



Office
des transports
du Canada

Canadian
Transportation
Agency

Guide des exigences financières

pour les demandes de licences aériennes canadiennes

Disponible en plusieurs formats

Canada

Table des matières

1. Qui doit se conformer aux exigences financières?	1
2. Renseignements généraux	3
3. Exigences de dépôt.....	5
3.1 Plan d'affaires	5
3.2 Formulaire relatifs aux exigences financières	5
3.3 Hypothèses et calculs	5
3.4 États financiers vérifiés (requis seulement des demandeurs déjà en exploitation)	6
3.5 Preuve de la disponibilité des fonds requis	6
4. Étape 1 : Détermination des exigences financières	7
4.1 Relevé des frais de démarrage.....	7
4.2 Relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours	9
4.3 Relevé des exigences financières	14
5. Étape 2 : Conformité avec les exigences en matière de mise de fonds	19
5.1 Capitaux des propriétaires	19
5.2 Emprunts et autres sources de financement.....	20
5.3 Long délai observé avant que le demandeur démontre qu'il a obtenu les fonds nécessaires	22
Annexe 1 – Relevé des frais de démarrage	23
Annexe 2 – Relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours	25

1. Qui doit se conformer aux exigences financières?

Quand les exigences financières s'appliquent-elles?

Les exigences financières s'appliquent aux Canadiens qui présentent une demande de licence en vue de l'exploitation d'un service aérien utilisant des aéronefs **moyens** (40 à 89 sièges) ou de **gros** aéronefs (plus de 89 sièges).

Les demandeurs qui détiennent déjà une licence de l'Office les autorisant à exploiter un service aérien utilisant des aéronefs moyens ou de gros aéronefs n'auront pas, dans certaines situations, à satisfaire aux exigences financières. Ces demandeurs doivent consulter la section intitulée « *Quand les exigences financières ne s'appliquent-elles PAS?* »

Termes clés :

petit aéronef : aéronef ayant une capacité maximale certifiée d'au plus 39 passagers

aéronef moyen : aéronef ayant une capacité maximale certifiée de plus de 39 passagers sans dépasser 89 passagers

gros aéronef : aéronef ayant une capacité maximale certifiée de plus de 89 passagers

aéronef tout-cargo : aéronef équipé exclusivement pour le transport de marchandises

Le classement d'un aéronef dans les catégories « petit », « moyen » ou « gros » se fonde sur la capacité maximale certifiée de l'aéronef et non sur le nombre réel de sièges à bord.

Dans quelles circonstances les exigences financières ne s'appliquent-elles PAS?

Les exigences financières ne s'appliquent pas dans le cas d'une demande de délivrance ou de rétablissement d'une licence autorisant l'exploitation d'un service aérien utilisant :

1. des aéronefs **tout-cargo**;
2. de **petits** aéronefs;

3. des aéronefs **moyens**, si le demandeur exploite déjà un service aérien *international régulier ou à la demande* utilisant de *gros aéronefs* ou des aéronefs *moyens*;
4. des aéronefs **moyens**, si le demandeur exploite déjà un service aérien *intérieur* utilisant de *gros aéronefs* ou des aéronefs *moyens* pour lequel il s'est conformé aux exigences financières au cours des 12 derniers mois;
5. de **gros** aéronefs, si le demandeur exploite déjà un service aérien *international régulier ou à la demande* utilisant de *gros aéronefs*;
6. de **gros** aéronefs, si le demandeur exploite déjà un service aérien *intérieur* utilisant de *gros aéronefs* pour lequel il s'est conformé aux exigences financières au cours des 12 derniers mois.

Les exigences financières ne s'appliquent pas non plus dans les cas suivants :

7. le renouvellement d'une licence;
8. le rétablissement d'une licence suspendue depuis 59 jours ou moins;
9. les demandeurs non canadiens.

2. Renseignements généraux

Aperçu

Satisfaire aux exigences financières est une condition d'entrée ou de rentrée sur le marché (dans le cas d'un rétablissement d'une licence). La conformité avec ces exigences vise à faire en sorte que les licences sont délivrées à des demandeurs qui jouissent d'une bonne santé financière et qui, au moment de lancer le service aérien proposé, sont financés adéquatement, au moyen d'une combinaison de capitaux propres ou de fonds de diverses sources.

Selon le critère régissant les exigences financières, le demandeur doit démontrer qu'il dispose de suffisamment de fonds, avant même que ses opérations aient pu générer des revenus, pour assumer les frais ou, autrement dit, pour effectuer les décaissements qui devront être effectués pour le démarrage et l'exploitation du service aérien proposé pendant une période de 90 jours.

Examen de l'Office

L'Office examine généralement les présentations relatives aux exigences financières en deux étapes :

Étape 1 : Détermination des exigences financières

À l'étape 1, l'Office examine les renseignements et les documents présentés par le demandeur pour déterminer les exigences financières (c'est-à-dire les fonds nécessaires) associées au démarrage et à l'exploitation du service aérien proposé pendant une période de 90 jours. Le demandeur doit présenter les renseignements et les documents en même temps que sa demande de licence. À la fin de l'étape 1, l'Office rendra une décision confirmant les exigences financières associées à l'exploitation du service aérien proposé pendant une période de 90 jours dans des conditions de demande optimale.

Étape 2 : Conformité avec les exigences financières

À l'étape 2, le demandeur doit convaincre l'Office soit qu'il a déjà obtenu, soit qu'il peut obtenir les fonds requis selon les exigences confirmées à l'étape 1, et que les fonds sont disponibles et le resteront pour financer le service aérien. Il n'est pas nécessaire que le demandeur ait déposé auprès de l'Office les renseignements demandés à l'étape 2 avant que l'Office ait rendu sa décision quant aux exigences financières, à l'étape 1. Le demandeur peut toutefois choisir de déposer les renseignements des étapes 1 et II en même temps que sa demande de licence. À la fin de l'étape 2, l'Office rendra sa décision confirmant ou non que le demandeur a satisfait aux exigences financières.

Quand faut-il déposer la demande de licence?

