

Notes à l'intention du Comité sénatorial des transports et des communications concernant le projet de loi C-97

1, rue Wellington – salle W110

Mardi 4 juin 2019

Honorables sénateurs et sénatrices, au nom du Conseil des aéroports du Canada et de nos 54 membres qui représentent 90 p. cent du trafic aérien commercial au Canada, je vous remercie l'occasion que vous nous donnez de témoigner devant vous aujourd'hui à l'appui de la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté* contenue dans le projet de loi C-97, la *Loi d'exécution du budget de 2019*.

Les aéroports canadiens sont satisfaits du prochain modèle que le gouvernement a choisi pour assurer la gouvernance des services de contrôle de la sûreté de l'aviation au Canada. Le modèle privé à but non lucratif pour les services aux voyageurs aériens est unique au Canada et il s'est avéré très efficace.

Avec la transition proposée des services de contrôle de sûreté du gouvernement à une nouvelle entité privée à but non lucratif, Transports Canada continuerait d'assumer les responsabilités en matière de réglementation et de

surveillance de la sûreté de l'aviation au Canada. Toutefois, la responsabilité fonctionnelle de cet élément essentiel de l'expérience des voyageurs aériens serait transférée à un nouvel organisme dont le mandat serait le contrôle de la sûreté de l'aviation et il serait mis en œuvre de façon plus efficace selon des normes de professionnalisme reconnues.

En 1996, Transports Canada avait pris des mesures similaires pour « commercialiser » le contrôle du trafic aérien, en mettant sur pied Nav Canada. Aujourd'hui, Nav Canada est un chef de file mondial respecté dans son domaine, qui, en 23 ans d'existence, a instauré un esprit entrepreneurial et une plus grande vigueur fonctionnelle au contrôle du trafic aérien, éliminant du même coup la responsabilité des contribuables de financer le système et réduisant éventuellement les coûts pour les utilisateurs.

Le modèle proposé pour la nouvelle ACSTA s'apparente également au transfert de 21 des principaux aéroports du Canada à des sociétés privées locales sans capital action ayant le mandat de servir les utilisateurs, y compris les transporteurs aériens, nos passagers communs et d'autres intervenants de la collectivité. Comme pour le contrôle du trafic aérien, les aéroports sont indépendants, ils fonctionnent sans actionnaires et ils assument l'entière responsabilité des coûts d'exploitation et des investissements dans les immobilisations.

Le gouvernement propose un échéancier très serré pour le transfert de l'ACSTA vers ce nouveau modèle, et son objectif déclaré est de rendre ce nouvel organisme fonctionnel d'ici un an. En tant qu'aéroports, nous sommes prêts à collaborer avec nos transporteurs aériens partenaires et le gouvernement en vue d'atteindre cet objectif ambitieux, mais nous prendrons également le temps de bien faire les choses. Nous bâtissons quelque chose d'important, trop important pour le faire à la hâte. Nous ne lésinerons pas sur la sécurité.

La nécessité de ce changement de modèle n'est en aucun cas un désaveu de l'équipe de professionnels qui travaillent à l'ACSTA. C'est plutôt que la structure et le financement de l'organisme en tant que société d'État ne répondent simplement pas aux exigences d'un secteur du transport aérien en rapide croissance et à ceux des millions de passagers supplémentaires qui empruntent les aéroports canadiens chaque année.

Le contrôle de sûreté des passagers, des employés et de leurs effets personnels est un service essentiel pour l'aviation commerciale d'aujourd'hui. Mais, alors que les aéroports canadiens ont confiance dans la sécurité fournie par les contrôleurs et les équipements de l'ACSTA, la dépendance à l'endroit des crédits annuels pour financer un service que les voyageurs aériens paient déjà par le biais du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, ne fonctionne tout

simplement pas dans un contexte d'entreprise en croissance rapide avec un fort volume axée sur les soins et le confort de véritables êtres humains.

De plus, ce modèle de financement nuit grandement à la capacité de l'ACSTA de planifier à long terme et d'investir dans des innovations qui peuvent améliorer les résultats, tant sur le plan de la sécurité et que de l'expérience des passagers. Ainsi, l'organisme n'a pas été en mesure de fournir des niveaux de services concurrentiels à l'échelle mondiale et acceptables pour l'industrie et nos passagers aériens. Il ne pense pas non plus pouvoir le faire tant et aussi longtemps que la structure actuelle ne changera pas.

Cette situation a frustré les voyageurs, l'industrie et le gouvernement. C'est ce qui explique pourquoi les aéroports canadiens collaborent avec nos transporteurs aériens partenaires depuis plusieurs années par le biais d'un groupe de travail sur le contrôle de sûreté dirigé par l'industrie dans le but d'améliorer les services aux voyageurs.

Ce travail entre le CAC et les deux plus importants transporteurs aériens du Canada s'est soldé par une recommandation en vue de créer et de mettre en place des normes de niveau de service concurrentielles en matière de contrôle à l'échelle internationale, prévoyant que 95 p. cent des passagers seraient traités aux points de

contrôle à fort volume en moins de 10 minutes et qu'aucun passager n'attendrait plus de 20 minutes.

Après avoir essayé pendant des années de convaincre le gouvernement de la nécessité de réformer l'ACSTA, les aéroports canadiens se réjouissent des engagements annoncés dans le budget de 2019 en vue de transformer l'ACSTA en une entité à but non lucratif, en utilisant le modèle de société sans capital-actions élaboré pour transférer de la même manière Nav Canada et les 21 aéroports du Réseau national des aéroports dans les années 1990.

C'est avec le souvenir de ces efforts antérieurs dans le contrôle du trafic aérien et la gestion des aéroports, et la conviction commune que nous pouvons faire beaucoup mieux pour les voyageurs, que les aéroports canadiens souhaitent collaborer avec les transporteurs aériens et le gouvernement fédéral pour transformer l'ACSTA en un nouvel organisme plus efficace, innovateur et redevable qui répond aux besoins des voyageurs avec une équipe de professionnels motivés qui comprennent que haute sécurité et services professionnels ne sont pas mutuellement exclusifs, mais qu'ils vont plutôt main dans la main.

Tout en étant favorables à la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, nous aimerions que des éclaircissements soient ajoutés dans l'article 26 (1) d), qui stipule que « les redevances peuvent seulement servir à

recouvrer le coût des services de contrôle de sûreté ». Le CAC et nos membres craignent que cette formulation soit trop restrictive et pourrait empêcher la nouvelle administration de contrôle désignée d'innover et de faire preuve d'esprit d'entreprise dans l'exécution de son mandat. Elle peut également empêcher la nouvelle entité d'avoir accès à des taux préférentiels pour mobiliser des capitaux sur les marchés financiers.

Nous ne croyons pas que la clarification de ce principe modifierait l'intention initiale de la loi. Plutôt, elle procurera une plus grande certitude à cette nouvelle entité, aux régulateurs et aux marchés financiers pendant des années à venir.

Nous convenons également avec nos collègues transporteurs aériens de la nécessité d'un filet de sécurité financière pour protéger l'administration de contrôle désignée contre les changements réglementaires qui créent des chocs de coûts.

Je vous remercie de votre temps ce matin et, maintenant, il me fera plaisir de répondre à vos questions.