



RAPPORT DE 2014-2015 SUR

L'INITIATIVE HORIZONTALE DU PLAN D'ACTION PAR-DELÀ LA FRONTIÈRE

Le 4 février 2011, le Canada et les États-Unis (E.-U.) se sont engagés à travailler ensemble dans le cadre du document « *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique* ». La Déclaration marquait le début d'un nouveau partenariat à long terme entre les deux pays, qui s'articulait autour d'une approche de la sécurité et de la compétitivité économique reposant sur un périmètre commun. Cette initiative horizontale vise à renforcer la sécurité et à accélérer la circulation légitime des voyageurs, des marchandises et des services, à la frontière et au-delà. Le Plan d'action Par-delà la frontière (PDF), publié en décembre 2011, traduit cette collaboration et cet engagement entre nos deux pays, et énonce des initiatives particulières (**Annexe A**) destinées à protéger la frontière et le périmètre canado-américain tout en facilitant le commerce et les déplacements légitimes.

Le Plan d'action énonce les priorités communes visant à assurer la sécurité et l'efficacité de la frontière canado-américaine selon quatre domaines de coopération : Agir tôt pour éliminer les menaces; Facilitation du commerce, croissance économique et emplois; Application transfrontalière de la loi; et Infrastructures essentielles et cybersécurité. Au total, 32 initiatives sont regroupées sous ces quatre domaines. Deux autres initiatives ont pour objet de garantir l'échange responsable des renseignements personnels et la supervision centralisée de la mise en œuvre fructueuse du Plan d'action.

Le gouvernement du Canada a collaboré étroitement avec ses homologues américains pour assurer le succès du Plan d'action. L'objet du présent rapport est de faire le point sur les progrès réalisés relativement aux travaux qu'a entrepris le gouvernement du Canada, depuis la publication du dernier rapport¹, pour mettre en œuvre le Plan d'action en 2014-2015.

Sécurité publique Canada (SP) coordonne l'élaboration du présent rapport, et pour ce faire, il recueille l'information à jour de tous les organismes fédéraux participant aux initiatives de PDF. Ces ministères et organismes continuent de s'efforcer à mettre en œuvre avec succès les initiatives de PDF dont ils sont responsables. D'autres renseignements à cet égard figurent dans le rapport ministériel sur le rendement (RMR) de chaque organisme concerné.

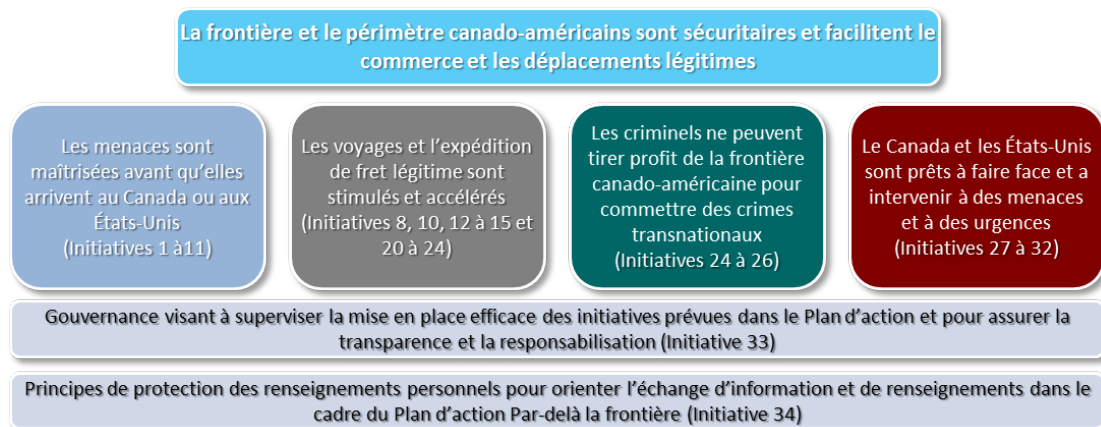
Pour de plus amples renseignements au sujet des initiatives du Plan d'action, et une description de celles-ci, veuillez consulter le Plan d'action Par-delà la frontière. Bien que le rapport soit axé sur les progrès réalisés par le Canada, des rapports mixtes de mise en œuvre canado-américains sont publiés chaque année. Le dernier de ces rapports a été publié en mars 2015².

¹ <http://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/dprtmntl-prfrmnc-rprt-2013-14/btb-fr.aspx>

² Rapport sur la mise en œuvre de l'initiative Par-delà la frontière, <http://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/archive-2014-bynd-brdr-mplmntn/archive-index-fr.aspx>

La figure suivante illustre les résultats auxquels contribuent les 34 initiatives Par-delà la frontière. Les quatre résultats généraux appuieront la réalisation d'une frontière et d'un périmètre canado-américains sécuritaires et faciliteront le commerce et les déplacements légitimes. Cette figure présente également la structure qui sera utilisée dans le rapport pour illustrer les progrès réalisés dans le cadre des initiatives de PDF.

Résultats définitifs du Plan d'action Par-delà la frontière



Le tableau suivant présente les dépenses prévues et réelles totales en vertu du Plan d'action PDF pour l'exercice 2014-2015. Une ventilation de ces montants par ministère ou organisme participant est présentée sous les différents thèmes dans le Rapport.

Ressources financières – 2014-2015 Plan d'action Par-delà la frontière

Thèmes PDF	2014-2015 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Thème 1 - Agir tôt pour éliminer les menaces (Initiatives 1 à 11)	109 271 597 \$	52 710 741 \$	161 982 338 \$	123 979 836 \$
Thème 2 - Facilitation du commerce, croissance économique et emplois (Initiatives 12 à 24)	63 984 400 \$	2 879 359 \$	66 863 759 \$	53 090 855 \$
Thème 3 - Application transfrontalière de la loi (Initiatives 25 et 26)	11 058 231 \$	212 273 \$	11 270 504 \$	7 741 463 \$
Thème 4 - Infrastructures essentielles et cybersécurité (Initiatives 27 à 32)	3 005 042 \$	107 734 \$	3 112 776 \$	3 609 206 \$
Gestion du nouveau partenariat à long terme (Initiatives 33 et 34)	1 059 253 \$	434 193 \$	1 493 446 \$	1 581 800 \$
TOTAL	188 378 523 \$	56 344 300 \$	244 722 823 \$	190 003 160 \$

En 2014-2015, les dépenses totales s'élevaient à 190 003 160 \$ par rapport à 244 722 823 \$ en dépenses prévues, ce qui représente un écart de 22 %. En comparaison, en 2013-2014, les dépenses prévues s'élevaient à 246 636 607 \$ par rapport à 152 749 089 \$ en dépenses réelles (écart de 38 %). Lorsqu'un écart (≥ 25 %) est présenté par un ministère ou un organisme sous un thème particulier, une note d'explication a été incluse à la fin du rapport.

Thème 1 – Agir tôt pour éliminer les menaces (Initiatives 1 à 11)

Pour renforcer notre sécurité commune et améliorer la circulation transfrontalière légitime des personnes et des marchandises entre le Canada et les É.-U., il est essentiel d'agir le plus tôt possible pour éliminer les menaces. Le Plan d'action *Par-delà la frontière* donne des façons d'appuyer cet objectif en contribuant à une compréhension commune des menaces ambiantes, en harmonisant et en coordonnant nos systèmes de sécurité pour les marchandises, le fret et les bagages, et en aidant à identifier efficacement les personnes qui constituent une menace, ce qui accroîtra la sécurité et facilitera le mouvement des voyageurs légitimes.

Résultats³

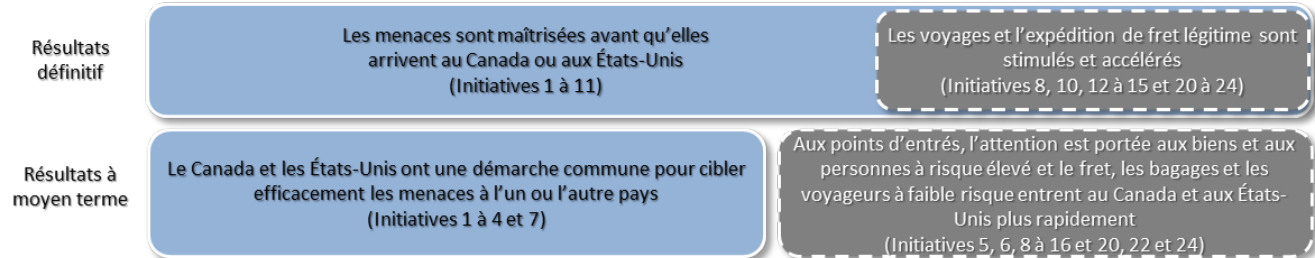


Tableau financier

Thème 1 – Agir tôt pour éliminer les menaces (Initiatives 1 à 11)

Ministère/organisme	2014-2015 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)	72 259 897 \$	3 190 099 \$	75 449 996 \$	46 508 646 \$ ⁱ
Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)	0 \$	0 \$	0 \$	77 860 \$ ⁱⁱ
Citoyenneté et Immigration Canada (CIC)	33 889 238 \$	0 \$	33 889 238 \$	22 910 200 \$ ⁱⁱⁱ
Commission de l'immigration et du statut de réfugié (CISR)	1 645 484 \$	0 \$	1 645 484 \$	1 073 104 \$ ^{iv}
Sécurité publique Canada (SP)	0 \$	234 086 \$	234 086 \$	186 939 \$
Gendarmerie royale du Canada (GRC)	0 \$	0 \$	0 \$	5 025 529 \$ ^v
Services partagés Canada (SPC)	810 978 \$	0 \$	810 978 \$	810 978 \$
Transports Canada (TC)	666 000 \$	49 286 556 \$	49 952 556 \$	47 386 580 \$ ⁴
TOTAL	109 271 597 \$	52 710 741 \$	161 982 338 \$	123 979 836 \$

Mesures de rendement

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Résultat définitif : Les menaces sont maîtrisées avant qu'elles n'arrivent au Canada ou aux États-Unis				
Indicateur 1 : Pourcentage des priorités annuelles en matière de sécurité nationale pour lesquelles des mesures ont été prises ⁵	-	- ⁶	100 %	100 %
Indicateur 2 : Pourcentage d'enquêtes en matière d'immigration ayant donné lieu à une interdiction de territoire au Canada	-	-	- ⁷	58 %

³ Les initiatives dans le cadre du Plan d'action, outre celles figurant sous ce thème, contribuent également aux résultats inclus dans l'encart pointillé.

⁴ Dépenses réelles 2014-2015 est divisé entre Transports Canada 1 845 272 \$ et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) 45 562 308 \$.

⁵ Cet indicateur mesure si Sécurité publique Canada prend des mesures pour aborder ses éléments de sécurité nationale prioritaires – tels qu'ils sont définis dans ses Rapports annuels sur les plans et les priorités.

⁶ Mesure de rendement établie en 2013-2014.

⁷ Mesure de rendement établie en 2014-2015.

Mesures de rendement	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Indicateur 3 : Nombre de mesures d'application de la loi facilitées grâce au ciblage (mode aérien)	- ⁸	2003	Passager aérien : 1946 Fret aérien : 85 ⁹	Passager aérien : 1765 Fret aérien : 108
Résultat intermédiaire 1 : Le Canada et les États-Unis ont une démarche commune pour cibler efficacement les menaces dans l'un ou l'autre pays				
Indicateur 1 : En collaboration avec les organismes d'application de la loi des É.-U. : a) nombre de zones prioritaires situées au-delà du rayon des capteurs et b) nombre de zones, parmi celles répertoriées, ayant fait l'objet de mesures de redressement (GRC)	-	- ¹⁰	Capacités technologiques évaluées dans 3 domaines (terrestre, aérien et maritime) dans le cadre d'une approche progressive : a) Un groupe de travail binational a été mis en place pour déterminer les lacunes quant aux capteurs. L'établissement des lacunes et des vulnérabilités dans les capacités constituera la prochaine étape. b) Des mesures de corrections pour combler ces lacunes suivront.	Capacités technologiques évaluées dans 3 domaines (terrestre, aérien et maritime). Aucune lacune quant aux capteurs n'a été dégagée et aucune mesure de correction n'a été élaborée pendant la période visée par le rapport.
Indicateur 2 : Pourcentage de centres d'opérations stratégiques américains reliés au Centre des opérations du gouvernement (COG) ¹¹ du Canada en vue de faciliter la circulation et l'échange de renseignements	100 %	100 %	100 %	100 %
Résultat intermédiaire 2 : Aux points d'entrée, l'attention est portée sur les biens et les personnes à risque élevé et le fret, les bagages et les voyageurs à faible risque entrent au Canada et aux États-Unis plus rapidement				
Indicateur 1 : Pourcentage de particuliers ayant fait l'objet d'une vérification aux bureaux d'entrée, qui ont été interdits de territoire, ou arrêtés, ou les deux	5 %	3,2 %	3,4 %	4,22 %
Indicateur 2 : Temps de traitement moyen à la frontière (entre le moment de l'identification par radiofréquence (IRF) et celui où l'agent des services frontaliers (ASF) prend sa décision, dans le mode terrestre) – Comparaison entre les voies NEXUS et les voies ordinaires	NEXUS : 43 ¹² secondes Voies ordinaires : 64 ¹³ secondes	NEXUS : 31 secondes ¹⁴ Voies ordinaires : 63 secondes ¹⁵	NEXUS : 38 secondes ¹⁶ Voies ordinaires : 63 secondes ¹⁷	NEXUS : 33 secondes Voies ordinaires : 52 secondes

⁸ Mesure de rendement établie en 2012-2013.

