifs.

Les tarifs proposés sont conçus pour générer les mêmes recettes totales pour l'exercice 2005-2006 que les quelque 15 millions \$ prévus à partir des tarifs existants.

Le nombre de vols prévus qui a servi au calcul est d'environ 366 000 et tient compte d'une croissance prévue de 5,5 % par rapport à l'exercice 2004-2005. Le pourcentage de vols qui communiquent par liaison de données est en hausse. Il dépasse actuellement 40 % et devrait atteindre 50 % en 2006 (tableau 5).

|  |                              |
|--|------------------------------|
| Communications vocales (50 %)                | 182 825                      |
| Communications par liaison de données (50 %) | <u>182 825</u>               |
| <b>Total</b>                                 | <b><u><u>365 650</u></u></b> |

Les hypothèses suivantes sont également prises en compte :

- les vols qui communiquent par liaison de données établissent quand même des contacts vocaux (1,5 en moyenne par vol), étant donné qu'un contact vocal (SELCAL) est encore requis pour des raisons de sécurité et que certains messages de contrôle de la circulation aérienne ne sont pas encore autorisés à être communiqués par liaison de données;
- les vols utilisant les communications vocales seulement ont six contacts par vol étant donné que toutes les communications sont vocales;
- il n'y a pas d'écart important entre les deux moyens de communication dans la partie sol-sol de la communication, c.-à-d. même quantité par vol;
- la partie air-sol de la communication serait facturée aux deux types de vols selon un tarif uniforme par contact multiplié par le nombre respectif de contacts par vol; et
- tout coût réservé aux communications par liaison de données serait assumé par de tels vols seulement.

Le tableau 6 illustre la répartition de montants à recouvrer des éléments suivants : liaison de données spécialisée, communication sol-sol et air-sol. Le montant par contact vocal air-sol est calculé dans le tableau 7. Le tableau 8 explique d'où provient la redevance par vol pour les communications par liaison de données et les communications vocales.

TABLEAU 6

RÉPARTITION DES MONTANTS À RECOUVRER

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| Recettes prévues pour l'exercice 2006 à partir des redevances existantes         | 15 347 796 \$               |
| Moins : frais de traitement des messages ARINC<br>liaison de données spécialisée | <u>400 000 \$</u>           |
| <b>Montant à recouvrer des communications vocales et par liaison de données</b>  | <b><u>14 947 796 \$</u></b> |
| Réparti comme suit :   |                             |
| Communications sol-sol (18 %)  | 2 690 603 \$                |
| Communications air-sol (82 %)  | <u>12 257 193 \$</u>        |
| <b>Total</b>   | <b><u>14 947 796 \$</u></b> |

TABLEAU 7

CALCUL DU MONTANT PAR CONTACT VOCAL AIR-SOL

|   |                         |
|---|-------------------------|
| Contacts vocaux par vols utilisant les communications vocales seulement<br>(182 825 vols x 6 contacts)                      | 1 096 950               |
| Contacts vocaux par vols utilisant principalement les communications par liaison de données<br>(182 825 vols x 1,5 contact) | <u>274 238</u>          |
| <b>Nombre total de contacts</b>   | <b><u>1 371 188</u></b> |
| Montant par contact :   |                         |
| Communications air-sol  | 12 257 193 \$           |
| Nombre total de contacts  | 1 371 188               |
| <b>Montant par contact</b>  | <b><u>8,94 \$</u></b>   |

| <b>TABLEAU 8</b>  |                               |                          |
|---|-------------------------------|--------------------------|
| <b>CALCUL DE REDEVANCE RÉVISÉE PAR VOL POUR LES COMMUNICATIONS<br/>PAR LIAISON DE DONNÉES ET LES COMMUNICATIONS VOCALES</b> |                               |                          |
|   | <b>LIAISON DE<br/>DONNÉES</b> | <b>COMM.<br/>VOCALES</b> |
| Communications sol-sol  |                               |                          |
| Montant par vol<br>(2 690 603 \$/365 659 vols)  | 7,36 \$                       | 7,36 \$                  |
| Communications air-sol :  |                               |                          |
| Montant par vol<br>Comm. vocales (6 contacts X 8,94 \$)   |                               | 53,64 \$                 |
| Liaison de données (1,5 contact X 8,94 \$)  | 13,41 \$                      |                          |
| Traitement de messages ARINC (400 000 \$/182 825 vols)  | 2,19 \$                       |                          |
| <b>Redevance totale par vol</b>   | <b>22,96 \$</b>               | <b>61,00 \$</b>          |

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

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

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

Le *Préavis*, exigé en vertu de l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, a été publié sur Internet et envoyé aux associations du milieu de l'aviation. À la lumière de ces renseignements, toute personne assujettie aux redevances de NAV CANADA peut calculer le montant à payer pour un vol donné.

35 (1) b) *le tarif ne doit pas être établi de façon à encourager l'utilisateur à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour s'éviter une redevance*

Pour tout vol donné, les redevances de NAV CANADA sont établies de façon à ne pas porter atteinte à la sécurité. Par exemple, tout vol d'un aéronef à réaction d'une masse donnée, entre deux points (par exemple entre Ottawa et Québec), est assujéti 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 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 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 de NAV CANADA 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.

Les vérificateurs de NAV CANADA, KPMG, ont fourni un avis à la Société 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. Une copie de l'avis en question peut être obtenue sur demande auprès de NAV CANADA.

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

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

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

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

Les redevances de NAV CANADA sont établies dans le but de permettre de recouvrer les coûts qu’elle a engagés, y compris les dépenses déterminées selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) et les coûts liés au respect de certaines obligations financières décrits en détail au paragraphe 35(5) de la *Loi sur les SNA*. Les redevances ne génèrent pas de recettes qui dépassent les obligations financières courantes et futures de la Société associées à la prestation de services de navigation aérienne civile.

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

La méthode de calcul des redevances de NAV CANADA tient compte du fait que la valeur des services diffère selon les usagers, par exemple redevances qui varient en fonction de la masse de l’aéronef.

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

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

Les redevances des services terminaux et en route tiennent compte de la masse, mais d’une façon moins que proportionnelle. La redevance en route est établie à partir d’un tarif unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l’aéronef multiplié par la distance parcourue. La redevance des services terminaux est établie à partir d’un tarif unitaire multiplié par la masse de l’aéronef portée à la puissance 0,9. Comme il est indiqué dans le *Préavis*, il est proposé de réduire cet exposant.