Le demandeur qui prévoit déposer une demande de licence doit aussi prévoir le temps qu'il faudra à l'Office pour examiner sa demande, y compris le temps requis pour répondre à des questions supplémentaires ou à des demandes de renseignements éventuelles de l'Office. Le demandeur doit aussi envisager la possibilité que l'Office détermine que des fonds additionnels sont requis en plus de ce qui est proposé par le demandeur afin de se conformer aux exigences financières. L'Office encourage le demandeur à déposer auprès de l'Office les renseignements et les documents requis bien avant la date à laquelle il compte lancer le service aérien proposé, mais non avant qu'un plan d'activités détaillé visant le service aérien proposé soit en place.

Politique de Transports Canada régissant les certificats d'exploitation aérienne

Transports Canada ne commencera habituellement pas à travailler à la délivrance ou à la modification d'un certificat d'exploitation aérienne en lien avec le service aérien proposé tant que l'Office n'aura pas déterminé que le demandeur satisfait aux exigences financières. Le demandeur devrait être au courant de ce processus au moment de planifier le lancement du service aérien proposé.

Renseignements confidentiels

Tous les renseignements de nature financière et commerciale déposés auprès de l'Office sont traités en toute confidentialité.

3. Exigences de dépôt

Le demandeur doit présenter les renseignements et les documents suivants à l'appui de sa demande de licence.

3.1 Plan d'affaires

Le demandeur doit déposer un exemplaire de son plan d'affaires à l'appui de sa demande de licence. L'Office l'examinera pour vérifier si les exigences financières proposées par le demandeur sont raisonnables et cohérentes avec le service aérien proposé. Le plan d'affaires devrait contenir à tout le moins ce qui suit :

- a. la description du type de service aérien qui sera fourni, y compris la question de savoir si le service offert sera un service régulier ou un service d'affrètement;
- b. le marché et la région où le demandeur a l'intention d'exercer ses activités;
- c. les itinéraires qui seront exploités et la fréquence des vols;
- d. le type et le nombre d'aéronefs qui seront exploités;
- e. un résumé des principaux accords ou des principales ententes de partenariat qui influenceront le mode de prestation du service aérien et ce qu'il en coûtera.

3.2 Formulaires relatifs aux exigences financières

En plus de sa demande de licence, le demandeur doit remplir les formulaires relatifs aux exigences financières et y détailler l'estimation de ses frais de démarrage, de ses frais d'exploitation et de ses frais généraux associés à l'exploitation du service aérien proposé pendant une période de 90 jours. La section 4 du présent guide contient des renseignements sur la manière de remplir ces formulaires.

3.3 Hypothèses et calculs

Le demandeur doit produire un résumé des hypothèses et des calculs sur lesquels se fonde l'utilisation proposée de ses aéronefs pendant une période de 90 jours, ainsi que pour les frais de démarrage et d'exploitation présentés dans les formulaires relatifs aux exigences financières. Il doit également déposer auprès de l'Office les principales ententes, telles que les ententes de location et d'achat d'aéronefs qui appuient les montants inscrits dans les formulaires relatifs aux exigences financières. La section 4 du présent guide contient plus de renseignements sur ce qui doit être fourni à l'Office.

3.4 États financiers vérifiés (requis seulement des demandeurs déjà en exploitation)

Un demandeur qui est ou qui a déjà été en exploitation (et non une entreprise en démarrage) doit fournir à l'Office un exemplaire de ses états financiers vérifiés les plus récents. L'Office ne pourra terminer son examen tant qu'il n'aura pas reçu ces documents. Le demandeur devrait connaître cette exigence lorsqu'il prévoit exploiter un service aérien, puisque la préparation d'états financiers vérifiés peut être un long processus.

Cette exigence s'applique non seulement aux demandeurs qui exploitent un service aérien, mais également à quiconque exploite une entreprise.

Les états financiers produits dans le cadre d'une mission d'examen ou de compilation n'inspirent pas le même degré de confiance que les états financiers assujettis à une vérification. Ils ne peuvent donc être présentés en remplacement des états financiers vérifiés.

3.5 Preuve de la disponibilité des fonds requis

Le demandeur doit fournir la preuve qu'il dispose des fonds nécessaires pour satisfaire aux exigences financières. Il doit déposer ces renseignements à l'étape 2 du processus relatif aux exigences financières. La section 5 du présent guide donne des renseignements supplémentaires sur la preuve que le demandeur est tenu de déposer auprès de l'Office.

4. Étape 1 : Détermination des exigences financières

Le montant des exigences financières est déterminé à l'étape 1. Le demandeur doit remplir et soumettre les formulaires relatifs aux exigences financières, en fournissant également les renseignements suivants :

1. le relevé des frais de démarrage, accompagné des hypothèses et des calculs justificatifs sur lesquels se fondent les montants inscrits dans le relevé;
2. le relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours, accompagné des hypothèses et des calculs justificatifs sur lesquels se fondent les montants inscrits dans le relevé;
3. le relevé des exigences financières.

4.1 Relevé des frais de démarrage

Frais de démarrage (lignes 10 à 99)

Le relevé des frais de démarrage détaille les frais associés au démarrage du service aérien proposé. Le demandeur doit fournir les renseignements suivants dans le relevé :

1. les frais de démarrage déjà engagés dans les 12 mois précédant la date du dépôt de la demande de licence;
2. les frais de démarrage que le demandeur prévoit engager entre la date de dépôt auprès de l'Office de la demande de licence et la date de lancement proposée du service aérien.

Tous les frais, y compris les frais d'exploitation, d'entretien, de publicité et d'administration que le demandeur a engagés ou qu'il prévoit engager avant le début du service aérien doivent être déclarés.

L'Annexe 1 décrit les catégories de frais comprises dans le relevé des frais de démarrage.

Hypothèses et calculs

Pour chaque montant déclaré dans le relevé des frais de démarrage, le demandeur doit fournir les hypothèses et les calculs montrant comment il est arrivé au montant. Les renseignements justificatifs pourront être soumis en n'importe quel format convenable. L'Office déterminera à l'aide de ces renseignements si les montants déclarés par le demandeur dans son relevé des frais de démarrage sont raisonnables et si le relevé est exact et complet.

