



PRÉAVIS DE REDEVANCES RÉVISÉES

2 OCTOBRE 2002

GÉNÉRALITÉS

Conformément à l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chap. 20 (la « Loi sur les SNA »), le présent document constitue **un préavis (le « Préavis ») des redevances révisées que NAV CANADA se propose de mettre en vigueur pour les services de navigation aérienne et ainsi que des frais pour les publications aéronautiques le 1^{er} janvier 2003 sauf indication contraire**. Un document fournissant de l'information supplémentaire sur ces propositions, y compris une justification en ce qui a trait aux paramètres établis en vertu de l'article 35 de la *Loi sur les SNA*, peut être obtenu sur demande auprès de NAV CANADA.

Les personnes désirant présenter à NAV CANADA des observations sur les propositions contenues dans le présent Préavis sont invitées à les faire parvenir par écrit à NAV CANADA à l'adresse indiquée à la section 4 au plus tard le 2 décembre 2002.

NAV CANADA applique les redevances aux catégories suivantes de services de navigation aérienne : i) terminaux, ii) en route, et iii) océaniques.

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

Ce Préavis comporte quatre volets :

- 1) Augmentation proposée des redevances de services;
- 2) Autres modifications aux redevances de services;
- 3) Frais pour les publications aéronautiques;
- 4) Information supplémentaire concernant le Préavis et la présentation des observations à NAV CANADA.

1. AUGMENTATION PROPOSÉE DES REDEVANCES POUR LES SERVICES

1.1 Contexte

Le secteur du transport aérien connaît sa pire crise financière de l'histoire. Celle-ci a été déclenchée par les attaques terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, par le ralentissement de l'économie et par les problèmes structurels de l'industrie de l'aviation. Pour gérer les répercussions de cette crise sur NAV CANADA durant l'exercice financier 2001-2002, qui se traduisent par une perte d'environ 15 % des recettes prévues en raison de la baisse du trafic, la Société a mis au point un plan d'atténuation qui prévoit une contribution de toutes les parties intéressées – clients, fournisseurs et employés – afin de surmonter ce problème sans précédent. Ce plan a été appliqué avec succès à l'exception du gel proposé des salaires jusqu'au 31 août 2002. Au début de septembre 2002, seul un syndicat avait accepté le gel des salaires.

Si l'on regarde vers l'avenir, l'effet de la baisse du volume du trafic aérien sur les recettes continuera de présenter un défi important pour NAV CANADA, même si l'économie mondiale et le transport aérien reprennent lentement. À titre d'illustration, si l'on compare les prévisions antérieures au 11 septembre, la perte cumulée de revenu pour les exercices 2001-2002 – 2004-2005 atteindrait 360 millions \$ aux tarifs existants et en fonction des prévisions actuelles pour le trafic. À cet égard, il est important de savoir que le compte de stabilisation des taux a été complètement vidé.

Pour faire face à ce défi, la Société maintiendra une organisation plus rationalisée et plus efficace en réduisant les coûts et en améliorant la productivité dans la mesure du possible. Il faut aussi se rappeler que la Société a complété une restructuration pluriannuelle majeure au cours de l'année fiscale 2000-2001, résultant en un niveau annuel de dépenses plus de 100 millions de dollars inférieur à ce qu'il aurait été autrement. De plus, la Société a été en mesure de réduire les restrictions de vol et les délais et de contribuer à améliorer les profils de vol au moyen d'outils et de procédures de contrôle de la circulation aérienne plus efficaces et d'un programme d'immobilisations orienté vers la clientèle.

Étant donné que les coûts de main-d'œuvre comptent pour presque les trois quarts des coûts d'exploitation, l'évolution ultérieure des coûts sera largement déterminée par le résultat des négociations collectives en cours. Comme les conventions collectives sont échues et que les négociations en vue de la signature de nouvelles ententes se poursuivent, il est donc difficile de prévoir les coûts d'exploitation du fait que le niveau de leur principal élément ne peut être déterminé à ce stade.

Des projets d'immobilisation de 20 millions de dollars ont été reportés à l'exercice financier 2001-2002. Pour l'exercice 2002-2003, on prévoit reporter 38 millions de dollars de dépenses à ce poste.

Tout report ou toute réduction des coûts, qu'il s'agisse de frais d'exploitation ou de programmes d'immobilisation, qui entraînerait une augmentation des coûts d'exploitation pour les clients (ex. : restrictions des vols ou retards), sera évité.