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

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

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

## **9. 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](http://www.navcanada.ca)).

Le *Guide des redevances à l'intention des clients* et les annonces de NAV CANADA sur les redevances, également disponibles sur le site Internet, contiennent des renseignements sur les redevances en vigueur.

Pour obtenir une copie papier 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](mailto: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 présenter des observations par écrit à NAV CANADA en ce qui concerne le *Préavis* sont invitées à les faire parvenir à l'adresse suivante :

NAV CANADA  
C.P. 3411, succursale D  
Ottawa (Ontario)  
CANADA K1P 5L6  
À l'attention du vice-président adjoint,  
Recettes et indicateurs de rendement



Par courriel : andreaa@navcanada.ca  
Par télécopieur : 1 (613) 563-7994

**Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 3 février 2006,  
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 sensiblement des résultats réels. L'information prospective contenue dans ce document représente les anticipations de NAV CANADA au 30 novembre 2005 et peut différer après cette date. Toutefois, NAV CANADA décline toute intention ou toute obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé de nature prospective en conséquence de nouvelle information, d'événements futurs ou d'autres facteurs.*



# **Examen des redevances : résultats**

## TABLE DES MATIÈRES

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Introduction.....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>2. Méthode de calcul des redevances .....</b>   | <b>4</b>  |
| 2.1 Rôle de la masse des aéronefs dans les formules d'établissement des redevances .....           | 4         |
| 2.2 Masses multiples pour un même aéronef .....  | 8         |
| 2.3 Utilisation du temps comme paramètre d'établissement des redevances.....                       | 8         |
| 2.4 Redevances de pointe/hors pointe.....  | 9         |
| 2.5 Redevances propres à chaque emplacement par rapport aux redevances à l'échelle du système..... | 9         |
| 2.6 Différentiation de la redevance des services de communications internationales.....            | 10        |
| 2.7 Redevances visant l'aviation générale .....  | 11        |
| 2.8 Exemptions .....   | 12        |
| 2.9 Administration des redevances .....  | 13        |
| <b>3. Compte de stabilisation des tarifs .....</b>   | <b>14</b> |
| <b>4. Publications aéronautiques .....</b>   | <b>16</b> |
| <b>5. Méthode de répartition des coûts .....</b>   | <b>16</b> |
| <b>6. Résumé des changements proposés.....</b>   | <b>17</b> |
| 6.1 Méthode de calcul des redevances.....  | 17        |
| 6.2 Compte de stabilisation des tarifs .....   | 19        |
| 6.3 Publications aéronautiques .....   | 19        |
| 6.4 Méthode de répartition des coûts.....  | 19        |

## 1. Introduction

En janvier 2005, NAV CANADA (la Société) a amorcé un examen de ses redevances. À cet effet, un document de travail a été produit. Le document présentait un résumé des redevances en vigueur et explorait les divers aspects des méthodes sous-jacentes de calcul des redevances et de répartition des coûts, le compte de stabilisation des tarifs et les redevances visant les publications aéronautiques. Le Document de travail a été largement diffusé aux associations nationales et internationales du transport aérien et de l'aviation générale, aux organismes régionaux et provinciaux du milieu de l'aviation ainsi qu'à de nombreux clients et parties intéressées. Des rencontres de consultation ont eu lieu dans divers emplacements entre janvier et avril 2005 afin de discuter des préoccupations exprimées, et de nombreuses parties intéressées ont présenté des mémoires.

L'examen portait notamment sur les aspects suivants :

- méthode de calcul des redevances;
- compte de stabilisation des tarifs;
- publications aéronautiques; et
- méthode de répartition des coûts.

Après avoir analysé les commentaires reçus, la Société propose certains changements. Le présent document décrit les résultats de l'examen des redevances ou, plus particulièrement, les changements qui sont proposés, le plan de mise en œuvre de ces révisions et ce qui restera inchangé. Le document traite également de questions relatives à l'administration des redevances qui ont été soulevées depuis la consultation.

Les changements proposés sont présentés dans un *Préavis de redevances nouvelles et révisées* conformément aux dispositions de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (Loi sur les SNA)*. Le *Préavis* permet aux clients et aux parties intéressées d'exprimer leur avis sur les propositions précises. Le *Préavis* est accessible sur le site Web de la Société à l'adresse [www.navcanada.ca](http://www.navcanada.ca). Comme l'indique le *Préavis*, les commentaires doivent être reçus par écrit au plus tard le 3 février 2006\*.

Les commentaires et suggestions reçus pendant la consultation indiquent que les opinions et préoccupations des différents groupes de clients sont aussi variées qu'elles l'étaient au moment où les redevances ont été élaborées et entièrement mises en œuvre, le 1<sup>er</sup> mars 1999. Cela n'a rien d'étonnant, compte tenu des avis intrinsèquement divergents des groupes de clients, comme ceux de l'aviation commerciale et générale. Le principal défi est de parvenir à un barème des redevances qui assure un équilibre raisonnable dans le cadre des paramètres concernant les redevances de la *Loi sur les SNA*.

---

\*Nota: La date a été reportée au 10 février 2006.

En général, les changements proposés devraient permettre ce qui suit :

- assurer un meilleur équilibre des redevances entre les gros et les petits aéronefs;
- mieux refléter les répercussions de la nouvelle technologie des SNA;
- permettre à la Société de mieux absorber l'impact financier des fluctuations du trafic aérien; et
- veiller à ce que la méthode de répartition des coûts soit à jour.

Nous aimerions remercier tous les participants de leur temps, leurs commentaires et leur volonté à apporter leur contribution à ce processus.

## **2. Méthode de calcul des redevances**

Dans le cadre de l'examen de la méthode de calcul des redevances, il importe de noter que les changements proposés aux redevances en vigueur permettront à la Société de générer les mêmes recettes totales que les redevances actuelles, c'est-à-dire que les révisions proposées n'auront aucune incidence sur les recettes totales.

### **2.1 Rôle de la masse des aéronefs dans les formules d'établissement des redevances**

*Redevances établies en fonction du mouvement (en route et terminal)*

La mesure de la masse des aéronefs utilisée dans le calcul des redevances SNA est la masse maximale autorisée au décollage (MTOW). L'utilisation de la MTOW est définie au paragraphe 35(4) de la *Loi sur les SNA* et est compatible avec la politique de l'OACI et l'usage à l'échelle internationale. La masse de l'aéronef est comprise dans les formules d'établissement des redevances comme paramètre pratique d'expression de la valeur du service. Il faut noter également que, du point de vue du coût, la plupart des coûts d'infrastructure et d'exploitation du système des SNA sont générés par des transporteurs aériens commerciaux exploitant des aéronefs de transport de gros tonnage.

