



DÉTAILS ET PRINCIPES AU SUJET DES REDEVANCES PROPOSÉES PAR NAV CANADA POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE 1997

1. GÉNÉRALITÉS

Le présent document («Document sur les détails et principes») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de nouvelles redevances et de redevances révisées à l'égard des services du 29 mai, 1997* (le Préavis). En vertu de l'article 36 de la *Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chapitre C-20 (« la Loi sur les SNA »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition sur les redevances (« la Proposition ») formulée dans ledit Préavis, y compris une justification de la proposition de redevances par rapport aux paramètres établis à l'article 35 de la Loi.

Le présent document fournit : i) une vue d'ensemble de NAV CANADA et de ses activités, ii) les méthodes utilisées pour déterminer les redevances, iii) les exemptions de redevances, iv) les modalités de paiement, v) une justification des redevances proposées par rapport aux paramètres établis dans la Loi sur les SNA qui régit l'imposition de nouvelles redevances ou de redevances révisées par NAV CANADA, vi) les renseignements sur les coûts des services, vii) les renseignements sur le calcul des unités de redevance, viii) les renseignements supplémentaires concernant la Proposition et la façon de présenter des observations à NAV CANADA, et ix) les exemples des différentes redevances en question. Un glossaire des expressions définies figure à la fin du présent document.

L'article 36 de la Loi sur les SNA stipule que les personnes intéressées à présenter des observations par écrit à NAV CANADA au sujet de la Proposition peuvent les faire parvenir à l'adresse indiquée dans le Préavis (voir la partie 9 du présent document).

2. NAV CANADA ET LA COMMERCIALISATION DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE CIVILE

NAV CANADA

NAV CANADA a été constituée à titre de corporation sans capital-actions en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* le 26 mai 1995, dans le but d'acquiescer, du Gouvernement du Canada, le système canadien de navigation aérienne civile, et de posséder, gérer, exploiter, maintenir et développer ce système. Le siège social de NAV CANADA est situé à Ottawa, en Ontario. NAV CANADA n'a exercé aucune activité commerciale avant de faire

l'acquisition du système de navigation aérienne, le 31 octobre 1996, (la « date de cession »). En qualité de corporation sans capital-actions, NAV CANADA compte des membres, plutôt que des actionnaires ou autres détenteurs d'actions, soit un membre nommé par le Gouvernement du Canada, deux membres étant des groupes d'utilisateurs représentant les transporteurs aériens commerciaux et les exploitants d'aéronefs d'affaires et un membre nommé par les syndicats représentant les employés de NAV CANADA. La compagnie compte aussi 126 membres associés sans droit de vote représentant d'autres groupes d'intérêt du milieu de l'aviation.

LE SYSTÈME CANADIEN DE NAVIGATION AÉRIENNE CIVILE

Le système de navigation aérienne fournit des services de navigation aérienne civile aux aéronefs dans l'espace aérien canadien souverain et dans l'espace aérien international pour lequel le Canada assume la responsabilité en matière de services de navigation (« espace aérien sous contrôle canadien »). Ces services comprennent les services de contrôle de la circulation aérienne ainsi que les services de communications aéronautiques, les services de radionavigation aéronautique, les services d'informations aéronautiques, les services de météorologie aéronautique, les services d'urgence et les services d'information de vol. Ces services sont dispensés par environ 6 300 employés à partir de diverses installations, soit sept centres de contrôle régional, deux unités de contrôle terminal, 44 tours de contrôle, 83 stations d'information de vol, une administration centrale nationale et six bureaux régionaux, lesquels assurent collectivement la sécurité de la navigation aérienne. Les exploitants de la plupart des aéronefs, que ceux-ci transportent des passagers ou des marchandises, comptent sur le système de navigation aérienne pour assurer la sécurité et l'efficacité de déplacement de leur aéronefs.

LA LOI CONCERNANT LA COMMERCIALISATION DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE CIVILE

Dans le but de faciliter la commercialisation du système de navigation aérienne, la *Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile* (la «*Loi sur les SNA*») a été sanctionnée par le Parlement du Canada le 20 juin 1996. Les principes fondamentaux régissant le mandat conféré à NAV CANADA par cette loi incluent le droit exclusif de fournir certains services de navigation aérienne, la capacité d'établir et de percevoir des redevances pour la fourniture et la disponibilité des services de navigation aérienne, et l'obligation, pour NAV CANADA, de fournir ces services. Aux termes de la *Loi sur les SNA*, NAV CANADA a obtenu le droit et l'obligation exclusifs de fournir des services de contrôle de la circulation aérienne, des services d'information aéronautique et des services d'information de vol désignés relativement à l'espace aérien sous contrôle canadien, sous réserve de deux exceptions limitées. Ces exceptions sont relatives aux services de contrôle de la circulation aérienne fournis par le ministère de la Défense nationale (« MDN ») relativement aux aéronefs militaires et aux espaces aériens contrôlés par le MDN, et les services de contrôle de la circulation aérienne fournis à un petit aéroport situé à Portage-La Prairie (Manitoba). NAV CANADA a en outre l'autorisation et l'obligation d'assurer, sans exclusivité, les services de météorologie aéronautique, les services d'urgence, les services de communication aéronautiques, les services de radionavigation aéronautique et tous les autres services

d'information de vol, ainsi que l'établissement et le maintien de nouvelles aides radio à la navigation.

FINANCEMENT DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

Le système de navigation aérienne fournit un service essentiel aux aéronefs dans l'espace aérien sous contrôle canadien. NAV CANADA a l'intention d'établir des tarifs de redevances à des niveaux suffisant pour recouvrer tous les coûts, (incluant les exigences du service de la dette et le remboursement du capital), tels que déterminés conformément aux principes comptables généralement reconnus, de constituer un fonds de réserve pour palier aux imprévus, et de maintenir des cotes de crédit acceptables. NAV CANADA a, à cette fin, le pouvoir de fixer et de percevoir des redevances pour les services de navigation aérienne en conformité avec les paramètres établis à cet égard dans la *Loi sur les SNA*.

La principale source de revenus du système de navigation aérienne alors qu'il était exploité par Transports Canada était la taxe sur le transport aérien (« TTA »). Cette taxe est toujours perçue par les transporteurs aériens sur le prix des billets au moment de leur achat par les passagers. Le Gouvernement du Canada continuera d'imposer et de percevoir la TTA jusqu'au deuxième anniversaire de la date de cession, au terme duquel elle sera abolie. Outre la TTA, Transports Canada a perçu les redevances d'Atlantique Nord et de communications et a commencé, en novembre 1995, à percevoir une redevance de survol. Ces dernières redevances ont été perçues par NAV CANADA depuis la date de cession.

Parallèlement à l'acquisition du système de navigation aérienne, NAV CANADA a conclu une entente avec le Gouvernement du Canada (l'« entente de paiements pour la période de transition ») qui prévoit un flux de paiements mensuels fixes et prédéterminés au cours de la période de deux ans suivant la date de cession. La *Loi sur les SNA* affecte 1,44 milliard de dollars aux paiements à NAV CANADA pendant la période de transition de deux ans suivant la date de cession, quels que soient les niveaux de circulation aérienne, ces paiements étant libres de tout risque lié à la perception de la TTA par le Gouvernement du Canada ou à l'affectation parlementaire.

Les paiements de transition s'imposent parce que les redevances de survol et les autres redevances actuellement en vigueur ne généreront pas des revenus suffisant pour faire face à toutes les obligations financières prévues de NAV CANADA au cours de ses deux premières années d'exploitation. En outre, au terme de l'acte de fiducie principal, NAV CANADA a établi un fonds de réserve pour le financement de transition de 425 millions de dollars et un fonds de réserve pour les dépenses en immobilisations de 630 millions de dollars.