⁹ Les données sur le fret aérien ont été diffusées en 2013-2014.

¹⁰ Mesure de rendement établie en 2013-2014.

¹¹ Le COG effectue des interventions d'urgence intégrées tous risques en cas d'incidents (possibles ou réels, d'origine naturelle ou anthropique, accidentelle ou intentionnelle) touchant l'intérêt national. Il assure la surveillance, établit des rapports, offre une connaissance de la situation à l'échelle nationale, élabore des évaluations intégrées du risque et des produits d'avertissement, effectue la planification à l'échelle nationale et coordonne une gestion pangouvernementale des interventions et ce, en tout temps.

¹² Les données de 2011-2012 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2011-2012 donnaient 17 secondes.

¹³ Les données de 2011-2012 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2011-2012 donnaient 45 secondes.

Mesures de rendement	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Indicateur 3: Pourcentage des fiches d'entrée des É.-U. rapprochées avec succès par rapport à un relevé de voyage obtenu antérieurement par l'ASFC (taux de rapprochement des fiches d'entrée et de sortie)	- ¹⁸	95 %	97,98 %	97,1 %

Le Canada et les États-Unis ont une démarche commune pour cibler efficacement les menaces à l'un ou l'autre pays (*Initiatives 1 à 4 et 7*)

Initiatives 1 (Évaluations conjointes des menaces) et 2 (Échange de l'information et du renseignement) :

En 2014-2015, Sécurité publique Canada a poursuivi sa collaboration avec le Bureau du directeur du renseignement national des É.-U. (U.S. Office of the Director of National Intelligence), le département de la Sécurité intérieure des É.-U. (U.S. Department of Homeland Security [DHS]) et les agences du renseignement compétentes des deux pays. Le Ministère, avec ses homologues américains, ont planifié un exercice sur table destiné à améliorer la connaissance des cadres opérationnels, stratégiques et juridiques liés à la prévention des déplacements des extrémistes. L'exercice aura lieu en 2015-2016.

Le gouvernement du Canada a réalisé ses engagements en vertu des Initiatives 1 et 2. La collaboration avec les États-Unis dans les domaines des évaluations conjointes des menaces et de l'échange de l'information et du renseignement se poursuivra.

Initiative 3 (Connaissance des domaines) :

Dans le cadre de PDF, le Canada et les É.-U. ont continué de faire avancer la connaissance des domaines pour ce qui a trait aux activités, aux menaces et aux tendances criminelles dans les domaines aérien, terrestre et maritime le long de la frontière commune.

En 2014-2015, le Canada et les É.-U. ont entrepris de déterminer les lacunes et les vulnérabilités relativement aux capacités. Leur principal objectif était d'élaborer un processus d'analyse commune des lacunes fondé sur la méthode actuellement utilisée au Service des douanes et de la protection des frontières des É.-U. (U.S. Customs and Border Protection [CBP]) et qui faciliterait la mise au point d'un exercice d'établissement des priorités visant les lacunes relatives aux technologies à la frontière canado-américaine.

Initiative 4 (Lutte contre l'extrémisme violent) :

En 2014-2015, SP a joué un rôle de leadership parmi les partenaires internationaux lorsqu'il s'agit de mettre en commun les approches, les stratégies et les programmes de lutte contre l'extrémisme violent, notamment dans le cadre de la conférence des cinq nations et du Groupe de travail sur la lutte contre l'extrémisme violent du Forum global de lutte contre le terrorisme. Le Ministère a poursuivi sa collaboration avec les entités homologues américaines afin de mettre en œuvre le plan de travail conjoint de lutte contre l'extrémisme violent, ce qui comprend la coordination et l'échange de la recherche, des pratiques exemplaires et des outils pour l'application de la loi, et l'accent sur les efforts axés et fondés sur la communauté.

¹⁴ Les données de 2012-2013 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2012-2013 donnaient 13 secondes.

¹⁵ Les données de 2012-2013 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2012-2013 donnaient 43 secondes.

¹⁶ Les données de 2013-2014 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2013-2014 donnaient 18 secondes.

¹⁷ Les données de 2013-2014 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2013-2014 donnaient 37 secondes.

¹⁸ Mesure de rendement établie en 2012-2013.

Au cours de la période visée par le rapport, des progrès ont été réalisés dans l'ensemble des engagements liés à la lutte contre l'extrémisme violent. La collaboration bilatérale sur les initiatives de lutte contre l'extrémisme violent et l'engagement associé ont renforcé les relations entre le Canada et les É.-U. et établi des réseaux solides qui seront maintenus à l'avenir. Par exemple, le ministre de la Sécurité publique et de la préparation aux situations d'urgence a assisté à la Maison Blanche, en février 2015, au Sommet sur CEV pour développer un programme d'action pour lutter contre le phénomène de l'extrémisme violent. Les participants américains ont donné leur opinion de l'initiative « Approfondir le dialogue », une technique d'engagement communautaire qui utilise des récits fictifs à la première personne sur la radicalisation menant à la violence pour favoriser les discussions avec des groupes communautaires et discuter de l'extrémisme violent dans le contexte des expériences personnelles de personnes, et ils se sont dits intéressés à suivre de la formation à cet égard.

Le gouvernement du Canada a réalisé ses engagements en vertu de l'Initiative 4. La collaboration avec les États-Unis se poursuivra dans le domaine de la lutte contre l'extrémisme violent.

Initiative 7 (Vérifications et évaluations conjointes des aliments, des végétaux et des animaux) :

En 2014-2015, l'Agence canadienne de l'inspection des aliments (ACIA) et le département de l'Agriculture des É.-U. (U.S. Department of Agriculture [USDA]) ont terminé cette initiative avec succès et ils ont reconnu que les évaluations conjointes des menaces pour la santé des animaux, la santé des plantes et la salubrité des aliments pour aborder les risques à l'étranger permettront d'améliorer l'efficacité de leurs vérifications pour ce qui a trait aux évaluations des pays tiers qui sont autorisés à exporter au Canada et aux É.-U.

En ce qui concerne l'échange de l'information des pays tiers, chaque organisme devra travailler à l'interne avec ses avocats respectifs pour établir des lignes directrices claires qui régiront ces échanges.

Pour ce qui a trait à la santé des plantes, en 2014-2015, l'ACIA a continué de collaborer avec le USDA pour effectuer des évaluations conjointes des programmes de certification pré-départ en vigueur en Corée, au Japon et en Chine afin d'atténuer les risques pour la santé des plantes. L'ACIA et le USDA ont préparé et publié conjointement un rapport sur l'évaluation conjointe des risques pour la santé des plantes (spongieuse asiatique) qui établit des processus d'évaluation, donne des mécanismes d'échange de l'information, met en lumière le travail encore à faire et formule des recommandations visant des améliorations pouvant être apportées au programme. Le rapport donne un aperçu de la façon dont l'ACIA et le USDA mènent leurs évaluations conjointes et coordonnent les interventions pour les cas de non-conformité dans les pays réglementés et qui n'ont pas été réglés, et avec les intervenants nationaux.

D'importants succès, tant sur la scène internationale que nationale, ont été réalisés lorsqu'il s'agit d'accroître l'éducation et la sensibilisation sur la santé des plantes grâce aux évaluations conjointes sur la spongieuse asiatique. L'ACIA et le USDA poursuivent ensemble ce travail important. Grâce à l'étroite collaboration qui se poursuit avec les partenaires réglementaires des É.-U., cette initiative permettra de coordonner les activités et les ressources à l'avenir et d'échanger les résultats des évaluations de façon efficace dans le but de prévenir l'entrée de risques potentiels en Amérique du Nord.

La prochaine étape pour cette initiative verra la collaboration entre l'ACIA et l'USDA pour améliorer et élargir les activités conjointes d'évaluation en général, et plus particulièrement le programme de dépistage de la spongieuse asiatique, en fonction des recommandations formulées dans le rapport conjoint.

Dans le domaine de la santé animale, le Canada et les É.-U. ont mis en place une entente sur le zonage de contrôle pour les maladies animales exotiques. Cette entente a pour objectif de faciliter la reconnaissance des

décisions de zonage que prennent les pays pendant une épidémie de maladie animale exotique. Elle vise à minimiser les perturbations inutiles au commerce en cas de flambée de maladie animale exotique.

Le gouvernement du Canada a réalisé ses engagements en vertu de l'Initiative 7. La collaboration avec les É.-U. se poursuivra dans le domaine des évaluations et vérifications des aliments, des végétaux et des animaux.

Aux points d'entrée, l'attention est portée sur les biens et sur les personnes à risque élevé et le fret, les bagages et les voyageurs à faible risque entrent au Canada et aux É.-U. plus rapidement (Initiatives 5, 6, 8-16 et 20, 22, 24)

Initiative 5 (Sécurité intégrée du fret) :

La Stratégie de sécurité intégrée du fret (SSIF) est une stratégie conjointe élaborée par le Canada et les É.-U. pour réagir aux risques associés aux cargaisons en provenance de l'étranger qui est fondée sur une gestion de risque éclairée. En 2012-2013, les deux pays ont lancé une série de projets pilotes (c.-à-d. les projets pilotes d'examen et d'évaluation des risques liés au fret maritime à Prince Rupert et à Montréal, et le projet pilote de technologie inviolable) afin de vérifier, de valider et de modeler la mise en œuvre complète de la SSIF. En 2014-2015, la phase d'essai opérationnel des projets pilotes de la SSIF dans le domaine maritime a été officiellement terminée. Les premiers résultats de ces évaluations suggèrent que malgré le succès de la mise à l'essai du repérage aux fins de sécurité nationale, une série d'obstacles opérationnels ont empêché la pleine mise à l'essai des principes de la SSIF à d'autres fins. Le Canada et les É.-U. poursuivent leur collaboration pour repérer et atténuer les risques le plus tôt possible dans la chaîne d'approvisionnement puisque ces risques représentent une menace pour notre frontière commune, et ils sont en train de déterminer les éléments requis (p. ex. manifestes multimodèles, protocoles d'inspection, normes et processus harmonisés) pour réaliser le concept de « dédouané une fois, accepté deux fois ».

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et Transports Canada (TC) ont continué de cibler les risques à la sécurité nationale et aérienne avant le chargement du cargo sur des aéronefs à destination du Canada. Ils y sont arrivés en évaluant le risque des éléments de données soumis avant le chargement par les sept transporteurs aériens et les deux transitaires qui se sont portés volontaires pour participer au projet pilote. Les résultats de la Phase I ont conclu, au terme de la première étape du projet pilote de ciblage du fret aérien, que les éléments de données suffisent à effectuer une évaluation initiale du risque ou de la menace imminente pour la sécurité aérienne (c.-à-d. explosifs).

Initiative 6 (Vérification des bagages des passagers) :

Le déploiement d'une nouvelle technologie de vérification des bagages, certifiée par la U.S. Transportation Security Administration (TSA), se poursuit dans les huit aéroports canadiens offrant le prédédouanement. Le déploiement de cette technologie certifiée par la TSA permettra aux É.-U. d'éliminer progressivement l'obligation de revérifier les bagages provenant d'aéroports canadiens ayant la nouvelle technologie avant le départ du passager pour une correspondance vers une autre destination aux É.-U., ce qui devrait faciliter les déplacements des passagers et entraîner des économies de coûts pour les aéroports et les transporteurs aériens.

Depuis le lancement du déploiement en février 2012, quatre aéroports se sont dotés de la technologie certifiée par la TSA. À ce jour, les É.-U. avaient éliminé l'obligation de revérifier les bagages à tous les quatre de ces aéroports. Parmi les quatre aéroports de précontrôle, deux sont sur la bonne voie pour déployer la technologie par décembre 2015 et un troisième aéroport devrait la déployer à la mi-janvier 2016. Le dernier aéroport de précontrôle devrait déployer la technologie d'ici l'automne 2016.