NAV CANADA utilise un exposant de masse 0,9 (c.-à-d. redevance presque proportionnelle à la masse) pour le calcul de la redevance des services terminaux, et la racine carrée de la masse de l'aéronef dans la formule de calcul de la redevance en route.

Les parties intéressées ont des avis partagés à ce sujet, et ce souvent en fonction de leur flotte. Certaines s'opposent à l'inclusion de la masse dans les formules d'établissement des redevances, car elles estiment que la masse n'est pas un inducteur de coûts, tandis que d'autres défendent le statu quo ou une réduction du rôle de la masse.

Un examen de l'usage à l'échelle internationale indique que l'utilisation de la racine carrée pour calculer la redevance en route est pratiquement la norme. Par conséquent, **aucun changement n'est proposé dans le cas des redevances en route.**

Quant aux redevances des services terminaux, la pratique varie à l'échelle internationale, et le rôle de la masse dans la redevance de NAV CANADA se situe dans la moitié supérieure de l'échelle. La redevance des services terminaux de NAV CANADA figure parmi les plus élevées pour les gros aéronefs et parmi les plus basses pour les petits aéronefs. Nous estimons donc qu'il serait approprié de passer à un exposant de masse plus bas, soit 0,8. Cela serait fait progressivement en adoptant un exposant de 0,85 le 1<sup>er</sup> mars 2006 (phase 1), pour passer à un exposant de 0,8 le 1<sup>er</sup> septembre 2008 (phase 2).

Un exposant de masse plus bas signifie que les gros aéronefs paieraient un peu moins et les petits un peu plus qu'actuellement. Dans son rapport de juin 2001 intitulé « Vision fondée sur l'équilibre », le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* a indiqué « qu'il serait souhaitable de procéder à un examen de la structure d'établissement des prix de l'organisation, afin de déterminer si les redevances plus élevées imposées aux plus gros aéronefs sont excessives ». NAV CANADA note également qu'en Europe, il est proposé d'harmoniser graduellement les redevances des services terminaux pour parvenir à un exposant de 0,7.

### *Redevance quotidienne*

La redevance quotidienne consiste en une redevance composée qui s'applique aux services terminaux et en route. Selon l'examen, la répartition qui était jusqu'à maintenant de 85 pour cent pour les services terminaux et de 15 pour cent pour les services en route devrait passer à 80 pour cent et 20 pour cent, respectivement. Cette nouvelle répartition a été prise en compte dans l'élaboration des révisions proposées des redevances quotidiennes.

La redevance quotidienne s'applique principalement aux aéronefs à hélices qui représentent en général les petits aéronefs. Un changement de la *redevance des services terminaux* des petits aéronefs impliquerait également un changement comparable à la *composante de la redevance quotidienne qui se rapporte aux services terminaux*. Comme la réduction proposée de l'exposant de masse entraînerait une hausse de la redevance des services terminaux des petits aéronefs, une augmentation comparable à la composante de la redevance quotidienne qui se rapporte aux services terminaux est proposée.

### *Incidences*

La mise en œuvre des changements proposés se ferait en deux phases, le 1<sup>er</sup> mars 2006 et le 1<sup>er</sup> septembre 2008. Les tableaux 1, 2 et 3 montrent les changements de la première phase. Les coûts par passager augmenteraient de l'ordre

de 17 à 54 cents pour les petits aéronefs et diminueraient d'un montant allant jusqu'à 1 \$ environ pour les gros aéronefs.

Pour ce qui est du prix total du transport aérien, on estime que les coûts augmenteraient généralement d'environ 0,2 % s'ils étaient répercutés sur le voyageur.

Les incidences de la deuxième phase seraient similaires à celles de la première phase.

**Tableau 1**

**Illustration des incidences des changements proposés en matière de redevance des services terminaux et de redevance quotidienne**

**Changement du coût par passager**

**1<sup>er</sup> mars 2006 (Phase 1)**

Aéronefs à réaction assujettis aux redevances en fonction du mouvement

| Type d'aéronef | Redevance des services terminaux |                           |                           | Coût par passager par vol |                           |            |
|----------------|----------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|------------|
|                | Actuelle                         | 1 <sup>er</sup> mars 2006 | Changement en pourcentage | Actuelle                  | 1 <sup>er</sup> mars 2006 | Changement |
| B747-400       | 3 627 \$                         | 3 323 \$                  | -8,4 %                    | 12,12 \$                  | 11,10 \$                  | -1,02 \$   |
| A340-300       | 2 613 \$                         | 2 437 \$                  | -6,7 %                    | 13,25 \$                  | 12,36 \$                  | -0,89 \$   |
| B767-300       | 1 775 \$                         | 1 692 \$                  | -4,7 %                    | 11,49 \$                  | 10,95 \$                  | -0,54 \$   |
| A320           | 821 \$                           | 817 \$                    | -0,5 %                    | 8,23 \$                   | 8,19 \$                   | -0,04 \$   |
| A319           | 763 \$                           | 762 \$                    | -0,1 %                    | 8,92 \$                   | 8,91 \$                   | -0,01 \$   |
| B737-700       | 744 \$                           | 744 \$                    | 0,0 %                     | 7,87 \$                   | 7,87 \$                   | 0,00 \$    |
| B737-200       | 604 \$                           | 611 \$                    | 1,2 %                     | 7,12 \$                   | 7,21 \$                   | 0,08 \$    |
| CRJ-200        | 280 \$                           | 296 \$                    | 5,6 %                     | 7,47 \$                   | 7,89 \$                   | 0,42 \$    |

Taux unitaire de la redevance des services terminaux : 16,66 \$ (tarif de base de 16,38 \$ + ajustement distinct de 0,28 \$)

Taux unitaire de la redevance des services terminaux le 1<sup>er</sup> mars 2006 : 20,58 \$

Dans le cas des aéronefs à réaction, on présume un taux d'occupation de 75 %.