Ce programme d'austérité a été mis au point compte tenu de l'objectif primordial, le maintien ou l'amélioration de la sécurité.

Du côté des revenus, NAV CANADA envisage plusieurs mesures importantes pour générer des revenus provenant de sources non aéronautiques comme la vente de technologie. Ce type de revenu aiderait à compenser les coûts et se traduirait pour les clients en redevances inférieures à ce qu'elles devraient être autrement.

Cependant, le manque de revenu prévu pour l'exercice financier 2002-2003, aux tarifs existants, est tel qu'il est nécessaire de proposer une hausse des redevances. Le coût estimé pour l'exercice financier 2002-2003 est approximativement de 1 000 millions \$, tandis que les revenus projetés de redevances actuelles totalisent environ 900 millions \$. Ceci laisse un manque à gagner prévu de l'ordre 100 millions \$. Compte tenu de la situation financière du secteur du transport aérien, tous les efforts raisonnables ont été déployés pour minimiser cette hausse le plus possible à ce moment-ci.

1.2 Augmentation proposée et nouveau groupe de masse pour la redevance quotidienne

Il est proposé d'augmenter les redevances de services aux clients de 3 % à compter du 1^{er} janvier 2003, sauf pour la redevance annuelle et la redevance trimestrielle pour lesquelles l'augmentation entrera en vigueur le 1^{er} mars 2003. Ces augmentations généreront des revenus additionnels d'environ 20 millions \$ au cours de l'exercice financier 2002-2003.

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

Il faut noter que même avec l'augmentation proposée de 3 %, en moyenne, les redevances resteront inférieures à ce qu'elles étaient le 1^{er} mars 1999 et d'au moins un tiers inférieures à la taxe sur le transport aérien du gouvernement fédéral qui a été remplacée par les redevances de services de NAV CANADA en 1998.

En plus des ajustements de tarif, on propose aussi un nouveau groupe de masse et un nouveau tarif pour la redevance quotidienne applicable aux aéronefs à hélices. Actuellement, le groupe de masse supérieur pour cette redevance comprend les aéronefs de « plus de 18 tonnes métriques » et la redevance s'élève à 1 450 \$ par jour. Il a fallu revoir le groupe de masse supérieur car il existe maintenant sur le marché des aéronefs à hélices ayant une capacité bien supérieure en comparaison à celle qu'ils avaient quand la redevance quotidienne a été instituée le 1^{er} mars 1999.

On propose de limiter la redevance existante de 1 450 \$ pour le groupe de masse de « plus de 18 tonnes métriques » en changeant ce dernier pour « plus de 18 tonnes métriques jusqu'à 21,4 tonnes métriques ». Il est de plus proposé d'ajouter un nouveau groupe de masse de « plus de 21,4 tonnes métriques » avec une redevance

quotidienne de 1 950 \$ dans le cadre des taux existants. La hausse de 3 % s'appliquerait aussi à cette redevance, qui totaliserait 2 009 \$.

Les tableaux suivants énumèrent les redevances actuelles en même temps que les redevances révisées proposées. Il faut noter que le taux de 0,45 \$ pour le radar de surveillance des mouvements de surface (ASDE) à l'aéroport international L.B. Pearson (LBPIA) restera inchangé. Cette redevance a été mise en place le 1^{er} mars 2000 pour recouvrer le coût d'investissement de l'ASDE sur une période estimée de quatre ans à un taux fixe et ne sera plus perçue après cela.

Redevances en fonction du mouvement

Redevance	Taux avant le 1 ^{er} janvier 2003	Taux en vigueur le 1 ^{er} janvier 2003
Services terminaux	13,38 \$	13,78 \$
ASDE – LBPIA	0,45 \$	0,45 \$
En route	0,03204 \$	0,03300 \$
En route Nord Atlantique	77,44 \$	79,76 \$
Communications internationales		
Liaison de données	23,43 \$	24,13 \$
Voix	46,33 \$	47,72 \$

