



DOCUMENT D'INFORMATION :

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été établie à titre de société d'État fédérale le 1^{er} avril 2002 dans le cadre de la réaction du gouvernement du Canada aux événements survenus le 11 septembre 2001. Jusque-là, les activités de contrôle de la sécurité des passagers relevaient largement des compagnies aériennes et Transports Canada jouait un rôle de soutien, notamment en ce qui concerne les dépenses d'investissement dans l'équipement de contrôle. Dans la foulée des mesures de réduction des coûts du gouvernement au milieu des années 1990, Transports Canada a complètement délaissé ce rôle (sauf pour la supervision réglementaire) en 1997 avec la création d'une société sans but lucratif et sans capital-actions, la Corporation de sécurité de transport aérien.

Financement

Même si l'ACSTA a été créée dans la foulée des événements tragiques du 11 septembre et dans un contexte de mesures de sécurité accrues à l'échelle mondiale dans les aéroports et le transport aérien, le gouvernement du Canada a mis en place un système d'utilisateurs-payeurs, le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), pour financer la nouvelle agence.

Le DSPTA a été mis sur pied dans le cadre de la loi créant l'ACSTA, et les transporteurs aériens sont tenus par la loi de le percevoir auprès de leurs clients au moment de l'achat et de le remettre à l'Agence du revenu du Canada. Les fonds ainsi recueillis auprès des voyageurs aériens sont déposés dans les revenus généraux du gouvernement du Canada. L'ACSTA est financée par le biais de crédits fédéraux discrétionnaires et elle relève du Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

Même s'il était théoriquement prévu de financer le fonctionnement d'un nouvel organisme de contrôle de la sécurité, la DSPTA a recueilli, entre 2010 et 2016, une manne de 547,5 millions de dollars pour le gouvernement du Canada¹.

Depuis 2015, le gouvernement du Canada a dû fournir un complément annuel au budget de fonctionnement de l'ACSTA afin d'atténuer la détérioration des temps d'attente pour les passagers et appuyer les responsabilités pour le contrôle des non-passagers. Il s'agissait d'un financement spécial et il n'a pas donné lieu à une hausse du financement des services votés de l'ACSTA d'une année à l'autre. En outre, le profil de financement de l'ACSTA jusqu'en 2020-2021 montre que le gouvernement du Canada a comptabilisé des allocations de

¹ Ce montant est fondé sur la différence entre les revenus de l'ACSTA et le total des crédits fédéraux versés à l'organisme. Il ne comprend pas de dépenses additionnelles pour les services auxiliaires, comme le service Sky Marshall, que le gouvernement du Canada finance ostensiblement par le biais des revenus du DSPTA, mais qui n'ont pas été répartis dans des comptes publics.



fonctionnement annuelles pour les services votés totalisant 471 millions de dollars², soit une réduction de 23 p. cent comparativement aux niveaux réels de 2016-2017³.

Même si les affectations budgétaires à l'ACSTA ont constamment été inférieures aux revenus du DSPTA, il est important de noter l'évolution des lignes de tendance des revenus du DSPTA et des dépenses de l'ACSTA depuis 2015, ce qui pourrait aider à expliquer l'intérêt du gouvernement dans la privatisation de l'ACSTA.

	<u>2010- 2011</u>	<u>2011- 2012</u>	<u>2012- 2013</u>	<u>2013- 2014</u>	<u>2014- 2015</u>	<u>2015- 2016</u>	<u>2016- 2017</u>
Revenus du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) ⁱ	600,0	631,0	636,0	662,0	696,0	721,0	768,0
Affectation budgétaire à l'ACSTA ⁱⁱ	243,6	582,7	576,4	598,3	591,6	678,4	624,0
Financement additionnel ⁱⁱⁱ	351,5				84,6	33,3	142,3
Financement total ^{iv}	595,1	582,7	576,4	598,3	676,2	711,7	766,3
Crédits utilisés ^v	573,1	515,0	513,4	559,1	623,9	656,7	725,3
Manne pour le gouvernement provenant du DSPTA :	26,9	116	122,6	102,9	72,1	64,3	42,7