Exemple

En plus des calculs justificatifs, le demandeur pourrait fournir les renseignements suivants, lesquels aideraient l'Office à évaluer le caractère raisonnable de la demande en ce qui a trait aux *coûts de formation de l'équipage* :

1. le nombre d'employés requis par poste (commandant de bord, copilote, etc.)
2. leur salaire horaire, mensuel ou annuel
3. le taux de majoration applicable aux avantages sociaux
4. les indemnités journalières et autres indemnités
5. les coûts de déplacement et d'hébergement à prévoir
6. le coût de la formation
7. la durée de la formation

Coûts d'acquisition et dépôts

Les décaissements effectués pour acquérir des actifs avant le début de l'exploitation du service aérien doivent être déclarés comme frais de démarrage. Le montant à déclarer se limite au coût d'acquisition, y compris les versements échelonnés à effectuer avant le début du service aérien proposé. Les versements échelonnés effectués subséquemment seront traités comme des frais d'exploitation.

De la même manière, tout dépôt versé à l'acquisition d'un actif doit être déclaré dans les frais de démarrage. Cependant, s'il est appliqué au premier, au deuxième ou au troisième versement mensuel échelonné, le dépôt sera déclaré dans les frais d'exploitation et non dans les frais de démarrage.

Exemple

La société A fait l'acquisition d'un aéronef au prix de 2 500 000 \$. Elle effectue un paiement initial de 500 000 \$. Le solde sera réglé par versements mensuels de 30 000 \$ (capital et intérêts). La société A déclare 500 000 \$ dans le relevé des frais de démarrage et 90 000 \$ [soit 3 mois x 30 000 \$] comme frais d'exploitation dans le relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours.

Frais de démarrage différentiels

Si le demandeur détient déjà une licence de l'Office et qu'il en demande une autre pour étendre ses activités, seuls les frais *différentiels* occasionnés par le lancement du nouveau service aérien doivent être déclarés. Le demandeur doit expliquer clairement dans sa demande pourquoi, pour une catégorie de frais en particulier, il n'a pas prévu

de montant ou il a prévu un montant inférieur à ce à quoi il serait normal de s'attendre d'une nouvelle entreprise entrant sur le marché.

Exemple

La société A, déjà détentrice d'une licence de service aérien intérieur utilisant de petits aéronefs, demande l'autorisation d'utiliser des aéronefs moyens. Elle utilisera un hangar qu'elle possède déjà pour abriter ses petits aéronefs et ses aéronefs moyens. Elle doit déclarer les frais différentiels qu'elle devra engager pour modifier ou agrandir son hangar de manière à pouvoir y abriter ses aéronefs moyens. Le demandeur doit indiquer dans sa demande pourquoi il ne déclare pas de frais pour son hangar ou pourquoi le montant déclaré est inférieur au montant auquel on pourrait normalement s'attendre.

4.2 Relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours

Le relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours sert à indiquer ce qu'il en coûtera pour exploiter le service aérien proposé dans des conditions de demande optimale pendant une période de 90 jours.

Le relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours indique :

1. le nombre d'aéronefs de chaque type qui seront exploités pendant la première période d'exploitation de 90 jours;
2. le nombre d'heures de vol cale à cale estimatif de chaque aéronef, dans des conditions de demande optimale, pendant une période de 90 jours;
3. les frais estimatifs d'exploitation et généraux associés à l'exploitation du service aérien proposé pour le nombre d'heures de vol cale à cale estimatif pendant une période de 90 jours.

Nombre et type d'aéronefs qui seront exploités (lignes 101 et 102)

Les données sur le nombre et le type d'aéronefs que le demandeur a l'intention d'exploiter dans la première période d'exploitation de 90 jours sont utilisées pour déterminer les exigences financières et elles doivent être déclarées dans le relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours.

Utilisation des heures de vol cale à cale par aéronef (ligne 103)

Heures de vol cale à cale

Les exigences financières sont fondées sur le nombre estimatif d'heures de vol cale à cale de chaque aéronef pour le service aérien proposé pendant une période de 90 jours, en supposant que les aéronefs soient utilisés dans des conditions de demande optimale. Il faut déclarer, dans le relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours, le nombre estimatif d'heures de vol cale à cale de *chaque* aéronef pour le service aérien proposé.

Terme clé

Heures de vol cale à cale représente le temps compris entre le moment où la porte de l'aéronef se ferme au départ et le moment où elle s'ouvre après l'atterrissage à la passerelle.

Utilisation des aéronefs dans des conditions de demande optimale

Le nombre total d'heures de vol cale à cale qui sera déclaré et utilisé pour déterminer les frais associés à l'exploitation du service aérien pendant une période de 90 jours n'est pas nécessairement le nombre réel d'heures de vol cale à cale pendant lequel le demandeur s'attend à exploiter les aéronefs pendant la première période d'exploitation de 90 jours; c'est plutôt le nombre d'heures de vol cale à cale pendant lequel les aéronefs *pourraient être exploités* pour le service aérien spécifié, pendant cette période de 90 jours, dans l'hypothèse où ils seraient utilisés dans des conditions de « demande optimale ».

L'Office s'attend à ce que l'utilisation des aéronefs dans des conditions de demande optimale se traduise par des vols exploités sept jours sur sept et que, chaque jour, les aéronefs soient exploités pendant un nombre raisonnable d'heures de vol cale à cale. Les types d'aéronefs et leur âge, la concurrence et le marché dans lequel le demandeur prévoit exploiter les aéronefs sont autant d'aspects qui influenceront le nombre d'heures de vol cale à cale pendant lesquelles les aéronefs pourront être utilisés dans des conditions de demande optimale sur une période de 90 jours.

La demande optimale pour le service aérien du demandeur est établie pour la première période d'exploitation de 90 jours. L'exploitation des aéronefs ne devrait pas tenir compte d'événements qui pourraient se produire au-delà de cette période, tels que l'arrivée possible d'un concurrent sur le marché ou encore le retrait d'un autre concurrent, les prévisions économiques ou les activités ou événements susceptibles de stimuler ou de ralentir la demande.

