



DÉTAILS ET PRINCIPES TOUCHANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

15 OCTOBRE 2001

GÉNÉRALITÉS

Le présent document (« Détails et principes ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le Préavis de redevances révisées diffusé le 15 octobre 2001 (le « Préavis »). En vertu de l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chapitre 20 (la « *Loi sur les SNA* »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances révisées formulée dans le Préavis, y compris une justification en ce qui a trait aux paramètres énoncés à l'article 35 de la Loi.

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

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

Les personnes intéressées à présenter des observations par écrit à NAV CANADA au sujet du Préavis peuvent le faire en les faisant parvenir à l'adresse indiquée dans le Préavis. NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 13 décembre 2001.

1. PROFIL DE NAV CANADA

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

Le système de gestion de NAV CANADA est le résultat d'une structure d'entreprise unique qui vise à faire de la Société une entreprise commerciale autonome responsable devant ses parties intéressées. La Société est dirigée par un conseil d'administration de 15 membres composé de dix administrateurs nommés par les parties intéressées représentant les usagers des services aériens, les agents négociateurs et le gouvernement fédéral, quatre administrateurs indépendants ainsi que le président et chef de la direction. Elle a également un comité consultatif dont les membres sont élus par les membres associés, habilité à analyser toute question touchant le système de navigation aérienne, à en faire rapport et à présenter des recommandations au conseil d'administration.

Les principes fondamentaux régissant le mandat que la *Loi sur les SNA* a conférés à NAV CANADA comprennent notamment le droit exclusif de fournir certains services de navigation aérienne, la capacité d'établir et de percevoir des redevances pour les services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministère de la Défense nationale fournit aux aéronefs ou met à leur disposition, et l'obligation, pour NAV CANADA, de fournir ces services. Les taux de redevance sont établis à des niveaux suffisants pour recouvrer tous les coûts (y compris le service de la dette et le remboursement du capital), conformément aux principes comptables généralement reconnus, garder en réserve un fonds de prévoyance pour des événements imprévus et conserver une cote de crédit acceptable.

2. INFORMATION À L'APPUI DES RÉVISIONS PROPOSÉES

2.1 FIN DU RAJUSTEMENT TEMPORAIRE ACTUEL DES REDEVANCES

L'*Annnonce de redevances réduites* du 16 août 1999 prévoyait une réduction des redevances ainsi qu'un rajustement temporaire d'un an constituant une baisse additionnelle des redevances. Ces redevances réduites ont été mises en vigueur le 1^{er} septembre 1999, sauf la redevance annuelle et la redevance trimestrielle qui sont en vigueur depuis le 1^{er} mars 2000.

L'objectif du rajustement temporaire était de retourner aux clients des recettes excédentaires enregistrées par NAV CANADA en conséquence de la réduction des coûts et d'un volume de la circulation aérienne plus élevé que prévu.

L'Annonce de redevances révisées du 18 août 2000 a prolongé le rajustement temporaire du 31 août 2000 jusqu'au 31 décembre 2000. L'Annonce des redevances révisées du 15 décembre 2000 a prolongé ce rajustement temporaire jusqu'au 31 décembre 2001, et celui de la redevance annuelle et de la redevance trimestrielle jusqu'au 28 février 2002.

Grâce à ces prolongations, les clients auront économisé entre le 1^{er} septembre 2000 et le 31 décembre 2001 environ 66 millions de dollars.

En raison de la fin du rajustement temporaire le 31 décembre 2001 pour les redevances terminales, en route, océaniques et quotidiennes, ainsi que le 28 février 2002 pour les redevances trimestrielles et annuelles, celles-ci seront rajustées au taux de base actuel le 1^{er} janvier 2002 et le 1^{er} mars 2002, respectivement. Tel qu'indiqué ci-dessus, ces changements figuraient dans l'Annonce des redevances révisées du 15 décembre 2000.

Les taux de base actuels remontent au 1^{er} septembre 1999, date à laquelle ils ont été réduits, et figuraient dans l'Annonce des redevances réduites du 16 août 1999, à l'exception de la redevance des services de communications internationales. Les taux de base de cette dernière figuraient dans l'Annonce des redevances nouvelles et révisées du 28 janvier 2000. Les taux de base actuels figurent également dans le Guide des redevances à l'intention des clients, ainsi que sur les factures de NAV CANADA.