Initiative 8 (Autorisation de voyage électronique) :

En 2014-2015, Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) a continué d'élaborer et de mettre en œuvre le programme d'autorisation de voyage électronique (AVE). Cette initiative permettra au gouvernement du Canada de vérifier les ressortissants étrangers dispensés de visa (sauf les citoyens américains) dès la première occasion, avant qu'ils ne cherchent à monter à bord d'un avion vers le Canada, dans le but de déterminer s'ils posent ou non un risque d'admissibilité ou de sécurité. Une étape importante a été franchie avec la prépublication dans la *Gazette du Canada*, en juin 2014, du règlement provisoire aux fins de commentaires puis sa mise en vigueur le 1^{er} août 2015. Les dates de mise en œuvre du programme de l'AVE sont les suivantes : dès le 1^{er} août 2015, les voyageurs admissibles pouvaient remplir volontairement une demande accessible à partir du site Web de CIC, et depuis le 15 mars 2016, les voyageurs admissibles sont tenus de détenir une AVE pour venir ou entrer au Canada par les airs.

Initiative 9 (Information interactive préalable sur les voyageurs) :

En 2014-2015, l'initiative relative à l'Information interactive préalable sur les voyageurs (IIPV) a continué de contribuer au résultat définitif de PDF qui consiste à faire en sorte que les menaces sont arrêtées avant qu'elles arrivent au Canada. L'ASFC a rencontré des représentants du Commissariat à la protection de la vie privée à trois reprises pour obtenir des directives à l'égard de tout enjeu possible relatif à la protection de la vie privée ayant trait à l'IIPV. L'équipe de l'Initiative a travaillé en étroite collaboration avec l'équipe des entrées et des sorties (volets des sorties dans le mode aérien) afin d'harmoniser les deux projets en un seul créneau de mise en œuvre dans le but de faciliter les changements et de les tenir au minimum pour les compagnies aériennes. De plus, des progrès ont également été réalisés pour ce qui a trait à la trousse de prépublication relative à l'IIPV dans la partie I de la *Gazette du Canada*. En outre, comme elle l'a fait l'année précédente, l'équipe de l'IIPV a rencontré régulièrement et fréquemment les représentants des transporteurs aériens commerciaux pour discuter des impacts et des problèmes techniques potentiels ainsi que des meilleurs façons de les résoudre. En appui aux discussions avec l'industrie, des spécifications techniques (les exigences en matière de transmission de données pour les transporteurs aériens commerciaux) pour l'IIPV ont été élaborées et diffusées aux représentants des compagnies aériennes commerciales afin d'obtenir leur rétroaction à cet égard et d'aborder toute préoccupation en vue de mettre le document au point. Les représentants de l'IIPV ont continué de rencontrer les principaux intervenants externes, notamment le CBP des É.-U., afin de discuter des pratiques exemplaires. Ils ont aussi travaillé en étroite collaboration avec CIC pour poursuivre la mise en œuvre, puisque l'IIPV est un mécanisme de validation pour l'AVE de CIC.

De nombreuses dépendances sont essentielles à la mise en œuvre réussie et opportune de l'IIPV. Le système de l'IIPV sera développé notamment avant octobre 2015, date butoir de la mise en œuvre, afin de veiller à ce que les compagnies aériennes adhèrent rapidement à l'initiative avant la date obligatoire d'entrée en vigueur de l'AVE, le 15 mars 2016. De plus, le calendrier d'achèvement du dossier sur la réglementation de l'IIPV dépendra de l'envergure et de la complexité des commentaires qu'auront soumis les intervenants pendant la période de commentaires suivant la prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Enfin, bien que l'ASFC mette en place des mesures visant à optimiser l'efficacité de l'adhésion rapide et efficace des compagnies aériennes au système de l'IIPV, la mise en œuvre complète et opportune dépend grandement du niveau de préparation des transporteurs aériens et de toute priorité conflictuelle qu'ils pourraient avoir et sur lesquelles l'ASFC n'a aucun contrôle.

Initiative 10 (Échange de renseignements en matière d'immigration) :

Depuis 2013-2014, le Canada et les É.-U. ont échangé des renseignements biographiques sur l'immigration concernant les ressortissants de pays tiers qui tentent d'entrer dans l'un ou l'autre pays et qui ont déjà enfreint les lois en matière d'immigration ou à qui l'autre pays a refusé d'émettre un visa. En donnant aux décideurs d'autres renseignements sur lesquels se pencher pour rendre une décision relative à l'immigration, cette initiative permet d'accroître la sécurité, de lutter contre la fraude et d'améliorer l'intégrité et l'efficacité

des décisions relatives à l'immigration. Elle contribue également à faciliter le déplacement des personnes à faible risque en s'assurant que leurs historiques de voyage entre le Canada et les États-Unis sont sans antécédents.

Au cours de la période 2014-2015, le Canada a mis en place une capacité d'échange d'informations biométriques. À partir de mai 2015, il était en mesure d'interroger directement et systématiquement les États-Unis sur des demandeurs d'immigration et d'asile, en utilisant les empreintes digitales (données biométriques). La communication d'information biométrique permet de lutter contre la fraude d'identité, de fournir de l'information précieuse pour éclairer les décisions respectives et indépendantes relatives à l'immigration, de renforcer la gestion d'identités et d'augmenter l'intégrité du programme.

Initiative 11 (Système de données sur les entrées et les sorties) :

L'initiative sur les entrées et les sorties établit des systèmes de données des entrées et des sorties coordonnées entre le Canada et les É.-U., et elle comprend l'échange de renseignements biographiques (p. ex. nom, citoyenneté) sur les citoyens des tiers pays et les résidents permanents, de sorte que l'entrée dans un pays constitue la sortie de l'autre. Au cours de la période 2014-2015 visée par le rapport, presque toutes (97,1 %) les fiches d'entrée aux É.-U. (sorties du Canada) ont été rapprochées avec succès aux dossiers de citoyens étrangers de l'ASFC. Cette initiative continue de permettre à l'ASFC de fermer un bon nombre de mandats d'immigration en suspens et de remanier les priorités des enquêtes en cours sur des personnes identifiées comme ayant quitté le Canada. L'ASFC, avec le support du CIC, s'efforce de mettre le système au point en vue d'y inclure les citoyens ainsi que les voyageurs du mode aérien; les pouvoirs législatifs et réglementaires habilitants doivent être en place avant de pouvoir mettre le système pleinement en œuvre.

Thème 2 – Facilitation du commerce, croissance économique et emplois **(Initiatives 12 à 24)**

La libre circulation des marchandises et des services entre le Canada et les É.-U. procure d'énormes avantages économiques aux deux pays. À mesure que les deux pays tentent de renforcer la sécurité le long du périmètre commun, des initiatives visant à favoriser une plus grande ouverture à la frontière terrestre pour la circulation légitime des personnes et des marchandises commerciales sont en cours. Le Plan d'action Par-delà la frontière accroît les bienfaits découlant des programmes qui aident les entreprises et les voyageurs dignes de confiance à franchir la frontière de façon plus efficace. Il prévoit en outre de nouvelles mesures pour faciliter les mouvements et le commerce transfrontaliers, tout en réduisant le fardeau administratif des entreprises, et il investit dans l'amélioration de nos infrastructures et de nos technologies frontalières communes.

Résultats¹⁹

¹⁹ Les initiatives dans le cadre du Plan d'action, outre celles figurant sous ce thème, contribuent également aux résultats inclus dans l'encart pointillé.

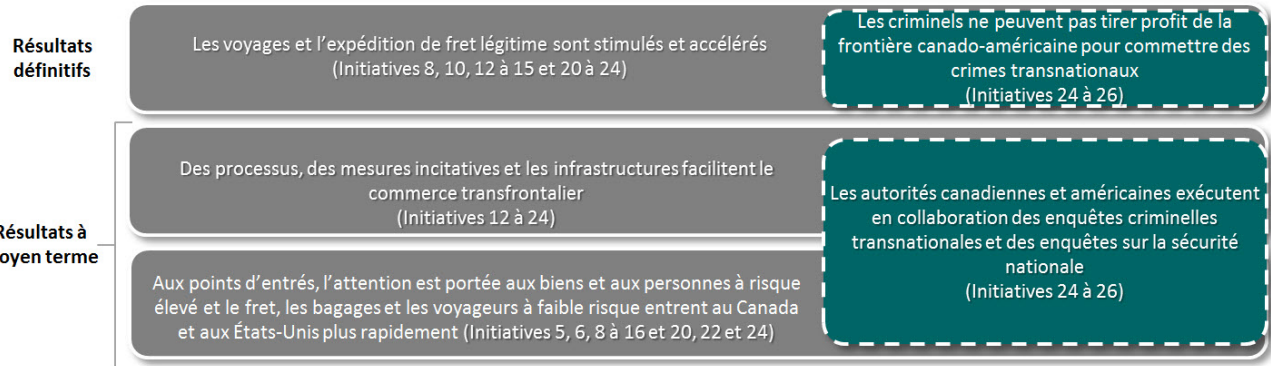


Tableau financier

Thème 2 – Facilitation du commerce, croissance économique et emplois (Initiatives 12 à 24)

Ministère/organisme	2014-2015 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)	37 488 486 \$	627 703 \$	38 116 189 \$	32 215 505 \$
Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)	3 130 000 \$	0 \$	3 130 000 \$	3 147 970 \$
Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN)	950 000 \$	0 \$	950 000 \$	401 021 \$ ^{vi}
Ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement (MAED)	400 000 \$	518 127 \$	918 127 \$	7 282 987 \$ ^{vii}
Ministère des Pêches et des Océans (MPO)	337 946 \$	0 \$	337 946 \$	197 070 \$ ^{viii}
Environnement Canada (EC)	1 909 696 \$	0 \$	1 909 696 \$	1 071 009 \$ ^{ix}
Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL)	6 000 000 \$	0 \$	6 000 000 \$	1 321 097 \$ ^x
Santé Canada (SC)	3 840 000 \$	0 \$	3 840 000 \$	3 544 898 \$
Ressources naturelles Canada (RNCAN)	890 000 \$	0 \$	890 000 \$	1 136 955 \$ ^{xi}
Agence de la santé publique du Canada (ASPC)	1 350 000 \$	0 \$	1 350 000 \$	704 264 \$ ^{xii}
Sécurité publique Canada (SP)	0 \$	951 397 \$	951 397 \$	757 437 \$
Transports Canada (TC)	7 688 272 \$	782 132 \$	8 740 404 \$	1 310 642 \$ ^{xiii}
TOTAL	63 984 400 \$	2 879 359 \$	66 863 759 \$	53 090 855 \$

Mesures de rendement

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Résultat définitif : Les voyages et l'expédition de fret légitime sont stimulés et accélérés				
Indicateur 1 : Pourcentage de normes relatives aux temps d'attente à la frontière qui sont respectées	-	- ²⁰	94,6 % ²¹	97,4 % ²²
Indicateur 2 : Nombre et valeur en douane des importations – Programme d'autocotisation des douanes (PAD) et programme Partenaires en	- ²⁴	PAD N ^{bre} d'importations : 1 181 176	PAD N ^{bre} d'importations : 1 210 000	PAD N ^{bre} d'importations : 1 354 000

²⁰ Les renseignements sur le rendement n'étaient pas disponibles en 2011-2012 et en 2012-2013.

²¹ La méthode utilisée pour calculer le pourcentage de normes relatives aux temps d'attente à la frontière en 2013-2014 n'est pas la même que celle utilisée en 2014-2015. Si la méthode utilisée en 2014-2015 était appliquée aux données de 2013-2014, le pourcentage de normes relatives aux temps d'attente à la frontière serait de 98,3 %.

²² Le temps d'attente estimé pour atteindre le poste d'inspection est de 10 minutes les jours de semaine et de 20 minutes les fins de semaine et les jours fériés. La cible de rendement pour les temps d'attente aux postes frontaliers exige que ces temps soient respectés 95 % des fois; si ces temps ont atteint de 90 % à 94,99 % des fois, il est réputé se trouver dans la zone de tolérance.