Redevance quotidienne

Type et groupe de masse * des aéronefs (en tonnes métriques)	Taux avant le 1^{er} janvier 2003	Taux en vigueur le 1^{er} janvier 2003
<i>Aéronef à hélices</i>		
Plus de 3 à 5	29 \$	30 \$
Plus de 5 à 6,2	58 \$	60 \$
Plus de 6,2 à 8,6	240 \$	247 \$
Plus de 8,6 à 12,3	580 \$	597 \$
Plus de 12,3 à 15	870 \$	896 \$
Plus de 15 à 18	1 060 \$	1092 \$
Plus de 18	1 450 \$	S/O**
Plus de 18 à 21,4	S/O***	1 494 \$
Plus de 21,4	S/O***	2 009 \$
Maximum pour les hélicoptères	58 \$	60 \$
<i>Petit aéronef à réaction</i>		
Plus de 3 à 6,2	145 \$	149 \$
Plus de 6,2 à 7,5	240 \$	247 \$

* Masse maximale autorisée au décollage.

** Groupe de masse remplacé par les groupes de masse « plus de 18.0 et jusqu'à 21.4 » et « plus de 21.4 » à compter du 1^{er} janvier 2003.

*** Ces nouveaux groupes de masse seront en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2003 .

Redevance annuelle *

Groupe de masse** (en tonnes métriques)	Taux avant le 1^{er} mars 2003	Taux en vigueur le 1^{er} mars 2003
0,617 à 2	58 \$	60 \$
Plus de 2 à 3***	195 \$	201 \$

* Pour un aéronef immatriculé à l'étranger, la redevance trimestrielle correspond au quart de la redevance annuelle.

** Masse maximale autorisée au décollage.

*** Les dispositions existantes concernant les aéronefs privés utilisés exclusivement à des fins récréatives et les aéronefs utilisés exclusivement pour l'épandage aérien sont maintenues à l'exception des tarifs qui sont augmentés.

Redevance annuelle minimale *

Type d'aéronef	Taux avant le 1^{er} mars 2003	Taux en vigueur le 1^{er} mars 2003
Minimum annuel pour les aéronefs de plus de 3 tonnes métriques **	195 \$	201 \$

* Applicable aux aéronefs qui ne sont pas soumis à la redevance annuelle ou à la redevance trimestrielle. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, la redevance trimestrielle minimale correspondante est égale au quart de la redevance annuelle minimale.

** À l'exception des aéronefs de plus de 3 tonnes métriques (masse maximale autorisée au décollage) utilisés exclusivement pour l'épandage aérien pour lesquels le minimum existant de 58 \$ passera à 60 \$.

2. AUTRES MODIFICATIONS AUX REDEVANCES DE SERVICES**2.1. Modification de l'application des redevances en route et quotidienne pour les vols internationaux**

Actuellement, la redevance en route est appliquée aux vols internationaux pour des aéronefs de plus de 3 tonnes métriques lorsque l'aéronef atterrit et décolle d'un aéroport desservi par du personnel de NAV CANADA ou par une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale (MDN). Comme les services de navigation aérienne sont fournis ou disponibles, on propose d'étendre l'application de la redevance en route à tous les vols internationaux d'aéronefs de plus de 3 tonnes métriques qui atterrissent ou décollent d'un aéroport canadien quelconque.

Le mode d'application actuel est décrit à la section 3.2 de l'annonce de nouvelles redevances et de redevances révisées de septembre 1998 comme suit :

« ...En ce qui concerne les vols avec atterrissage ou décollage au Canada, la redevance en route s'applique aux vols entre deux aéroports lorsqu'au moins l'un d'entre eux est un aéroport assujéti à la redevance des services terminaux de NAV CANADA... »

Cette description sera remplacée par ce qui suit :

« ...En ce qui concerne les vols avec atterrissage ou décollage au Canada, la redevance en route s'applique :

(a) aux vols entre deux aéroports canadiens lorsqu'au moins l'un d'entre eux est un aéroport assujéti à la redevance des services terminaux de NAV CANADA; et

(b) aux vols internationaux. »

Ce changement entraîne par voie de conséquence une modification parallèle dans l'application de la redevance quotidienne. Le mode d'application actuel est décrit à la section 2 de l'annonce de nouvelles redevances et de redevances révisées de septembre 1998 comme suit :

« ...un aéronef à hélices ... sera assujetti à une redevance quotidienne ... chaque jour (ci-après appelé « jour facturable ») où il effectue un ou plusieurs décollages à partir d'un ou de plusieurs aérodromes dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou par une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale. »

Cette description sera remplacée par ce qui suit :

« ... un aéronef à hélices ... est assujetti à une redevance quotidienne ...

chaque jour (ci-après appelé « jour facturable ») où il effectue un ou plusieurs décollages comme suit :

- (a) à partir d'un ou de plusieurs aérodromes dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou par une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale, dans le cas de vols entre deux aérodromes canadiens; et/ou
- (b) à partir d'un ou de plusieurs aérodromes canadiens, dans le cas de vols internationaux. »

La redevance quotidienne pour des aéronefs à réaction pesant 7,5 tonnes métriques ou moins sera aussi sujette à ce mode d'application révisé.