Au termes de l'entente de paiements pour la période de transition, NAV CANADA peut, à son choix, demander au Gouvernement du Canada qu'il réduise le montant des paiements de transition au cours de la seconde période de 12 mois de la période de transition à un niveau inférieur à 740 millions de dollars conjointement à une réduction de la TTA d'un même montant. NAV CANADA a actuellement l'intention, sous réserve de l'établissement approprié de redevances, de demander une réduction du montant des paiements de transition au cours de la

seconde période de 12 mois de la période de transition à 370 millions de dollars. Une fois cette réduction instaurée, le ministre des Transports est tenu, en vertu de l'entente de paiement pour la période de transition, de recommander la mise en oeuvre de réductions correspondantes de la TTA.

L'ENTENTE DE CESSION

Le 1^{er} avril 1996, NAV CANADA a conclu une entente (l'« entente de cession ») avec le Gouvernement du Canada aux fins de l'acquisition du système de navigation aérienne pour un prix d'achat de 1,5 milliard de dollars. L'achat était conditionnel à l'accomplissement d'un certain nombre de conditions en faveur de NAV CANADA, incluant la finalisation de documents de cession convenant aux parties, l'obtention de consentements pour la cession de contrats existants reliés au système de navigation aérienne, la conclusion d'autres contrats relatifs à l'exploitation future du système de navigation aérienne, ainsi que la mise en place du financement relatif au paiement du prix d'achat et du financement d'autres obligations financières. La clôture de la transaction a eu lieu à la date de cession.

RESPONSABILITÉ

NAV CANADA s'assurera que les usagers du système sont largement consultés avant d'apporter une modification tangible au service. Dans les régions nordiques et éloignées, les services ne seront modifiés qu'avec l'accord des gouvernements provinciaux ou des territoires et une majorité des usagers touchés ou selon les directives du gouvernement fédéral.

La société est dirigée par un conseil d'administration de 15 membres composé de dix administrateurs nommés par les parties intéressées représentant les usagers de l'aviation, les syndicats, le gouvernement fédéral, quatre administrateurs indépendants et le Président et Chef de la direction. NAV CANADA possède également un comité consultatif élu par les membres associés, lequel est habilité à analyser et à présenter des rapports et des recommandations au conseil d'administration sur des questions touchant le système de navigation aérienne.

Le système de gestion à NAV CANADA découle de la structure unique d'entreprise qu'elle a adoptée et qui vise à faire de l'entité une entreprise commerciale autonome responsable vis-à-vis ses intervenants. Le fait de confier la responsabilité du système de navigation aérienne à une société du secteur privé sans capital-actions composée de membres représentant divers intérêts permet d'atteindre les importants objectifs suivants :

- Puisque la société ne compte pas d'actionnaires, elle ne distribuera pas ses surplus, mais les conservera. Le principal objectif de NAV CANADA consiste à assurer l'exploitation sûre et efficace des services de navigation aérienne et à apporter les améliorations technologiques nécessaires.

- La composition diversifiée du conseil d'administration permet à NAV CANADA de réagir plus rapidement aux besoins de l'exploitation que ne le permettait l'ancienne structure étatique du système de navigation aérienne.
- Comme elle a été créée en vertu d'une loi du Parlement, la structure d'entreprise ou la mission de NAV CANADA ne peuvent être modifiées sensiblement que par voie législative. Les statuts de la société aux chapitres de la gestion et de l'obligation de rendre compte ne peuvent être modifiés qu'avec l'accord, entre autres, du ministre des Transports.
- Aucun groupe d'intervenants en particulier n'est en position de dominer le conseil d'administration.

PRÉAVIS DE NOUVELLES REDEVANCES ET DE REDEVANCES RÉVISÉES À L'ÉGARD DES SERVICES

NAV CANADA a besoin d'introduire de nouvelles redevances sur une période de transition de deux ans, prenant fin le 31 octobre 1998, afin de devenir autonome sur le plan financier. Pour faciliter la transition aux redevances, le gouvernement du Canada continuera d'imposer et de percevoir la TTA et de verser des paiements de transition à NAV CANADA. Au fur et à mesure de l'application des redevances, la TTA sera réduite en conséquence. NAV CANADA prévoit d'introduire graduellement les redevances et ce, à partir du 1^{er} novembre 1997.

Dans son Préavis du 28 mai 1997, NAV CANADA a déclaré qu'elle appliquera les redevances aux catégories de services suivants : (i) océaniques; (ii) terminaux, et (iii) en route, aux survols et aux vols qui décollent d'aéroports canadiens et/ou y atterrissent.

Le Préavis au sujet de la Proposition comprend six parties :

- 1) Proposition de redevance *océanique*
- 2) Proposition de redevances *en route*
- 3) Proposition de redevance *pour les services terminaux*
- 4) *Exemptions de redevances*
- 5) Proposition relative aux *modalités de paiement* des redevances
- 6) *Renseignements supplémentaires* sur la Proposition et la *présentation d'observations* à NAV CANADA

Les détails sur la Proposition présentée dans le Préavis figurent dans les parties suivantes du présent document.

Nota : Tous les montants d'argent sont exprimés en dollars canadiens.

3. MÉTHODES DE CALCUL DES REDEVANCES

3.1 Redevance océanique

- NAV CANADA perçoit actuellement deux redevances océaniques – la redevance pour les installations et services en route sur l'Atlantique Nord (NAT) et la redevance pour les services de communications internationales (Comm. intl.).

La redevance NAT concerne les services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef ou met à sa disposition au cours d'un vol dans la région d'information de vol/région de contrôle océanique de Gander (FIR/CTA). La redevance actuelle est de 71,60 \$ par vol.

- La redevance comm. intl. s'applique aux fréquences radio air-sol fournies par NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale, à une ou plusieurs stations aéronautiques, à un aéronef, ou met à sa disposition, au cours d'un vol international autre qu'un vol entre le Canada et le territoire continental des États-Unis pour lui permettre d'obtenir des services de communication. La redevance actuelle est de 53,68 \$ par vol.
- ***Les redevances NAT et comm. intl. seront fusionnées en une seule redevance océanique, à partir du 1^{er} novembre 1997.***
- La redevance océanique s'appliquera aux services de navigation aérienne, y compris les fréquences radio air-sol pour l'obtention de services de communications, que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministère de la Défense nationale fournit à un aéronef, ou met à sa disposition, au cours d'un vol dans la FIR/CTA de Gander.
- ***La redevance océanique proposée est de 140,51 \$ par vol.***
- Lorsqu'au cours d'un vol un aéronef atterrit à un aéroport du Canada situé au nord du 60^e parallèle de latitude nord ou en décolle et atterrit à un aéroport situé au Groenland ou en décolle, la redevance par vol sera égale à 40 % de la redevance océanique proposée qui serait autrement payable.
- L'application de la redevance océanique est illustrée au Supplément II.
- Le tableau 1 présente la base de coûts pour la redevance océanique, l'estimation du nombre de vols facturables, la redevance et l'estimation des redevances totales pour la période de 12 mois commençant le 1^{er} novembre 1997 (ci-après désignée « l'année de référence »).

Tableau 1 Calcul de la redevance océanique pour l'année de référence	
Base de coûts ¹	34,3 millions \$
Estimation du nombre de vols facturables (milliers) ²	239,5
Redevance applicable à partir du 1 ^{er} novembre 1997	140,51 \$
Estimation des redevances totales	33,7 millions \$

Nota :

1. Voir la partie 7 qui contient des renseignements sur le calcul de la base de coûts. La base de coûts ci-dessus comprend une réduction de 3,6 millions \$ afférents à la proposition de fusion des redevances NAT et les communications internationales en une redevance océanique unique.
2. La partie 8 traite de la méthode d'estimation des vols facturables.

L'application de la redevance océanique est illustrée dans la partie 10.

3.2 Redevances en route

- Les services en route désignent les services de navigation aérienne autres que les services terminaux et océaniques.
- Les redevances en route s'appliquent aux vols dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander), et qui englobent les services en route fournis ou mis à la disposition par NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.
- Les redevances en route seront appliquées aux vols suivants :
 - survols -- vols qui traversent l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) mais qui n'atterrissent pas au Canada ou qui n'en décollent pas, et
 - vols qui atterrissent au Canada et/ou en décollent -- vols entre deux aéroports canadiens ou entre un aéroport canadien et un aéroport étranger.