Aéronefs à hélices assujettis à la redevance quotidienne

| Type d'aéronef | Redevance quotidienne |                           |                             | Coût par passager par vol |                           |              |
|----------------|-----------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|
|                | Actuelle              | 1 <sup>er</sup> mars 2006 | Augmentation en pourcentage | Actuelle                  | 1 <sup>er</sup> mars 2006 | Augmentation |
| DH8-300        | 1 783 \$              | 1 879 \$                  | 5,4 %                       | 7,77 \$                   | 8,19 \$                   | 0,42 \$      |
| DH8-100        | 1 303 \$              | 1 383 \$                  | 6,1 %                       | 8,80 \$                   | 9,34 \$                   | 0,54 \$      |
| Beech 1900     | 295 \$                | 322 \$                    | 9,2 %                       | 4,44 \$                   | 4,84 \$                   | 0,41 \$      |
| Metroliner IV  | 295 \$                | 322 \$                    | 9,2 %                       | 3,45 \$                   | 3,77 \$                   | 0,32 \$      |
| Twin Otter     | 72 \$                 | 80 \$                     | 11,1 %                      | 2,12 \$                   | 2,35 \$                   | 0,24 \$      |
| Pilatus 12     | 36 \$                 | 40 \$                     | 11,1 %                      | 2,00 \$                   | 2,22 \$                   | 0,22 \$      |

Dans le cas des aéronefs à hélices, on présume un taux d'occupation de 50 %.

Les redevances comprennent les tarifs de base et les ajustements.

**Tableau 2**  
**Redevance quotidienne proposée**  
**1<sup>er</sup> mars 2006 (Phase 1)**

|                                   | <u>Actuelle</u> | <u>1<sup>er</sup> mars<br/>2006</u> | <u>Augmentation<br/>en pourcentage</u> | <u>Hausse<br/>moyenne du<br/>coût par<br/>passager par vol</u> |
|-----------------------------------|-----------------|-------------------------------------|--|--|
| <b>Aéronefs à hélices</b>         |                 |                                     |  |  |
| Plus de 3,0 à 5,0                 | 36 \$           | 40 \$                               | 11,1 %                                 | 0,22 \$  |
| Plus de 5,0 à 6,2                 | 72 \$           | 80 \$                               | 11,1 %                                 | 0,17 \$  |
| Plus de 6,2 à 8,6                 | 295 \$          | 322 \$                              | 9,2 %                                  | 0,41 \$  |
| Plus de 8,6 à 12,3                | 712 \$          | 764 \$                              | 7,3 %                                  | 0,33 \$  |
| Plus de 12,3 à 15,0               | 1 069 \$        | 1 143 \$                            | 6,9 %                                  | 0,45 \$  |
| Plus de 15,0 à 18,0               | 1 303 \$        | 1 383 \$                            | 6,1 %                                  | 0,45 \$  |
| Plus de 18,0 à 21,4               | 1 783 \$        | 1 879 \$                            | 5,4 %                                  | 0,35 \$  |
| Plus de 21,4                      | 2 398 \$        | 2 483 \$                            | 3,5 %                                  |  |
| Maximum pour les hélicoptères     | 72 \$           | 80 \$                               | 11,1 %                                 |  |
| <b>Petits aéronefs à réaction</b> |                 |                                     |  |  |
| 6,2 ou moins                      | 178 \$          | 196 \$                              | 10,1 %                                 |  |
| Plus de 6,2 à 7,5                 | 295 \$          | 323 \$                              | 9,5 %                                  |  |

**Tableau 3**  
**Incidence des redevances des services terminaux proposées**  
**sur les aéronefs à réaction d'affaires**  
**1<sup>er</sup> mars 2006 (Phase 1)**

| <u>Type d'aéronef</u> | <u>Actuelle</u> | <u>1<sup>er</sup> mars<br/>2006</u> | <u>Augmentation<br/>en pourcentage</u> | <u>Augmentation</u> |
|-----------------------|-----------------|-------------------------------------|--|---------------------|
| Falcon 900            | 280,05 \$       | 295,74 \$                           | 5,6 %                                  | 15,69 \$            |
| Embraer 145           | 269,06 \$       | 284,77 \$                           | 5,8 %                                  | 15,71 \$            |
| Challenger 600        | 269,06 \$       | 284,77 \$                           | 5,8 %                                  | 15,71 \$            |
| Falcon 50             | 269,06 \$       | 284,77 \$                           | 5,8 %                                  | 15,71 \$            |
| Embraer 135           | 246,95 \$       | 262,61 \$                           | 6,3 %                                  | 15,67 \$            |
| Falcon 2000           | 213,34 \$       | 228,73 \$                           | 7,2 %                                  | 15,39 \$            |
| Jetstream 328         | 202,01 \$       | 217,24 \$                           | 7,5 %                                  | 15,23 \$            |
| Falcon 20             | 190,62 \$       | 205,64 \$                           | 7,9 %                                  | 15,03 \$            |
| LearJet 60            | 145,37 \$       | 159,21 \$                           | 9,5 %                                  | 13,84 \$            |
| LearJet 45            | 134,71 \$       | 148,17 \$                           | 10,0 %                                 | 13,45 \$            |
| Falcon 10             | 120,36 \$       | 133,21 \$                           | 10,7 %                                 | 12,85 \$            |



## **Propositions de NAV CANADA :**

- **Réduire l'exposant de la formule d'établissement de la redevance des services terminaux et le faire passer de 0,9 à 0,85 à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006 et à 0,8 à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2008; et**
- **Majorer la composante des services terminaux de la redevance quotidienne, aux mêmes dates, d'un pourcentage semblable à la hausse de la redevance des services terminaux pour les petits aéronefs (résultat du changement de la formule d'établissement de cette redevance).**

### **2.2 Masses multiples pour un même aéronef**

La masse d'un aéronef (MTOW) peut varier pour un même modèle ou une même série d'aéronef, et certains transporteurs aériens peuvent également obtenir des différentes MTOW pour un même aéronef, selon la saison. La MTOW peut donc varier en fonction de la nature de l'utilisation de l'aéronef. Alors que certains clients préféreraient le statu quo, d'autres proposaient d'élargir l'application des masses multiples pour un même aéronef pour tenir compte des différentes MTOW en fonction de la longueur des étapes de vol.

Puisque la variation des MTOW est déjà utilisée (p. ex. en fonction de la saison), il semble raisonnable de consentir, dans la mesure du possible, à l'option de changer la MTOW selon la longueur des étapes de vol.

La date d'entrée en vigueur proposée de ce changement est le 1<sup>er</sup> juin 2006, et ce pour laisser suffisamment de temps pour apporter les changements nécessaires au système de facturation.

**NAV CANADA propose de consentir, à compter du 1<sup>er</sup> juin 2006, à l'option qui consiste à utiliser plusieurs MTOW pour un même aéronef selon la longueur du vol à raison de trois longueurs d'étapes fixes, soit de 0 à 500, de 501 à 1 500 et plus de 1 500 SM.**

### **2.3 Utilisation du temps comme paramètre d'établissement des redevances**

La distance est le paramètre utilisé pour calculer la redevance en route. Certaines parties intéressées ont suggéré que le recours au temps reflèterait mieux l'utilisation des services et entraînerait des redevances plus élevées pour les aéronefs plus lents que pour les aéronefs plus rapides qui suivent la même route.