Les tableaux suivants résument les taux unitaires avant et après le changement du 1^{er} janvier 2002. Il convient de souligner qu'il n'y a pas eu de changements dans les modalités d'application des redevances.

Redevances en fonction des mouvements

Redevance	Taux unitaires avant le 1 ^{er} janvier 2002		Taux unitaires en vigueur à compter du 1 ^{er} janvier 2002
	Taux de base	Rajustement temporaire (Réduction)	
Redevance terminale	13,38 \$	-0,75 \$	13,38 \$
Redevance en route	0,03204 \$	-0,00178 \$	0,03204 \$
Redevance enroute de l'Atlantique Nord	77,44 \$	- 4,40 \$	77,44 \$
Redevance de Communications internationales			
Transmission phonique HF	46,33 \$	-2,38 \$	46,33 \$
Liaison de données	23,43 \$	-2,38 \$	23,43 \$

Redevances quotidiennes

Type d'aéronef et groupe de masse des aéronefs (en tonnes métriques)	Taux unitaires avant le 1 ^{er} janvier 2002		Taux unitaires en vigueur à compter du 1 ^{er} janvier 2002
	Taux de base	Rajustement temporaire (Réduction)	Taux de base
<i>Aéronef à hélices</i>			
Plus de 3,0 à 5,0	29 \$	-2 \$	29 \$
Plus de 5,0 à 6,2	58 \$	-3 \$	58 \$
Plus de 6,2 à 8,6	240 \$	-14 \$	240 \$
Plus de 8,6 à 12,3	580 \$	-32 \$	580 \$
Plus de 12,3 à 15,0	870 \$	-49 \$	870 \$
Plus de 15,0 à 18,0	1 060 \$	-59 \$	1,060 \$
Plus de 18,0	1 450 \$	-81 \$	1,450 \$
Taux maximum pour les hélicoptères	58 \$	-3 \$	58 \$
<i>Petit aéronef à réaction</i>			
Plus de 3,0 à 6,2	145 \$	-8 \$	145 \$
Plus de 6,2 à 7,5	240 \$	-14 \$	240 \$

Redevances annuelles*

Groupe de masse des aéronefs (en tonnes métriques)	Taux unitaires avant le 1 ^{er} janvier 2002		Taux unitaires à en vigueur à compter du 1 ^{er} janvier 2002
	Taux de base	Rajustement temporaire (Réduction)	Taux de base
0,617 à 2,0	58 \$	-3 \$	58 \$
Plus de 2,0 à 3,0	195 \$	-11 \$	195 \$

*Pour un aéronef immatriculé à l'étranger, les redevances trimestrielles correspondent au quart des montants indiqués.

La redevance pour le radar de surveillance des mouvements de surface à l'Aéroport international L.B. Pearson demeure inchangé au taux unitaire de 0,45 \$, le rajustement temporaire n'ayant pas été appliqué à ce tarif.

NAV CANADA a examiné ses coûts et a pris un nombre de démarches en vue de réduire et (ou) de différer ses dépenses et accroître ses revenus d'activités non liées à l'aviation, dans la mesure du possible, compte tenu des problèmes sans précédent auxquels est confrontée l'industrie du transport aérien en raison des attaques terroristes aux États-Unis qui ont eu lieu le 11 septembre 2001. Toutefois, après avoir pris compte des démarches, les pertes de revenus de la Société résultant de la réduction importante de la capacité des transporteurs aériens demeurent telles que :

- Les sommes du compte de stabilisation des taux, mis sur pied en cas de situation d'urgence, seront complètement épuisées.
- Les réductions découlant du rajustement temporaire actuel ne peuvent plus être maintenues.
- Les taux de base actuels doivent être, malheureusement, remis en vigueur le 1^{er} janvier 2002, tel qu'annoncé, sans rajustement temporaire subséquent.

En raison de l'incertitude concernant la demande de transport aérien à court terme, il est aussi nécessaire de continuer à surveiller les développements de près. Nous évaluons que chaque diminution de 1 p. 100 dans l'ensemble des mouvements de vol se traduira par une diminution de 9 millions de \$ de nos recettes annuelles. Si, en raison des circonstances, d'autres initiatives sont exigées pour gérer cette situation exceptionnelle, il se peut qu'une augmentation des taux de base en 2002 soit nécessaire. Une telle proposition serait assujettie au processus de consultation habituel auprès des clients, de l'industrie du transport aérien et des autres groupes intéressés.

