



EXAMEN QUINQUENNAL DE L'ACSTA

ÉNONCÉ DE POSITION DU CAC

Sommaire et Recommandations

Mai 2006

EXAMEN QUINQUENNAL DE L'ACSTA - ÉNONCÉ DE POSITION DU CAC

Sommaire

Une enquête exhaustive a récemment été réalisée auprès des membres du CAC pour recueillir les vues des aéroports sur une diversité de sujets à l'étude par le comité d'examen de l'ACSTA. L'enquête portait essentiellement sur la gouvernance, le financement, la consultation, la gestion du risque, de nouveaux rôles pour l'ACSTA, ainsi que des rôles accrus pour les aéroports.

Les aéroports considèrent que l'ACSTA devrait continuer de relever du ministre des Transports et que le modèle de société d'État est supérieur à celui d'agence ou à une relation plus étroite avec Transports Canada. La représentation des aéroports au conseil d'administration de l'ACSTA est considérée comme extrêmement importante.

Les aéroports croient fermement que les questions de sécurité nationale sont la responsabilité du gouvernement fédéral et devraient être entièrement financées par les revenus fiscaux. Si toutefois, malgré les objections du CAC, le ministre décide que l'ASFC devrait être utilisée pour financer la sécurité, l'AFSC devrait être établie à un niveau pour financer *toutes* les fonctions de l'ACSTA. Le financement de l'ACSTA devrait être transparent, basé sur les coûts, et ne devrait pas subventionner d'autres modes de transport. Il est essentiel que les aéroports aient une influence importante sur tout changement au mandat de l'ACSTA et sur la manière dont elle accomplit son mandat.

La communauté aéroportuaire s'oppose vigoureusement à ce que l'ACSTA facture les aéroports pour les services de sécurité. Ces coûts seraient alors imputés aux transporteurs sous forme de frais aéroportuaires. L'ACSTA ne paie pas sa juste part dans les aéroports canadiens. L'ACSTA devrait payer 100 % des coûts de la fonction policière dans les aéroports mais nos membres ne veulent généralement pas que l'ACSTA assure cette fonction policière.

Les aéroports croient fermement que l'ACSTA devrait articuler des normes de rendement nationales ainsi que des paramètres spécifiques, par site, pour évaluer son rendement.

L'ACSTA devrait se concentrer sur l'amélioration des services de contrôle des bagages enregistrés, de contrôle de non-passagers et de contrôle pré-embarquement à mesure que les volumes de passagers augmentent. Les aéroports considèrent que le programme de voyageurs enregistrés, par exemple, est une approche basée sur le risque, un concept qui est appuyé par la communauté aéroportuaire et qui a le potentiel d'augmenter les niveaux de sécurité et les volumes traités.

À l'exception possible de la sécurité du fret, les aéroports ne sont pas en faveur d'un mandat augmenté pour l'ACSTA, et les aéroports devraient être pleinement consultés avant tout élargissement du mandat de l'ACSTA. Certains aéroports ont exprimé leur intérêt à prendre en charge ou à partager certaines des fonctions de l'ACSTA dans les aéroports.

ANNEXE A

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

1. Gouvernance

- a. Le CAC considère que l'ACSTA devrait conserver sa structure de société d'État. Les aéroports recommandent toutefois des changements au modèle de financement. Ce dernier sujet est discuté plus loin.
- b. Transports Canada devrait continuer de réglementer les fonctions de l'ACSTA.
- c. Le CAC s'oppose vigoureusement à ce que l'ACSTA devienne une agence de Transports Canada et à ce que l'ACSTA relève de Sécurité publique et Protection civile Canada (SPPCC).
- d. L'expertise des aéroports au conseil d'administration de l'ACSTA est essentielle au maintien d'une perspective qui comprend bien les enjeux des aéroports. Leur représentation devrait donc demeurer forte.
- e. Un comité consultatif formel sur la sécurité à l'extérieur du nouveau Groupe consultatif sur la sûreté aérienne, et le nouveau processus de consultation par comité technique sont superflus, sauf dans certaines circonstances particulières.
- f. Le conseil de l'ACSTA devrait continuer de nommer son chef de la direction.
- g. Les aéroports considèrent que l'ACSTA devrait poursuivre son rôle d'« organisme de prestation de services de sûreté aérienne » et qu'elle ne devrait pas étendre son rôle à d'autres modes, ni étendre son mandat au sein de l'industrie aérienne sans une consultation exhaustive auprès des aéroports. Les aéroports sont inconditionnellement opposés à ce que l'ACSTA prenne la responsabilité des fonctions de police et de collecte de renseignements. Ces questions sont traitées plus en détail ailleurs.

2. Financement: Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, et exploitation

Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien:

- a. Les aéroports considèrent que la sécurité aérienne est une question de défense nationale et recommandent fortement qu'elle soit financée à partir des recettes générales.
- b. Nos membres s'opposent à la proposition que les aéroports devraient être responsables du financement des activités de l'ACSTA par l'imposition de frais aéroportuaires aux transporteurs.