Mesures de rendement	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
protection (PEP) et total des importations vers le Canada ²³		Valeur en douane : 88 826 000 000 \$ PEP N^bre d'importations : 713 660 Valeur en douane : 35 779 000 000 \$ Total des importations vers le Canada (tous les types d'importateurs)²⁵ 461 157 000 000 \$	Valeur en douane : 89 100 000 000 \$ PEP N^bre d'importations : 730 000 Valeur en douane : 42 100 000 000 \$ Total des importations vers le Canada (tous les types d'importateurs) 479 000 000 000 \$	Valeur en douane : 111 911 000 000 \$ PEP N^bre d'importations : 743 200 Valeur en douane : 38 312 000 000 \$ Total des importations vers le Canada (tous les types d'importateurs) 519 400 000 000 \$
Indicateur 3 : Nombre de voies NEXUS aux points d'entrée canadiens	22	28	33	33
Indicateur 4 : Pourcentage des passages de voyageurs dignes de confiance par rapport à tous les passages	7,05 %	6,49 % ²⁶	7,83 % ²⁷	8,70 % ²⁸
Résultat intermédiaire : Des processus, des mesures incitatives et les infrastructures favorisent le commerce transfrontalier				
Indicateur 1 : Nombre de nouvelles demandes, changement dans le nombre de participants aux programmes des négociants dignes de confiance et nombre total de participants aux programmes suivants : <ul style="list-style-type: none"> Partenaires en protection (PEP) Programme d'autocotisation des douanes (PAD) 	PEP : <ul style="list-style-type: none"> 131 demandes reçues 66 nouveaux membres 1 485 membres au total PAD : <ul style="list-style-type: none"> 72 demandes reçues 66 nouveaux membres 	PEP : <ul style="list-style-type: none"> 139 demandes reçues 90 nouveaux membres 1 527 membres au total Augmentation de 2,83 % du nombre total de membres PAD : <ul style="list-style-type: none"> 76 demandes reçues 58 nouveaux membres 957 membres au total 	PEP : <ul style="list-style-type: none"> 108 demandes reçues 59 nouveaux membres 1 532 membres au total Augmentation de 0,33 % du nombre total de membres PAD : <ul style="list-style-type: none"> 75 demandes reçues 59 nouveaux membres 997 membres au total 	PEP : <ul style="list-style-type: none"> 83 nouveaux membres 1821 membres au total Augmentation de 4,5% PAD : <ul style="list-style-type: none"> 52 nouveaux membres approuvés²⁹ 48 nouveaux membres 1027 membres

²⁴ Les renseignements sur le rendement ne sont pas disponibles pour 2011-2012 en raison des contraintes propres au système.

²³ Les valeurs en douane des périodes 2012-2013 et 2014-2015 ont été mises à jour afin de corriger des erreurs de transcription apparaissant dans les rapports précédents. Les montants originaux étaient listés en millions de dollars, or, les montants réels sont en milliards de dollars.

²⁵ Le total de la valeur en douane de l'AFSC reflète la valeur totale de toutes les importations commerciales vers le Canada y compris les importations PAD/PEP des négociants dignes de confiance ainsi que toutes les importations du courant commercial régulier (membres qui ne sont pas des négociants dignes de confiance).

²⁶ Les données de 2012-2013 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2012-2013 donnaient 7,82 %.

²⁷ Les données de 2013-2014 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2013-2014 donnaient 8,42 %.

²⁸ Les passages effectués par des négociants dignes de confiance augmentent le nombre total de passages. Les données sur les passages effectués dans le cadre des programmes PICSC et EXPRES n'étaient pas disponibles; elles ne sont pas incluses au tableau.

²⁹ Étant donné la nature de l'industrie des transporteurs, il n'est pas rare que les compagnies subissent des restructurations, des fusions ou cessent leurs activités, ce qui mène à leur retrait du programme. En 2014-2015, la cible a été révisée afin de tenir compte de la croissance dans le nombre de nouveaux membres, par rapport à la croissance globale.

Mesures de rendement	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
	<ul style="list-style-type: none"> • 923 membres au total 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de 3,68 % du nombre total de membres 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de 4,18 % du nombre total de membres 	au total <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de 3.4%
Indicateur 2 : Nombre de nouvelles demandes et changement dans le nombre de membres, exprimés en pourcentage, pour les programmes suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) • Programme des Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) 	PICSC : <ul style="list-style-type: none"> • 566 demandes reçues • Diminution de 22,13 % du nombre total de membres EXPRES : <ul style="list-style-type: none"> • 6 512 demandes reçues • Diminution de 3,62 % du nombre total de membres 	PICSC : <ul style="list-style-type: none"> • 824 demandes reçues • Diminution de 21 % du nombre total de membres EXPRES : <ul style="list-style-type: none"> • 7 111 demandes reçues • Diminution de 0,64 % du nombre total de membres 	PICSC : <ul style="list-style-type: none"> • 463 demandes reçues • Diminution de 2,63 % du nombre total de membres EXPRES : <ul style="list-style-type: none"> • 8 979 demandes reçues • Augmentation de 0,31 % du nombre total de membres³⁰ 	PICSC : <ul style="list-style-type: none"> • 625 demandes reçues • Augmentation de 8,33 % du nombre total de membres EXPRES : <ul style="list-style-type: none"> • 15 372 demandes reçues • Diminution de 1,80 % du nombre total de membres
Indicateur 3 : Pourcentage de passages effectués par des négociants dignes de confiance qui sont examinés	Importateurs PAD : 0,23 % ³¹	Importateurs PAD : 0,27 % Importateur PEP : 0,81 %	Importateurs PAD : 0,18 % Importateur PEP : 0,72 %	Importateurs PAD : 0,10 % Importateur PEP : 0,57 %
Résultat intermédiaire : Aux points d'entrée, l'attention est portée aux biens et aux personnes à risque élevé et le fret, les bagages et les voyageurs à faible risque entrent au Canada et aux États-Unis plus rapidement				
Indicateur 1 : Temps de traitement moyen à la frontière [entre le moment de l'IRF et celui où l'ASF prend sa décision, dans le mode terrestre] – Comparaison entre les voies NEXUS et les voies ordinaires	NEXUS : 43 secondes ³² Voies ordinaires : 64 secondes ³³	NEXUS : 31 secondes ³⁴ Voies ordinaires : 63 secondes ³⁵	NEXUS : 38 secondes ³⁶ Voies ordinaires : 63 secondes ³⁷	NEXUS : 33 secondes Voies ordinaires : 52 secondes
Indicateur 2 : Nombre de nouvelles demandes et changement du nombre de membres, exprimé en pourcentage, en ce qui concerne NEXUS	NEXUS : <ul style="list-style-type: none"> • 200 202 demandes reçues 	NEXUS : <ul style="list-style-type: none"> • 215 598³⁸ demandes reçues 	NEXUS : <ul style="list-style-type: none"> • 214 692³⁹ demandes reçues 	NEXUS : <ul style="list-style-type: none"> • 234 116 demandes reçues

³⁰ Les données de 2013-2014 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2013-2014 donnaient diminution de 0,39%.

³¹ L'évaluation des taux d'examen des expéditions s'est limitée au PAD en 2011-2012.

³² Les données de 2011-2012 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2011-2012 donnaient 17 secondes.

³³ Les données de 2011-2012 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2011-2012 donnaient 45 secondes.

³⁴ Les données de 2012-2013 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2012-2013 donnaient 13 secondes.

³⁵ Les données de 2012-2013 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2012-2013 donnaient 43 secondes.

³⁶ Les données de 2013-2014 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2013-2014 donnaient 18 secondes.

³⁷ Les données de 2013-2014 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2013-2014 donnaient 37 secondes.

Mesures de rendement	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
	<ul style="list-style-type: none"> • 660 632 membres au total • Augmentation de 26,28 % du nombre total de membres 	<ul style="list-style-type: none"> • 833 295 membres au total • Augmentation de 26,14 % du nombre total de membres 	<ul style="list-style-type: none"> • 995 078 membres au total • Augmentation de 19,41 % du nombre total de membres 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 199 410 membres au total • Augmentation de 20,53 % du nombre total de membres
Indicateur 3 : Nombre total des expéditions traitées par dédouanement accéléré (c.-à-d., expéditions de faible valeur)	34 802 654	34 606 543	37 528 815 ⁴⁰	39 082 146

Aux points d'entrée, l'attention est portée sur les biens et les personnes à risque élevé et le fret, les bagages et les voyageurs à faible risque entrent au Canada et aux États-Unis plus rapidement (Initiatives 5 et 6, 8 à 16 et 20, 22 et 24)

Initiative 12 (Avantages accrus des programmes des négociants dignes de confiance) :

En 2014-2015, l'ASFC a conclu un protocole d'entente avec le CBP des É.-U. afin d'appuyer l'harmonisation du programme canadien des Partenaires en protection (PEP) et du programme Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) du CBP des É.-U. L'ASFC continue de travailler avec le CBP des É.-U. en vue d'harmoniser ces deux programmes, en commençant par les transporteurs routiers.

L'ASFC a également lancé, en juin 2014, un nouveau portail des négociants dignes de confiance en ligne qui permet aux entreprises de présenter une demande d'adhésion au programme PEP en plus de donner aux participants actuels la possibilité de maintenir leur adhésion au programme des négociants dignes de confiance. Le portail sera à la base des améliorations futures apportées aux programmes des négociants dignes de confiance, dont l'échange simplifié des renseignements liés aux programmes entre le Portail des négociants dignes de confiance et le portail du C-TPAT. Les autres secteurs d'activité seront harmonisés et complétés dans les mises à jour des systèmes de technologie de l'information (TI).

L'ASFC et l'ACIA ont entrepris le Volet II du projet pilote en mettant à l'essai la possibilité de permettre l'importation au Canada d'aliments préemballés sélectionnés, à faible risque, provenant des É.-U. en vertu du Programme ISA. Toutefois, les changements réglementaires prévus qui auront une incidence sur les exigences de l'ACIA quant à l'importation d'aliments ont retardé les consultations pendant que cette dernière examine les répercussions qu'auront les changements. L'ACIA examine les solutions possibles et elle consultera l'ASFC au début de 2015-2016.

Initiative 13 (Avantages harmonisés accrus pour les membres de NEXUS) :

Cette initiative vise à accroître et à conserver les membres du programme NEXUS afin d'appuyer une gestion stratégique de la frontière, en concentrant les ressources aux points d'entrée plus sur les personnes inconnues ou à risque élevé et moins sur les membres de NEXUS. Dans le cadre d'un programme pour les voyageurs dignes de confiance, les membres de NEXUS sont préautorisés comme voyageurs à faible risque qui

³⁸ Les données de 2012-2013 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2012-2013 donnaient 215 586 demandes reçues.

³⁹ Les données de 2013-2014 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2013-2014 donnaient 215 624 demandes reçues.

⁴⁰ Les données de 2013-2014 ont été modifiées après que la méthode de rapport des données ait été améliorée; les données originales de 2013-2014 donnaient 37 642 481.

bénéficient de l'avantage du voyage accéléré. En 2014-2015, le programme NEXUS a tenu six campagnes d'inscription éclair qui ont mené à l'inscription d'environ 34 630 membres. En outre, l'ASFC et le CBP des É.-U. ont continué de réaliser des progrès dans une campagne de commercialisation conjointe et, en juillet 2014, ils ont annoncé avoir atteint un million de membres.

Dans la foulée du projet pilote qu'a lancé l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) en novembre 2013 et qui emploie des procédures de vérification pour les membres de NEXUS qui ressemblent à celles qui sont utilisées par le programme de vérification axée sur le risque du Pre✓™ de la TSA, cet avantage a été élargi aux quatre des aéroports canadiens les plus achalandés : Vancouver, Calgary, Toronto (aéroport Pearson, terminaux 1 et 3) et Montréal. Dans ces lignes, les voyageurs dignes de confiance ont accès à un contrôle de sécurité plus rapide où, par exemple, ils ont le droit de garder chaussures, ceintures, chapeaux et manteaux légers, et de laisser certains liquides, aérosols et gels permis dans les bagages de cabine.

Au pont Peace, à Fort Erie en Ontario, l'ASFC a annoncé, en juillet 2014, le lancement d'une porte électronique NEXUS pour offrir un accès tous les jours, 24 heures sur 24, à cet important point d'entrée.

Dans la foulée de l'engagement annoncé pendant le Sommet des dirigeants nord-américains, en février 2014, le Canada continue de travailler avec ses homologues des É.-U. et du Mexique afin de conclure une entente sur les voyageurs dignes de confiance.

Des processus, des mesures incitatives et les infrastructures favorisent le commerce transfrontalier (Initiatives 12 à 24)

Initiative 14 (Amélioration des installations à l'appui des programmes destinés aux négociants et voyageurs dignes de confiance) :

En 2014-2015, l'ASFC a préparé le rapport de recommandations sur le projet EXPRES, que le président de l'ASFC a approuvé en septembre 2014 et qui appuie l'élargissement ou les modifications possibles des voies et des postes EXPRES à Fort Erie, en Ontario; à Pacific Highway, en Colombie-Britannique; et à Emerson, au Manitoba. Les travaux se poursuivent, notamment l'établissement des coûts et des délais prévus, concernant l'expansion des inscriptions et de l'infrastructure pour le programme EXPRES pour chacun des trois emplacements où l'expansion aura lieu.