Cette modification proposée générera environ 200 000 \$ annuellement en recettes additionnelles, dont la plupart proviendront de vols effectués par de plus gros porteurs .

2.2 Modification au mode d'application de la redevance trimestrielle

Le mode d'application de la redevance en route comprend le survol par des aéronefs immatriculés à l'étranger pesant 3 tonnes métriques ou moins (sauf pour les vols intérieurs aux É.-U.). Lorsque ces mêmes aéronefs arrivent au Canada ou volent dans l'espace aérien intérieur du Canada, la redevance trimestrielle couvrant ces vols pour trois mois, s'applique. Il est plus cohérent d'appliquer la redevance trimestrielle aux survols mentionnés ci-dessus aussi plutôt que la redevance en route.

Il est proposé d'étendre l'application de la redevance trimestrielle aux survols par des aéronefs de 3 tonnes métriques ou moins, sauf pour les vols intérieurs aux É.-U. Le mode d'application actuel de la redevance est décrit à la section 1.2 de l'annonce de nouvelles redevances et de redevances révisées de septembre 1998 comme suit :

« L'aéronef est facturé suivant la première arrivée enregistrée à un aéroport canadien au cours de chaque trimestre de la période de redevance annuelle ... »

Ce texte sera remplacé par ce qui suit :

« L'aéronef est facturé suivant la première arrivée enregistrée à un aéroport canadien ou à l'entrée dans l'espace aérien canadien, à l'exclusion des vols entre deux points aux États-Unis, au cours de chaque trimestre de la période de redevance annuelle ... »

Cette modification entraînera une réduction négligeable des revenus.

2.3 Clarification des services inclus dans la redevance annuelle et la redevance trimestrielle

La redevance annuelle, pour les aéronefs immatriculés au Canada qui pèsent 3 tonnes métriques ou moins, et la redevance trimestrielle correspondante pour les aéronefs immatriculés à l'étranger de la même catégorie de masse, s'appliquent pour les services terminaux et en route. Quand ces aéronefs volent dans l'espace aérien océanique où les services de navigation aérienne sont fournis ou disponibles, ils sont aussi soumis aux redevances océaniques applicables.

Pour préciser que la redevance annuelle et la redevance trimestrielle ne comprennent pas les services océaniques, la référence aux « services de la navigation aérienne » des sections 1.1 et 1.2 de l'annonce de nouvelles redevances et de redevances révisées de septembre 1998 sera remplacée par « services terminaux et en route ».

2.4. Facturation provisoire pour les redevances quotidienne et en fonction du mouvement

NAV CANADA peut facturer un client plus souvent que mensuellement si la Société, agissant raisonnablement et de bonne foi, est d'avis que les redevances ne seront pas payées lorsqu'elles viendront à échéance.

De plus, s'il y a des problèmes de systèmes ou un retard dans la réception des données de vol requises pour la facturation, NAV CANADA peut envoyer des factures provisoires fondées sur la facturation totale de la période la plus récente de données complètes. Une fois les données reçues, les ajustements appropriés seront effectués en cas de paiement excessif ou insuffisant quand la facture finale de la période est envoyée. Toute facturation provisoire de la redevance quotidienne ou en fonction du mouvement serait limitée aux exploitants d'aéronefs commerciaux car ils fournissent le service sur une base permanente.

Il est proposé de modifier la section 7.2 de l'annonce de nouvelles redevances et de redevances révisées de septembre 1998 qui se lit actuellement comme suit :

« 7.2.3. Redevance quotidienne et autres redevances (sections 2, 3 et 4)

Les factures sont établies chaque mois pour les vols qui ont eu lieu le mois précédent. »

Le texte sera remplacé comme suit :

« 7.2.3 Redevance quotidienne et redevances en fonction du mouvement (sections 2, 3 et 4)

Les factures sont normalement établies chaque mois pour les vols qui ont eu lieu le mois précédent. Toutefois, NAV CANADA peut facturer un client plus souvent que mensuellement si la Société, agissant raisonnablement et de bonne foi, est d'avis que les redevances ne seront pas payées lorsqu'elles viendront à échéance.