Le demandeur doit produire les principales hypothèses qu'il a retenues pour établir l'utilisation prévue des aéronefs. L'Office examinera le nombre des heures de vol cale à cale que le demandeur propose pour chaque aéronef afin de déterminer si ses projections sont raisonnables; l'Office comparera à cette fin les heures de vol cale à cale proposées par type d'aéronef aux données de l'industrie et à ses propres données.

Exemple

La société A lancera son service aérien avec un aéronef et, selon la demande connue, prévoit qu'elle pourrait exploiter de manière rentable son aéronef entre 300 et 600 heures de vol cale à cale sur une période de 90 jours. Elle prévoit exploiter l'aéronef selon toute vraisemblance pendant une période de 400 heures de vol cale à cale pendant la première période de 90 jours d'exploitation; toutefois, une fois installée sur le marché, elle pourrait exploiter l'aéronef pendant environ 600 heures de vol cale à cale sur une période de 90 jours. La société A déterminerait les frais d'exploitation et les frais généraux, aux fins des exigences financières, dans l'hypothèse où l'aéronef serait exploité pendant 600 heures de vol cale à cale sur une période de 90 jours.

Rentabilité

L'exploitation des aéronefs, mesurée en heures de vol cale à cale et attribuée à la période d'exploitation de 90 jours, ne doit pas être inférieure au niveau d'exploitation nécessaire pour assurer la rentabilité du service aérien.

Le demandeur pourra prévoir une perte d'exploitation initiale même s'il propose d'exploiter ses aéronefs pendant un nombre d'heures de vol cale à cale optimal, en particulier à cause de la possibilité que le coefficient d'occupation passagers soit plus bas au début. Ce facteur est acceptable, pour autant que le plan d'activités du demandeur montre que le service aérien deviendra rentable au niveau d'utilisation de l'aéronef déclaré à mesure que le coefficient d'occupation augmentera. Le demandeur doit dans ce cas présenter une prévision raisonnable étayant le fait que le service aérien sera rentable.

Disponibilité des aéronefs

L'utilisation des aéronefs, aux fins de détermination des exigences financières, doit être fondée sur l'hypothèse que les aéronefs seront exploités à seule fin de fournir le service aérien spécifié.

Dans les cas où les aéronefs ne seront pas retenus en tout temps par le demandeur ou si leur disponibilité est limitée, le demandeur peut, à certaines conditions, demander d'être exempté de cette exigence.

La demande d'exemption doit se conformer à l'article 80 de *la Loi sur les transports du Canada*, L.C. 1996, ch. 10, modifiée, et le demandeur devra convaincre l'Office que la conformité avec cette disposition n'est ni nécessaire ni souhaitable ni commode. L'Office étudiera la demande d'exemption, si le demandeur démontre que toutes les conditions suivantes sont respectées :

1. l'utilité première des aéronefs n'est pas de fournir un service aérien pour lequel une licence est requise;
2. il est clair que le but est de maximiser l'utilisation des aéronefs lorsqu'ils ne sont pas exploités pour leur utilité première;
3. le demandeur peut justifier que les aéronefs ne seront disponibles que pendant un nombre maximum d'heures et que cette limite de disponibilité se prolongera dans un avenir prévisible.

Il est à noter que même si la disponibilité des aéronefs est fortement limitée, une présentation indiquant que les aéronefs seront exploités pendant seulement un nombre minimal d'heures de vol cale à cale irait à l'encontre des critères régissant les exigences financières et ne respecterait pas l'intention de l'exigence réglementaire.

Exemple

La société A exploite des aéronefs d'entreprise pour assurer le transport de ses employés vers divers lieux de travail. Pour compenser une partie des coûts fixes de possession des aéronefs et maximiser leur utilisation, la société A décide d'offrir un service aérien au public et dépose auprès de l'Office une demande de licence. Le service aérien offert au public sera disponible seulement lorsque les aéronefs de l'entreprise ne seront pas utilisés pour le transport des employés. La société A a établi clairement des périodes pendant lesquelles elle doit transporter ses employés vers leurs lieux de travail. Elle a demandé d'être exemptée de l'obligation de fonder les exigences financières sur le fait que les aéronefs sont utilisés *uniquement* pour le service aérien spécifié.

Un détenteur d'une licence intérieure demande une licence internationale et a l'intention d'utiliser ses aéronefs en exploitation pour les deux types de service aérien

Un détenteur d'une licence qui exploite déjà un service aérien intérieur peut demander une licence d'exploitation d'un service aérien international utilisant la même catégorie d'aéronefs (aéronefs moyens) avec l'intention de répartir l'utilisation de ses aéronefs entre son service intérieur et le service international proposé. Aux fins de la détermination des exigences financières, l'utilisation des aéronefs sera établie comme si les aéronefs allaient être utilisés uniquement ou entièrement pour le service aérien international proposé.

Exemple

La société A, qui détient une licence intérieure l'autorisant à exploiter des aéronefs moyens, demande une licence internationale service à la demande qui l'autoriserait aussi à exploiter des aéronefs moyens. Comme la licence intérieure a été délivrée il y a plus de 12 mois, la société A doit se conformer aux exigences financières pour le service aérien international proposé.

La société A utilisera ses aéronefs en exploitation pour exploiter ses services aériens intérieur et international. Elle prévoit les exploiter, sur une période de 90 jours, à raison de 400 heures de vol cale à cale pour le service intérieur et de 300 heures de vol cale à cale pour le service international. Elle estime que si les aéronefs étaient exploités uniquement pour le service international, elle pourrait les exploiter, dans des conditions de demande optimale, à raison de 600 heures de vol cale à cale pendant une période de 90 jours. La société établira ses exigences financières selon l'hypothèse que les aéronefs seront utilisés seulement pour le service aérien international proposé et, donc, que les exigences financières seront fondées sur une exploitation des aéronefs pendant 600 heures de vol cale à cale sur une période de 90 jours.