S'il est nécessaire de revoir les taux de base, il semble plus indiqué de reporter l'examen d'une telle proposition jusqu'à ce que les tendances dans la circulation aérienne ressortent plus clairement.

2.2 MODIFICATION À L'APPLICATION DE LA REDEVANCE EN ROUTE POUR LES VOLS ENTRE DEUX POINTS AUX ÉTATS-UNIS TRANSITANT DANS L'ESPACE AÉRIEN SOUS CONTRÔLE CANADIEN

Nous proposons d'étendre l'application de la redevance en route aux survols d'aéronefs à turboréacteurs de masse maximale au décollage (MTOW) de 20 tonnes métriques et plus assurant un service commercial entre deux points aux États-Unis, qui circulent dans l'espace aérien intérieur du Canada à l'est du 95° de longitude ouest et qui entrent dans l'espace aérien sous contrôle canadien et en sortent au sud du 49° de latitude nord.

Cette modification officialisera une entente en vigueur depuis le 1^{er} juin 2001 avec les principaux transporteurs touchés. En réponse à la requête des transporteurs aériens des États-Unis, NAV CANADA assure des services supplémentaires principalement dans la région d'information de vol de Toronto pour les vols effectués entre deux points aux États-Unis survolant le Canada dans le but d'éviter des problèmes météorologiques ou de capacité de contrôle du trafic aérien dans le nord-est des États-Unis.

La modification est également nécessaire pour assurer un équilibre dans l'entente entre la U.S. Federal Aviation Administration (FAA) et NAV CANADA concernant les redevances en route pour les vols entre deux points aux États-Unis survolant le Canada et les vols entre deux points au Canada survolant les États-Unis. Au cours des récentes années, un déséquilibre s'est créé.

Au moment de déterminer les redevances des SNA de NAV CANADA, en 1997, l'arrangement suivant avait été adopté :

- Pour les vols entre deux points au Canada, imposition de la redevance en route de NAV CANADA sur toute la distance orthodromique, que les vols empruntent uniquement l'espace aérien canadien ou transitent dans l'espace aérien des États-Unis;
- Pour les vols entre deux points aux États-Unis et survolant le Canada, exemption de la redevance en route de NAV CANADA (sous réserve d'une exemption réciproque de la FAA sur les frais de survol des États-Unis).

Cette entente visait à faire en sorte que les redevances ne nuisent pas au flux de trafic, était conforme à la modalité d'application de la taxe sur le transport aérien national des États-Unis (c.-à-d., la taxe est la même que le vol passe ou non dans l'espace aérien canadien), et simplifiait l'administration des redevances en route.

À l'origine, on avait évalué que les unités de redevance en route additionnelles des vols entre deux points au Canada survolant les États-Unis étaient suffisantes pour compenser les unités de redevance en route exemptées pour les vols entre deux points aux États-Unis survolant le Canada. Cependant, un déséquilibre s'est développé. La modification adoptée le 1^{er} juin 2001 à l'application de la redevance en route a permis de rétablir un équilibre.

L'application élargie de la redevance en route majorera d'environ 1,5 p. 100 les unités de redevance en route, ce qui représente l'équivalent de 7 millions de \$ par année en s'appuyant sur les volumes de trafic et la redevance en route actuel.

Il convient de noter que cette modification n'entraînera pas un niveau de revenus provenant de la redevance en route supérieur à ce qu'il devrait être. Étant donné que la redevance en route ne doit servir qu'à compenser les coûts totaux connexes à la prestation des services en route, l'augmentation de la base des unités de redevance ne contribuera qu'à permettre un taux d'équilibre plus bas par rapport à ce qu'il le serait autrement.

2.3 MODIFICATIONS AUX MODALITÉS ET CONDITIONS

Les modifications proposées donneront à NAV CANADA une plus grande latitude et des recours plus efficaces pour obtenir le paiement des redevances, ce qui est conforme aux pratiques commerciales.

2.3.1 Intérêts

La clause sur la demande de paiement immédiat en raison d'un compte en souffrance, qui figure au paragraphe 2.1 de l'*Annnonce des redevances révisées* du 18 août 2000, est annulée.

Cette clause devient redondante compte tenu de la modification proposée au libellé de la clause sur les formules de garantie de crédit ci-après.