De plus, l'ASFC continue les travaux visant à dégager des options relatives aux systèmes à court et à long terme pour appuyer l'élargissement de l'adhésion au programme EXPRES et pour permettre aux participants des programmes PEP et PAD seulement d'utiliser les avantages de la voie EXPRES.

Il reste quatre voies à installer dans le cadre du projet visant l'ajout d'autres voies NEXUS.

Initiative 15 (Préinspection et prédédouanement) :

En 2014-2015, les négociations entre le Canada et les É.-U. concernant une approche complète pour le prédédouanement de tous les modes de commerce et de déplacement transfrontaliers ont été finalisées. L'Accord relatif au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien a été signé le 16 mars 2015, finalisant ainsi un élément clé du Plan d'action PDF. En outre, la Phase II du projet pilote de préinspection des chargements de camion, qui a été lancé en février 2014, s'est conclue avec succès en janvier 2015.

Initiative 16 (Faciliter la conduite des activités commerciales transfrontalières) :

Bien que les engagements prévus dans cette initiative aient été terminés en 2013-2014, le Canada et les É.-U. ont poursuivi les discussions sur les développements relatifs à la facilitation des déplacements transfrontaliers d'affaires.

Le gouvernement du Canada a réalisé ses engagements en vertu de l'Initiative 16.

Initiative 17 (Guichet unique) :

Dans le cadre de l'Initiative du guichet unique (IGU), un nouveau message de transmission des données préalable à l'arrivée, appelé Déclaration d'importation intégrée (DII), a été adopté par l'ASFC et mis en œuvre le 29 mars 2015. La DII aidera l'ASFC à réaliser ses résultats en matière de rendement prévus dans le Plan d'action PDF en convertissant en format électronique les permis, licences et certificats et autres documents d'importation écrits liés aux règlements gouvernementaux pour les ministères et organismes du gouvernement du Canada participants. La DII comprend toutes les données du gouvernement du Canada requises pour l'importation de marchandises commerciales, permet à l'industrie d'utiliser des méthodes d'identification de produits disponibles dans ses chaînes d'approvisionnement et appuie le traitement facilité des opérations commerciales.

La DII de l'IGU permet de supprimer les processus redondants à la frontière et d'assurer une application uniforme des exigences relatives aux déclarations des importations du gouvernement du Canada. Elle permet également d'harmoniser les normes internationales et d'améliorer la prestation des services gouvernementaux pour les négociants grâce à un traitement simplifié à la frontière.

L'IGU est actuellement dans la quatrième année d'un projet de cinq ans. Un jalon important a été atteint lorsque l'IGU a été mise en service et en production le 29 mars 2015. La fonctionnalité de l'IGU (Déclaration d'importation intégrée ou DII, y compris l'imagerie documentaire) a été mise en œuvre avec Santé Canada, l'Agence de la santé publique du Canada, Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada, Transports Canada et Ressources naturelles Canada. Les ministères et organismes dont l'intégration est prévue sont l'Agence canadienne d'inspection des aliments, Pêches et Océans Canada et la Commission canadienne de sûreté nucléaire.

Après la mise en œuvre de mars 2015, l'IGU de l'ASFC continuera d'améliorer les fonctionnalités, de poursuivre l'intégration aux programmes, d'agréer les partenaires de la chaîne commerciale, de mettre en œuvre les améliorations apportées aux activités de sensibilisation et de veiller à l'intégration aux améliorations du système commercial prévues dans le cadre du Manifeste électronique.

Initiative 18 (Harmonisation des seuils des expéditions de faible valeur) :

En 2013, l'ASFC et le CBP des É.-U. ont augmenté en même temps les seuils des expéditions de faible valeur à 2 500 \$ par rapport au niveau existant de 1 600 \$ au Canada et de 2 000 \$ aux É.-U., réalisant ainsi un engagement du Plan d'action. Le Canada a aussi augmenté les seuils des expéditions de faible valeur à 2 500 \$ pour l'exemption relative au certificat d'origine en vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), s'harmonisant ainsi avec le seuil des É.-U. Au moment de l'annonce des seuils révisés, on estimait que 1,5 million d'expéditions passeraient de la filière commerciale régulière au Programme des expéditions de messagerie de faible valeur (MEFV) et, en fait, les données statistiques ont rendu un nombre encore plus élevé, ce qui a mené à une réduction des délais de traitement pour les entreprises et le traitement et l'entrée plus rapides des marchandises sur le marché canadien.

En 2014-2015, l'ASFC a continué de traiter 98 % de toutes les expéditions de faible valeur le même jour qu'à leur arrivée. Ce pourcentage est resté constant depuis la création du Programme de MEFV en 1993, malgré l'augmentation du volume des expéditions. Pour continuer de respecter ses engagements, l'ASFC est en train

de moderniser son programme de MEFV et continuera de travailler avec le CBP des É.-U. et les autres partenaires du Groupe des cinq (B5).

Le gouvernement du Canada a atteint et continue de renforcer son engagement en vertu de l'Initiative 18.

Initiative 19 (Responsabilisation relativement aux droits et frais à payer à la frontière) :

Afin d'accroître la transparence et la responsabilisation publiques en ce qui a trait à l'application des droits et des frais à payer à la frontière, SP et le Service des douanes et de protection de la frontière des É.-U. ont affiché en ligne les répertoires des frais à la frontière pour le Canada et les É.-U. en décembre 2013⁴¹. Les répertoires présentent l'objet et le fondement juridique de ces frais et de ces droits, la façon dont ils sont perçus, leur utilisation prévue et la raison de leur perception à la frontière. Ils comprennent des frais qui sont appliqués à l'entrée de marchandises dans le pays, obligatoire pour chaque expédition, établis par un pouvoir juridique (loi, règlement ou autorité juridique), et administrés par un ministère ou organisme de l'un des deux gouvernements fédéraux.

En 2014-2015, on a terminé les travaux pour la prochaine phase de l'initiative, soit l'embauche d'un entrepreneur tiers afin de mener une évaluation des incidences économiques des frais douaniers. L'évaluation met l'accent sur l'incidence économique des frais et des droits douaniers inclus dans les répertoires sur les fabricants de véhicules automobiles et de pièces de véhicules automobiles, les fabricants de produits de plastique, ainsi que sur les industries agricoles de légumes et de melon au Canada et aux É.-U. On prévoit que des résultats de l'évaluation de l'incidence économique seront publiés en mi-2015-2016.

Initiative 20 (Mise à niveau et amélioration des infrastructures aux passages clés) :

Au printemps 2013, le gouvernement du Canada a annoncé jusqu'à 127 millions de dollars en financement dans le but d'élargir et de moderniser les installations aux points d'entrée de Lacolle, au Québec; Lansdowne, en Ontario; Emerson, au Manitoba; et North Portal, en Saskatchewan⁴². Les améliorations accroîtront la capacité pour la circulation commerciale, réduiront les temps d'attente et renforceront la sécurité frontalière. On est en train d'apporter les mises à niveau et les améliorations aux quatre points d'entrée financés, et les projets devraient être terminés en 2017-2018.

Initiative 21 (Coordination des investissements aux postes frontaliers de petite taille ou éloignés) :

En 2014-2015, l'ASFC a poursuivi ses efforts visant à faire avancer les travaux appuyant la mise en œuvre du projet pilote de traitement à distance des voyageurs. Au cours de la période visée par le rapport, on a élaboré une simulation du concept d'opération du projet de traitement à distance des voyageurs, qui comprend l'infrastructure de soutien, les technologies, les politiques et les éléments du programme; on l'a ensuite mise à l'essai et améliorée en vue de la mise en œuvre.

Initiative 22 (Déploiement d'une technologie visant à calculer le temps d'attente à la frontière et établissement de niveaux de service pour le temps d'attente) :

Le Canada et les É.-U sont engagés à mettre en œuvre les systèmes de mesure du temps d'attente à la frontière (TAF) à 20 postes frontaliers prioritaires. À ce jour, ces systèmes ont été mis en œuvre à sept passages (quatre en Colombie-Britannique et trois en Ontario). Des fonds ont été prévus au Canada pour le déploiement de la technologie de mesure du TAF aux 13 autres passages frontaliers de haute priorité. Avec ses partenaires, Transports Canada est déterminé à appliquer les solutions de mesure du TAF aux postes de haute priorité. Transports Canada et le département des Transports des États-Unis collaborent actuellement au déploiement d'une technologie à ces postes frontaliers au moyen d'une série de webinaires en tables rondes

⁴¹ <http://www.publicsafety.gc.ca/cnt/brdr-strtg/bynd-th-brdr/fs/brdr-fs-fra.pdf>

⁴² En 2013, jusqu'à 127 M\$ furent annoncés pour les principaux postes frontaliers : 47 M\$ pour Lacolle, QC; 60 M\$ pour Lansdown, ON; 10 M\$ pour Emerson, MB; et, 10 M\$ pour North Portal, SK.

régionales sur le TAF. Les tables rondes aideront à harmoniser les efforts des deux côtés de la frontière pour procéder au déploiement de solutions relatives au temps d'attente aux postes frontaliers en offrant une formation et un soutien technique. Transports Canada attend également avec intérêt les résultats des travaux en cours du CBP au sujet de la démarche axée sur les données de son projet pilote comme solution potentielle de mesure du temps d'attente à la frontière.

Initiative 23 (Déploiement de la technologie IRF):

En 2014-2105, en prévision de la mise en œuvre de la technologie d'identification par radiofréquence (IRF) à certains points d'entrée canadiens, l'ASFC a commencé à apporter des changements aux systèmes et à mener des activités d'acquisition afin de préparer l'arrivée de cette technologie. L'ASFC poursuivra ce projet au cours des prochaines années en attribuant le marché d'acquisition, en achetant et en installant des lecteurs IRF, en apportant les changements nécessaires aux systèmes et en s'assurant qu'elle a accès aux documents compatibles avec la technologie IRF à la frontière.

Initiative 24 (Organisation des comités binationaux sur les opérations des postes frontaliers) :

À ce jour, 28 comités binationaux sur les opérations des postes frontaliers ont été établis. Huit d'entre eux sont présents dans chacun des aéroports canadiens qui offrent le précontrôle pour les É.-U., alors que les 20 autres ont été établis aux points d'entrée frontaliers terrestres. Les comités binationaux ont été mis en place afin d'assurer la coopération et le partenariat visant à accroître la collaboration dans la gestion générale des postes frontaliers, de coordonner l'intervention et la préparation en cas d'urgence, d'intégrer les efforts d'application de la loi et d'améliorer l'efficacité des stratégies d'atténuation pour les temps d'attente à la frontière. Ces comités jouent un rôle important dans l'amélioration de la manière dont le gouvernement du Canada gère les déplacements et les flux commerciaux et accélère le traitement des voyageurs et des marchandises.

Le gouvernement du Canada a réalisé ses engagements en vertu de l'Initiative 24. Chacun des 28 comités binationaux continue de tenir des réunions au moins quatre fois par année tout en mettant en œuvre leurs plans d'action individuels.

Thème 3 – Application transfrontalière de la loi (Initiatives 25 et 26)

Le Canada et les É.-U. ont élaboré avec succès des modèles visant à empêcher les criminels de traverser la frontière pour échapper à la justice. Le programme Shiprider, par exemple, emploie des agents désignés par les deux pays pour patrouiller dans les zones maritimes frontalières de nos deux pays, tandis que la coopération en matière d'application de la loi binationale et les forces d'intervention chargées d'assurer la sécurité de la frontière (Border Enforcement Security Task Forces) appuient les enquêtes conjointes et les mesures policières aux points d'entrée et entre ceux-ci. Grâce au Plan d'action Par-delà la frontière, les deux pays vont de l'avant avec de nouvelles initiatives qui s'inspirent des succès remportés par ces programmes chargés d'assurer l'application de la loi.

