

Copyright Board
Canada



Commission du droit d'auteur
Canada

Date 2017-05-19

Référence CB-CDA 2017-050

Régime Gestion collective du droit d'exécution et du droit de communication
Loi sur le droit d'auteur, paragraphe 68(3)

Commissaires L'honorable Robert A. Blair
M^e Claude Majeau
M^e J. Nelson Landry

Projets de tarif examinés Tarifs 13.A de la SOCAN – Transports en commun – Avions (2011-2014 et 2015-2017)

Tarifs des redevances à percevoir pour l'exécution en public ou la communication au public par télécommunication, au Canada, d'œuvres musicales ou dramatico-musicales

Motifs de la décision

I. INTRODUCTION ET HISTORIQUE DU TARIF

[1] Il s'agit de motifs concernant des projets de tarifs déposés par la Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique (SOCAN). Le 31 mars 2010, le 31 mars 2011, le 30 mars 2012, le 2 avril 2013 et le 31 mars 2014, en application de l'article 67.1 de la *Loi sur le droit d'auteur*,¹ la SOCAN a déposé des projets de tarifs des redevances à percevoir pour l'exécution en public ou la communication au public par télécommunication d'œuvres musicales à bord d'un avion pour les années 2011 à 2017. Les projets de tarifs ont été publiés dans la *Gazette du Canada*. Dans tous les cas, les utilisateurs éventuels intéressés et leurs représentants ont été informés de leur droit de s'opposer aux projets de tarifs.

[2] Le dernier tarif homologué par la Commission, pour 2009-2010, prévoyait l'octroi d'une licence pour exécuter publiquement de la musique à bord d'un avion, tant au sol qu'en vol. La

¹ *Loi sur le droit d'auteur*, L.R.C. 1985, ch.C-42.

licence visait également la musique jouée dans les casques d'écoute personnels offerts aux passagers.

[3] Les projets de tarifs de 2011-2014 étaient très différents des tarifs déjà homologués. Tout d'abord, une nouvelle catégorie relative aux « présentations audiovisuelles » avait été ajoutée. Ensuite, les taux proposés étaient presque deux fois supérieurs aux taux en vigueur. Enfin, dans le cas d'un usage interactif, les taux proposés pour la musique en vol et les présentations audiovisuelles doubleraient.

[4] Les projets de tarifs de 2015-2017 étaient eux aussi très différents des tarifs déjà homologués. Les utilisateurs, qui versaient une redevance trimestrielle établie en fonction du nombre de places dans l'avion, calculé par tranches, seraient dorénavant tenus de verser une redevance annuelle par place. En outre, la catégorie déjà homologuée « musique en vol » était remplacée par la catégorie « musique faisant partie de la programmation en vol ».

[5] Le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) s'est opposé en temps opportun au tarif pour 2013 et 2014. Bien qu'il ait déposé trop tard son opposition pour les années 2015 à 2017, le CNLA a reçu l'autorisation d'intervenir avec pleins droits de participation pour ces années. Aucune autre opposition ni demande d'intervention n'a été déposée à l'égard de ces tarifs.

[6] Le CNLA s'est décrit comme une association commerciale représentant les principaux transporteurs aériens de passagers du Canada : Air Transat A.T. Inc., *Jazz Aviation LP*, Air Canada et *WestJet Airlines Ltd.*

[7] Les parties ont tenté de s'entendre, mais le 29 septembre 2015, la SOCAN a demandé à la Commission d'établir un calendrier en vue d'une audience. Le 27 octobre 2015, la Commission a établi une proposition conjointe de calendrier des procédures, selon laquelle l'audience devait débiter le 27 septembre 2016.

[8] Le 29 avril 2016, après l'échange de demandes de renseignements et de réponses préliminaires conformément au calendrier, la SOCAN a écrit à la Commission pour l'informer que l'affaire allait être réglée sous peu et qu'aucune requête ne serait donc déposée à l'égard des lacunes que pourraient comporter les réponses aux demandes de renseignements. Deux mois plus tard, les parties ont déposé conjointement les tarifs convenus pour les années 2011-2020 et ont demandé à la Commission d'annuler l'audience et d'homologuer les tarifs convenus pour les années 2011-2014 et 2015-2017, puisque les projets de tarifs pour les années 2018-2020 n'avaient pas encore été déposés.