2.3.2 Formules de garantie de crédit

La clause sur les formules de garantie de crédit, qui figure au paragraphe 2.4 de l'*Annnonce des redevances révisées* du 18 août 2000, est annulée et remplacée par le paragraphe suivant :

« Dans le cas où le compte d'un exploitant d'aéronef est important et (ou) en souffrance, ou dans le cas où NAV CANADA, agissant raisonnablement et de bonne foi, est de l'avis que les redevances ne seront pas payées lorsqu'échues, la Société peut exiger de l'exploitant une garantie de crédit selon une forme et des conditions satisfaisantes à NAV CANADA. »

La modification de cette clause permet une définition plus générale des circonstances dans lesquelles peut être exigée une garantie de crédit.

2.3.2 Suspension des services

La clause suivante est ajoutée :

« Dans le cas où le compte d'un exploitant d'aéronef est en souffrance, ou dans le cas où NAV CANADA, agissant raisonnablement et de bonne foi, est de l'avis que les redevances ne seront pas payées lorsqu'échues, NAV CANADA sera autorisée, à la suite de l'émission d'un avis de 24 heures à l'exploitant, de cesser ou de réduire (suspendre) ses services, sauf dans le cas d'une situation d'urgence, jusqu'à ce que les redevances en question soient payées ou jusqu'à ce que des dispositions de garantie de crédit aient été prises par l'exploitant selon une forme et des conditions satisfaisantes à NAV CANADA.

L'avis, tel qu'indiqué au paragraphe ci-dessus, doit être acheminé par courrier recommandé ou électroniquement et sera considéré comme reçu (a) dans le cas d'un envoi électronique, dès réception de l'avis et (b) dans le cas d'un envoi par courrier recommandé, à la date de livraison. »

Cette nouvelle disposition permettra une meilleure gradation des recours afin d'obtenir le paiement des redevances. Dans certaines circonstances, il suffira de suspendre les services pour obtenir leur paiement ou de se prévaloir des garanties de crédit et de limiter les cas où il faudra aller jusqu'à la saisie et la rétention d'un aéronef pour obtenir le paiement des redevances.

Toute suspension de service sera administrée de sorte à ne pas compromettre la sécurité aérienne.

3. PARAMÈTRES CONCERNANT LES REDEVANCES DE NAV CANADA

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

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

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

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

Pour tout vol donné, les redevances de NAV CANADA sont établies de façon à ne pas porter atteinte à la sécurité. Par exemple, tout vol d'aéronef à réaction d'un poids donné, entre deux points (par exemple entre Ottawa et Québec), est assujéti aux mêmes redevances des services terminaux et en route, qu'il s'agisse d'un vol IFR ou VFR.

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

Il n'y a pas de différence dans les redevances révisées 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;*

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

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

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

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

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

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

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

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

L'article 15 de la Convention de Chicago traite des redevances des installations de navigation aérienne et établit un principe selon lequel les redevances exigibles aux usagers étrangers pour l'utilisation des aéroports et des services de navigation aérienne ne doivent pas être supérieures à celles exigibles aux usagers nationaux assurant des services aériens similaires à l'échelle internationale. Les redevances sont conformes à l'article 15 pour les raisons suivantes : (i) les redevances à l'égard des services aériens internationaux ne sont pas supérieures pour les transporteurs aériens étrangers 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 exigibles pour le droit d'entrer dans l'espace aérien canadien.

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

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

Les redevances révisées proposées de NAV CANADA sont établies dans le but de permettre de recouvrer les coûts qu'elle a engagés, y compris les dépenses déterminées selon les principes comptables généralement reconnus et les coûts liés au respect de certaines obligations financières, comme il est décrit en détail au paragraphe 35(5) de la *Loi sur les SNA*.

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

La méthode de calcul de NAV CANADA tient compte du fait que la valeur des services diffère suivant les usagers.

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

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

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

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

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

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

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

Le Préavis et le présent document sont disponibles sous forme électronique et peuvent être téléchargés à partir du site Internet de NAV CANADA

Le *Guide des redevances à l'intention des clients*, également disponible sur l'Internet, contient des renseignements sur les redevances en vigueur.

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

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

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

Conformément à l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, les personnes intéressées à présenter des observations par écrit à NAV CANADA à l'égard du Préavis sont invitées à le faire 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 13 décembre 2001, à la fermeture des bureaux.