*Tous les chiffres en millions de dollars

Chocs externes

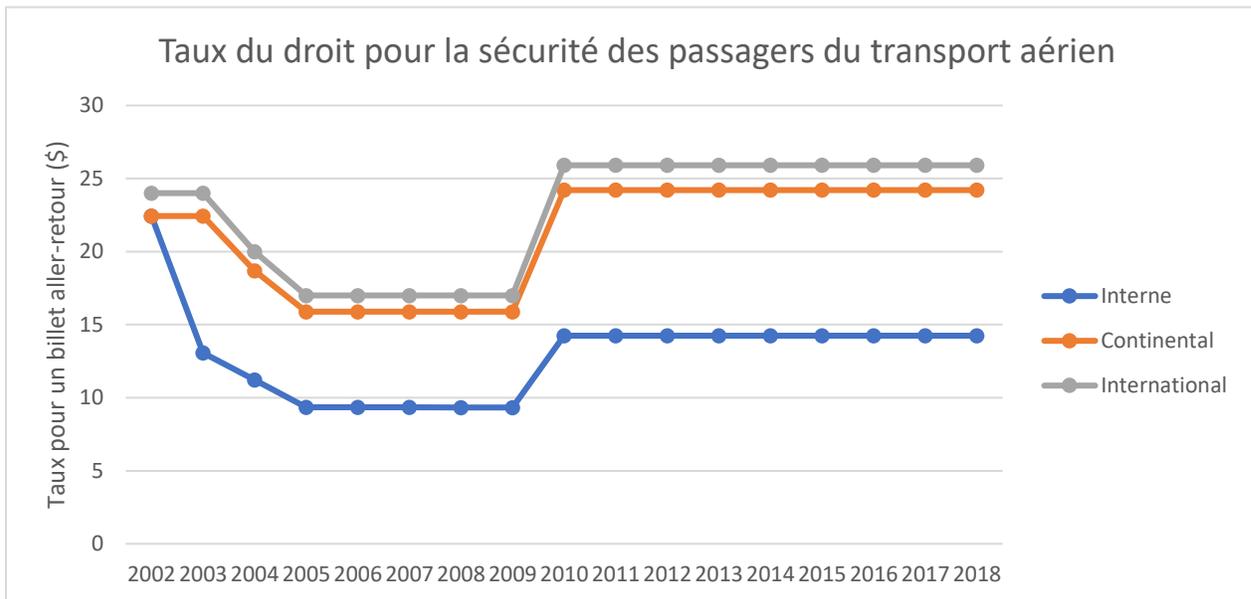
Certains ont établi des parallèles directs entre la privatisation réussie des services de contrôle du trafic aérien et la création de NAV CANADA au milieu des années 1990, et ils envisagent de privatiser l'ACSTA. Toutefois, même si les mandats des deux organismes sont directement liés à la sécurité aérienne, ils diffèrent en ce qui concerne leur susceptibilité aux chocs externes.

Les menaces réelles et potentielles à la sécurité, conjuguées aux attentes de l'État dans ce secteur, peuvent entraîner l'imposition de nouvelles exigences en matière de contrôle qui peuvent causer des maux de tête opérationnels et entraîner des coûts additionnels, ou même de nouvelles technologies nécessitant d'importants investissements en capital.

L'ACSTA elle-même a été créée en réponse à un tel événement. De plus, alors que le montant du DSPTA a été réduit après les investissements de démarrage initiaux, un événement de sécurité survenu en décembre 2009 – le soi-disant «underwear bomber» (le terroriste qui dissimulait une bombe dans ses sous-vêtements – a entraîné une hausse des frais d'utilisation en 2010, et ils sont restés à ce niveau.

² Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, Résumé de l'exercice 2016-2017 – Plan d'entreprise 2020-2021 et budgets de fonctionnement et d'investissement, p. 39.

³ L'exercice 2016/17 est le dernier pour lequel le total des dépenses réelles de l'ACSTA est disponible dans le Budget principal des dépenses. Les dépenses réelles pour 2016-2017 comprennent 471,4 millions de dollars pour les services votés et un montant additionnel de 142,3 millions de dollars en financement supplémentaire. Données provenant du Budget principal des dépenses, 2016-2017 et 2017-2018.



Normes de service

Tel qu'indiqué précédemment, chacun des trois derniers budgets fédéraux a accordé à l'ACSTA un financement supplémentaire d'un an pour réduire les temps d'attente en établissant un niveau de service relatif au temps d'attente (NSTA) de 85 p. cent des passagers qui attendent d'être contrôlés en 15 minutes ou moins (85/15).

Il s'agit d'un objectif national annuel applicable uniquement aux huit plus grands aéroports du Canada. L'ACSTA s'efforce de fournir du personnel à toutes les lignes disponibles durant les périodes de pointe, mais malgré ces efforts, il est impossible d'atteindre un NSTA de 85/15 dans la plupart des aéroports durant les périodes de pointe avec l'équipement et les niveaux de personnel existants. Les passagers qui voyagent durant les périodes de pointe peuvent donc subir des temps d'attente beaucoup plus longs.

Durant les périodes de pointe, seulement environ 75 p. cent des passagers attendent en moyenne moins de 15 minutes. Les données de l'ACSTA sur le NSTA pour le deuxième trimestre de 2017-2018 montrent que, dans certains aéroports, moins de 70 p. cent des passagers qui voyagent aux heures de pointe ont été contrôlés en 15 minutes ou moins.

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) et son partenaire, le Conseil des aéroports du Canada (CAC), ont plaidé en faveur de normes de service plus rigoureuses, conjuguées à des hausses additionnelles appropriées dans le financement des services votés de l'ACSTA⁴.

L'ACSTA a estimé que l'atteinte d'une moyenne de 90/10 pour le NSTA nécessiterait une augmentation d'environ 40 millions de dollars par année en plus du financement requis pour maintenir une moyenne de 85/15.

⁴ Le CNLA et le CAV ont demandé que : 1) 95 p. cent des passagers d'origine soient contrôlés en 10 minutes ou moins (95/1); 2) 95 p. cent des passagers en correspondance soient contrôlés en 6 minutes (95/6); et 3) aucun passager n'attende plus de 20 minutes.



NACC
National Airlines
Council of Canada

ⁱ Comptes publics du Canada, volume I, tableau 3.2

ⁱⁱ Budget principal des dépenses

ⁱⁱⁱ Budget supplémentaire des dépenses

^{iv} Comptes publics du Canada, volume II, Section des transports, Détails budgétaires par affectation. Le financement total comprend les affectations bloquées ainsi que des fonds reportés des années précédentes.

^v Comptes publics du Canada, volume II, tableau 5, Source et disposition des autorisations budgétaires par ministère.