[9] Dans leur demande d'homologation présentée conjointement le 29 juin 2016, les parties ont indiqué ce qui suit :

[TRADUCTION] S'agissant de ces demandes d'homologation :

1. Les taux de redevances demandés par la SOCAN et le CNLA pour 2011-2014 sont inférieurs à ceux du tarif proposé initialement par la SOCAN pour les années 2011-2014. Ainsi, la SOCAN et le CNLA font valoir que le fait pour la Commission de continuer d'appliquer le tarif homologué pour les années 2011-2014 au lieu du tarif proposé par la SOCAN pour 2011-2014 ne causerait pas de préjudice.

2. Les changements apportés par la SOCAN et le CNLA au projet de tarif pour 2015-2017 ne sont pas importants et portent surtout [sur] les exigences en matière de rapports; les taux et la structure sont les mêmes que ceux qui ont été proposés initialement pour ces années. On a ajouté la possibilité d'offrir une réduction aux titulaires de licence dans le cas où un avion est hors service pendant une certaine période à des fins d'entretien.

[10] Avant la présente instance, le tarif 13.A a fait l'objet de deux homologations de tarifs faisant l'objet d'ententes et plusieurs homologations sans opposition. En 1992, la Commission a homologué le tarif, qu'elle a continué d'homologuer jusqu'en 2010, sur la base d'une entente entre la SOCAN et l'Association du transport aérien du Canada.² En 2004, la Commission a homologué une entente entre la SOCAN, l'Association du transport aérien du Canada et Air Canada, qui ont convenu de revenir au dernier tarif homologué en 1998.³

II. ANALYSE

[11] Le premier tarif convenu, soit celui pour les années 2011-2014, est identique au tarif que la Commission a homologué en 2012 pour les années 2009 et 2010.⁴ Il convient de noter que les taux du tarif convenu sont les mêmes depuis 1992.

[12] Une analyse plus approfondie est requise en ce qui concerne le tarif convenu pour 2015-2017. En effet, comme il a été mentionné ci-dessus, ce tarif est différent de celui qui a déjà été homologué, au point où les deux tarifs sont difficiles à comparer.

[13] En 2012, la Commission a établi un cadre en deux étapes en vue de l'homologation de tarifs qui reflètent des ententes :

Avant d'homologuer un tarif qui reflète des ententes, il est habituellement préférable d'examiner : a) la mesure dans laquelle les parties aux ententes peuvent s'exprimer au nom de tous les utilisateurs et b) si les prétentions mises de l'avant par d'anciennes parties ou des tiers utilisateurs ont été prises en compte. Il ne s'agit pas de règles rigides: l'utilisateur éventuel qui ne s'oppose pas dans les délais prévus n'a plus voix au chapitre. Cela dit, puisqu'un tarif est une norme prospective d'application générale, il faut tenir compte, dans

² *SOCAN – Tarifs multiples, 1992* (30 juin 1992) décision de la Commission du droit d'auteur à la p 10.

³ *SOCAN – Tarifs multiples, 1998-2007* (18 juin 2004) décision de la Commission du droit d'auteur à la p 45.

⁴ *SOCAN – Tarifs multiples, 2006-2013* (29 juin 2012) décision de la Commission du droit d'auteur au para 10.

une certaine mesure, des intérêts de ceux qui ne sont pas devant nous et qui seront touchés par notre décision, surtout lorsque des tarifs inédits sont en cause.⁵

[14] Il a été question du cadre énoncé dans la décision sur le tarif 5 de Ré:Sonne dans une décision rendue récemment par la Commission⁶ au sujet du tarif 22.D.1 de la SOCAN pour le contenu audiovisuel en ligne. Cette décision a fait l'objet d'un contrôle par la Cour d'appel fédérale. Bien que la Cour ait jugé que le cadre énoncé dans la décision sur le tarif 5 de Ré:Sonne avait été mal appliqué et qu'elle ait renvoyé l'affaire à la Commission, elle n'a pas remis en question le cadre en tant que tel.⁷ Par conséquent, nous procéderons maintenant à une analyse en fonction des critères établis dans la décision sur le tarif 5 de Ré:Sonne.

