



DÉTAILS ET PRINCIPES TOUCHANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

JUIN 2008

GÉNÉRALITÉS

Le présent document (« *Détails et principes* ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de redevances révisées* diffusé en juin 2008 (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 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) des perspectives sur le trafic, (3) les coûts prévus pour l'exercice financier 2009, (4) une analyse des tarifs, (5) le calcul du tarif unitaire révisé pour les redevances des services terminaux, (6) le calcul de la redevance quotidienne révisée, (7) les principes régissant les redevances de NAV CANADA, (8) de l'information concernant 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*. NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 18 août 2008.

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 proposés 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 recettes et les dépenses de NAV CANADA. Ces documents sont accessibles électroniquement à l'adresse www.navcanada.ca.

2. PERSPECTIVES SUR LE TRAFIC

Les perspectives sur le trafic ont été élaborées en fonction de la situation actuelle et des horaires des compagnies aériennes (lesquels sont présentés dans l'Official Airline Guide) pour l'exercice 2008, et des prévisions concernant le trafic passagers et les mouvements d'aéronefs, notamment celles de l'IATA et de Transports Canada pour l'exercice 2009. D'autres facteurs ont également été pris en considération, dont les tendances économiques, les changements apportés aux flottes d'aéronefs et les situations météorologiques. On présume qu'un ralentissement économique aurait un impact sur la croissance du transport aérien de septembre 2008 à août 2009, c'est-à-dire durant la période de douze mois correspondant à l'exercice 2009 en entier.

Les tableaux suivants illustrent les perspectives sur le trafic visant les unités de redevance en fonction du mouvement, exprimées en différence de pourcentage sur douze mois. Il est à noter que les variations indiquées pour l'exercice financier 2008 montrent les résultats réels jusqu'en avril 2008 et une estimation pour le reste de l'exercice.

APERÇU DES UNITÉS DE REDEVANCE POUR LES EXERCICES 2008 ET 2009
EN VARIATION DU POURCENTAGE SUR DOUZE MOIS

	<u>Exercice 2008</u>	<u>Exercice 2009</u>
Survol	6,6 %	2,5 %
Services terminaux	5,5 %	2,1 %
Services en route	7,3 %	2,8 %
Atlantique Nord	6,2 %	2,7 %
Comm. internationales	4,1 %	2,7 %
Unités pondérées	6,3 %	2,4 %

Dans l'ensemble, la Société prévoit une croissance du trafic sur douze mois de l'ordre de 6,3 % et de 2,4 % pour les exercices 2008 et 2009 respectivement.

3. COÛTS PRÉVUS POUR L'EXERCICE 2009

NAV CANADA prévoit que ses coûts pour l'exercice 2009 s'élèveront à 1 253 millions de dollars. Le tableau suivant en illustre la répartition :

PRÉVISION DES COÛTS
POUR L'EXERCICE 2009
(en millions de dollars)

Coûts d'exploitation :	
Salaires et charges sociales	778
Autres charges d'exploitation	231
	<u>1 009</u>
Autres coûts et produits d'exploitations	
Intérêts	119
Amortissement	137
Autres produits d'exploitation	(12)
	<u>244</u>
Total des coûts	<u><u>1 253</u></u>

4. ANALYSE DES TAUX

Conformément à la Loi sur les SNA, les redevances sont établies de sorte qu'à la lumière de projections raisonnables et prudentes, elles génèrent suffisamment de

recettes afin que la Société puisse combler ses exigences financières actuelles et futures, c'est-à-dire recouvrer tous ses coûts (y compris les exigences relatives au service de la dette) conformément aux principes comptables généralement reconnus, et maintenir un fonds de réserve en cas d'événements imprévus. Les recettes tirées de sources non aéronautiques sont également prises en considération au moment d'établir les tarifs.

Les coûts totaux de la Société pour l'exercice 2008 sont estimés à 1 253 millions de dollars. Le tableau ci-dessous illustre les recettes projetées provenant des tarifs proposés (1 227 millions de dollars) et des sources non aéronautiques, telles que la vente de technologies (32 millions de dollars), totalisant 1 259 millions de dollars.

