**Notes à l'intention du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes concernant la restructuration de l’ACSTA**

Le 30 avril 2019

*Section 1 – Daniel-Robert Gooch, Président du Conseil des aéroports du Canada*

Madame la présidente et membres du comité. Je vous remercie de l'occasion que vous nous offrez de témoigner devant vous aujourd'hui, ainsi que pour votre soutien continu dans nos efforts en vue d'améliorer l'expérience du contrôle de sûreté dans les aéroports.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est dirigée par une équipe de professionnels assidus, mais la structure et le financement de l'organisme en tant que société d'État ne satisfont tout simplement pas aux exigences du secteur du transport aérien en forte croissance et des millions de voyageurs additionnels que nous accueillons chaque année dans les aéroports du Canada. Or, ce constat ne devrait pas être considéré comme un reflet négatif sur le personnel ou les agents de contrôle de l'ACSTA, qui demeurent engagés à assurer la sécurité des voyages aériens.

Ce service est essentiel pour l'aviation commerciale d’aujourd'hui. Toutefois, même si les aéroports du Canada ont confiance dans les services de sécurité fournis par les contrôleurs de l'ACSTA, le fait de dépendre d’un mécanisme politique annuel pour financer un service que les voyageurs paient déjà avec leurs frais d'utilisation, ne fonctionne simplement pas dans un secteur en forte croissance et à volume élevé axé sur le bien-être et le confort de véritables personnes.

Par ailleurs, cette dépendance à l’endroit de décisions de financement annuelles restrictives nuit à la capacité de l'organisme de planifier à long terme ou d'investir dans des innovations qui permettraient d’améliorer la sécurité et de réduire les temps de traitement. L'organisme n'a pas été en mesure de fournir des niveaux de service acceptables pour l'industrie et nos voyageurs aériens, et elle ne pense pas non plus pouvoir le faire tant que la structure actuelle demeure la même.

Cette situation a frustré les voyageurs, l'industrie et les gouvernements. C’est la raison pour laquelle les aéroports du Canada collaborent depuis plusieurs années avec nos transporteurs aériens partenaires par le biais d'un groupe de travail sur le contrôle de sûreté dirigé par l'industrie dans le but d'améliorer les services pour les voyageurs.

Une lettre, signée par le CAC et les deux principaux transporteurs aériens du Canada, a d’ailleurs été envoyée au gouvernement en décembre 2015 pour souligner la nécessité d’établir des normes de niveau de service concurrentielles à l'échelle internationale pour le contrôle de sûreté. Nous recommandions que 95 p. cent des passagers aux points de contrôle à volume élevé soient traités en moins de 15 minutes et qu'aucun passager n’attende plus de 20 minutes.

Après ces années d’efforts pour essayer de convaincre le gouvernement de la nécessité de réformer l’ACSTA, les aéroports du Canada se réjouissent des engagements annoncés dans le budget de 2019 en vue de transformer l'ACSTA en une entité sans but lucratif, fondée sur le modèle de société sans capital-actions utilisé pour privatiser NAV Canada et les 21 aéroports du Réseau national des aéroports dans les années 1990.

Nous sommes heureux que le gouvernement ait choisi ce modèle d’affaires, qui s'est avéré un succès. Mais la démarche actuelle est différente, compte tenu que l’ACSTA s’occupe directement des voyageurs et qu’une foule d’éléments doivent être pris en compte pour assurer une bonne gouvernance.

*Section 2 – Stephen Hankinson, vice-président, Planification et innovation, Administration de l’aéroport de Vancouver*

Même si nous en sommes encore au tout début et que le succès n'est pas garanti, la transition de l’ACSTA vers une entité à but non lucratif représente une rare occasion d'améliorer une partie importante de l'expérience de voyage. Avec cette transition, Transports Canada continuerait de réglementer la sûreté dans l’aviation au Canada, mais la responsabilité opérationnelle pour ce volet essentiel de l'expérience des voyageurs aériens serait transférée du gouvernement à un organisme qui aurait pour mandat de maintenir un niveau de sécurité élevé, de façon plus efficiente et efficace, et avec un professionnalisme exemplaire.

Peu importe la norme de niveau de service qui sera éventuellement établie par cette nouvelle administration de contrôle désignée, notre but est d'améliorer les moyennes générales des objectifs de service actuels et de calculer les temps d'attente sur une base horaire afin de refléter plus fidèlement l'expérience des voyageurs dans les aéroports canadiens. L'entité sera également autofinancée – tant au niveau de l’exploitation que des investissements requis pour les innovations, afin de prévoir la croissance.