Les discussions et les commentaires reçus pendant la consultation ont permis de constater que la plupart des parties intéressées s'entendaient pour dire que le temps dans le système ne devrait pas être inclus comme paramètre d'établissement des redevances. Les retards dus à la forte densité de la circulation, le besoin de contourner des conditions météorologiques significatives ou de maintenir un espacement avec un aéronef en conflit nuisent tous à l'efficacité opérationnelle, ce qui a une incidence sur

les clients. Le fait d'inclure le temps dans le système comme paramètre de calcul des redevances en route ne ferait qu'aggraver ce désavantage injustement.

**NAV CANADA ne propose pas d'inclure le temps dans le système comme paramètre d'établissement des redevances.**

#### **2.4 Redevances de pointe/hors pointe**

Tandis que la plupart des parties intéressées étaient d'avis qu'il fallait maintenir le statu quo sur la question de l'établissement des redevances de pointe/hors pointe, certains clients qui volent la nuit ont suggéré que les redevances soient plus basses en périodes hors pointe. À l'échelle internationale, les redevances de pointe/hors pointe n'ont pas encore été utilisées pour établir les redevances des SNA. Compte tenu du large appui à l'égard du statu quo, NAV CANADA ne propose aucun changement pour l'instant.

Cependant, il pourrait être utile de discuter plus longuement avec les clients de la pertinence dans le futur de faire une distinction entre les redevances de pointe et hors pointe.

**NAV CANADA ne propose pas d'intégrer les redevances de pointe/hors pointe dans la méthode d'établissement des redevances pour l'instant.**

#### **2.5 Redevances propres à chaque emplacement par rapport aux redevances à l'échelle du système**

Les redevances à l'échelle du système constituent un des éléments fondamentaux de la méthode actuelle d'établissement des redevances de NAV CANADA. Par exemple, la redevance des services terminaux d'un aéronef donné est la même pour chaque aéroport où la Société a une tour de contrôle de la circulation aérienne ou une station ou un centre d'information de vol.

Certaines parties intéressées ont fait valoir que les redevances devraient varier d'un emplacement à l'autre, afin de permettre de recouvrer les coûts liés aux services terminaux de navigation aérienne à chaque aéroport auprès du trafic de cet aéroport. En règle générale, cela se traduirait par une augmentation des redevances des services terminaux dans les aéroports où le trafic est moindre par rapport aux redevances des aéroports où le trafic est plus élevé. Toutefois, la majorité des parties intéressées continuent d'appuyer les redevances à l'échelle du système qui reconnaissent que les SNA représentent un système intégré, concept clé derrière la commercialisation des SNA au Canada.

**NAV CANADA ne propose pas d'intégrer les redevances propres à chaque emplacement dans la méthode d'établissement des redevances.**

## **2.6 Différentiation de la redevance des services de communications internationales**

En 2001, NAV CANADA était le premier, et est jusqu'ici le seul fournisseur de SNA à avoir introduit une redevance des services de communications internationales différente pour les exploitants qui communiquent les comptes rendus de position par liaison de données. Le but était d'encourager l'utilisation de la liaison de données compte tenu des contraintes de capacité que présentent les communications vocales HF.

L'utilisation de la liaison de données s'est répandue depuis (et devrait continuer à le faire), et aujourd'hui plus de 40 pour cent des vols de l'Atlantique Nord y ont recours. Ce changement se traduirait temporairement par une capacité vocale excédentaire, et il faut se demander si de tels coûts devraient être supportés principalement par les aéronefs qui utilisent les communications vocales ou s'ils devraient être partagés de façon égale avec les aéronefs qui utilisent la liaison de données. C'est pourquoi toute différenciation supplémentaire de cette redevance avait été suspendue en attendant l'examen des redevances.

Une différenciation supplémentaire semble maintenant justifiée pour les raisons suivantes :

- il est ressorti de la consultation un appui assez important;
- les aéronefs utilisant la liaison de données sont assujettis aux coûts de communication de tiers pour la transmission de messages air-sol, ce qui n'est pas le cas des aéronefs qui n'utilisent que les communications vocales. Compte tenu de cette situation, il pourrait être justifié d'imputer la majorité des coûts de toute capacité vocale excédentaire temporaire aux utilisateurs de communications vocales; et
- une différenciation supplémentaire encouragerait les exploitants à équiper les aéronefs pour la liaison de données.

**NAV CANADA propose d'augmenter la différenciation de la redevance des services de communications internationales comme suit, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006 :**

- **Augmenter le tarif des vols utilisant seulement les communications vocales et le faire passer de 52,33 \$ à 61 \$; et**
- **Diminuer le tarif des vols utilisant la liaison de données et le faire passer de 26,44 \$ à 22,96 \$.**

## **2.7 Redevances visant l'aviation générale**

Les petits aéronefs de trois tonnes métriques ou moins sont assujettis à une redevance annuelle (aéronefs immatriculés au Canada) ou à une redevance trimestrielle (aéronefs immatriculés à l'étranger). La redevance annuelle (tarif de base et ajustement distinct) est présentement établie à 72 \$ pour les aéronefs de deux tonnes ou moins et à 240 \$ pour les aéronefs entre deux et trois tonnes.

Le point de vue des parties intéressées sur la question des redevances appliquée à l'aviation générale varie énormément. De nombreux transporteurs aériens estiment que les redevances devraient être augmentées de façon importante, alors que les représentants de l'aviation générale prônent le maintien des redevances au niveau actuel ou favorisent leur diminution.

L'analyse de cette question a permis de reconnaître que le niveau de la redevance annuelle (et trimestrielle) actuelle qui est appliquée à l'échelle nationale reflète le fait que de nombreux petits aéronefs (trois tonnes ou moins) n'utilisent pas les aéroports dotés d'une tour de contrôle de la circulation aérienne, d'une station ou d'un centre d'information de vol (FSS ou FIC). Pour de tels aéronefs, les principaux services SNA offerts sont les renseignements météorologiques, les plans ou avis de vol, l'information aéronautique et l'aide apportée au MDN dans le cadre des opérations de recherche et sauvetage. Étant donné que les aéroports dotés d'une tour, d'une FSS ou d'un FIC offrent davantage de services SNA, une redevance additionnelle pourrait être envisagée pour les petits aéronefs utilisant des aéroports de ce genre. Cette option a fait l'objet d'un examen et est traitée dans le Document de travail publié en janvier 2005.