COÛTS, RECETTES ET SURPLUS PRÉVUS
POUR L'EXERCICE 2009
(en millions de dollars)

COÛT		1 253
RECETTES		
Survol	435	
Services terminaux *	469	
Services en route	223	
Atlantique Nord et Comm. internationales	54	
Redevance quotidienne et annuelle	46	
Recettes totales provenant des tarifs proposés	1 227	
Recettes de sources non aéronautiques	32	
TOTAL DES RECETTES		1 259
SURPLUS		6
<p>* Ces recettes reflètent les révisions aux redevances de services terminaux et à la redevance quotidienne énoncées aux paragraphes 1.3 et 1.4 du <i>Préavis</i>.</p>		

Comme l'indique le *Préavis*, en raison des importantes incertitudes à l'égard du trafic et des prévisions de coûts, aucune autre réduction des tarifs n'est proposée pour le moment. Toutefois, la Société réévaluera la situation régulièrement et rajustera les tarifs à mesure que des renseignements deviendront disponibles, et (ou) que l'évaluation des résultats concernant la circulation et les coûts l'exigera. Après un examen de l'affectation des coûts entre les services jusqu'au 31 août 2007, il a été établi que celle-ci était appropriée.

5. CALCUL DU TARIF UNITAIRE RÉVISÉ DE LA REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX

Comme l'indique le *Préavis*, NAV CANADA a annoncé en avril 2006 qu'elle changerait le facteur de masse des aéronefs dans la formule de calcul des redevances des services terminaux en faisant passer l'exposant actuel de 0,9 à 0,85 à compter du 1^{er} mars 2006 (phase 1) et à 0,80 à compter du 1^{er} septembre 2008 (phase 2).

Le *Préavis* fait mention d'un tarif de base révisé de 23,90 \$ pour les redevances de services terminaux dans le cadre de la phase 2. Ce tarif inclut la réduction temporaire actuelle de tarif, tel que proposé dans le *Préavis*.

Les redevances des services terminaux et les redevances fixes (quotidiennes, trimestrielles et annuelles) contribuent au recouvrement des coûts liés aux services terminaux de navigation aérienne. Les redevances fixes consistent en des frais composés représentant actuellement 83 % pour les services terminaux et 17 % pour les services en route. Des révisions des redevances de services terminaux et des redevances quotidiennes sont proposées.

Les redevances de services terminaux proposées et la partie services terminaux de la redevance quotidienne 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 2009 ont été utilisées pour calculer les tarifs révisés. Cette prévision se fonde sur une croissance prévue du trafic sur douze mois de l'ordre de 5,5 % et de 2,1% pour les exercices financiers 2008 et 2009, respectivement. Pour les vols assujettis à la redevance quotidienne, on prévoit une augmentation de 3,8 % pour l'exercice 2008 et une baisse de 2,7 % pour l'exercice 2009.

Les recettes totales prévues pour les services terminaux de navigation aérienne s'élèvent à environ 508 millions de dollars pour l'exercice 2009. Les recettes présentées dans le tableau ci-dessous ont été calculées au moyen de l'exposant de masse actuel, soit 0,85. Les recettes correspondent aux tarifs de base actuels nets et aux réductions temporaires actuelles nettes.

RECETTES PRÉVUES POUR LES SERVICES TERMINAUX SELON LES TARIFS ACTUELS NETS (TARIF DE BASE MOINS RÉDUCTION DE TARIF TEMPORAIRE) POUR L'EXERCICE 2009 (en millions de dollars)	
Recettes provenant de la redevance de services terminaux	471,8 \$
Recettes totales de services terminaux en fonction des redevances fixes	36,0 \$
Recettes totales de services terminaux en fonction des tarifs de base	507,8 \$

Les unités de redevance révisées ont été calculées en appliquant d'abord la nouvelle formule aux données réelles de trafic pour l'exercice 2007, puis en effectuant une prévision pour l'exercice 2009 appliquant les taux de croissance prévus de 5,5 % pour l'exercice 2008 et de 2,1 % pour l'exercice 2009.

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

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

CALCUL DU TARIF UNITAIRE DE LA REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (LA RÉDUCTION TEMPORAIRE ACTUELLE DE TARIF EST INTÉGRÉE AU TARIF DE BASE) EN VIGUEUR LE 1^{ER} SEPTEMBRE 2008	
Tarif unitaire	
Recettes totales des services terminaux budgétées pour l'exercice 2009	507 786 432 \$
Moins : partie des services terminaux des tarifs fixes rajustés	39 142 251 \$
Recettes des services terminaux à recouvrer de la redevance en fonction du mouvement	468 644 181 \$
Unités de redevance budgétées pour l'exercice 2009 (calculées selon un exposant de 0,8)	19 608 724 \$
Tarif unitaire, redevance des services terminaux avec un exposant de 0,8	23,90 \$

6. CALCUL DE LA REDEVANCE QUOTIDIENNE RÉVISÉE

Le changement à la formule de calcul des redevances de services terminaux entraînera une augmentation de la redevance pour les petits aéronefs (et une diminution correspondante pour les gros aéronefs). La partie des services terminaux de la redevance quotidienne sera augmentée du même pourcentage que la redevance des services terminaux pour les aéronefs de masse similaire.