[15] On peut lire sur son site Web que « [l]e CNLA vise tous les transporteurs aériens confrontés à des enjeux réglementaires et politiques semblables aux siens. Tous les grands transporteurs aériens de passagers sont admissibles à l'adhésion au CNLA, à condition qu'ils détiennent les certificats autorisant *70 sièges passagers* et les autres permis exigés dans nos règlements. »⁸ [nos italiques]

[16] Pour évaluer l'incidence des tarifs convenus sur l'ensemble des transporteurs, nous devons tenir compte de ce qu'il en sera pour les avions de moins de 70 passagers. Prenons par exemple un avion de 50 passagers. Aux termes du tarif déjà homologué, les redevances à payer pour cet avion s'élèveraient à 162 \$ par année pour la musique au sol et à 648 \$ par année pour la musique en vol. Aux termes des tarifs convenus, les redevances à payer pour cet avion seraient les mêmes pour les années 2011-2014. Par contre, pour les années 2015-2017, les redevances à payer s'élèveraient à 116 \$ par année pour la musique au sol et à 274,50 \$ par année pour la programmation en vol, payables dans les deux cas au prorata du nombre de jours pendant lesquels l'avion est en service durant l'année. Les tarifs convenus donnent lieu à des redevances égales ou inférieures à celles qui ont déjà été homologuées pour cet avion de 50 passagers. En plus, les tarifs proposés étaient supérieurs ou égaux aux tarifs convenus, de sorte qu'il n'y a aucun problème sur le plan de l'équité procédurale.

[17] La deuxième partie du cadre énoncé dans la décision sur le tarif 5 de Ré:Sonne se rapporte aux prétentions mises de l'avant par d'anciennes parties ou des tiers utilisateurs. En l'espèce, il n'y en avait pas.

⁵ *Tarif 5 de Ré:Sonne – Utilisation de musique pour accompagner des événements en direct, 2008-2012 (Parties A à G)* (25 mai 2012) décision de la Commission du droit d'auteur au para 10.

⁶ *Tarif 22.D.1 de la SOCAN – Services audiovisuels en ligne, 2007-2013* (18 juillet 2014) décision de la Commission du droit d'auteur.

⁷ *Netflix, Inc. c. Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique*, 2015 CAF 289 aux para 45-53.

⁸ Conseil national des lignes aériennes du Canada, « Qui sommes-nous? », en ligne : <http://airlinecouncil.ca/fr/qui-sommes-nous/>

[18] Compte tenu de notre analyse, nous concluons que les tarifs convenus n'ont aucune incidence défavorable sur les intérêts de parties non représentées par le CNLA. Par conséquent, nous homologuons ce tarif conformément aux tarifs convenus, dont les taux sont reproduits en annexe.

Le secrétaire général,



Gilles McDougall

ANNEXE

TAUX HOMOLOGUÉS

2011-2014		2015-2017
1. Musique au sol		1. Musique au sol
<u>Passagers</u>	<u>Redevance trimestrielle</u>	2,32 \$ par siège pour chaque avion en service durant l'année, au prorata du nombre de jours pendant lesquels l'avion est en service durant l'année.
0 à 100	40,50 \$	
101 à 160	51,30 \$	
161 à 250	60,00 \$	
251 ou plus	82,50 \$	
2. Musique en vol		2. Musique faisant partie de la programmation en vol
<u>Passagers</u>	<u>Redevance trimestrielle</u>	5,49 \$ par place pour chaque avion en service durant l'année, au prorata du nombre de jours pendant lesquels l'avion est en service durant l'année.
0 à 100	162,00 \$	
101 à 160	205,20 \$	
161 à 250	240,00 \$	
251 ou plus	330,00 \$	