- Actuellement, seule la redevance de survol est perçue.
- En ce qui concerne les vols intérieurs américains survolant l'espace aérien canadien (ex. Boston - Chicago, Anchorage - Seattle), la Proposition se fonde sur l'hypothèse que de tels vols seraient assujettis à la redevance de survol pour la distance parcourue dans l'espace aérien où NAV CANADA fournit les services de navigation aérienne. Cette approche reflète l'application de la redevance américaine proposée pour les vols intérieurs canadiens survolant l'espace aérien américain (ex. Montréal - Halifax, Toronto - Vancouver) comme il est indiqué dans l'Interim Final Rule (IFR) publiée, le 20 mars 1997, dans le Federal Register des États-Unis par le Department of Transportation des États-Unis. Toutefois, l'IFR prévoit un temps de consultation pour les questions opérationnelles et d'autres questions inhérentes à la proposition des États-Unis. Il sera tenu compte dans la version définitive des redevances en route de NAV CANADA des changements qui pourraient découler de la finalisation de l'IFR.

Calcul des redevances

- La redevance en route proposée pour un vol sera le taux unitaire multiplié par le nombre d'unités de redevance pour ce vol.
- Le nombre d'unités de redevance pour chaque vol sera la racine carrée de la masse de l'aéronef exprimée en tonnes multipliée par la distance en kilomètres.
- Pour les vols qui demeurent entièrement dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander), la distance est calculée sur la base de la distance orthodromique entre les aéroports de départ et d'arrivée.
- Pour les vols qui pénètrent dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) ou qui le quittent, la distance est calculée sur la base de la somme des distances orthodromiques de chaque tronçon du vol qui est fondé sur le plan de vol ou les comptes rendus de position.
- Les distances en route seront réduites afin de tenir compte des zones autour des aéroports d'arrivée et de départ conformément au paragraphe ci-après.
 - Aux aéroports où s'applique la redevance de services terminaux (voir la partie 3.3) :
 - si les services de contrôle particuliers d'arrivée/départ sont fournis, comme il est indiqué dans le Supplément I, la déduction est de 65 km (approximativement 35 milles marins);
 - si les services de contrôle particuliers d'arrivée/départ ne sont pas fournis, la déduction pour l'aéroport est de 35 km (approximativement 20 milles marins).
 - Aux aéroports où la redevance de services terminaux n'est pas applicable, aucune déduction ne s'applique.

- Aux fins de calcul des redevances, les trois méthodes suivantes peuvent être utilisées pour déterminer la masse d'un aéronef. Les deux premières sont au libre choix de l'utilisateur, la troisième est une méthode par défaut qui est applicable si l'utilisateur ne fournit pas les renseignements requis.

Communication des renseignements

Au moins un mois précédant le début de chaque période semestrielle, dont la première commence le 1^{er} novembre 1997, l'exploitant de l'aéronef doit fournir à NAV CANADA un relevé de sa flotte contenant la liste de chaque aéronef appelé à être utilisé dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion d'aéronefs qui ne traversent que la FIR/CTA océanique de Gander). Le relevé de la flotte doit faire état du numéro d'immatriculation et de la masse maximale autorisée au décollage de chaque aéronef qui est indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Dans le relevé de sa flotte, l'exploitant sera tenu de choisir l'option 1 ou 2 ci-après.

Options

- 1) La masse d'un aéronef désigne la masse maximale autorisée au décollage en tonnes jusqu'à la première décimale, comme il est indiqué dans le relevé susmentionné. En outre, l'exploitant de l'aéronef doit inclure le numéro d'immatriculation dudit appareil dans chaque plan de vol.
 - 2) La masse d'un aéronef sera calculée comme la masse moyenne maximale autorisée au décollage, exprimée en tonnes jusqu'à la première décimale, des aéronefs du même type utilisés par cet exploitant, comme il est indiqué dans le relevé susmentionné.
 - 3) Si le relevé n'est pas fourni à NAV CANADA au cours de la période spécifiée, ou sous l'option 1 si le numéro d'immatriculation de l'aéronef n'est pas inscrit dans le plan de vol, la masse de n'importe quel appareil utilisé par l'exploitant d'un vol dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) sera la masse maximale la plus élevée autorisée au décollage pour un aéronef du même type.
- ***La redevance de survol proposée sera calculée d'après un taux unitaire de 0,03263 \$ par unité de redevance, à partir du 1^{er} novembre 1997, augmentée par rapport au taux unitaire actuel de 0,026142 \$.***
 - ***La redevance en route proposée pour les vols au départ d'un aéroport canadien ou atterrissant à un tel aéroport sera de 0,02174 \$ par unité de redevance, à partir du 1^{er} novembre 1997.***
 - Le taux unitaire de la redevance de survol sera plus élevé que la redevance en route applicable aux vols atterrissant au Canada ou qui en décollent étant donné que cette dernière catégorie de vols continuera d'être assujettie à la taxe de transport aérien (TTA) tandis que cette taxe sera éliminée graduellement au cours de la période de transition (jusqu'au 1^{er} novembre 1998).

- Le tableau 2 montre la base de coûts des services en route, le nombre d'unités de redevance estimées, les redevances d'unité et l'estimation des redevances totales provenant de cette source pour l'année de référence.

Tableau 2	
Calcul des redevances en route pour l'année de référence	
Base de coûts ¹	485,1 millions \$
Estimation du nombre d'unités de redevance (millions) ²	11 405,7
Redevances en vigueur à partir du 1 ^{er} novembre 1997	
Survols	0,03263 \$
Vols atterrissant au Canada et qui en décollent	0,02174 \$
Estimation des redevances totales	325,5 millions \$

Nota :

- Voir la partie 7 qui contient des renseignements sur le calcul de la base de coûts. La base de coûts ci-dessus comprend 3,6 millions \$ afférents à la proposition de fusion des redevances NAT et de communications internationales en une redevance océanique unique.
- La partie 8 traite de la méthode d'estimation des unités de redevance.

L'application des redevances en route est illustrée dans la partie 10.

Nota : *Le taux pour les vols qui atterrissent au Canada et/ou qui en décollent sera inférieur au taux de recouvrement intégral des coûts pendant que la TTA sera éliminée graduellement.*

Le taux pour les survols sera plus élevé que le taux pour les vols atterrissant au Canada et/ou qui en décollent étant donné que les survols ne sont pas assujettis à la TTA. Toutefois, le taux applicable aux survols sera établi à un taux moindre que le taux de recouvrement intégral des coûts afin de mettre en vigueur progressivement la redevance.

3.3 Redevance de services terminaux

- Les services terminaux sont des services de navigation aérienne fournis à un aéronef, ou mis à sa disposition, à un aéroport ou au voisinage de ce dernier, à l'exclusion des aéronefs survolant l'aéroport, tels que i) les services particuliers de contrôle d'arrivée/départ fournis par les centres de contrôle régional et les unités de contrôle terminal ou ii) les services d'aérodrome comprenant, par exemple, les services consultatifs d'aéroport et de contrôle de la circulation aérienne dispensés par une tour de contrôle.
- La redevance pour les services terminaux sera perçue pour les vols en partance d'aéroports dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel, c.-à.-d. les aéroports dotés de tours de contrôle de la circulation aérienne, de stations d'information de vol (FSS) ou de stations radio d'aérodrome communautaire (CARS), que les services de navigation aérienne soient fournis par NAV CANADA ou par une personne autorisée à cet effet par le ministre de la Défense nationale, sauf pour l'aéroport situé à Portage-La Prairie, au Manitoba (désigné ci-après « Aéroports dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel »). Les aéroports qui répondent actuellement à ces critères figurent dans le Supplément I.

Calcul de redevance

- La redevance de services terminaux proposée pour un départ sera le taux unitaire multiplié par le nombre d'unités de redevance pour ce départ.
- Le nombre d'unités de redevance pour chaque départ sera la masse de l'aéronef, exprimée en tonnes, portée à la puissance 0,9 (c.-à.-d. masse^{0,9}).
- Aux fins de calcul de redevance, les trois méthodes suivantes peuvent être utilisées pour déterminer la masse d'un aéronef. Les deux premières sont au libre choix de l'exploitant de l'aéronef, la troisième est une méthode par défaut qui est applicable si l'utilisateur ne fournit pas les renseignements requis.