Demande de licences multiples

Lorsque le demandeur demande plusieurs licences en même temps pour la même catégorie d'aéronefs (par exemple, aéronefs moyens exploités pour le service intérieur et les services internationaux réguliers et à la demande), les exigences financières seront fondées sur l'exploitation des aéronefs dans des conditions de demande optimale pour tous les services aériens proposés, autrement les exigences se révéleraient coûteuses et inutiles. Autrement dit, l'exploitation des aéronefs dans des conditions de demande optimale ne signifie pas que l'utilisation des aéronefs est fondée sur une demande optimale pour chaque service aérien, mais plutôt sur une demande optimale pour les aéronefs proposés pour la licence demandée. Dans ce cas, les exigences financières seront déterminées à partir de l'utilisation des aéronefs pour tous les services aériens proposés, laquelle utilisation resultera en une utilisation des aéronefs et un profit optimaux.

Frais d'exploitation et frais généraux (lignes 200 à 999)

Frais à inclure

Les exigences financières incluent les frais totaux d'exploitation du service aérien proposé sur une période de 90 jours dans des conditions de demande optimale. Le demandeur doit inclure tous les frais d'exploitation et les frais généraux dans le relevé des frais de la période d'exploitation de 90 jours : frais d'exploitation, d'entretien, de publicité, de financement et d'administration.

Les frais d'exploitation et les frais généraux doivent être détaillés pour chaque type d'aéronef que le demandeur propose d'exploiter. Le détail des frais servira à développer les exigences financières en référence directe au profil spécifique des coûts d'exploitation des aéronefs. Il aidera l'Office à décider si les frais d'exploitation projetés du demandeur sont raisonnables.

Paiements de location ou d'achat

Lorsque l'acquisition d'un actif est financée ou payée par versements échelonnés, les montants des versements ou des paiements mensuels de location, y compris les intérêts, sont inclus dans la détermination des frais d'exploitation et des frais généraux pour la période de 90 jours. Le fait que les paiements sont reportés à une date postérieure à la première période de 90 jours d'exploitation du demandeur n'annule pas l'exigence d'inclure le coût d'acquisition ou de location auquel serait normalement soumis le demandeur pour la période de 90 jours.

Dépréciation et amortissement

La dépréciation et l'amortissement des actifs ne sont pas pris en compte dans la détermination des exigences financières, étant donné que le coût d'acquisition ou de location d'actif, y compris les versements mensuels échelonnés, doit déjà être inscrit dans le relevé des frais de démarrage et le relevé des frais de la période d'exploitation de 90 jours.

Réserves et charges à payer

Les réserves pour frais d'entretien et autres sont incluses dans la détermination des exigences financières lorsqu'elles ont trait aux dépenses qui seront engagées. De la même manière, les charges à payer au titre de dépenses prévues seront aussi incluses parce qu'elles représentent des dépenses que le demandeur prévoit faire.

[L'Annexe 2](#) décrit les catégories de frais d'exploitation et de frais généraux qui sont incluses dans le relevé des frais de la période d'exploitation de 90 jours.

4.3 Relevé des exigences financières

Le relevé des exigences financières sert à déterminer :

1. pour un demandeur déjà en exploitation, le montant des capitaux propres ou du déficit des propriétaires;
2. les exigences financières;
3. la portion des exigences financières qui **doit** être financée par une mise de fonds des propriétaires;
4. le solde des exigences financières qui peut être financé autrement que par une mise de fonds.

Capitaux propres ou déficit des actionnaires ou des associés (lignes 1000 à 1003)

Cette section doit être remplie **seulement** par les demandeurs qui sont déjà en activité ou qui l'ont été et qui ont déjà généré des résultats (pertes ou profits). Le bilan de ces demandeurs pourrait afficher des bénéfices non répartis ou un déficit.

Les demandeurs déjà en exploitation ou qui l'ont été et qui n'exploitent donc pas une nouvelle entreprise devront fournir à l'Office un exemplaire de leurs états financiers « vérifiés » à la date de clôture de leur plus récent exercice financier.

Le demandeur doit inscrire à la ligne 1001 le montant des capitaux propres ou du déficit (inscrit au négatif) figurant au bilan vérifié. Il doit aussi inscrire à la ligne 1002 tous les frais de démarrage engagés et présentés dans ses états financiers vérifiés (c'est-à-dire, engagés à la date ou avant la date de clôture d'exercice du bilan vérifié). Les capitaux propres ou le déficit, nets des frais de démarrage saisis dans ces montants, serviront à déterminer les exigences financières.

Exigences financières (lignes 2000 à 2005)

Le total des exigences financières du demandeur correspond à la somme des éléments suivants :

1. les frais de démarrage;
2. les frais d'exploitation et les frais généraux associés à la période d'exploitation de 90 jours dans des conditions de demande optimale;
3. pour une entreprise déjà en exploitation, tout déficit des propriétaires tel qu'il est présenté au bilan vérifié du demandeur. Le déficit présenté aux fins de la détermination des exigences financières ne doit pas inclure les frais de démarrage qui ont été engagés et qui ont été calculés dans le déficit des propriétaires (c'est-à-dire les frais de démarrage engagés à la date ou avant la date de clôture d'exercice du bilan vérifié).

Exemple

L'exemple suivant illustre le calcul des exigences financières pour (A) une entreprise en démarrage, (B) un demandeur déjà en exploitation qui dispose de capitaux propres et (C) un demandeur déjà en exploitation dont l'avoir est déficitaire.

Tableau 1 : Calcul des exigences financières

		A	B	C
Relevé des frais de démarrage	(1)	1 000 000 \$	1 000 000 \$	1 000 000 \$
Relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours	(2)	3 000 000	3 000 000	3 000 000
Total partiel (ligne 1+ligne 2)	(3)	4 000 000 \$	4 000 000 \$	4 000 000 \$
Déficit des actionnaires ou des associés	(4)	s.o.	s.o.	300 000
Frais de démarrage inclus dans le déficit	(5)	s.o.	s.o.	(100 000)
Exigences financières (ligne 3+ligne 4 – ligne 5)	(6)	4 000 000 \$	4 000 000 \$	4 200 000 \$

Mise de fonds requise (lignes 3000 à 3003)

Une portion du total des exigences financières pour le demandeur doit être financée par une mise de fonds des propriétaires. La mise de fonds requise est égale à 50 pour cent du total des frais de démarrage et des frais d'exploitation.