Après 2016, lorsque le ministre des Transports Marc Garneau s’est engagé initialement à examiner la gouvernance de l’ACSTA et à l’enjoindre de se conformer aux normes de service internationales, notre groupe de travail de l'industrie a présenté une série de recommandations additionnelles concernant la création d’une nouvelle administration de contrôle désignée, qui demeurent toujours valides :

* La nouvelle administration de contrôle désignée devrait être structurée selon les normes les plus élevées en matière de gouvernance d’entreprise et de responsabilité publique.
* Le contrôle de sûreté doit être efficace et efficient, et répondre aux menaces, tout en privilégiant l’innovation et l’entrepreneuriat et en renforçant la compétitivité de l'aviation canadienne.
* L'organisme doit être en mesure d’amasser ses propres fonds, de façon transparente et prévisible, pour appuyer l’application de normes nationales cohérentes à l'échelle du mandat de l'organisme dans le contrôle des voyageurs aériens, de leurs bagages et du personnel des aéroports.
* La nouvelle administration de contrôle désignée doit avoir la souplesse nécessaire pour innover, non seulement sur le plan financier, mais également dans le cadre de sa relation régulatrice avec Transports Canada. Par exemple, elle doit pouvoir tester et de déployer de nouvelles technologies de contrôle lorsqu'il est logique de le faire sur le plan de la sécurité et des affaires. La sécurité et la sûreté sont des priorités communes à l'industrie et au gouvernement, et il est important que la nouvelle administration de contrôle désignée puisse collaborer étroitement avec les organes de réglementation de Transports Canada pour cerner et atténuer les risques pour la sécurité. Après tout, ils sont les mieux placés pour comprendre les décisions liées à la sécurité du système de transport aérien du Canada.
* La nouvelle administration de contrôle désignée devrait établir des normes de concurrence internationales qui permettent d’améliorer le rendement actuel de l'ACSTA. Avec des critères de sécurité élevés, ces normes doivent aussi équilibrer soigneusement un service à la clientèle professionnel et des temps d’attente plus courts avec les coûts des voyageurs.

En 1996, Transports Canada avait adopté des mesures semblables afin de « commercialiser » le contrôle du trafic aérien pour mettre sur pied Nav Canada. Il existe toutefois des différences, notamment le fait que Nav Canada gère les avions dans le ciel et sur les voies de circulation, tandis que l’ACSTA travaille à l'intérieur des aéroports du Canada, directement avec les voyageurs aériens du pays. Néanmoins, Nav Canada est aujourd'hui un chef de file respecté mondialement dans son domaine. Ses 23 ans d’existence ont amené un esprit d’entrepreneuriat et une plus grande vigueur opérationnelle au contrôle du trafic aérien, éliminant ainsi la responsabilité des contribuables de financer le système et, éventuellement, réduisant les coûts pour les utilisateurs.

 Le modèle reflète également le transfert des 21 principaux aéroports du Canada à des sociétés locales privées sans capital-actions avec le mandat de servir les utilisateurs, y compris les transporteurs aériens, nos voyageurs communs et d'autres parties prenantes au sein de la collectivité. Comme pour le contrôle du trafic aérien, les aéroports sont indépendants, ils fonctionnent sans actionnaires et ils assument pleinement les coûts d’exploitation et les investissements dans les immobilisations de ces aéroports.

Le calendrier proposé pour la transition de l'ACSTA est plus ambitieux que celui du transfert de NAV Canada ou des aéroports, avec l'objectif déclaré que le nouvel organisme soit fonctionnel d'ici un an. Les aéroports du Canada sont prêts à collaborer avec leurs transporteurs aériens partenaires et le gouvernement pour atteindre les objectifs ambitieux prévus pour l’ACSTA, mais ils prendront également les temps de bien faire les choses. Nous sommes en voie de bâtir quelque chose d'important et, même si les aéroports fonctionnent sur le principe de la « ponctualité », nous ne prendrons pas de raccourcis.

C'est en se rappelant ces efforts antérieurs dans le contrôle du trafic aérien et la gestion des aéroports, et avec une conviction commune que nous pouvons faire tellement mieux pour les voyageurs, que les aéroports du Canada cherchent à collaborer avec les transporteurs aériens et le gouvernement fédéral pour transformer l’ACSTA en un nouvel organisme fédéral plus efficient, novateur et imputable qui répond aux besoins des voyageurs avec une équipe de professionnels motivée qui reconnaît qu’une haute sécurité et des services professionnels ne sont pas mutuellement exclusifs, mais qu’ils vont plutôt la main dans la main.