Communication des renseignements

Au moins un mois précédant le début de chaque période semestrielle, dont la première commence le 1^{er} novembre 1997, l'exploitant de l'aéronef doit fournir à NAV CANADA un relevé de sa flotte contenant la liste de chaque aéronef appelé à être utilisé dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion d'aéronefs qui ne traverse que la FIR/CTA océanique de Gander). Le relevé de la flotte doit faire état du numéro d'immatriculation et de la masse maximale autorisée au décollage de chaque aéronef qui est indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Dans le relevé de sa flotte, l'exploitant sera tenu de choisir l'option 1 ou 2 ci-après.

Options

- 1) La masse d'un aéronef désigne la masse maximale autorisée au décollage en tonnes jusqu'à la première décimale, comme il est indiqué dans le relevé susmentionné. En outre, l'exploitant de l'aéronef doit inclure le numéro d'immatriculation dudit appareil dans chaque plan de vol.
 - 2) La masse d'un aéronef sera calculée comme la masse moyenne maximale autorisée au décollage, exprimée en tonnes jusqu'à la première décimale, des aéronefs du même type utilisés par cet exploitant, comme il est indiqué dans le relevé susmentionné.
 - 3) Si le relevé n'est pas fourni à NAV CANADA au cours de la période spécifiée, ou, sous l'option 1, si le numéro d'immatriculation de l'aéronef n'est pas inscrit dans le plan de vol, la masse de n'importe quel appareil utilisé par l'exploitant d'un vol dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) sera la masse maximale la plus élevée autorisée au décollage pour un aéronef du même type.
- ***La redevance proposée pour les services terminaux, à partir du 1^{er} novembre 1997, sera de 7,74 \$ par unité de redevance.***
 - Le tableau 3 montre la base de coûts pour les services terminaux, le nombre d'unités de redevance estimées, la redevance d'unité et l'estimation des redevances totales provenant de cette source pour l'année de référence.

Tableau 3 Calcul des redevances pour les services terminaux pour l'année de référence	
Base de coûts ¹	429,0 millions \$
Estimation du nombre d'unités de redevance (millions) ²	28,3
Taux en vigueur à partir du 1 ^{er} novembre 1997	7,74 \$
Estimation des redevances totales	219,3 millions \$

Nota :

1. Voir la partie 7 en ce qui a trait aux renseignements sur le calcul de la base de coûts.
- 2.
3. La partie 8 traite de la méthode d'estimation des unités de redevance.

L'application de la redevance des services terminaux est illustrée dans la partie 10.

Nota : Le taux sera inférieur au taux de recouvrement intégral des coûts pendant que la TTA sera éliminée graduellement.

4. EXEMPTIONS DE REDEVANCES

- Certaines catégories de vols doivent être exemptées des redevances de services de navigation aérienne.
- Selon le paragraphe 32(2) de la Loi sur les SNA, les redevances de services de navigation aérienne ne seront pas imposées :
 - a) à un usager agissant en vertu d'une autorisation du ministre de la Défense nationale;
 - b) à un usager à l'égard d'un aéronef d'État d'un pays étranger, sauf si le pays étranger a été désigné autrement par un décret en conseil du Gouvernement canadien, selon le paragraphe 32(3) de la Loi sur les SNA.
- En outre, les redevances de services de navigation aérienne ne s'appliqueront pas à l'égard des vols suivants :
 - i) les vols de recherches et sauvetage effectués sous la direction du Service de recherches et sauvetage des Forces canadiennes;
 - ii) les vols effectués par un organisme de bienfaisance enregistré aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) ou une loi étrangère équivalente dont la preuve doit être fournie à NAV CANADA;
 - iii) les vols effectués par les aéronefs dont la masse maximale au décollage d'après le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat, est de 5,7 tonnes ou moins.

Il faut noter que l'exemption prévue pour les aéronefs pesant 5,7 tonnes ou moins est accordée au titre du plan de NAV CANADA d'établir des redevances pour les gros aéronefs dans la première année de la période de transition et pour les petits aéronefs dans la deuxième année.

5. MODALITÉS DE PAIEMENT

Les modalités suivantes s'appliquent en ce qui concerne le paiement des redevances imposées par NAV CANADA à l'égard des services :

- Les paiements peuvent être effectués en dollars canadiens ou en dollars américains. Les dollars américains seront convertis au taux de change en vigueur pour l'achat de dollars canadiens le jour où le paiement est déposé dans un compte bancaire de NAV CANADA. Les gains ou pertes importantes seront crédités au compte du client ou débités du compte de celui-ci.
- Toutes les redevances sont dues et exigibles le 30^e jour suivant la date d'émission de la facture à l'égard des redevances (la « date d'échéance »)
- Les factures seront émises chaque mois pour les vols qui ont lieu le mois précédent.
- Lorsque toute la somme due n'a pas été reçue à la date d'échéance, les intérêts commenceront à être imposés le premier jour suivant la date d'échéance.
- Les intérêts seront calculés mensuellement sur le montant impayé y compris le principal et les intérêts accrus.
- Lorsqu'un paiement est effectué sur un compte en souffrance, la période d'imposition des intérêts prendra fin le jour de réception du paiement.
- Le taux d'intérêt sera calculé sur la base d'un taux annuel de 18 pour cent.
- Conformément à l'article 55 de la Loi sur les SNA, le propriétaire et l'exploitant d'un aéronef sont solidaires du paiement des redevances imposées par NAV CANADA pour les services de navigation aérienne.
- NAV CANADA peut demander aux tribunaux de rendre une ordonnance autorisant la société à saisir et à retenir les aéronefs pour défaut de paiement des redevances au paiement en souffrance. Pour les redevances océanique et de survol qui sont perçues par la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni (la CAA), cette administration peut saisir et retenir les aéronefs pour les factures impayées et en souffrance.

6. PRINCIPES RÉGISSANT LES REDEVANCES DE NAV CANADA

Les principes régissant l'établissement de nouvelles redevances ou la révision des redevances actuelles par NAV CANADA figurent à l'article 35 de la Loi sur les SNA. Chacun des principes est présenté ci-dessous en italiques et est suivi d'une analyse qui montre comment la proposition est conforme au principe en question.

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

Le préavis de proposition de redevances, requis en vertu de l'article 36 de la Loi, a été publié sur l'Internet et envoyé aux associations de l'aviation. Le préavis fait état de la méthode d'application des redevances proposées (océanique, en route et services terminaux) et les modalités relatives au paiement. A la lumière de ces renseignements, une 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;*

Les redevances de NAV CANADA ne tiennent pas compte de la différence entre les types de services disponibles, hormis la distinction entre les services terminaux, en route et océanique. Par exemple, tout vol d'un aéronef d'un poids donné dépassant 5,7 tonnes, disons un vol entre Ottawa et la ville de Québec, sera assujetti aux mêmes redevances des services terminaux et en route, qu'il s'agisse d'un vol IFR ou VFR.

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

Conformément au paragraphe 35 (8), ce paramètre concernant les redevances ne s'appliquera à l'égard des services de contrôle de la circulation en route qu'après l'élimination de la TTA. Par conséquent, il ne s'applique pas aux redevances en route de NAV CANADA pour la première année.

Toutefois, il n'y a pas de différences dans les redevances proposées entre les vols intérieurs et internationaux.

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

Les mêmes redevances océanique, de services terminaux et en route s'appliquent à tous les transporteurs canadiens et à tous les transporteurs étrangers pour les mêmes services.

Au cours de la première année, le taux est plus élevé pour les survols que pour les vols qui atterrissent au Canada ou qui en décollent, étant donné que les vols qui se posent au Canada seront assujettis à la TTA jusqu'à ce que cette taxe soit éliminée graduellement au cours de la période de transition. Certes, au début, il y aura une différence dans les redevances entre ces deux types de vols mais le tarif s'appliquera de la même façon à tous les transporteurs. Tous les transporteurs aériens seront assujettis à la même redevance sur les survols et à la même redevance sur les vols qui atterrissent au Canada ou en décollent.