Pour les demandeurs déjà en exploitation ou qui l'ont déjà été, le montant de la mise de fonds requise (c'est-à-dire 50 pour cent du total des frais de démarrage et des frais d'exploitation) doit être ajusté comme suit :

1. Il doit être **augmenté** du montant de tout **déficit** des propriétaires (actionnaires ou associés) figurant au bilan vérifié le plus récent du demandeur;
ou
2. Il doit être **diminué** du montant des **capitaux propres** du propriétaire qui figurent au bilan vérifié le plus récent du demandeur;
et

- Il doit être **diminué** du montant des frais de démarrage qui ont été engagés à la date ou avant la date de clôture d'exercice des états financiers vérifiés les plus récents, dont le montant des capitaux propres ou du déficit des propriétaires a été présenté aux lignes 1000 à 2005.

Il est à noter que même si le montant des capitaux propres des propriétaires figurant au bilan vérifié du demandeur vient réduire ou peut-être éliminer l'obligation pour les propriétaires de procéder à des mises de fonds additionnelles dans l'entreprise, il ne réduit pas le montant total des exigences financières à satisfaire par l'apport de liquidités disponibles.

Les sources acceptables de fonds qui peuvent financer les mises de fonds requises sont résumées à la section 5.1 du présent guide.

Exemple

L'exemple suivant illustre le calcul de la portion des exigences financières financées au moyen de mises de fonds pour (A) une entreprise en démarrage, (B) un demandeur déjà en exploitation qui dispose de capitaux propres et (C) un demandeur déjà en exploitation dont l'avoir est déficitaire.

Tableau 2 : Calcul de la portion des exigences financières visant la mise de fonds (suite du tableau 1)

		A	B	C
50 % des frais de démarrage et des frais d'exploitation (50 % x ligne 3 du tableau 1)	(1)	2 000 000 \$	2 000 000 \$	2 000 000 \$
Capitaux propres (ou déficit) des actionnaires ou des associés	(2)	s.o.	1 500 000	(300 000)
Frais de démarrage inclus dans les capitaux propres ou le déficit	(3)	s.o.	100 000	100 000
Mise de fonds requise (ligne 1 – ligne 2 – ligne 3)	(4)	2 000 000 \$	400 000 \$	2 200 000 \$

Solde des fonds requis (lignes 4000 à 4003)

Le solde des exigences financières qui n'ont pas à être financées par une mise de fonds des propriétaires peuvent être financées par exemple au moyen de marges de crédit, de prêts des actionnaires ou d'autres liquidités disponibles. Ce montant peut aussi être financé par les capitaux des propriétaires si le demandeur choisit cette option.

Les sources de fonds acceptables pour financer le solde des fonds requis, autres que les capitaux des propriétaires, sont résumées à la section 5.2 du présent guide.

Exemple

L'exemple suivant illustre le calcul du solde des fonds requis pour (A) une entreprise en démarrage, (B) un demandeur déjà en exploitation qui dispose de capitaux propres qui viennent réduire le solde des fonds requis et (C) un demandeur déjà en exploitation dont l'avoir déficitaire vient augmenter le solde des fonds requis.

Tableau 3 : Calcul du solde des fonds requis (suite des tableaux 1 et 2)

		A	B	C
Exigences financières (tableau 1)	(1)	4 000 000 \$	4 000 000 \$	4 200 000 \$
Mise de fonds requise (tableau 2)	(2)	2 000 000	400 000	2 200 000
Solde des fonds requis (ligne 1 – ligne 2)	(3)	2 000 000 \$	3 600 000 \$	2 000 000 \$

5. Étape 2 : Conformité avec les exigences en matière de mise de fonds

À l'étape 2, le demandeur doit convaincre l'Office qu'il a obtenu ou qu'il peut obtenir les fonds nécessaires pour satisfaire aux exigences financières.

Le demandeur doit démontrer ce qui suit :

- il a obtenu, ou peut obtenir, par le truchement d'une combinaison de capitaux propres ou d'emprunts, des fonds totalisant au moins le montant des exigences financières établies à l'étape 1;
- les fonds ne sont pas engagés et se présentent sous forme de liquidités (facilement convertibles en argent);
- les fonds sont disponibles et le resteront pour assurer le financement du service aérien.

5.1 Capitaux des propriétaires

La mise de fonds requise doit être financée par les capitaux des propriétaires.

Si le demandeur est une société par actions, il doit démontrer que la mise de fonds a été assurée par l'émission d'actions. Si le demandeur est une société de personnes ou une entreprise individuelle, il doit démontrer que la mise de fonds a été effectuée sous forme d'investissements de la part des associés ou du propriétaire unique.

Le demandeur doit déposer des documents auprès de l'Office lui confirmant que des capitaux des propriétaires ont été injectés dans l'entreprise et que les fonds ont été déposés dans le compte bancaire du demandeur. L'Office acceptera une copie du relevé bancaire attestant le dépôt des fonds. Si le demandeur est une société par actions, il doit aussi fournir une copie des procès-verbaux de la réunion des administrateurs ou des actionnaires confirmant que les actions ont été émises et payées en entier.

Le capital ne doit pas être racheté ou retiré pendant 12 mois

Le capital des propriétaires doit être disponible et le rester pour financer les activités du demandeur. Il ne peut être retiré ni racheté pendant une période minimale d'un an après la date de délivrance ou de rétablissement de la licence.

Si le demandeur est une société par actions, il doit fournir une copie de la résolution du conseil d'administration identifiant spécifiquement le capital-actions investi et affirmant que celui-ci ne fera pas l'objet d'un rachat et ne sera pas retiré d'autres façons pendant une période minimale d'un an suivant la délivrance de la licence, le cas échéant.

Si le demandeur est une société de personnes ou une entreprise individuelle, il doit fournir une déclaration écrite signée par chaque associé ou par le propriétaire unique révélant le montant qui a été investi dans l'entreprise et confirmant que ce montant ne sera pas retiré de la société de personnes ou de l'entreprise individuelle pendant une période minimale d'un an suivant la délivrance de la licence.