Si les données de vol requises pour la facturation sont retardées, ou si des problèmes de système ne permettent pas la facturation normale, les factures peuvent être envoyées aux exploitants d'aéronefs commerciaux en fonction de leur facturation totale pour la période la plus récente de données de vol complètes. Les ajustements appropriés seront effectués en cas de paiement excessif ou insuffisant quand la facture finale de la période est envoyée. »

3. FRAIS POUR LES PUBLICATIONS AÉRONAUTIQUES

À compter du 1^{er} janvier 2003, NAV CANADA prévoit être responsable de la vente et de la distribution de l'information aéronautique à la suite du transfert de cette fonction du Bureau des cartes du Canada, de Ressources naturelles Canada (RNCAN). Avec le transfert proposé, NAV CANADA sera aussi responsable de la tarification de ces publications.

Il est proposé d'adopter les tarifs de RNCAN pour les publications aéronautiques qui seront en vigueur au moment du transfert à NAV CANADA. Cette méthode assurera une transition sans heurt. Les publications et les frais proposés par NAV CANADA, à compter du 1^{er} janvier 2003, sont indiqués ci-dessous. Les frais seront les mêmes que ceux de RNCAN au 31 décembre 2002.

DESCRIPTION	PRIX
<u>Prix de l'abonnement¹</u>	
Cartes en route ²	12 \$ par carte
Canada Air Pilot ²	45 \$ par numéro
Supplément de vol du Canada ²	99 \$
Supplément d'hydrobase du Canada (une édition)	45 \$
<u>Prix à l'unité³</u>	
Cartes aéronautiques de navigation VFR	16,50 \$ par carte
Cartes aéronautiques du monde	16,50 \$ par carte
Cartes de vision terminale VFR	16,50 \$ par carte
Cartes en route	6 \$ par carte
Canada Air Pilot	20 \$ par numéro
Supplément de vol du Canada	29 \$
Supplément d'hydrobase du CANADA	45 \$

Notes :

- (1) Des frais de manutention de 30 \$ pour le Canada et de 35 \$ pour les autres pays seront facturés pour chaque commande d'abonnement et de renouvellement.
- (2) Ces produits sont mis à jour tous les 56 jours et le prix d'abonnement est pour 7 mises à jour.
- (3) Les exemplaires individuels seraient normalement achetés auprès de distributeurs à divers endroits au Canada. Les copies pourraient être commandées directement auprès de NAV CANADA aux prix listés plus des frais de manutention de 10 \$ pour les envois au Canada et de 12 \$ pour les envois dans d'autres pays.

NAV CANADA envisage de revoir les frais de publications aéronautiques en 2003.

4. INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE CONCERNANT LE PRÉAVIS ET LA PRÉSENTATION DES OBSERVATIONS À NAV CANADA

Vous trouverez de l'information supplémentaire sur la proposition, y compris une justification de la proposition connexe aux principes des redevances, dans le document intitulé *Détails et principes touchant la proposition de redevances révisées* (« Détails et principes ») qui est fourni sur demande. Les documents *Préavis* et *Détails et principes* peuvent être consultés dans le site Internet de NAV CANADA (www.navcanada.ca).

Pour de l'information sur les redevances actuelles, vous pouvez consulter les annonces de NAV CANADA sur les redevances de services et le *Guide des redevances à l'intention des clients* qui est aussi accessible dans le site Internet.

On peut obtenir un exemplaire du document *Détails et principes* en communiquant avec NAV CANADA, comme suit :

Par écrit : NAV CANADA
C.P. 3411, succursale D
Ottawa (Ontario) Canada K1P 5L6
À l'attention de la directrice, Relations avec la clientèle

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

En vertu de l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, les personnes qui désirent présenter à NAV CANADA des observations sur les révisions proposées dans le présent Préavis sont invitées à le faire par écrit en les faisant parvenir à l'adresse suivante :

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

Par télécopieur : 1 (613) 563 - 7994

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

.....

Avertissement concernant l'information prospective

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