- 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 en route et océanique s'appliquent aux services mis à la disposition des aéronefs en vol ou qui leur sont fournis; tandis que la redevance des services terminaux s'applique aux services fournis aux aéronefs arrivant à et en partance d'un aéroport.

Ces redevances sont fondés sur une répartition des coûts entre les trois types de service. Les règles de répartition des coûts ont été déterminées en tenant compte des charges de travail, des statistiques reposant sur les rapports d'activités, du jugement de la direction et des lignes directrices de l'OACI.

Le cabinet d'experts-comptables de KPMG a fourni un avis à NAV CANADA à savoir que la méthode de répartition des coûts que la société a adoptée tient compte raisonnablement du mode de prestation des services, qu'elle est compatible avec les méthodes qu'utilisent d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne et qu'elle convient pour le calcul des coûts de ces services.

Un exemplaire de l'avis en question peut être obtenu sur demande auprès de NAV CANADA.

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

Au cours de la première année, les vols d'aéronefs de 5,7 tonnes ou moins seront exempts du paiement de redevances. NAV CANADA estime que ces

vols représentent environ 85 % de tous les mouvements itinérants des aéronefs privés. Au-dessus de ce seuil de masse, les redevances seront les mêmes comme celles qui s'appliquent aux vols commerciaux. Tenant compte de ce que les services sont semblables pour les aéronefs de plus de 5,7 tonnes, qu'ils soient privés ou commerciaux, NAV CANADA estime que les redevances ne sont ni déraisonnables ni injustifiées pour les aéronefs de plaisance et privés.

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

Étant donné que les redevances de services terminaux, en route et océanique de NAV CANADA sont uniformes dans tout le pays, les régions nordiques ou éloignées sont assujetties aux mêmes redevances que les services utilisés 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 du système de navigation aérienne et établit un principe selon lequel les redevances perçues pour l'utilisation des aéroports et des services de navigation aérienne ne doivent pas être supérieures pour les usagers étrangers que pour ceux des usagers nationaux assurant des services internationaux similaires. La Proposition de redevance est conforme à l'article 15 étant donné que :

- i) les redevances à l'égard des services aériens internationaux ne sont pas supérieures pour les transporteurs aériens étrangers qu'elles ne le sont pour les transporteurs canadiens qui fournissent des services aériens internationaux similaires (c.-à-d. les redevances s'appliquent aux transporteurs quel que soit leur pavillon), et ii) les redevances ont trait à la disponibilité ou à la prestation des services de navigation aérienne et ne sont pas perçues pour le droit d'entrer dans l'espace aérien canadien.

La proposition de redevance est également conforme aux accords bilatéraux de services aériens entre le Canada et d'autres États : les redevances de NAV CANADA reflètent une attribution raisonnable des coûts et ne font pas de distinction selon le pavillon du transporteur.

- 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 pour permettre de récupérer les coûts de la société, y compris les dépenses déterminées selon des principes comptables généralement reconnus (PCGR) et les coûts qu'entraîne le respect de certaines obligations financières, comme il est décrit en détail au paragraphe 35(5) ci-dessous.

Les coûts récupérés par l'intermédiaire des redevances de NAV CANADA sont conformes à la liste des obligations financières admissibles énumérées aux paragraphes 35(5) et 35(6).

- 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.*
- 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.*

La redevance océanique est imposée par vol et ne tient pas compte du poids.

Les redevances de services terminaux et en route tiennent compte du poids, mais de façon moins que proportionnelle. Les redevances en route sont fondées sur un taux unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l'aéronef multipliée par la distance parcourue dans l'espace aérien canadien. La redevance de services terminaux est le taux unitaire multiplié par la masse de l'aéronef portée à la puissance 0,9.

- 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 masse sont fondés sur la masse maximale autorisée au décollage indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la partie 3 du présent document qui décrit les méthodes utilisées pour calculer les redevances.

- 35 (5) *Les obligations financières de la société associées aux services de navigation aérienne civile comprennent notamment, pour l'application de l'alinéa (1)i), la somme, moins le montant déterminé conformément au paragraphe (6), des obligations - pour autant qu'elles ne tombent que sous l'un des alinéas - qui suivent :*
- a) les coûts engagés avant la date de cession;*
 - b) les coûts d'entretien et de fonctionnement;*
 - c) les frais d'administration et de gestion;*
 - d) le service de la dette et les obligations financières liées aux contrats d'emprunt de capitaux;*
 - e) les coûts d'amortissement des biens immobilisés;*
 - f) les obligations financières pour préserver une cote de crédit acceptable;*
 - g) ses obligations fiscales;*
 - h) un fonds de prévoyance pour des dépenses futures;*
 - i) tout autre coût déterminé selon les principes comptables recommandés par l'Institut canadien des comptables agréés, ses successeurs ou ses ayants droit.*
- 35 (6) *Est retranché du total des obligations financières associées aux services de navigation aérienne civile visées au paragraphe (5) le total :*
- a) des subventions, octrois ou contributions pécuniaires reçues par la société;*
 - b) des sommes affectées à la période de transition et versées en application de l'article 98;*
 - c) de ses revenus d'intérêt et d'investissement;*
 - d) de tout autre profit sans rapport avec la fourniture des services de navigation aérienne civile.*

Veillez consulter l'analyse en rapport avec l'alinéa 35(1)i) de la Loi sur les SNA et l'article 7 du présent document pour de plus amples renseignements sur le calcul de la base de coûts.

- 35 (7) *Malgré le paragraphe (3), les redevances peuvent être appliquées à une catégorie d'usagers à un taux uniforme dans la mesure où elles satisfont aux paramètres établis au paragraphe (1).*

Au cours de la première année, seule la redevance océanique sera imposée à un taux uniforme et cette mesure est conforme aux principes d'imposition de redevance énoncés dans le paragraphe (1) ci-dessus.

35 (8) *L'alinéa (1)c) ne s'applique pas aux redevances perçues pour les services de contrôle de la circulation des aéronefs en vol tant que la taxe de transport aérien est prélevée en vertu de la Loi sur la taxe d'accise.*

Veillez consulter l'analyse en rapport avec l'alinéa 35(1)c).

7. BASE DE COÛTS POUR LES REDEVANCES PROPOSÉES

Les redevances doivent être liées aux coûts de prestation des services. Au cours de l'élaboration de la proposition de redevances pour 1997, les coûts prévus de 788 millions \$ pour dix mois (nov. 96 - août 97) de l'année financière septembre à août 1996-97 de NAV CANADA ont été répartis aux services. Pour estimer la base de coûts pour les redevances particulières du 1^{er} novembre 1997 au 31 octobre 1998 (l'« année de référence »), les pourcentages de distribution des coûts élaborés pour 1996-1997 ont été appliqués à la base de coûts prévus pour l'année de référence.

7.1 Méthode de répartition des coûts

La méthode de répartition des coûts ainsi que la compilation des coûts qui s'y rattachent sont résumées ci-dessous. KPMG a fourni un avis à NAV CANADA à savoir que la méthode de répartition des coûts que la société a adoptée tient compte raisonnablement du mode de prestation des services, qu'elle est compatible avec les méthodes qu'utilisent d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne et qu'elle convient pour le calcul des coûts de ces services. KPMG a également fourni un avis qui indique que la compilation des coûts est conforme à la méthode de répartition des coûts indiqués ici.

7.1.1 Méthode

Un modèle de calcul des coûts fondé sur l'activité est utilisé pour déterminer l'ensemble des coûts des trois principaux services de NAV CANADA :

- services en route
- services terminaux
- services océaniques

Le modèle tient compte de quatre centres qui assurent la prestation des services visés :

- les tours de contrôle
- les FSS
- les ACC/TCU
- les services de maintenance, de communication et les services techniques

Dans la plupart des cas, une méthode de répartition en deux étapes a été utilisée pour calculer le coût de chacun des trois principaux services :

- les coûts ont été répartis entre les centres de prestation de services
- les coûts des centres de prestation de services ont été répartis entre les trois services

Les coûts de certaines activités ont été imputés directement aux services, p. ex. bulletin et prévisions météorologiques (« services MET ») fournis par Environnement Canada.