5.2 Emprunts et autres sources de financement

La portion des exigences financières qui peut être comblée autrement que par une mise de fonds des propriétaires peut être financée à même d'autres sources de fonds, telles que les marges de crédit disponibles, des prêts d'actionnaires ou d'autres actifs liquides disponibles. Ce montant peut aussi être financé par une mise de fonds des propriétaires si le demandeur en décide ainsi.

Marge de crédit ou autre instrument de financement similaire

Le demandeur peut financer une partie des exigences financières, qui n'est pas incluse dans la mise de fonds requise, au moyen d'une marge de crédit ou d'un autre instrument de financement similaire accordé par une institution financière, dont les modalités prévoient que les fonds resteront disponibles pour financer le service aérien proposé.

Une copie de l'entente régissant la marge de crédit et divulguant toutes les modalités de la marge de crédit doit être fournie à l'Office.

Prêts d'actionnaires ou de parties liées

Le demandeur pourra financer une partie des exigences financières, qui n'est pas incluse dans la mise de fonds requise, au moyen d'un prêt consenti par des actionnaires ou des parties liées, à la condition que les fonds aient été effectivement avancés et versés au demandeur selon des modalités garantissant que les fonds sont disponibles et qu'ils le resteront pour financer le service aérien proposé. Un billet à ordre, signé par un actionnaire, ou toute autre forme d'engagement semblable ne peut être utilisé pour satisfaire à l'exigence relative aux fonds requis.

Une copie de l'entente de prêt qui énonce clairement toutes les modalités régissant l'avance des fonds doit être fournie à l'Office. Le demandeur doit aussi fournir une preuve que les fonds ont été déposés dans son compte bancaire.

Entreprises déjà en exploitation qui disposent d'une encaisse ou d'autres liquidités

Les entreprises déjà en activité qui disposent d'une encaisse ou d'autres liquidités accumulées ou générées par ses activités ou par des investissements peuvent appliquer ces montants à une partie ou à la totalité des fonds requis. Les liquidités comprennent l'encaisse et les autres actifs facilement convertibles en espèces.

L'encaisse qui est disponible et qui le restera peut être utilisée pour satisfaire à l'exigence des fonds requis. Le demandeur doit cependant démontrer que le montant est disponible et qu'il le restera. Afficher une position de trésorerie favorable à un moment donné n'est pas suffisant pour que le montant puisse être considéré comme étant une source de fonds disponible, ladite position pouvant fluctuer, parfois de manière significative, d'un mois à l'autre. La mise de côté ou le virement dans un compte de réserve d'un solde de trésorerie pour utilisation future pourrait montrer que les montants sont disponibles et qu'ils le resteront pour financer le service aérien proposé. Démontrer qu'un montant minimal d'encaisse est resté disponible en tout temps au cours des 12 derniers mois par exemple, et qu'il le restera, est une autre façon pour le demandeur de montrer que le solde de trésorerie est disponible et qu'il le restera.

Les titres négociables, tels que les obligations d'État ou les actions dans les sociétés faisant appel public à l'épargne, sont considérés comme des liquidités s'ils sont facilement convertibles en espèces et qu'aucune restriction n'empêche le demandeur de les convertir en argent liquide. Les titres négociables sont généralement comptabilisés à leur valeur de marché.

Les créances, diminuées de la provision pour créances douteuses, seraient également considérées comme une liquidité dans la mesure où le demandeur entend et veut percevoir les montants dans un délai à court terme n'excédant pas trois mois. Les créanciers, qui sont normalement à payer dans le même délai, auraient pour effet de contrebalancer le montant disponible des créances. Ces montants seraient ajoutés à l'encaisse et à toute liquidité, et le demandeur doit démontrer que le total de tous ces montants continuera d'être disponible.

Les approvisionnements et les actifs corporels, tels que les biens immeubles, ne sont pas considérés comme des liquidités. Il y aurait lieu d'évaluer les autres actifs au cas par cas, le demandeur étant responsable de démontrer pourquoi l'Office devrait considérer ces actifs comme des liquidités.

La date à laquelle le demandeur dresse le portrait de sa position de trésorerie et de ses autres liquidités devrait être assez proche de la date prévue du début de ses activités, le montant de sa trésorerie et de ses autres liquidités étant susceptible de varier d'un mois à l'autre. Il revient au demandeur de démontrer que toute liquidité est disponible, et **qu'elle le restera**, pour satisfaire aux exigences financières.

Tous les comptes ou toutes les liquidités, disponibles à un moment donné, doivent être considérés comme un tout, l'inclusion ou l'exclusion de certains comptes ou de certaines liquidités, à l'avantage du demandeur, n'étant pas une option acceptable. Le demandeur doit déposer les documents justificatifs nécessaires auprès de l'Office, y compris ses états financiers intermédiaires les plus récents et les copies de ses relevés bancaires.

5.3 Long délai observé avant que le demandeur démontre qu'il a obtenu les fonds nécessaires

Si une période relativement longue s'est écoulée entre la date où l'Office a confirmé les exigences financières à l'étape 1 et la date où le demandeur a fourni à l'Office la preuve qu'il se conforme aux exigences financières à l'étape 2 (le montant et le type de financement obtenu), l'Office pourrait demander au demandeur de déposer ces renseignements financiers afin de reconfirmer si les hypothèses déjà retenues sont toujours valables.

L'Office pourra dans un tel cas réévaluer les exigences financières. Il déterminera au cas par cas si le demandeur est tenu de redéposer certains renseignements en tenant compte du temps qui s'est écoulé depuis la décision de l'Office à l'étape 1, des circonstances particulières et de la situation financière du demandeur.

Pour les demandeurs déjà en exploitation, si des versions plus récentes des états financiers vérifiés ont été produites, elles doivent toutes être déposées auprès de l'Office. Ces états financiers serviront à recalculer les exigences financières, s'il y a lieu.

Annexe 1 – Relevé des frais de démarrage

Suit une description des éléments à présenter dans le relevé des frais de démarrage.

Tous les frais de démarrage, y compris les frais d'exploitation, d'entretien, de publicité et d'administration qui ont été engagés (colonne I) ou qui sont prévus (colonne II) avant le début du service aérien doivent être présentés dans le relevé des frais de démarrage.