Selon les paramètres d'établissement des redevances de la *Loi sur les SNA*, les redevances ne doivent pas être structurées de manière à porter atteinte à la sécurité aérienne et ne doivent pas être déraisonnables ni injustifiées à l'égard des aéronefs privés et de l'aviation de loisir. La Société a donc proposé une redevance additionnelle pour les aéronefs de trois tonnes ou moins qui utilisent les principaux aéroports internationaux. En plus d'être juste et raisonnable en soi, une redevance de ce genre encouragerait les petits aéronefs à utiliser les aéroports de délestage qui sont disponibles à presque tous ces emplacements. Cette mesure s'avèrerait donc avantageuse du point de vue de l'efficacité du trafic des compagnies aériennes aux principaux aéroports internationaux.

En raison des changements à apporter au système de facturation, il est proposé de mettre en place la première phase de la nouvelle redevance quotidienne le 1<sup>er</sup> septembre 2006.

## Propositions de NAV CANADA :

- **Maintenir la redevance annuelle et celle trimestrielle existantes;**
- **Introduire graduellement une nouvelle redevance aux aéroports internationaux de Vancouver (hydroaérodrome compris), Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto (Pearson), Ottawa, Montréal (Trudeau) et Halifax pour les aéronefs de trois tonnes ou moins, comme suit :**
  - **redevance quotidienne de 5 \$ à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2006, passant à 10 \$ à compter du 1<sup>er</sup> mars 2008 dont le maximum annuel (du 1<sup>er</sup> mars au 28 (ou 29) février ) par aéronef sera de :**
    - **300 \$ pour la période allant du 1<sup>er</sup> septembre 2006 au 28 février 2007;**
    - **600 \$ à compter du 1<sup>er</sup> mars 2007; et**
    - **1 200 \$ à compter du 1<sup>er</sup> mars 2008.**

## 2.8 Exemptions

À l'heure actuelle, la Société accorde des exemptions de redevance à un nombre limité d'activités comme la lutte contre les incendies, les ambulances aériennes et les organismes de bienfaisance enregistrés. Conformément à la *Loi sur les SNA*, les aéronefs exploités sous l'autorité du ministre de la Défense nationale sont également exemptés, de même que les aéronefs d'État étrangers, sauf si le gouverneur en conseil (GC) a autorisé l'imposition d'une redevance.

Les exemptions et réductions actuelles semblent raisonnables et aucun changement n'est prévu pour l'instant, à l'exception de ce qui suit :

- **Les clients croient fortement que les aéronefs d'État étrangers ne devraient pas être exemptés des redevances. Étant donné que la *Loi sur les SNA* prévoit que le GC peut autoriser l'imposition de redevances aux aéronefs d'État étrangers, NAV CANADA écrira au ministre des Transports pour faire la demande d'une telle approbation.**
- **De plus, la Société a l'intention d'étendre l'application de la redevance en route aux excursions aériennes et autres vols qui quittent la région de contrôle terminal, mais reviennent au même aéroport, à l'exception des vols interrompus en raison de la météo ou des vols d'entraînement, à condition que les recettes additionnelles justifient le coût des changements à apporter au système.**
- **Les exemptions existantes pour les ultra-légers, les planeurs, les ballons et les aéronefs de moins de 617 kg ne s'appliqueraient pas à la redevance quotidienne qui est proposée.**

Pour ce qui est des petits aéronefs, des commentaires ont été reçus en vue d'étendre les exemptions ou de réduire les redevances relativement à la limite actuelle d'exemption de masse, aux aéronefs évoluant dans les régions sans couverture de communication ou provenant de petites pistes d'atterrissage et à certaines activités d'épandage agricole aérien. Reconnaisant l'aspect impératif de la sécurité aérienne, la *Loi sur les SNA* prévoit l'imposition de redevances selon la disponibilité des services, peu importe que le service soit ou non utilisé. Les utilisateurs d'aéronef ont accès, peu importe où ils évoluent, à des services de base comme les renseignements météorologiques, l'information aéronautique ou les opérations de recherche et sauvetage. Les dispositions de base relatives aux redevances et axées sur la sécurité contenues dans la *Loi sur les SNA* reconnaissent qu'une partie des SNA est disponible et d'une certaine utilité pour tout aéronef. Cela justifie l'application étendue d'une redevance annuelle modeste. Par conséquent, le statu quo serait maintenu.

## **2.9 Administration des redevances**

### ***Facturation***

De nombreux exploitants aériens régionaux et locaux qui utilisent des aéronefs à hélices sont assujettis à la redevance quotidienne étant donné la nature de leurs activités (c.-à-d. vols court-courriers multi-tronçons dont la fréquence de vols quotidiens par aéronef est très élevée). Les procédures de planification de vol permettent aux exploitants de stocker leurs plans de vol de manière centralisée sans les marques d'immatriculation des aéronefs. Cela complique les procédures de facturation de NAV CANADA, car il faut identifier l'aéronef utilisé pour chacun des vols afin de facturer la redevance quotidienne.

Pour faire en sorte que la facturation des redevances quotidiennes soit efficace et précise, il est proposé d'exiger d'inclure les marques d'immatriculation des aéronefs dans les plans de vol.

### **Propositions de NAV CANADA :**

- **Exiger que les marques d'immatriculation des aéronefs soient incluses dans les plans de vol en vue de l'application de la redevance quotidienne, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006 ;**
- **Appliquer les redevances en fonction du mouvement à tous les vols dont le plan de vol ne contient pas les marques d'immatriculation des aéronefs pour les aéronefs de plus de trois tonnes, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006 ; et**
- **Appliquer le montant de la nouvelle redevance quotidienne (pour les aéronefs de trois tonnes ou moins utilisant l'un ou plusieurs des huit principaux aéroports) à chaque départ, si le plan de vol ne contient pas la marque d'immatriculation de l'aéronef, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2006.**

### **Conditions relatives au crédit**

À titre de société sans but lucratif qui recouvre ses coûts auprès de ses clients jusqu'au seuil de rentabilité, NAV CANADA peut difficilement absorber des pertes de créances irrécouvrables. La Société a un excellent dossier de recouvrement. Cependant, lorsque des pertes sur créance surviennent, celles-ci doivent être récupérées à même les redevances des clients.

Au cours de la consultation, les clients étaient dans l'ensemble d'accord sur un resserrement des modalités de crédit fondé sur le risque.