- c. Les aéroports considèrent que si, après des consultations appropriées avec les aéroports, l'ACSTA cumulait de nouvelles fonctions, celles-ci devraient être entièrement financées.
- d. L'ACSTA devrait avoir la capacité de réaffecter des fonds à diverses activités de son mandat.
- e. L'ACSTA devrait avoir en place des ententes de financement de projet formelles, et les exigences de la réglementation de Transports Canada devraient être claires avant la conception, la gestion et la mise en œuvre de tout projet.
- f. Si le mandat de l'ACSTA n'est pas financé par les recettes générales à l'avenir, les aéroports considèrent que les droits pour la sécurité des passagers du transport devraient être établis ou ajustés par le gouvernement fédéral de manière à couvrir tous les coûts associés au mandat et aux initiatives de l'ACSTA. Le modèle de financement de l'ACSTA devrait être basé sur les coûts, il devrait être transparent pour les parties intéressées, et il ne devrait pas servir à interfinancer d'autres modes de transport.
- g. L'ACSTA devrait payer pour les espaces qu'elle occupe et utilise, de même que 100 % des coûts de la fonction policière.
- h. Les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien devraient être suffisants pour couvrir tous les coûts liés au mandat et aux initiatives de l'ACSTA.
- i. Le financement de l'ACSTA's devrait être plus stable et plus prévisible pour permettre d'instaurer une approche fondée sur le risque à long terme.
- j. Le CAC considère que le mode de financement actuel ne répond pas suffisamment aux besoins de l'ACSTA et, par voie de conséquence, à ceux des aéroports. Comme principe général, la sécurité aérienne devrait être entièrement financée par le gouvernement fédéral. Les aéroports ne devraient pas financer les besoins de l'ACSTA en termes de capital, d'exploitation et de gestion.

Frais d'exploitation:

- a. L'ACSTA devrait s'engager par écrit à payer une plus juste part pour son utilisation d'installations aéroportuaires, particulièrement pour des frais comme l'électricité et d'autres coûts d'exploitation.
- b. De plus, l'ACSTA devrait s'engager par écrit à payer tous les frais d'exploitation et d'entretien comme les coûts du cycle de vie, les mises à jour de logiciels, ainsi que tous les coûts de gestion de projet (par exemple, lorsque le personnel aéroportuaire est utilisé pour l'intégration), etc.

- c. Le gouvernement fédéral devrait payer 100 % des coûts de la fonction policière par l'entremise de l'ACSTA.

3. Consultation

- a. L'ACSTA devrait améliorer ses consultations avec les aéroports sur ses données de planification et de rendement opérationnel, aussi bien en ce qui concerne les aéroports individuels qu'à l'échelle nationale.
- b. Les aéroports devraient participer au processus d'évaluation de l'efficacité de la fonction de contrôle de l'ACSTA et de sa capacité d'utiliser ses ressources efficacement.
- c. Les aéroports croient fermement que l'ACSTA devrait articuler des normes de rendement nationales ainsi que des paramètres spécifiques, par site, pour évaluer son rendement.

4. Gestion du risque

- a. Le CAC considère que Transports Canada et l'ACSTA devraient adopter une approche à la sécurité fondée sur le risque.
- b. L'ACSTA devrait rapidement mettre en place un programme de « voyageurs enregistrés » en consultation avec Transports Canada, le CAC et l'ATAC.
- c. L'ACSTA devrait recevoir un financement pour explorer de nouveaux mécanismes plus efficaces (application de nouvelles technologies, p. ex.) qui lui permettront de s'acquitter de son mandat d'une manière plus efficace et plus rentable.
- d. Transports Canada devrait établir des normes raisonnables et justifiables de contrôle aux aéroports, comme une combinaison de taille d'aéronef et de volume de passagers.
- e. Les aéroports considèrent que le gouvernement devrait identifier les opérations de contrôle comme un « service essentiel ».

5. Nouveaux rôles pour l'ACSTA

- a. La mission de l'ACSTA devrait généralement être restreinte à son mandat actuel. À l'exception possible de la sécurité du fret aérien, l'ACSTA devrait s'en tenir à son programme et ne pas chercher à bâtir un empire. L'ACSTA ne devrait *pas* étendre son mandat pour y inclure d'autres modes de transport. Le cas échéant, les aéroports craignent une perte de focalisation sur l'aviation et l'interfinancement possible entre modes.

- b. Les membres du CAC recommandent que l'ACSTA n'assume *pas* une responsabilité directe de la fonction policière ou du contrôle des accès aux aéroports canadiens locaux ou nationaux.
- c. Le gouvernement fédéral devrait payer tous les coûts de la fonction policière dans les aéroports canadiens.
- d. Le gouvernement fédéral et l'ACSTA devraient consulter les aéroports avant le transfert de toute nouvelle responsabilité à l'ACSTA.
- e. Les membres du CAC considèrent que l'ACSTA devrait avoir l'option de confier des services de contrôle aux aéroports intéressés.

6. Rôle accru pour les aéroports

- a. Les administrations aéroportuaires devraient avoir l'option de prendre en charge ou de partager les fonctions de l'ACSTA pour leurs aéroports et recevoir un financement suffisant pour s'acquitter de ces responsabilités. Ce modèle a déjà été appliqué avec des résultats positifs en Australie et au Royaume-Uni.