Aéronefs (ligne 10) :

Indiquer les frais liés à l'acquisition, à la location, à l'importation ou à la remise à neuf des aéronefs, y compris les moteurs. Les dépôts non remboursables avant la fin de la première période de trois mois d'exploitation doivent être inclus, tout comme les frais engagés pour se conformer aux consignes de navigabilité et aux bulletins de service de même que pour le réoutillage, la reconfiguration ou l'amélioration des aéronefs et de leurs moteurs.

Formation (ligne 20) :

Indiquer les frais liés à la formation de l'équipage, du personnel de bord et du personnel d'entretien, y compris les frais pour les moniteurs, les consultants, la location de salles, le matériel de cours, les frais de voyage et les frais de formation au moyen de simulations de vols.

Installations (ligne 30) :

Indiquer les frais liés à l'achat ou à la location de locaux administratifs, d'aéroports, de hangars et de toutes autres installations nécessaires, de même que les dépôts versés aux aéroports et autres fournisseurs, y compris les dépôts de garantie auprès des administrations aéroportuaires du Canada et de l'étranger.

Approvisionnements, matériel et fournitures (ligne 40) :

Indiquer les frais liés à l'achat de réserves de carburants, de pièces de rechange d'aéronefs et de moteurs, du matériel d'exploitation et d'autres approvisionnements et fournitures, y compris l'achat d'uniformes et la rédaction de manuels des opérations.

Honoraires professionnels (ligne 50) :

Indiquer les frais engagés pour constituer une société par actions ou enregistrer une entreprise, de même que les frais juridiques, les frais de services conseils et les autres honoraires professionnels connexes.

Frais d'administration (ligne 60) :

Indiquer les frais liés à l'administration de l'entreprise, y compris les salaires du personnel auxiliaire, l'achat du matériel informatique et de logiciels, l'ameublement et les fournitures de bureau, les frais de publicité et les frais généraux.

Annexe 2 – Relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours

Suit une description des éléments à présenter dans le relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours.

Tous les frais d'exploitation, d'entretien, de publicité, de financement et d'administration associés au service aérien proposé pour une période de 90 jours d'exploitation dans des conditions de demande optimale doivent être présentés dans le relevé des frais d'une période d'exploitation de 90 jours.

Généralités

101 – « Type d'aéronef » s'entend du type ou du modèle des aéronefs qui seront exploités pendant la première période de 90 jours (Boeing B737-800, Airbus A319-100, etc.).

102 – « Nombre d'aéronefs » s'entend de la quantité de chaque type d'aéronefs qui sera exploité pendant la première période de 90 jours d'exploitation du service aérien.

103 – « Heures de vol cale à cale » s'entend du nombre total d'heures de vol cale à cale pour chaque type d'aéronef qui sera exploité pendant la période de 90 jours (p. ex. si deux appareils Boeing 737-800 sont exploités à raison de 600 heures de vol cale à cale chacun, inscrire 1 200 heures de vol cale à cale dans la colonne appropriée).

Salaires et avantages sociaux (ligne 200)

200 – L'élément « Salaires et avantages sociaux » comprend les coûts relatifs à la rémunération de tous les employés, à savoir les traitements, les salaires et les avantages sociaux, de même que les frais liés au détachement, à l'échange ou au prêt d'employés dans le cadre d'une location avec équipage.

Aéronefs

301 – L'élément « Acquisition et location » comprend les paiements pour l'achat ou la location ainsi que les frais associés à la location d'aéronefs avec ou sans équipage.

302 – L'élément « Carburant et lubrifiant » comprend le coût des carburants et des lubrifiants utilisés en aviation.

303 – L'élément « Entretien » comprend tous les frais d'entretien, de réparations et de révision des aéronefs, les frais d'achat des pièces de rechange et des approvisionnements, les frais liés au maintien en règle du certificat de navigabilité et les paiements de réserve.

304 – L'élément « Assurance » comprend les frais de l'assurance responsabilité à l'égard des passagers, l'assurance générale pour la coque, l'assurance pour le matériel de vol et l'assurance responsabilité civile.

Services passagers

401 – L'élément « Service de restauration » comprend tous les frais liés aux services de restauration à bord et sur terre, y compris les services fournis dans les salons des aéroports.

402 – L'élément « Divertissement de bord » comprend les frais et les droits d'abonnement pour les films, la musique, la télévision en direct et le matériel audiovisuel accessoire.

Redevances d'aéroport et de navigation aérienne

501 – L'élément « Redevances de navigation aérienne » comprend les redevances prélevées par NAV Canada et toute autre administration aérienne à l'étranger.

502 – L'élément « Redevances d'atterrissage et d'utilisation des aérogares » comprend tous les droits et toutes les redevances à payer pour l'atterrissage, l'utilisation de l'aérogare, l'utilisation des hangars, la sécurité et l'aire de stationnement pour les aéronefs.

503 – L'élément « Service d'escale et chargement » comprend les frais à payer pour les services de cabine, de restauration, de pistes, la manutention des bagages et du fret, les services à la clientèle à l'aérogare et aux portes d'embarquement, et le dégivrage.

Ventes et administration

601 – L'élément « Bâtiment administratif » comprend les paiements pour l'achat et la location, les impôts fonciers, l'entretien et les réparations, les services publics et tous autres frais relatifs aux installations administratives.

602 – L'élément « Frais administratifs et frais généraux » comprend l'achat de l'ameublement et des fournitures de bureau, les frais bancaires, les honoraires professionnels et tous autres frais généraux d'administration.

603 – L'élément « Systèmes de technologies de l'information » comprend le matériel informatique, les logiciels, et tous les frais liés à l'installation et à l'entretien des ordinateurs, des réseaux, des sites Web et des systèmes de réservation, y compris les services assurés par des tiers fournisseurs.

604 – L'élément « Ventes et publicité » comprend les commissions versées sur la vente de billets et les frais de publicité et de promotion, y compris les honoraires des agents de voyage, des conseillers aux ventes et des autres fournisseurs de services.

605 – L'élément « Frais d'intérêt » comprend tous les frais de financement.