**Il est proposé de resserrer les modalités et conditions existantes de la Société relativement au crédit afin de diminuer les risques de créances irrécouvrables, en y incluant la disposition suivante :**

**Le client devra payer à l'avance les redevances pour la prestation ou la disponibilité de services de navigation aérienne ou de fournir des garanties de crédit satisfaisantes fondées sur une estimation des redevances qui sont encourues, si l'une ou plusieurs des situations suivantes s'appliquent :**

- **Un client n'effectue pas un paiement ou toute partie d'un paiement à au moins trois reprises, conformément aux modalités et conditions de NAV CANADA en matière de paiement;**
- **Dun & Bradstreet a attribué au client une cote de défaillance financière de 3, 4 ou 5 ou une cote de défaillance équivalente selon les rajustements effectués occasionnellement;**
- **La cote de crédit d'un client est ou devient inférieure à B, selon le barème de Standard & Poors', et (ou) B2, selon le barème Moodys';**  
**ou**
- **Le client n'a pas fourni l'information financière demandée par la Société telle que les cotes et les rapports de crédit, les rapports d'analyse et les états financiers courants qui ont été vérifiés, que NAV CANADA estime suffisante pour lui permettre d'évaluer le crédit du client et de conclure qu'il est solvable.**

**La date proposée d'entrée en vigueur de ces changements est le 1<sup>er</sup> mars 2006.**

### **3. Compte de stabilisation des tarifs**

Afin d'atténuer les répercussions de facteurs imprévisibles et incontrôlables sur son exploitation, dont notamment les fluctuations imprévues du volume de trafic aérien, la Société a créé un compte de stabilisation des tarifs (CST), dont le solde cible est établi à 50 millions de dollars. Ce compte permet à NAV CANADA de maintenir des tarifs

inférieurs à ce qu'ils seraient autrement à la suite de ralentissements de l'industrie tels que la période qui a suivi les attentats du 11 septembre 2001.

Par suite du déclin du trafic attribuable aux événements du 11 septembre 2001, la Société a encouru un manque à gagner qui a atteint 116 millions de dollars au cours de l'exercice 2003. Pour aider à combler ce manque et à renflouer le CST, un rajustement des tarifs de 2 % a été instauré le 1<sup>er</sup> août 2003. Ce rajustement demeurera en vigueur jusqu'à ce que soit atteint le solde cible actuel de 50 millions de dollars.

L'opinion des clients au sujet du maintien du CST ou du solde approprié du CST va de l'élimination, en passant par le maintien du solde cible courant jusqu'à l'augmentation du solde cible. Certaines parties intéressées sont préoccupées par le risque d'abus que peut présenter un mécanisme de stabilisation des tarifs. Toutefois, dans le cas de NAV CANADA, la structure de gouvernance et les paramètres concernant les redevances imposés par la loi protègent les clients contre de tels abus.

Le CST a prouvé son importance à la Société ainsi qu'aux clients et continuera de faire partie intégrante de la gestion financière de NAV CANADA afin d'assurer la prestation d'un service essentiel durable, à long terme. Pour ce qui est du solde cible du CST, une augmentation semble nécessaire pour les raisons suivantes :

- La conjoncture mondiale qui a suivi les événements du 11 septembre 2001 et qui a été marquée par des activités terroristes, des peurs, des menaces pour la santé et des catastrophes naturelles a augmenté les risques de diminution du trafic;
- Si on tient compte de l'inflation, le solde cible actuel a diminué en termes réels depuis qu'il a été établi.

La Société estime que le solde cible du CST devrait passer à 75 millions de dollars. Cependant, étant donné la situation financière difficile que connaît l'industrie de l'aviation en ce moment, cette cible ne serait pas atteinte au moyen d'une hausse des redevances, mais grâce à des écarts positifs dans les résultats d'exploitation.

Il est également proposé, afin d'assurer un rajustement automatique en fonction de l'inflation, de fixer le solde cible à 7,5 % du total des dépenses annuelles de la Société une fois que le solde cible de 75 millions de dollars aura été atteint.

**NAV CANADA propose d'augmenter le solde cible du compte de stabilisation des tarifs pour le faire passer de 50 à 75 millions de dollars, puis de le fixer à 7,5 % des dépenses totales annuelles, à l'exclusion des dépenses ponctuelles non récurrentes, de façon continue. La Société entend réunir les 25 millions de dollars exclusivement au moyen d'écarts positifs dans les résultats d'exploitation lorsqu'ils surviendront, le cas échéant, plutôt que par une augmentation des redevances.**



#### **4. Publications aéronautiques**

En raison de l'examen approfondi du système de production et de distribution des publications aéronautiques qu'effectue actuellement la Société, la majorité des clients sont d'accord sur le fait que l'élaboration d'une nouvelle politique d'établissement des redevances visant les produits aéronautiques devrait être suspendue en attendant la fin de cet examen.

#### **Propositions de NAV CANADA :**

- **Attendre la fin de l'examen sur le système de production et de distribution des publications aéronautiques avant d'élaborer la nouvelle politique de recouvrement des coûts de tels produits; et**
- **Maintenir entre-temps les redevances existantes.**

#### **5. Méthode de répartition des coûts**

Les transporteurs aériens internationaux et leurs associations sont d'avis que la répartition des coûts aux fins de l'établissement des redevances ne devrait pas se limiter à la répartition courante entre les services (terminaux, en route, communications internationales et Atlantique Nord), mais qu'elle devrait être étendue aux groupes de clients individuels, comme l'aviation générale. Par exemple, selon eux, les stations d'information de vol (FSS) et les centres d'information de vol (FIC) desservent principalement l'aviation générale et non les transporteurs aériens internationaux.

Bon nombre d'autres clients sont en faveur du statu quo.

La portée actuelle de la répartition des coûts est conforme à l'usage international courant. Les observations et les exposés météorologiques représentent une des principales activités des FSS et des FIC. Les observations météorologiques revêtent une importance capitale pour ce qui est des prévisions météorologiques à l'aviation, qu'elles soient élaborées par le Service météorologique du Canada (SMC) ou par des centres mondiaux de prévisions de zone. Les observations météorologiques sont également distribuées aux administrations météorologiques et aux répartiteurs de vols à l'échelle mondiale.

La Société maintiendrait la portée actuelle, mais elle mettra à jour la répartition des coûts actuelle pour s'assurer de bien refléter les changements des niveaux d'exploitation et d'activité. La répartition des coûts est le principal fondement des redevances. Comme pour la méthode actuelle, la Société fera appel aux services d'un expert autonome pour examiner la méthode mise à jour et donner son avis.