7.1.2 Méthode de répartition des coûts

Les projections financières des dépenses de NAV CANADA pour les 10 mois de l'année financière 1996-1997 servent de base pour la répartition des coûts.

La méthode qui a été suivie au stade de la compilation des coûts est la suivante :

- Les activités clés de NAV CANADA ont été identifiées et les coûts d'exploitation (les ressources) ont été imputés à ces activités.
- Ces coûts d'exploitation ont été imputés aux centres de prestation de services en identifiant les facteurs qui justifient le mieux la façon dont ces ressources ont été utilisées. Ces facteurs sont de nature opérationnelle et doivent, autant que possible, pouvoir être mesurés. Les facteurs ont été définis à l'aide d'analyses, d'entrevues, de questionnaires, etc. Un tel facteur pourrait être, par exemple, le temps que le personnel des FSS consacre à l'exécution des activités principales. Ce temps serait alors utilisé pour imputer les coûts d'exploitation des FSS aux activités qui y sont menées.
- Les activités des centres de prestation de services, dont les coûts ont été établis, ont été attribuées aux trois services de navigation aérienne en fonction des facteurs liés aux activités/opérations qui ont été établis à partir d'analyses, d'entrevues, de questionnaires, etc.
- Un certain nombre de services de soutien rendus aux centres de prestation de service sont effectués aux bureaux régionaux ou au siège social d'Ottawa. Ces services qui ne font pas partie des centres de prestation de services comprennent une partie des services de la circulation aérienne, des services techniques et des exigences du système de navigation aérienne (ESNR), de même que les services habituels du siège social, tels les services financiers, juridiques, la gestion de l'information, etc. Ces coûts non imputables ont été répartis proportionnellement aux coûts imputés directement.
- Les coûts de possessions des actifs (l'amortissement et les intérêts) sont répartis aux services en fonction du coût de remplacement des actifs.

Le tableau 4 donne un résumé du fractionnement des principales activités de services terminaux/en route.

TABLEAU 4

**RÉPARTITION DES PRINCIPALES ACTIVITÉS
AUX SERVICES TERMINAUX/EN ROUTE**

<i>Répartition aux services</i>	<i>Services terminaux</i>	<i>Services en route</i>
<ul style="list-style-type: none"> • ACC/TCU <ul style="list-style-type: none"> • La partie océanique de l'ACC de Gander fondée sur la proportion de postes de contrôleur réservés au contrôle océanique (51 %) • Le reste de la partie des services de Gander, les autres ACC et les TCU sont répartis aux services terminaux et aux services en route, selon la proportion des postes spécifiques de contrôleur terminal. • Fractionnement général serv. terminaux/en route (à l'exclusion des services océaniques) 	25 %	75 %
<ul style="list-style-type: none"> • Tours de contrôle 	100 %	
<ul style="list-style-type: none"> • FSS <ul style="list-style-type: none"> • Répartition aux services terminaux, en route et océaniques fondée sur les heures standard pour les principales activités FSS et les volumes de ces activités • Fractionnement général serv. Terminaux/en route (à l'exclusion des services océaniques) 	40 %	60 %
<ul style="list-style-type: none"> • Aides à la navigation <ul style="list-style-type: none"> • Fractionnement général serv. Terminaux/en route (à l'exclusion des services océaniques) 	65 %	35 %
<ul style="list-style-type: none"> • Services météorologiques fournis par Environnement Canada <ul style="list-style-type: none"> • Répartition fondée sur le coût des fonctions principales et le raisonnement est compatible avec les lignes directrices de l'OACI concernant le fractionnement serv. terminaux/en route 	24 %	76 %

Les services terminaux, en route et océaniques représentent respectivement 45,23 %, 50,77 % et 4 % du coût total.

7.2 Estimation de la base de coûts pour l'année de référence

La base de coûts totaux pour les redevances est estimée à 948,4 millions \$. En appliquant la distribution du pourcentage des coûts pour 1996-1997 (10 mois) dont il est question ci-dessus, les coûts estimatifs des services individuels pour l'année de référence sont les suivants :

TABLEAU 5				
ESTIMATION DE LA BASE DE COÛTS POUR L'ANNÉE DE RÉFÉRENCE				
(1^{er} novembre 1997 - 31 octobre 1998)				
en millions de \$				
	Serv. terminaux	En route	Océanique	Total
Pourcentage de répartition 1996-1997	45,23 %	50,77 %	4,00 %	100,00 %
Base de coûts	429,0 \$	481,5 \$	37,9 \$	948,4 \$

Nota : Les coûts des services en route et océaniques susmentionnés ne tiennent pas compte de l'inclusion de 3,6 millions \$ des coûts de services océaniques dans la catégorie en route par suite de la fusion proposée des redevances NAT et de communications internationales.

8. CALCUL DES UNITÉS DE REDEVANCE

- Les unités de redevances sont calculées pour une période de base (en général du 1 nov. 1995 au 31 oct. 1996) et sont ensuite prévues afin d'estimer les unités de redevance pour l'année de référence (1 nov. 1997 - 31 oct. 1998).
- Pour la période de base, les renseignements sont obtenus sur chaque mouvement d'aéronef assujetti à des redevances afin d'évaluer les unités de redevance pour chaque vol. La somme des unités de redevance pour l'ensemble des vols détermine le nombre d'unités de redevance pour la période de référence.
- La prévision pour l'année de référence comprend deux ajustements comparativement à la période de base :
 - croissance du trafic, généralement de quatre pour cent sur deux ans pour les mouvements intérieurs et de six pour cent sur deux ans pour les mouvements transfrontaliers et d'autres mouvements internationaux ;
 - marge de réduction de cinq pour cent, pour faire en sorte que NAV CANADA ne subisse pas une baisse de recettes au cours de l'année de référence lorsque de nouveaux systèmes sont mis au point pour saisir les données de facturation sur chaque vol.

Redevance océanique

- Comme il a été traité dans la partie 3.1, la redevance océanique sera imposée comme une redevance fixe par vol. Par conséquent, les unités de redevance sont exprimées en termes de nombre de vols.
- Les informations pour la facturation des redevances actuelles extraites du Système unifié de facturation des vols (SUFV) montrent que pour l'année civile 1996 (la période de base) 240 000 vols ont été assujettis à des redevances NAT.
- Les estimations d'unités de redevance pour la période allant de novembre 1997 à octobre 1998 sont de 252 000 vols après l'application d'un facteur de croissance de cinq pour cent. La marge de réduction de cinq pour cent réduit par conséquent l'estimation pour l'année de référence à environ 240 000 vols.

Redevances en route

- Comme il est indiqué dans la partie 3.2, les unités de redevance pour les redevances en route sont calculées pour chaque vol dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) d'après la racine carrée de la masse de l'aéronef en tonnes multipliée par la distance en kilomètres.
- En vertu d'un contrat avec Statistique Canada, une base de données a été conçue et contient des renseignements sur tous les mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel (à l'exception des installations du MDN) pour la période du 1^{er} novembre 1995 au 31 octobre 1996, d'après le système de NAV CANADA sur les mouvements d'aéronefs (SNCMA). Pour chaque mouvement, le type d'aéronef a été identifié, ainsi que les aéroports de départ et d'arrivée, ce qui a conduit au calcul des unités de redevances en route pour les vols qui atterrissent aux aéroports canadiens ou qui en décollent.
- Pour les vols identifiés dans le SNCMA, les unités de redevances sont totalisées pour chaque vol au cours de la période de base, après élimination des vols assujettis à des exemptions (aéronefs pesant 5,7 tonnes ou moins, aéronefs du MDN ou d'État étranger), pour arriver à une estimation de 4,3 milliards d'unités.
- NAV CANADA a actuellement en place une redevance en route pour les survols et les informations sur chaque vol facturable sont saisies dans le SUFV. Par conséquent, les unités de redevance des survols peuvent être facilement déterminées pour la période de base (année civile 1996) - 7,1 milliards d'unités.
- L'estimation des unités de redevance totales de novembre 1997 à octobre 1998 est de 12 milliards d'unités, après l'application des facteurs de croissance appropriés (indiqués ci-dessus). Ce total est ensuite réduit pour tenir compte de la marge de réduction de cinq pour cent. On arrive à une estimation finale de 11,4 milliards d'unités de redevance pour l'année de référence.