Résultats

Résultat définitif

Les criminels ne peuvent pas tirer profit de la frontière canado-américaine pour commettre des crimes transnationaux (Initiatives 24 à 26)

Résultat à moyen terme

Les autorités canadiennes et américaines exécutent en collaboration des enquêtes criminelles transnationales et des enquêtes sur la sécurité nationale (Initiatives 24 à 26)

Tableau financier

Thème 3 – Application transfrontalière de la loi (Initiatives 25 et 26)

Ministère/organisme	2014-2015 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Service des poursuites pénales du Canada (SPPC)	558 231 \$	0 \$	558 231 \$	138 728 \$ ^{xiv}
Sécurité publique Canada (SP)	0 \$	212 273 \$	212 273 \$	226 616 \$
Gendarmerie royale du Canada (GRC)	10 500 000 \$	0 \$	10 500 000 \$	7 376 119 \$ ^{xv}
TOTAL	11 058 231 \$	212 273 \$	11 270 504 \$	7 741 463 \$

Mesures du rendement

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Résultat définitif : Les criminels ne peuvent pas tirer profit de la frontière canado-américaine pour commettre des crimes transnationaux				
Indicateur 1 : Pourcentage de la frontière bénéficiant de systèmes de communication radio interopérables	- ⁴³	14,3 % ⁴⁴	28,6 % ⁴⁵	28,6 % ⁴⁶
Indicateur 2 : Nombre de kilomètres de la frontière maritime partagée par le Canada et les É.-U. qui sont couverts par les opérations Shiprider	-	- ⁴⁷	Région du Pacifique : 250 km Windsor : 468 km	Région du Pacifique : 250 km Windsor : 468 km
Indicateur 3 : Nombre d'arrestations et de saisies effectuées grâce aux opérations Shiprider et Prochaine génération	-	- ⁴⁸	1 chef d'accusation canadien en vertu du <i>Code criminel</i>	14 chefs d'accusation canadiens en vertu du <i>Code criminel</i>
Résultat à moyen terme : Les autorités canadiennes et américaines exécutent en collaboration des enquêtes criminelles transnationales et des enquêtes sur la sécurité nationale				

⁴³ Mesure du rendement mise en œuvre en 2012-2013.

⁴⁴ 1 de 7 postes divisionnaires inter-reliés – En 2012-2013, le Centre des opérations sur l'intégrité des frontières (COIF) de la GRC et les installations américaines d'application de la loi à la frontière à Blaine, Washington ont été inter-reliés. Le nombre d'emplacements divisionnaires à inter-relier a été réduit de huit à sept en 2013-2014 puisqu'il n'y a pas de secteur du Service des douanes et de la protection de la frontière des É.-U. le long de la région frontalière de l'Alaska et du Yukon. Par conséquent, les sept divisions de la GRC à connecter au Service des douanes et de la protection de la frontière des É.-U. sont celles de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, du Québec et du Nouveau-Brunswick.

⁴⁵ 2 de 7 postes divisionnaires inter-reliés – En 2012-2013, les lieux de répartition de Windsor et de Détroit ont été inter-reliés avec succès. Le nombre de postes divisionnaires à inter-relier a été réduit de huit à sept en 2013-2014.

⁴⁶ 2 de 7 postes divisionnaires inter-reliés – Les régions actuellement couvertes sont Washington-Vancouver et Detroit-Windsor.

⁴⁷ Mesure du rendement mise en œuvre en 2013-2014.

⁴⁸ Les opérations Shiprider régulières n'ont pas débuté avant 2013-2014; par conséquent, aucune arrestation ni saisie n'a été effectuée en 2012-2013 dans le contexte de ces initiatives.

Indicateur 1 : Nombre d'agents canadiens ayant parachevé leur formation sur les opérations Shiprider et Prochaine génération au cours de l'exercice financier	21	14	14	21
Indicateur 2 : Nombre d'agents désignés pour mener des activités dans le cadre des opérations Shiprider et Prochaine génération	_42	66	83	84
Indicateur 3 : Nombre d'équipes Shiprider régulières déployées	_41	2	2	2
Indicateur 4 : Nombre d'heures totales de patrouilles Shiprider	-	_49	300	1700
Indicateur 5 : Nombre d'abordages de navires canadiens et américains dans le cadre de Shiprider	-	_42	105	520

Les autorités canadiennes et américaines exécutent en collaboration des enquêtes criminelles transnationales et des enquêtes sur la sécurité nationale (*Initiatives 24 à 26*)

Initiative 25 (Enquêtes sur la sécurité nationale et les activités criminelles transnationales – Shiprider/Prochaine génération):

En 2014-2015, plus de 1 700 heures de patrouille ont été menées et environ 520 navires ont été abordés dans le cadre d'opérations Shiprider. En plus d'appliquer des lois et règlements (dont la *Loi sur les douanes*, le *Code criminel*, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur l'accise*) et de soutenir les événements d'intensification des opérations, les équipes de Shiprider assisté à plusieurs opérations de recherche et sauvetage.

Les arrestations effectuées pour des infractions telles que la possession d'armes à feu illégales et la conduite d'une embarcation en état d'ébriété, ainsi que l'exécution de mandats d'arrestation en suspens, démontrent les résultats du programme Shiprider. Ces efforts ont été appuyés par la formation de 21 agents de police supplémentaires. L'augmentation du nombre d'agents désignés pour Shiprider accroît la capacité opérationnelle, de mener des enquêtes et d'intervenir en cas de menace envers la sécurité.

Initiative 26 (Interopérabilité radio):

Un système binational de communication radio interopérable entre les responsables canadiens et américains de l'application de la loi à la frontière a aussi été mis sur pied pour permettre aux organismes d'application de la loi de coordonner des enquêtes binationales efficaces, d'intervenir rapidement en cas d'incident à la frontière et de renforcer la sécurité des agents et du public.

En date du 31 mars 2015, la GRC et le Service des douanes et de la protection de la frontière des É.-U. avaient inter-relié deux des sept postes divisionnaires (Washington-Vancouver et Détroit-Windsor). On prévoit faire d'importants progrès en 2015-2016 concernant l'établissement d'une pleine connectivité aux endroits restants.

Thème 4 – Infrastructures essentielles et cybersécurité (Initiatives 27 à 32)

Le Canada et les É.-U. sont reliés par des infrastructures essentielles : des ponts et routes jusqu'aux infrastructures énergétiques et au cyberspace. Le Plan d'action Par-delà la frontière comprend des mesures visant à augmenter la résilience de nos infrastructures essentielles et cybernétiques communes ainsi qu'à

⁴⁹ Les opérations Shiprider régulières n'ont pas débuté avant 2013-2014.

permettre à nos deux pays d'intervenir et de se rétablir rapidement en cas de catastrophe ou de situation d'urgence de part et d'autre de la frontière.

Résultats

Résultat définitif	Le Canada et les États-Unis sont prêts à faire face et à intervenir à des menaces et à des urgences (Initiatives 27 à 32)	
Résultats à moyen terme	Le Canada et les États-Unis ont une approche commune de protection des infrastructures essentielles et du cyberspace (Initiatives 27 à 29)	Le Canada et les États-Unis peuvent rapidement intervenir en cas d'urgence et de catastrophe des deux côtés de la frontière, et reprendre leurs activités après coup (Initiatives 30 à 32)

Tableau financier

Thème 4 – Infrastructures essentielles et cybersécurité (Initiatives 27 à 32)

Ministère/organisme	2014-15 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)	0 \$	67 734 \$	67 734 \$	65 543 \$
Sécurité publique Canada (SP)	3 005 042 \$	0 \$	3 005 042 \$	3 518 096 \$
Transports Canada (TC)	0 \$	40 000 \$	40 000 \$	25 567 \$ ^{xvi}
TOTAL	3 005 042 \$	107 734 \$	3 112 776 \$	3 609 206 \$

Mesures du rendement

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Résultat définitif : Le Canada et les États-Unis sont prêts à faire face et à intervenir à des menaces et à des urgences.				
Indicateur 1 : Note attribuée en matière de résilience des infrastructures essentielles ⁵⁰	-	₅₁	51,91	33,98
Résultat à moyen terme : Le Canada et les États-Unis ont une approche commune de protection des infrastructures essentielles et du cyberspace				
Indicateur 1 : Pourcentage d'intervenants ayant pris des mesures de gestion des risques à la suite d'une évaluation de l'emplacement	<i>Sera mesuré en 2016-2017</i>			
Indicateur 2 : Nombre de séances de formation offertes dans le cadre de l'Initiative 27 - Amélioration des infrastructures essentielles transfrontalières et de la résilience	4	5	8	2
Indicateur 3 : Pourcentage des secteurs des infrastructures essentiels représentés au Forum national intersectoriel	100 %	100 %	100 %	100 %
Indicateur 4 : Produits de communications conjoints (Canada et É.-U.) mis au point (cybersécurité)	₅₂	5	3	6
Indicateur 5 : Nombre d'engagements conjoints ou coordonnés avec le secteur privé et des intervenants externes, y compris des séances d'information et des exposés conjoints (cybersécurité)	₅₃	3	7	3

⁵⁰ La note attribuée en matière de résilience des infrastructures essentielles permettra de mesurer la capacité des secteurs des infrastructures essentielles de résister aux perturbations et de se rétablir rapidement en cas de catastrophe. La note globale représentera une moyenne pondérée de tous les secteurs des infrastructures essentielles et permettra de suivre les progrès vers le renforcement de la résilience des infrastructures essentielles au fil du temps.

⁵¹ Mesure du rendement mise en œuvre en 2013-2014.

⁵² Mesure du rendement mise en œuvre en 2012-2013.

⁵³ Mesure du rendement mise en œuvre en 2012-2013.

Mesures du rendement	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Résultat à moyen terme : Le Canada et les États-Unis peuvent rapidement intervenir en cas d'urgence et de catastrophe des deux côtés de la frontière, et reprendre leurs activités après coup				
Indicateur 1 : Élaboration de guides de planification, de protocoles de communication et d'échange de renseignements, et exécution d'un exercice sur table pour valider les concepts et les mécanismes dans le contexte maritime	En cours dans une région	Terminé dans une région sur trois ⁵⁴	Terminé dans une région sur trois	Terminé dans deux régions sur trois ⁵⁵
Indicateur 2 : Pourcentage des passages frontaliers prioritaires visés par un plan régional validé au moyen d'un exercice	0 %	15 %	25 %	25 %

Le Canada et les États-Unis ont une approche commune de protection des infrastructures essentielles et du cyberspace (Initiatives 27 à 29)

Initiative 27 (Amélioration des infrastructures essentielles transfrontalières et de la résilience):

En 2014-2015, Sécurité publique Canada (SP) a continué de mettre en œuvre le *Plan d'action canado-américain sur les infrastructures essentielles*⁵⁶ afin de favoriser une approche transfrontalière intégrée en matière de protection et de résilience des infrastructures essentielles. En partenariat avec le département de la Sécurité intérieure (DHS) des É.-U., SP a lancé un deuxième Programme d'évaluation de la résilience régionale (PERR) comprenant des évaluations conjointes dans les régions du Yukon et de la Colombie-Britannique. Le PERR constitue un effort constant visant à rassembler des représentants régionaux et des intervenants du secteur privé en vue d'évaluer les infrastructures d'importance binationale, d'analyser les interdépendances et les risques et de combler les lacunes ciblées.

Parallèlement aux efforts transfrontaliers, SP a continué l'expansion du PERR à l'échelle nationale. En collaboration avec les provinces, les territoires et les propriétaires et exploitants d'infrastructures essentielles, SP a mené des évaluations des emplacements de biens et de systèmes cruciaux en Colombie-Britannique, en Saskatchewan, en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et au Yukon. En plus de cette expansion nationale, SP a continué d'intégrer le programme de méthodologie de cyberévaluation connu sous le nom d'Examen de la cyberrésilience au Canada (ECR). Ce programme a bien fonctionné en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, en Alberta et au Manitoba.

De plus, SP a continué de mettre en œuvre la Cellule pour l'analyse virtuelle des risques (CAVR) afin d'entreprendre des activités de gestion des risques conjointes avec le département de la Sécurité intérieure. Il s'agit d'une organisation interorganisme chargée d'effectuer des analyses conjointes des risques, de développer des produits d'analyse transfrontaliers en collaboration et d'échanger des méthodes et des pratiques exemplaires afin de renforcer la résilience des infrastructures essentielles. Plus particulièrement, au cours du dernier exercice, la CAVR a travaillé à cibler les cyberdépendances transfrontalières.

Initiative 28 (Infrastructure gouvernementale et numérique) :

Le Centre canadien de réponse aux incidents cybernétiques (CCRIC) et ses homologues des É.-U., l'US-CERT (United States Computer Emergency Readiness Team) et l'ICS-CERT (Industrial Control Systems Cyber Emergency Response Team), ont continué de renforcer leurs activités d'échange de renseignements ainsi que la collaboration en vue d'accroître la cyberrésilience des infrastructures essentielles. En ce qui concerne la gestion des cyberincidents, SP a harmonisé et normalisé les processus et les procédures de paliers d'intervention, a entrepris des activités conjointes de simulation et de formation, a appuyé les échanges entre analystes et a collaboré au démantèlement de réseaux de zombies. De plus, les deux pays participent à des

⁵⁴ Le plan canado-américain de la région du Pacifique a été mené à bien en 2012-2013.

⁵⁵ Le plan de la région des Grands Lacs a été mené à bien en 2014-2015.