**Propositions de NAV CANADA :**

- **Maintenir la portée actuelle de la répartition des coûts entre les services et ne pas l'étendre aux groupes de clients individuels;**
- **Continuer à fonder la répartition des coûts entre les services sur une répartition raisonnable des coûts entre les services terminaux et en route;**
- **Mettre à jour la méthode actuelle de répartition des coûts pour s'assurer qu'elle reflète les données actuelles d'exploitation et d'activité;**
- **Élaborer et évaluer la méthode de rechange suggérée pour répartir les coûts d'amortissement et d'intérêt; et**
- **Faire appel à un expert autonome pour examiner la mise à jour ainsi que tout changement de la méthode de répartition des coûts, et donner son avis.**

**6. Résumé des changements proposés**

**6.1 Méthode de calcul des redevances**

- a) Réduire l'exposant de la formule d'établissement de la redevance des services terminaux et le faire passer de 0,9 à 0,85 à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006 et à 0,8 à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2008.
- b) Majorer la composante des services terminaux de la redevance quotidienne, aux mêmes dates, d'un pourcentage semblable à la hausse de la redevance des services terminaux pour les petits aéronefs (résultat du changement de la formule d'établissement de cette redevance).
- c) Consentir, à compter du 1<sup>er</sup> juin 2006, à l'option qui consiste à utiliser plusieurs MTOW pour un même aéronef selon la longueur de vol à raison de trois longueurs d'étapes fixes, soit de 0 à 500, de 501 à 1 500 et plus de 1 500 SM.
- d) Augmenter la redevance des services de communications internationales des vols utilisant les communications vocales et la faire passer de 52,33 \$ à 61 \$ par vol, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006.
- e) Diminuer la redevance des services de communications internationales des vols utilisant uniquement la communication par liaison de données et la faire passer de 26,44 \$ à 22,96 \$ par vol, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006.
- f) Maintenir la redevance annuelle et celle trimestrielle existantes.

- g) Introduire graduellement une nouvelle redevance additionnelle aux aéroports internationaux de Vancouver (hydroaérodrome compris), Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto (Pearson), Ottawa, Montréal (Trudeau) et Halifax pour les aéronefs de trois tonnes ou moins, comme suit :
- Redevance quotidienne de 5 \$ à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2006, passant à 10 \$ à compter du 1<sup>er</sup> mars 2008 dont le maximum annuel (du 1<sup>er</sup> mars au 28 (ou 29) février) par aéronef sera de :
    - 300 \$ à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2006 (pour la période allant du 1<sup>er</sup> septembre 2006 au 28 février 2007)
    - 600 \$ à compter du 1<sup>er</sup> mars 2007; et
    - 1 200 \$ à compter du 1<sup>er</sup> mars 2008.
- h) Demander au gouvernement l'autorisation d'imposer des redevances aux aéronefs d'État étrangers, conformément à la *Loi sur les SNA*.
- i) Étendre l'application de la redevance en route aux excursions aériennes et autres vols qui quittent la région de contrôle terminal, mais reviennent au même aéroport, à l'exception des vols interrompus en raison de la météo ou des vols d'entraînement, à condition que les recettes additionnelles justifient le coût des changements à apporter au système.
- j) Les exemptions existantes pour les ultra-légers, les planeurs, les ballons et les aéronefs de moins de 617 kg ne s'appliqueraient pas à la redevance quotidienne qui est proposée.
- k) Exiger que les marques d'immatriculation des aéronefs soient incluses dans les plans de vol en vue de l'application de la redevance quotidienne, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006.
- l) Appliquer les redevances en fonction du mouvement à tous les vols dont le plan de vol ne contient pas les marques d'immatriculation des aéronefs pour les aéronefs de plus de trois tonnes, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006.
- m) Appliquer le montant de la nouvelle redevance quotidienne (pour les aéronefs de trois tonnes ou moins utilisant l'un ou plusieurs des huit principaux aéroports) à chaque départ, si le plan de vol ne contient pas la marque d'immatriculation de l'aéronef, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2006.
- n) Le client devra payer à l'avance les redevances pour la prestation ou la disponibilité des services de navigation aérienne ou de fournir des garanties de crédit satisfaisantes fondées sur une estimation des redevances qui sont encourues, si l'une ou plusieurs des situations suivantes s'appliquent :

- Un client n'effectue pas un paiement ou toute partie d'un paiement à au moins trois reprises, conformément aux modalités et conditions de NAV CANADA en matière de paiement;
- Dun & Bradstreet a attribué un client une cote de défaillance financière de 3, 4 ou 5 ou une cote de défaillance équivalente selon les rajustements effectués occasionnellement;
- La cote de crédit d'un client est ou devient inférieure à B selon le barème de Standard & Poors', et (ou) à B2, selon le barème Moodys'; ou
- Le client n'a pas fourni l'information financière demandée par la Société telle que les cotes et les rapports de crédit, les rapports d'analyse et les états financiers courants qui ont été vérifiés, que NAV CANADA estime suffisante pour lui permettre d'évaluer le crédit du client et de conclure qu'il est solvable.

La date proposée d'entrée en vigueur de ces changements est le 1<sup>er</sup> mars 2006.

## **6.2 Compte de stabilisation des tarifs**

- o) Augmenter le solde cible du compte de stabilisation des tarifs pour le faire passer de 50 à 75 millions de dollars, puis le fixer à 7,5 % des dépenses annuelles totales, à l'exclusion des dépenses ponctuelles non récurrentes, de façon continue. La Société entend réunir les 25 millions de dollars exclusivement au moyen d'écart positifs dans les résultats d'exploitation, lorsqu'ils surviendront, le cas échéant, plutôt que par une augmentation des redevances.

## **6.3 Publications aéronautiques**

- p) Attendre la fin de l'examen sur le système de production et de distribution des publications aéronautiques avant d'élaborer la nouvelle politique de recouvrement des coûts de tels produits.
- q) Maintenir entre-temps les redevances existantes.

## **6.4 Méthode de répartition des coûts**

- r) Maintenir la portée actuelle de la répartition des coûts entre les services et ne pas l'étendre aux groupes de clients individuels.
- s) Continuer à fonder la répartition des coûts entre les services sur une répartition raisonnable des coûts entre les services terminaux et en route.

- t) Mettre à jour la méthode actuelle de répartition des coûts pour s'assurer qu'elle reflète les données actuelles d'exploitation et d'activité.
- u) Élaborer et évaluer la méthode de rechange suggérée pour répartir les coûts d'amortissement et d'intérêt.
- v) Faire appel à un expert autonome pour examiner la mise à jour ainsi que tout changement de la méthode de répartition des coûts, et donner son avis.