Redevance des services terminaux

- Comme il est indiqué dans la partie 3.3, les unités de redevance pour les services terminaux sont exprimées en termes de MMD^{0,9} pour chaque départ d'un aéroport doté d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel.
- Comme il a été mentionné plus tôt, la base de données conçue à partir du SNCMA contient des renseignements sur les vols aux aéroports dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel pour la période de novembre 1995 à octobre 1996. Pour chaque mouvement, le type de l'aéronef a été identifié, ce qui a conduit à définir la masse de l'aéronef et au calcul de sa MMD^{0,9}.

- Pour la période de référence (novembre 1995 à octobre 1996), les unités de redevance ont été additionnées pour chaque mouvement, après l'élimination des vols faisant l'objet d'exemptions. Les unités de redevance calculées s'élèvent donc à 28 millions.
- L'estimation des unités de redevance totales pour novembre 1997 à octobre 1998 est de 30 millions après l'application des facteurs de croissance de quatre pour cent pour les mouvements d'aéronefs intérieurs et de six pour cent pour les mouvements internationaux et transfrontaliers à la période de base. L'application de la marge de réduction de cinq pour cent permet d'aboutir à une estimation finale de 28 millions d'unités de redevance pour l'année de référence.

9. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES SUR LA PROPOSITION ET LA PRÉSENTATION D'OBSERVATIONS À NAV CANADA.

Ce document est accessible en ligne et existe sous forme imprimée également. Une version électronique peut être téléchargée à partir du site Internet de NAV CANADA à l'adresse <http://www.navcanada.ca>

Les versions imprimées du document peuvent être obtenues en s'adressant à NAV CANADA :

par écrit : NAV CANADA par télécopieur : (613) 563 - 3426
77, rue Metcalfe par téléphone : 1-888-762-8226
Ottawa (Ontario)
Canada
K1P 5L6
À l'attention de : Relations commerciales

Envoi d'observations écrites à NAV CANADA concernant les redevances proposées:

Conformément à l'article 36 de la Loi sur les SNA, les personnes intéressées à présenter des observations à NAV CANADA à l'égard de la Proposition peuvent le faire en écrivant à l'adresse suivante :

NAV CANADA
77, rue Metcalfe
Canada
Ottawa (Ontario)
Canada
K1P 5L6

À l'attention de : Directeur, Tarifs et recettes

Le numéro de télécopieur pour l'envoi des observations écrites est (613) 563-7994.

Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations le 30 juillet 1997 à l'heure de la fermeture des bureaux (heure normale de l'Est) au plus tard.

10. EXEMPLES DES REDEVANCES DE NAV CANADA

(Les renseignements suivants visent à aider les lecteurs à comprendre la méthode d'application des redevances proposées comme il est indiqué dans le document).

Redevance océanique (partie 3.1 du document)

À partir du 1^{er} novembre 1997, la redevance par vol sera de 140,51 \$.

Redevances en route (partie 3.2 du document)

La redevance est calculée comme suit :

$$R \times W \times D$$

R = taux unitaire

W = $MMD^{0,5}$

D = distance exprimée en kilomètres

Le coefficient de masse (W) est calculé en prenant la racine carrée de la masse de l'aéronef; pour une analyse plus détaillée du calcul de la masse de l'aéronef, veuillez consulter la partie 3.2.

Le facteur distance (D) est la distance orthodromique parcourue dans l'espace aérien sous contrôle canadien en kilomètres déduction faite des réductions attribuables aux services terminaux comme il est indiqué dans la partie 3.2.

À partir du 1^{er} novembre 1997, le taux unitaire (R) sera de 0,02174 \$ pour les vols au départ d'aéroports canadiens ou qui y atterrissent et de 0,03263 \$ pour les survols.

Redevance de services terminaux (partie 3.3 du document)

La redevance est calculée comme suit :

$$R \times W$$

R = taux unitaire

W = coefficient de masse = $MMD^{0,9}$

Le coefficient de masse (W) est calculé en portant la masse de l'aéronef à la puissance 0,9; pour une analyse plus détaillée du calcul de la masse, consultez la partie 3.3.

À partir du 1^{er} novembre 1997, le taux unitaire (R) sera de 7,74 \$.

EXEMPLES DES REDEVANCES DE NAV CANADA

TORONTO (YYZ)-LONDRES, ANGLETERRE (LHR) RETOUR

B747

MASSE (MMD) = 395 TONNES

DISTANCE = 2 129 KM

(DANS L'ESPACE AÉRIEN SOUS CONTRÔLE CANADIEN À L'EXCLUSION DE GANDER OCÉANIQUE)

REDEVANCE OCÉANIQUE:

REDEVANCE PAR VOL = 140,51 \$

retour (x 2) = **281,02 \$**

REDEVANCE DE SERVICES TERMINAUX (Toronto) :

TAUX UNITAIRE (R) : 7,74 \$

FORMULE R x W
7,74 x 395^{0,9} = 7,74 x 217,2388 = **1 681,43 \$**

REDEVANCE EN ROUTE:

TAUX UNITAIRE (R) : 0,02174 \$

FORMULE R x W x D
0,02174 x 395^{0,5} x (2129-65) = 891,80 \$
retour (x 2) = **1 783,60 \$**

REDEVANCES TOTALES (YYZ-LHR-YYZ) = 3 746,05 \$

EXEMPLES DES REDEVANCES DE NAV CANADA

VANCOUVER (YVR) - MONTRÉAL (YUL) (RETOUR)

B767

MASSE (MMD) = 141 TONNES

DISTANCE = 3 679 KM

REDEVANCES DE SERVICES TERMINAUX (Vancouver et Montréal) :

TAUX UNITAIRE (R) : 7,74 \$

FORMULE R x W
 7,74 x 141^{0,9} = 7,74 x 85,9601 = 665,33 \$
retour (x 2) = **1 330,66 \$**

REDEVANCE EN ROUTE:

TAUX UNITAIRE (R) : 0,02174 \$

FORMULE R x W x D
 0,02174 x 141^{0,5} x (3679-130) = 916.17 \$
retour (x 2) = **1,832.34 \$**

REDEVANCES TOTALES (YVR-YUL-YVR) = 3,163.00 \$

EXEMPLES DES REDEVANCES DE NAV CANADA

CHICAGO (ORD) -PARIS (CDG) (RETOUR)

B747

MASSE (MMD) = 395 TONNES

DISTANCE = 2247 KM

(ESPACE AÉRIEN SOUS CONTÔLE CANADIEN À L'EXCEPTION DE GANDER OCÉANIQUE)

REDEVANCE OCEANIQUE :

Red. NAT/Intl Comm. (par vol)	=	140,51 \$	
retour (x 2)	=		281,02 \$

REDEVANCE DE SURVOL:

TAUX UNITAIRE (R) : \$ 0.03263

FORMULE	R	x	W	x	D	=	
	0,03263	x	(395) ^{0.5}	x	2247	=	1 457,20 \$
			retour (x 2)			=	<u>2 914,40 \$</u>

REDEVANCES TOTALES (ORD-CDG-ORD)	=	3 195,42 \$
---	---	--------------------

AÉROPORTS DOTÉS D'INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE
DESSERVIÉS PAR DU PERSONNEL

TOURS DE CONTRÔLE

FSS

CARS²

Atlantique

Gander	Charlo
St. John's	Charlottetown
Halifax*	Deer Lake
Moncton	Gander
	Fredericton
	Halifax
	Saint John
	St. John's
	St. Anthony
	Sydney
	Wabush
	Yarmouth