⁵⁶ <http://www.publicsafety.gc.ca/cnt/rsrcs/pblctns/cnd-ntdstts-ctnpln/cnd-ntdstts-ctnpln-fra.pdf>

discussions techniques ainsi que l’Australie, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni, concernant la mise en place des mécanismes STIX et TAXII (Structured Threat Information eXpression et Trusted Automate eXchange of Indicator Information), ce qui favorisera l’échange en temps réel de renseignements de cybersécurité entre les gouvernements et les intervenants des infrastructures essentielles. Dans le cadre d’un engagement avec le secteur privé visant la sensibilisation aux enjeux et aux pratiques exemplaires en matière de cybersécurité, SP a communiqué des approches et a collaboré à des séances d’information et à des documents conjoints à l’intention de divers secteurs des infrastructures essentielles, y compris ceux de l’énergie et des finances. Les prochaines étapes comprennent d’améliorer la coordination de l’intervention en cas de cyberincident, d’échanger davantage concernant les systèmes de contrôle industriel, et de continuer à tirer parti des engagements conjoints avec l’industrie et des efforts coordonnés de sensibilisation du public.

Initiative 29 (Accentuation du leadership conjoint dans la participation aux démarches internationales touchant la cybersécurité) :

En 2014, SP a grandement approfondi et accentué sa collaboration internationale, tant de façon bilatérale qu’avec les É.-U., au moyen de forums internationaux visant à maintenir un cyberspace ouvert, sûr et fiable essentiel à la sécurité de tous les Canadiens et à la préservation de l’avantage concurrentiel du Canada sur le marché mondial. En 2014-2015, le Canada a continué de donner la priorité à sa participation à des activités internationales, notamment au sein de l’Organisation des États américains et de l’hémisphère occidental. Le Canada a également continué de participer activement au Groupe de travail sur la sécurité de l’information de l’Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), ainsi qu’à l’atelier du Forum régional de l’Association des nations de l’Asie du Sud-Est sur les mesures de renforcement de la cyberconfiance.

En ce qui concerne la lutte contre la cybercriminalité, le Canada a apporté tous les changements législatifs nécessaires à la ratification de la Convention de Budapest qui est entrée en vigueur en 2015.

Le Canada et les États-Unis peuvent rapidement intervenir en cas d’urgence et de catastrophe des deux côtés de la frontière, et reprendre leurs activités après coup (*Initiatives 30 à 32*)

Initiative 30 (Atténuation des effets de perturbations sur les collectivités et sur l’économie) :

Le Canada et les É.-U. élaborent, à l’échelle régionale, une approche transfrontalière conjointe afin d’accélérer la reprise du commerce maritime après une interruption majeure. Transports Canada (TC) dirige la composante maritime de cette initiative alors que SP s’occupe des frontières terrestres.

Mode maritime : En 2014-2015, en appui aux travaux dans la région des Grands Lacs, TC et la USCG (U.S. Coast Guard) ont organisé des séances de consultation des intervenants des secteurs public et privé à Montréal, à Hamilton, à Detroit et à Chicago. Ils ont ensuite rédigé des lignes directrices sur la résilience du commerce maritime dans la région des Grands Lacs, qui sont actuellement mises en œuvre. En appui à cette initiative dans la région de l’Atlantique, TC et la USCG ont tenu un webinaire initial avec les intervenants régionaux et ont planifié des séances de consultation en personne avec les intervenants pour 2015-2016.

Mode terrestre : En 2014-2015, SP a continué de travailler avec l’ASFC et les intervenants régionaux afin d’élaborer des plans de gestion de la circulation frontalière. En particulier, SP a collaboré avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour élaborer un plan stratégique de gestion de la circulation frontalière orientant les activités régionales visant à améliorer la surveillance active, la planification et les opérations. De plus, SP a établi un partenariat avec le gouvernement de la Saskatchewan en vue d’élaborer un plan stratégique de gestion de la circulation frontalière ainsi qu’un plan opérationnel au point d’entrée de North Portal. Ces travaux donneront lieu à un exercice de gestion de la circulation frontalière en Saskatchewan

au début de 2016. SP continuera de collaborer avec l'ASFC et les intervenants régionaux de partout au Canada pour élaborer des plans de gestion de la circulation frontalière et pour mener des exercices mettant ces plans à l'essai.

Initiative 31 (Amélioration de l'état de préparation aux menaces à la sécurité sanitaire) :

En 2014-2015, la supervision de la sécurité sanitaire prévue dans le Plan d'action Par-delà la frontière est passée de Sécurité publique Canada à l'Agence de la santé publique du Canada en vue de solidifier les liens entre les portefeuilles de la santé et de la sécurité. Tout au long de 2014-2015, le Canada et les É.-U. ont continué de collaborer à la sécurité sanitaire en initiant des négociations au sujet d'un plan introduisant de nouvelles mesures ou améliorant les mesures en place pour tirer parti des premières réussites et leçons retenues du Plan d'action Par-delà la frontière. En appui à ce plan, le Groupe de travail sur la sécurité sanitaire du Canada et des É.-U. rédigera un nouveau plan de travail qui sera mis en œuvre sur trois ans et qui fera avancer la coopération dans les domaines de l'échange de renseignements, de la collaboration, de l'interopérabilité et des leçons retenues. Le plan de travail formera la base d'une préparation accrue dans des domaines tels que le déplacement de contre-mesures médicales et le déploiement de personnel du domaine de la santé publique, de la médecine et d'autres domaines de la santé.

Initiative 32 (Gestion des urgences en cas d'incidents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et explosifs [CBRNE] et interopérabilité) :

Par l'intermédiaire de cette initiative, le Canada et les É.-U. ont créé deux groupes de travail pour renforcer conjointement leur capacité de se préparer et d'intervenir en cas de catastrophe binationale : le Groupe de travail sur les incidents CBRNE et le Groupe de travail Canada-É.-U. sur l'interopérabilité des communications (GTIC).

Le Groupe de travail sur les incidents CBRNE est axé sur la prévention, l'atténuation, la préparation, l'intervention et le rétablissement en cas d'incident CBRNE. En 2014, le Canada et les É.-U. ont collaboré pour favoriser les occasions communes de formation en matière d'incident CBRNE. Ainsi, les responsables canadiens de la gestion des urgences seront en mesure de participer à des formations offertes par l'Emergency Management Institute de la Federal Emergency Management Agency (FEMA) et le Center for Domestic Preparedness. De plus, des responsables canadiens et américains ont tenu des discussions en vue d'échanger des renseignements sur l'échange normal d'information et les protocoles de modélisation (comme la modélisation des panaches) visant à faciliter une intervention conjointe en cas d'incident CBRNE transfrontalier. Désormais, le Groupe de travail se concentrera sur l'élaboration d'un concept des opérations pour l'entraide en cas d'incident CBRNE.

L'objectif du GTIC est de favoriser la coordination transfrontalière visant à améliorer l'interopérabilité des communications pour la sécurité publique. En 2014-2015, le GTIC a terminé des activités associées à cet objectif, notamment :

- une collaboration avec la Federal Communications Commission et Industrie Canada en vue d'élaborer un énoncé d'intention permettant l'utilisation d'appareils radio portatifs de l'autre côté de la frontière par les titulaires de licence de sécurité publique de l'un ou l'autre pays;
- l'élaboration d'un protocole d'entente permettant l'échange automatisé de renseignements entre les systèmes de connaissance de la situation et de rapport de situation du Canada et des É.-U.;
- la consultation de premiers intervenants fédéraux, étatiques, provinciaux, territoriaux et locaux en matière de sécurité publique le long de la frontière en vue de recenser les efforts en place concernant l'interopérabilité;
- l'organisation du troisième Projet expérimental de renforcement de la résilience du Canada et des États-Unis visant à faire avancer la coordination et l'intervention par l'échange de renseignements, de données, d'alertes et d'avertissements.

En 2015-2016, le GTIC continuera de faire avancer les activités énoncées dans le plan de travail quinquennal (p. ex. favoriser l'utilisation de normes et de modèles de gouvernance concernant l'utilisation des médias sociaux dans la gestion des urgences et échanger des pratiques exemplaires et des leçons retenues concernant des processus tels que le partage transfrontalier des fréquences).

Gestion du nouveau partenariat à long terme (Initiatives 33 et 34)

Tableau financier

Gestion du nouveau partenariat à long terme (Initiatives 33 et 34)

Ministère/organisme	2014-2015 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Bureau du Conseil privé (BCP)	1 059 253 \$	0 \$	1 059 253 \$	1 177 315 \$
Sécurité publique Canada (SP)	0 \$	434 193 \$	434 193 \$	404 485 \$
TOTAL	1 059 253 \$	434 193 \$	1 493 446 \$	1 581 800 \$

Gouvernance visant à superviser la mise en place efficace des initiatives et à assurer la transparence et la responsabilisation

Initiative 33 (Gouvernance et surveillance de l'initiative PDF) :

En 2014-2015, l'Équipe de mise en œuvre du plan frontalier établi au Bureau du Conseil privé (BCP) a continué de superviser la mise en œuvre des initiatives pour le Canada. Elle a notamment organisé la troisième réunion annuelle du Comité directeur de gestion Canada-États-Unis, qui s'est rencontré en septembre 2014 pour examiner les progrès des initiatives en place et cibler les efforts à intensifier. Le BCP a également organisé des rencontres régulières avec des employés, des sous-ministres adjoints et des sous-ministres de ministères et d'organismes concernés afin de surveiller les progrès réalisés, de faire avancer des questions particulières et de coordonner les efforts avec le gouvernement des É.-U. En appui à la transparence et à la responsabilisation, en collaboration avec les É.-U., le BCP a terminé le troisième Rapport annuel conjoint sur la mise en œuvre du Plan d'action Par-delà la frontière à l'intention des dirigeants. De plus, on a utilisé de nombreux engagements pris auprès d'intervenants au Canada et aux É.-U. comme mécanisme supplémentaire de communication et de consultation sur les initiatives du Plan d'action.

Principes de protection des renseignements personnels pour orienter l'échange d'information et de renseignement dans le cadre du Plan d'action Par-delà la frontière

Initiative 34 (Élaboration d'un énoncé des principes et des pratiques en matière de protection des renseignements personnels) :

L'échange responsable de renseignements entre le Canada et les É.-U., conformément aux lois nationales des deux pays, est la pierre angulaire du Plan d'action. Un des résultats attendus à court terme était notamment l'*Énoncé des principes Canada-É.-U. en matière de protection de la vie privée*,⁵⁷ publié en juin 2012. Les 12 principes portant sur la communication, la réception et l'utilisation des renseignements personnels échangés entre le Canada et les É.-U. aux termes d'ententes et d'initiatives sur l'échange de renseignements

⁵⁷ <http://plandaction.gc.ca/fr/fiche-d-information/bap-paf/nonc-des-principes-canada-etats-unis-mati-re-de-protection-de-la-vie>

dans le cadre du Plan d'action, respectent les lois nationales des deux pays et reposent en partie sur des normes et des lignes directrices internationales sur la protection des renseignements personnels (Organisation de coopération et de développement économiques – Union européenne et É.-U.).⁵⁸

Jusqu'à maintenant, les principes ont été concrètement appliqués dans certaines ententes, parmi lesquelles les Phases I et II de l'initiative sur les entrées et les sorties⁵⁹, l'*Entente entre le gouvernement des É.-U. et le gouvernement du Canada sur l'échange de renseignements en matière de visas et d'immigration*⁶⁰ et l'Accord cadre sur les opérations intégrées transfrontalières maritimes d'application de la loi (Shiprider). De plus, des outils ont été créés afin d'aider les ministères responsables à déterminer s'ils doivent appliquer les principes et comment le faire dans les accords d'échange de renseignements transfrontaliers signés aux termes du Plan d'action.

Aucun autre échange transfrontalier de renseignements personnels n'a été ciblé dans les autres initiatives prévues du Plan d'action Par-delà la frontière. Si cela change, les principes seront appliqués en conséquence.

Le gouvernement du Canada a réalisé ses engagements en vertu de l'Initiative 34.

