

Évaluer le financement de l'Agence des services frontaliers du Canada et le cadre de l'examen des services de base

Dans son rôle de gardienne de l'activité frontalière, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est un organe réglementaire essentiel à la prospérité et à la sécurité du Canada.

L'ASFC est l'organisme fédéral responsable des opérations aux ports d'entrée frontaliers. En vertu de la *Loi sur l'Agence des services frontaliers du Canada*, l'Agence a le double mandat de fournir des services frontaliers intégrés contribuant à la mise en œuvre des priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique et facilitant le libre mouvement des personnes et des biens qui respectent toutes les exigences réglementaires. Elle travaille avec des partenaires pour fournir ces services. Chaque année, elle autorise 96 millions de personnes à entrer et elle autorise l'entrée de biens importés valant 404,5 milliards de dollars. Ses 12 800 employés assurent une présence permanente aux 148 postes frontaliers et une présence limitée à 1 121 autres emplacements au Canada.

En 2006, le gouvernement fédéral a octroyé 543 millions de dollars sur cinq ans à des initiatives axées sur la modernisation de la gestion de la frontière et les priorités du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP). En 2008, le budget fédéral a accordé 75 millions de dollars sur deux ans à l'ASFC pour maintenir les niveaux actuels de service; cependant, aucun financement n'a été affecté à des services de base nouveaux ou élargis.

À l'automne 2010, le vérificateur général du Canada a produit un rapport sur l'ASFC. Il n'a pas expliqué si les affectations de fonds des années antérieures s'étaient traduites par des progrès et des résultats prévus.

Aéroports

Le financement affecté à l'ASFC est devenu une entrave à la croissance économique des collectivités ayant des marchés internationaux et régionaux plus petits où les services de base sont restreints.

En 2005, on a entrepris l'examen des services de base pour examiner la capacité de l'ASFC de fournir des services à tous les points d'entrée dotés de personnel de l'ASFC et recommander des améliorations. Or, depuis lors il y a eu peu d'améliorations. Le Conseil des aéroports du Canada (CAC) a publié depuis un rapport sur l'examen des services de base. La plupart des membres du CAC considèrent les niveaux de service et les ressources affectées à l'ASFC comme étant insatisfaisants.

À l'heure actuelle, l'ASFC est incapable d'augmenter les services aux aéroports qui peuvent payer, ostensiblement parce qu'ils ne peuvent fournir suffisamment d'agents. Par suite du manque de services et d'agents, de nombreux petits aéroports sont incapables d'attirer de nouveaux transporteurs dans leurs collectivités.

Cadre stratégique sur les services aériens

L'ASFC utilise un Cadre stratégique sur les services aériens depuis le 1^{er} avril 2009 pour évaluer les demandes de services améliorés de dédouanement. Ce cadre consiste en un système de volets qui décerne des points aux aéroports en fonction de leur capacité de service et les classe aux fins du service de l'ASFC. Les pointages sont déterminés selon les facteurs suivants : le volume de passagers internationaux, la fréquence des vols et la distance entre l'aéroport et le point de service de l'ASFC le plus près. Les volumes de vols requis augmentent de façon significative à chaque volet. Par exemple, la variance entre le volet 4 et le volet 3 consiste en 2 500 passagers internationaux par an. L'admissibilité au volet 1 exige un volume considérablement plus élevé, soit 50 000 passagers internationaux par an.

Les aéroports d'aviation générale classés dans le volet 4 sont automatiquement éliminés des volets 1, 2 et 3, peu importe leur volume de trafic parce qu'ils n'ont pas de vols internationaux *réguliers* – un résultat de leur inadmissibilité à des services de l'ASFC adéquats.

Lorsque les aéroports sont incapables d'attirer de nouveaux transporteurs ou de persuader les transporteurs existants de fournir des vols internationaux réguliers parce qu'ils n'ont pas accès aux services de l'ASFC, ils ne peuvent accéder à un volet plus élevé où l'accès aux services de l'ASFC est offert. Cette situation sans issue prévient la circulation naturelle des personnes et des marchandises qui alimente l'économie et entrave la capacité d'un aéroport à poursuivre un programme de croissance.

Par conséquent, on doit réexaminer les ressources affectées à l'ASFC et le cadre stratégique pour assurer que les aéroports du Canada puissent concurrencer selon des règles du jeu uniformes.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral :

1. Reconnaisse le rôle essentiel de l'ASFC dans la circulation des marchandises et des personnes et élabore une formule de financement responsable et viable pour celle-ci qui octroierait une portion des milliards de recettes annuelles tirées des taxes à l'importation pour assurer la présence d'agents additionnels aux aéroports et aux autres points d'entrée afin qu'ils puissent être servis adéquatement.
2. Révise le cadre à multiples volets de l'ASFC pour qu'il reconnaisse les différents besoins des aéroports de toutes tailles.
3. Permette aux aéroports de présenter des analyses de rentabilité illustrant les bienfaits économiques que les vols additionnels et une présence de l'ASFC peuvent dégager et les prendre en compte lorsqu'ils décernent un pointage de volet.