Québec

Dorval*	Gatineau*	Broughton Is
Mirabel*	Gaspé	Cape Dorset
Québec*	Îles-de-la-Madeleine	Clyde River
Sept-Îles	Iqaluit	Kimmirut (Lake Harbour)
St-Honoré*	Kuuujuaq	Pangnirtung
St-Hubert*	Kuujuarapik	Pond Inlet
St-Jean*	La Grande Rivière	Sanikiluaq
	Mont Joli	Eastmain
	Montréal	Waskaganish
	Québec	Wemindji
	Roberval	
	Rouyn	
	Sept-Iles	
	Val D'Or	

AÉROPORTS DOTÉS D'INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE
DESSERVIÉS PAR DU PERSONNEL

TOURS DE CONTRÔLE

FSS

CARS ²

Ontario

Buttonville*
Hamilton
London
North Bay
Oshawa*
Ottawa*
Sault Ste-Marie
Sudbury
AILBP, Toronto*
Toronto Island*
Waterloo
Windsor*

Kingston
London
North Bay
Sault Ste. Marie
St. Catharines
Timmins
Tor/Buttonville

Centrale

Regina*
Saskatoon*
St. Andrews*
Thunder Bay*
Winnipeg*

Baker Lake
Brandon
Churchill
Kenora
La Ronge
Prince Albert
Rankin Inlet
Regina
Resolute Bay
Saskatoon
Sioux Lookout
Thompson
Thunder Bay
Winnipeg Inter'l

Coral Harbour
Cjoa Haven
Igloolik
Pelly Bay (Town Site)
Pepulse Bay
Taloyoak (Spence Bay)
Arviat (Eskimo Point)
Chesterfield Inlet
Whale Cove
Grise Fiord
Nanisivik

AÉROPORTS DOTÉS D'INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE
DESSERVIES PAR DU PERSONNEL

TOURS DE CONTRÔLE

FSS

CARS ²

Ouest

Calgary*	Dawson Creek	Fort Liard
Aéroport international d'Edmonton*	Int'l d'Edmonton	Wrigley
Aéroport municipal d'Edmonton*	Ft. McMurray	Fort Resolution
Springbank*	Fort Nelson	Aklavik
Villeneuve	Fort Simpson	Fort McPherson
Whitehorse	Fort Smith	Paulatuk
Yellowknife	Fort St. John	Sachs Harbour
	Grande Prairie	Tuktoyaktuk
	Hay River	Delene (Ft. Franklin)
	High Level	Fort Good Hope
	Inuvik	Tulita (Fort Norman)
	Lethbridge	Cambridge Bay
	Lloydminster	Kugluktuk Coppermine
	Medecine Hat	Holman
	Norman Wells	Beaver Creek
	Peace River	Burwash
	Red Deer	Dawson
	Springbank/Calg.	Faro
	Whitecourt	Mayo
	Whitehorse	Old Crow
	Yellowknife	Teslin
		Watson Lake

AÉROPORTS DOTÉS D'INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE
DESSERVIÉS PAR DU PERSONNEL

TOURS DE CONTRÔLE

FSS

CARS ²

Pacifique

Abbotsford*	Abbotsford
Boundary Bay*	Campbell River*
Kelowna	Castlegar
Langley*	Cranbrook
Pitt Meadows*	Kamloops
Prince George	Nanaimo*
Vancouver*	Penticton
Port de Vancouver*	Port Hardy
Victoria*	Prince George
	Prince Rupert
	Smithers
	Terrace
	Port de Victoria*
	Williams Lake
	Vancouver

Outre les aéroports énumérés ci-dessus, NAV CANADA imposera une redevance pour les mouvements des aéronefs civils à certains aérodromes bénéficiant des services de navigation aérienne du ministère de la Défense nationale, y compris :

Bagotville
Cold Lake
Comox
Goose Bay
Trenton

Nota :

1. Cette liste, préparée en février 1997, est sujette à révision avant la mise en place des redevances d'aérogare le 1^{er} novembre 1997.
2. NAV CANADA finance les opérations des services de navigation aérienne aux aéroports dotés d'une station radio d'aérodrome (CARS) en vertu d'un contrat avec le gouvernement du Québec et ceux des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon.

Aux aéroports suivis d'un astérisque, les services de contrôle particuliers d'arrivée/départ sont fournis.

GLOSSAIRE DES EXPRESSIONS

Acronymes

ACC - centre de contrôle régional

CAA - Civil Aviation Authority du Royaume-Uni

CARS - station radio d'aérodrome communautaire

CTA - région de contrôle

FIR - région d'information de vol

FSS - station d'information de vol

IFR - règles de vol aux instruments

MMD - masse maximale autorisée au décollage

NAVAID - aide à la navigation

Services MET - services météorologiques

SNA - services de navigation aérienne

SNCMA - système de NAV CANADA sur les mouvements d'aéronefs

SUFV - système unifié de facturation des vols

TCU - unité de contrôle terminal

TTA - taxe de transport aérien

VFR - règles de vol à vue

Définitions

Aéronef d'État - Aéronef, autre qu'un aéronef exploité à titre commercial, qui appartient au gouvernement d'un pays ou au gouvernement d'une colonie, d'une dépendance, d'une province, d'un État, d'un territoire ou d'une municipalité d'un pays et qui est exploité par ce gouvernement

Année de référence - La période de douze mois commençant le 1^{er} novembre, 1997

Date de cession - Date de cession prévue dans l'accord conclu entre Sa Majesté du chef du Canada et la société. La date de cession est le 31 octobre, 1996

Distance orthodromique - Distance la plus courte entre deux points de la Terre (arc d'un grand cercle)

Espace aérien sous contrôle canadien - Espace aérien souverain du Canada et espace aérien international où la prestation des services de navigation aérienne incombe au Canada

Grand cercle - Cercle sur la surface de la Terre, dont le plan passe par le centre de la Terre

Masse maximale autorisée au décollage - Poids maximal autorisé au décollage d'un aéronef qui est indiqué dans le certificat de navigabilité de l'aéronef ou dans tout document mentionné dans ce certificat

Redevances en route - Redevances qui s'appliquent aux vols dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander), englobant les services en route fournis ou mis à la disposition par NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale

Redevance pour les services de communications internationales - Redevance pour les services reliés aux fréquences radio air-sol fournies par NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale, à une ou plusieurs stations aéronautiques, à un aéronef, ou mises à sa disposition, au cours d'un vol entre le Canada et le territoire continental des États-Unis pour lui permettre d'obtenir des services de communication

Services aux régions nordiques ou éloignées - Services de navigation aérienne civile désignés par le ministre des Transports conformément au paragraphe 2(5) de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile

Services de navigation aérienne - Services fournis à l'égard de l'espace aérien canadien ou de celui pour lequel le Canada est responsable des services de contrôle de la circulation aérienne: les services de communication aéronautique, les services d'information aéronautique, les services de radionavigation aéronautique, les services de contrôle de la circulation aérienne, les services de météorologie aéronautique, les services d'urgence et les services d'information de vol.

Redevance de services terminaux - Redevance à l'égard des services terminaux

Services en route - Services en route désignent les services de navigation aérienne autres que les services terminaux et océaniques

Redevance océanique - Redevance pour les services océaniques

Redevance pour les installations et services en route sur l'Atlantique Nord (NAT) -

Redevance pour les services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef ou met à sa disposition au cours d'un vol dans la région d'information de vol/région de contrôle océanique de Gander (FIR/CTA)

Services océaniques - Services de navigation aérienne, y compris les fréquences radio air-sol pour l'obtention de services de communications, que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef, ou met à sa disposition, au cours d'un vol dans la FIR/CTA de Gander

Services terminaux - Services de navigation aérienne fournis à un aéronef, ou mis à sa disposition, à un aéroport ou au voisinage de ce dernier, à l'exclusion des aéronefs survolant l'aéroport, tels que i) les services particuliers de contrôle d'arrivée/départ fournis par les centres de contrôle régional et les unités de contrôle terminal ou ii) les services d'aérodrome comprenant, par exemple, les services consultatifs d'aéroport et de contrôle de la circulation aérienne dispensés par une tour de contrôle

Survols - Vols qui traversent l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) mais qui n'atterrissent pas au Canada ou qui n'en décollent pas