Le tableau suivant présente le calcul de la redevance quotidienne révisée.

CALCUL DE LA REDEVANCE QUOTIDIENNE RÉVISÉE										
ENVIGEUR LE 1 ^{ER} SEPTEMBRE 2008										
TARIF ACTUEL *										
CATÉGORIE	MTOW (EN TONNES)	PARTIE DES SERVICES ENROUTE		PARITE DES SERVICES TERMINAUX		AUGMENTATION NÉCESSAIRE DES SERVICES TERMINAUX		PARTIE RÉVISÉE SERVICES TERMINAUX		CHARGEMENT DU TARIF DE LA REDEVANCE QUOTIDIENNE
		100% A	17% B	83% C	D	E = C x (1+D)	F = E + B (ARRONDI)	G = (F-A) / A		
Aéronefs à hélices	Plus de 3,0 à 5,0	37,00 \$	6,29 \$	30,71 \$	14,7%	35,22 \$	42 \$	13,5%		
	Plus de 5,0 à 6,2	76,00 \$	12,92 \$	63,08 \$	12,9%	71,22 \$	84 \$	10,5%		
	Plus de 6,2 à 8,6	304,00 \$	51,68 \$	252,32 \$	11,3%	280,83 \$	333 \$	9,5%		
	Plus de 8,6 à 12,3	721,00 \$	122,57 \$	598,43 \$	8,7%	650,49 \$	773 \$	7,2%		
	Plus de 12,3 à 15,0	1 079,00 \$	183,43 \$	895,57 \$	8,2%	969,01 \$	1 152 \$	6,8%		
	Plus de 15,0 à 18,0	1 306,00 \$	222,02 \$	1 083,98 \$	7,2%	1 162,03 \$	1 384 \$	6,0%		
	Plus de 18,0 à 21,4	1 773,00 \$	301,41 \$	1 471,59 \$	6,3%	1 564,30 \$	1 866 \$	5,2%		
	Plus de 21,4	2 343,00 \$	398,31 \$	1 944,69 \$	4,0%	2 022,48 \$	2 421 \$	3,3%		
Hélicoptères		76,00 \$	12,92 \$	63,08 \$	12,9%	71,22 \$	84 \$	10,5%		
Aéronefs a réaction	Jusqu'à 3,0	140,00 \$	23,80 \$	116,20 \$	16,7%	135,61 \$	159 \$	13,6%		
	Plus de 3,0 à 6,2	185,00 \$	31,45 \$	153,55 \$	12,8%	173,20 \$	205 \$	10,8%		
	Plus de 6,2 à 7,5	304,00 \$	51,68 \$	252,32 \$	11,3%	280,83 \$	333 \$	9,5%		

* Déduction faite de la réduction temporaire des tarifs

7. 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'usager 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 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 – 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 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.

La méthodologie d'affectation des coûts de NAV CANADA est énoncée dans le rapport intitulé « Méthode devant servir à l'attribution des coûts de services de navigation aérienne ». Ces coûts sont affectés annuellement et figurent dans le rapport intitulé « Compilation des coûts de services de navigation aérienne. » Les vérificateurs de NAV CANADA, KPMG, produisent tous les ans un rapport sur des procédés de vérification spécifiés en ce qui a trait à la compilation des données sur les coûts de services de navigation aérienne. Le rapport de KPMG indique que les données sur les coûts ont été compilées adéquatement par NAV CANADA, à tous égards importants, conformément à la méthode de répartition des coûts de la Société. Une copie du rapport 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.

- 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 0,8.

Conformément au paragraphe 35(7), le paragraphe 35(3) ne s'applique pas aux tarifs uniformes. Les redevances annuelle, trimestrielles et quotidienne 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* du 1^{er} août 2007.

8. 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, également disponibles sur le site Internet, contiennent des renseignements sur les redevances en vigueur.

Pour obtenir des copies additionnelles 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 : 1-800-876-4693

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 télécopieur : 1-613-563-7994

Note : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 18 août 2008, à la fermeture des bureaux.

.....

Avertissement concernant l'information prospective

Ce document contient certains énoncés au sujet de nos anticipations. De nature prospective, ces énoncés comprennent des risques et des incertitudes pouvant éloigner sensiblement les résultats réels des projections qui y sont formulées ou sous-entendues. Les résultats indiqués dans ces énoncés peuvent différer matériellement des résultats réels. L'information prospective contenue dans ce document représente les projections de NAV CANADA au 12 juin 2008 et peut changer après cette date. 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.