⁵⁸

<http://www.oecd.org/fr/sti/ieconomie/lignesdirectricesregissantlaprotectiondelaviepriveeetlesfluxtransfrontieresdedonneesdecaracterepersonnel.htm>

⁵⁹ <http://www.cbsa.gc.ca/btb-pdf/es-se-fra.html>

⁶⁰ <http://www.cic.gc.ca/francais/ministere/aiprp/efvp/ter.asp>

Annexe A – Liste des initiatives du Plan d’action Par-delà la frontière

	Initiative	Ministères et organismes responsables et participants
1	Évaluations conjointes des menaces	Sécurité publique Canada
2	Échange de l’information et du renseignement	Sécurité publique Canada ○ Ministère de la Justice Canada
3	Connaissance des domaines	Gendarmerie royale du Canada ○ Transports Canada ○ Sécurité publique Canada
4	Lutte contre l’extrémisme violent	Sécurité publique Canada
5	Sécurité intégrée du fret	Agence des services frontaliers du Canada ○ Transports Canada
6	Vérification des bagages des passagers	Transports Canada
7	Vérifications et évaluations conjointes des AVA	Agence canadienne d’inspection des aliments
8	Autorisation de voyage électronique (AVE)	Citoyenneté et Immigration Canada
9	Information préalable sur les voyageurs interactive (IIPV) – autorisation ou refus d’embarquement	Agence des services frontaliers du Canada
10	Échange de renseignements en matière d’immigration	Citoyenneté et Immigration Canada
11	Systèmes de données sur les entrées et les sorties	Agence des services frontaliers du Canada ○ Citoyenneté et Immigration Canada
12	Avantages accrus des programmes des négociants dignes de confiance	Agence des services frontaliers du Canada
13	Avantages harmonisés accrus pour les membres de NEXUS	Agence des services frontaliers du Canada ○ Transports Canada
14	Amélioration des installations à l’appui des programmes destinés aux négociants et voyageurs dignes de confiance	Agence des services frontaliers du Canada
15	Préinspection et précontrôle	Sécurité publique Canada ○ Transports Canada ○ Agence des services frontaliers du Canada ○ Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada Agence canadienne d’inspection des aliments
16	Faciliter la conduite des activités commerciales transfrontalières	Citoyenneté et Immigration Canada ○ Agence des services frontaliers du Canada
17	Guichet unique	Agence des services frontaliers du Canada ○ Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada
18	Harmonisation des seuils des expéditions de faible valeur	Ministère des Finances Canada ○ Agence des services frontaliers du Canada
19	Responsabilisation relativement aux droits et frais à payer à la frontière	Sécurité publique Canada
20	Mise à niveau et amélioration des infrastructures aux passages clés	Transports Canada ○ Agence des services frontaliers du Canada
21	Coordination des investissements aux postes frontaliers de petite taille ou éloignés	Agence des services frontaliers du Canada
22	Déploiement d’une technologie visant à calculer le temps d’attente à la frontière et établissement de niveaux de service pour le temps d’attente	Transports Canada ○ Agence des services frontaliers du Canada
23	Déploiement de la technologie IRF	Agence des services frontaliers du Canada
24	Organisation des comités binationaux sur les opérations des postes frontaliers	Agence des services frontaliers du Canada
25	Opérations Shiprider et Opérations de la Prochaine génération – Enquêtes sur la sécurité nationale et les activités criminelles transnationales	Sécurité publique Canada ○ Gendarmerie royale du Canada
26	Solutions d’interopérabilité radio pour les organismes d’application de la loi	Sécurité publique Canada Gendarmerie royale du Canada
27	Amélioration des infrastructures essentielles transfrontalières et de la résilience	Sécurité publique Canada
28	Infrastructure gouvernementale et numérique – Renforcer la cybersécurité	Sécurité publique Canada
29	Accentuation du leadership conjoint dans la participation aux	Sécurité publique Canada

	Initiative	Ministères et organismes responsables et participants
	démarches internationales touchant la cybersécurité	
30	Atténuation des effets de perturbations sur les collectivités et sur l'économie	Transports Canada (mode maritime) Sécurité publique Canada (mode terrestre)
31	Amélioration de l'état de préparation aux menaces à la sécurité sanitaire	Sécurité publique Canada o Agence de la santé publique du Canada
32	Gestion des urgences en cas d'incidents CBRNE et interopérabilité	Sécurité publique Canada
33	Gouvernance et surveillance de l'initiative Par-delà la frontière – Comité directeur de gestion	Bureau du Conseil privé
34	Élaboration d'un énoncé des principes et des pratiques en matière de protection des renseignements personnels	Sécurité publique Canada o Ministère de la Justice Canada

Remarque : Services partagés Canada est un important partenaire des ministères et organismes responsables et participants à l'appui des exigences en matière d'infrastructure de la technologie de l'information dans le cadre du Plan d'action Par-delà la frontière.

Notes de bas de page

ⁱ L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 1 pour l'ASFC est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 5 – Stratégie de sécurité intégrée du fret**
Port Metro Vancouver (PMV) construira deux nouvelles installations d'examen des conteneurs maritimes afin de respecter ses obligations prévues à l'article 6 de la *Loi sur les douanes*. Depuis que le Conseil du Trésor a approuvé ce projet en 2012, PMV a subi des retards dans l'acquisition des terres. Il y a donc eu des retards pour la construction, ce qui a joué sur les délais de l'ASFC concernant la dotation et l'acquisition de matériel d'examen. Le projet accuse donc un retard d'environ deux ans. L'ASFC travaille en étroite collaboration avec PMV et d'autres intervenants pour éviter tout autre retard. Le retard a néanmoins entraîné un écart temporaire entre les dépenses prévues et les dépenses réelles.
- **Initiative 11 – Systèmes de données sur les entrées et les sorties**
En 2014-2015, l'ASFC a reporté 31 M\$ à des exercices ultérieurs en partie en raison de la portée et de la complexité du projet, ainsi que des approbations du Cabinet et du Parlement ne relevant pas de l'ASFC, ce qui a entraîné des retards. On a ajusté le calendrier du projet pour qu'il corresponde aux nouvelles dates de mise en œuvre. Par conséquent, les dépenses prévues en 2014-2015 ne correspondent pas aux montants reportés.

ⁱⁱ L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 1 pour l'ACIA est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 5 – Sécurité intégrée du fret et Initiative 7 – Vérifications et évaluations conjointes des AVA**
En raison du caractère imprévisible des besoins des programmes, l'ACIA n'a attribué aucune dépense interne prévue pour 2014-2015. Par conséquent, dans le tableau financier du Thème 1, les dépenses prévues pour 2014-2015 sont de 0 \$.

ⁱⁱⁱ L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 1 pour CIC est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 8 – Autorisation de voyage électronique**
L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est principalement liée à la réaffectation des fonds pour la campagne de publicité de 2,3M \$ pour 2015-2016 afin de refléter le changement dans la mise en œuvre de l'AVE de 2014-2015 à 2015-2016 ainsi que le financement d'urgence inutilisée de 0,7M \$.
- **Initiative 10 – Échange de renseignements en matière d'immigration**
L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est en partie expliquée par des retards dans le projet en raison de la portée et de la complexité de l'initiative. Les retards ont conduit à une réaffectation de 2,7M \$ de 2014-2015 à 2015-16. La variance restante de 2,4 M \$ est également due aux retards dans la dotation, des coûts réduits liés à l'hébergement et de saines pratiques de gestion financière résultant de la non utilisation des fonds d'urgence.
- **Initiative 11 – Systèmes de données sur les entrées et les sorties**
L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est principalement liée à une réaffectation de 2,4M de \$ 2014-2015 à 2015-2016 en raison de la complexité et la portée de l'initiative lors du déploiement du système. En outre, la variance restante de 0,5 M \$ est expliqué par le retard dans l'approbation du pouvoir de dépenser pour la Phase II, qui a entraîné le report des dépenses de 2014-2015 à 2015-2016.

^{iv} L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 1 pour la CISR est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 10 – Échange de renseignements en matière d'immigration**
L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est principalement dû à un volume de traitement inférieur à ce qui était prévu. Ce volume inférieur découle de la diminution du nombre de demandes d'asile traitées, attribuable aux nouvelles mesures pour l'octroi d'asile mises en place dans le cadre de la réforme concernant les réfugiés en décembre 2012. De plus, le volume de documents des empreintes digitales échangés avec les États-Unis a été plus bas que prévu, mais il devrait augmenter au cours du prochain exercice. On a donc embauché moins de personnel et réalisé des économies sur les salaires.

^v L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 1 pour la GRC est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 10 – Échange de renseignements en matière d'immigration**
L'écart présenté est dû aux activités de l'exercice précédent qui se sont prolongées en 2014-2015. La source des fonds couvrant l'écart en 2014-2015 est un report spécialement prévu en 2013-2014 pour le projet.

^{vi} L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 2 pour la CCSN est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 17 – Guichet unique**
L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est attribuable aux retards dans l'embauche de personnel qui ont entraîné le report de travaux prévus pour 2014-2015 à 2015-2016 et 2016-2017.

^{vii} L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 2 pour le MAECD est dû principalement aux motifs suivants :

-
- **Initiative 15 – Préinspection et précontrôle**
L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est attribuable aux salaires additionnels et aux coûts de rédaction de projets de loi.

- **Initiative 17 – Guichet unique**
La hausse des dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues est principalement due au financement supplémentaire attribué à l'interne en appui à la mise en œuvre du projet pluriannuel.

^{viii} L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 2 pour le MPO est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 17 – Guichet unique**
L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est attribuable à des contraintes opérationnelles. Il y a eu des retards quant au calendrier général du projet, notamment des aspects du projet dont le MPO dépend, ce qui a entraîné des retards dans l'élaboration de l'architecture de TI du MPO et dans le calendrier des consultations avec les intervenants.

^{ix} L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 2 pour EC est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 17 – Guichet unique**
L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est attribuable au niveau plus faible que prévu de services professionnels fournis par des entrepreneurs.

^x L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 2 pour la SPFL est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 20 – Mise à niveau et amélioration des infrastructures aux passages clés**
Les écarts sont attribuables aux retards dans le processus d'acquisition du terrain et le début des travaux subséquents de dynamitage de la roche.

^{xi} L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 2 pour RNCAN est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 17 – Guichet unique**
En ayant recours au report du budget de fonctionnement, RNCAN a été en mesure de déplacer des fonds inutilisés d'un exercice précédent en 2014-2015, où les fonds ont été utilisés pour terminer les travaux qui avaient été reportés pour respecter le nouveau calendrier de mise en œuvre de l'ASFC.

^{xii} L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 2 pour l'ASPC est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 17 – Guichet unique**
L'écart est attribuable à des économies réalisées dans le domaine de l'élaboration de solutions fondées sur les processus de base au moyen de partage des coûts entre SC et l'ASPC. La collaboration entre ces deux administrations n'était pas prévue au moment où les nouveaux fonds ont été demandés.

^{xiii} L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 2 pour TC est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 15 – Préinspection et précontrôle**
L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles de TC est attribuable au fait que l'accord de précontrôle entre le Canada et les É.-U. a été signé plus tard que prévu, entraînant ainsi moins de dépenses.
- **Initiative 22 – Déploiement d'une technologie visant à calculer le temps d'attente à la frontière et établissement de niveaux de service pour le temps d'attente**
Les retards dans l'implantation d'une technologie de mesure du TAF aux 13 postes frontaliers restants sur 20 ont entraîné une diminution des dépenses prévues.

^{xiv} L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le thème 3 pour le Service des poursuites pénales du Canada (SPPC) est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 25 – Programme Shiprider, prochaine génération**
Les montants présentés concernant les dépenses réelles sont basés sur les travaux effectués jusqu'à présent dans le cadre des dossiers Shiprider. Les montants prévus ont été établis en fonction de la charge de travail anticipée. Jusqu'à maintenant, la charge de travail est moindre que prévu, et il n'est pas possible à ce stade de déterminer si elle augmentera dans l'avenir. Le SPPC ne contrôle pas la quantité de travail qu'il reçoit. Il répond simplement aux renvois ou aux demandes des organismes d'enquête. De plus, il importe de signaler que nos résultats sont basés sur les renseignements inclus dans notre base de données interne. Les chiffres sont extraits à partir d'un système de comptabilisation du temps et peuvent donc, de temps en temps, faire l'objet de révisions, selon les changements apportés aux données d'une période de référence particulière.

^{xv} L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le thème 3 pour la Gendarmerie royale du Canada (GRC) est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 25 – Programme Shiprider, prochaine génération**

L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est dû aux priorités opérationnelles changeantes du programme fédéral des services de police, lesquelles sont essentiellement liées à la sécurité nationale à la suite des événements survenus sur la Colline du Parlement en octobre 2014. Des ressources ont été affectées à l'appui des enquêtes criminelles relatives à la sécurité nationale, notamment les voyageurs à risque élevé, les personnes à risque élevé et les menaces à la sécurité nationale.

^{xvi} L'écart entre les dépenses totales prévues et les dépenses totales réelles dans le Thème 4 pour TC est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 30 – Gestion de la circulation en cas d'urgence**

Il existe un écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles, car les déplacements et les ateliers prévus n'ont pas eu lieu pendant la période visée par le rapport, en raison de retards dans les projets.