



Le 4 février 2011, le premier ministre du Canada et le président des États-Unis (É.-U.) ont rendu public un document intitulé « *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique* »¹. 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. Dans le cadre de cette approche, le Canada et les É.-U. se sont engagés à travailler ensemble à la frontière et au-delà, afin de renforcer la sécurité et d'accélérer la circulation légitime des voyageurs, des marchandises et des services. Le Plan d'action *Par-delà la frontière* (PDF), publié en décembre 2011, traduit cette collaboration et cet engagement, 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, et de nombreux ministères et organismes canadiens s'emploient à assurer leur succès. 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.

Les ministères et organismes canadiens ont collaboré étroitement avec les entités américaines homologues pour assurer le succès du Plan d'action. L'objet du présent rapport consiste à donner un aperçu pangouvernemental du rendement dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action, et à documenter les importants progrès qui ont été accomplis relativement aux initiatives du PDF depuis la publication du dernier rapport² jusqu'à la fin de l'exercice 2013-2014.

De nombreux ministères et organismes contribuent à la mise en œuvre efficace de chacune des initiatives du Plan d'action. Le présent rapport renferme des renseignements provenant de tous les organismes fédéraux participants, la coordination de son élaboration étant assurée par Sécurité publique Canada (SP). Des renseignements supplémentaires sur les progrès réalisés dans le cadre d'initiatives en particulier figurent aussi 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*³. Par ailleurs, bien que le rapport soit axé sur les progrès réalisés par le

¹ <http://pm.gc.ca/fra/media.asp?id=3938>

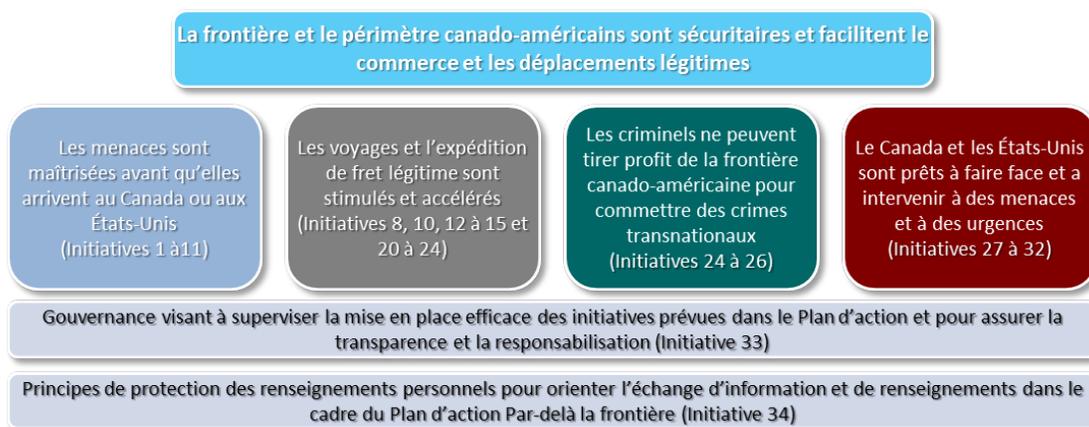
² <http://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/dprtmntl-prfrmnc-rprt-2012-13/btb-fra.aspx>

³ <http://actionplan.gc.ca/fr/page/bbg-tpf/dela-la-frontiere-plan-daction>

Canada, des rapports mixtes de mise en œuvre canado-américains sont publiés chaque année⁴ dont le prochain doit être publié en décembre 2014.

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 2013-2014. La ventilation de ces montants selon le ministère ou l'organisme participant est aussi présentée sous les différents thèmes dans le Rapport.

Ressources financières – 2013-2014 Plan d'action Par-delà la frontière :

Thèmes PDF	2013-2014 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Thème 1 - Agir tôt pour éliminer les menaces (Initiatives 1 à 11)	113 923 021 \$	58 442 309 \$	172 365 330 \$	108 068 924 \$
Thème 2 - Facilitation du commerce, croissance économique et emplois (Initiatives 12 à 24)	52 029 942 \$	6 127 642 \$	58 157 584 \$	32 649 985 \$
Thème 3 - Application transfrontalière de la loi (Initiatives 25 et 26)	10 252 557 \$	209 123 \$	10 461 680 \$	6 484 327 \$
Thème 4 - Infrastructures essentielles et cybersécurité (Initiatives 27 à 32)	2 913 459 \$	1 046 674 \$	3 960 133 \$	3 908 955 \$
Gestion du nouveau partenariat à long terme (Initiatives 33 et 34)	1 098 139 \$	593 738 \$	1 691 877 \$	1 636 898 \$
TOTAL	180 217 118 \$	66 419 486 \$	246 636 604 \$	152 749 089 \$

En 2013-2014, les dépenses totales s'élevaient à 152 749 089 \$ par rapport à 246 636 607 \$ en dépenses prévues. Cela représente un écart de 38 %. En comparaison, en 2012-2013, les dépenses prévues s'élevaient à 117 343 593 \$ par rapport à 49 281 291 \$ en dépenses réelles (écart de 58 %). Même si 2013-2014 présente une nette amélioration en terme de dépenses, les contraintes opérationnelles (incluant les retards quant aux contrats et embauches) ainsi que des retards dans l'implémentation de technologies, ont donné lieu à l'écart observé. Certaines initiatives ont également connu des économies inattendues à travers le partage des charges

⁴ Le Rapport sur la mise en œuvre de l'initiative Par-delà la frontière se trouve à l'adresse suivante : <http://actionplan.gc.ca/fr/page/bbg-tpf/rapport-la-mise-oeuvre-de-linitiative-dela-la>

et des coûts plus inférieurs que prévus. Dans la plupart des cas, les fonds non dépensés seront réalloués à des exercices financiers ultérieurs. Lorsqu'un écart ($\geq 25\%$) 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 » appuiera 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.

Résultats⁵ :

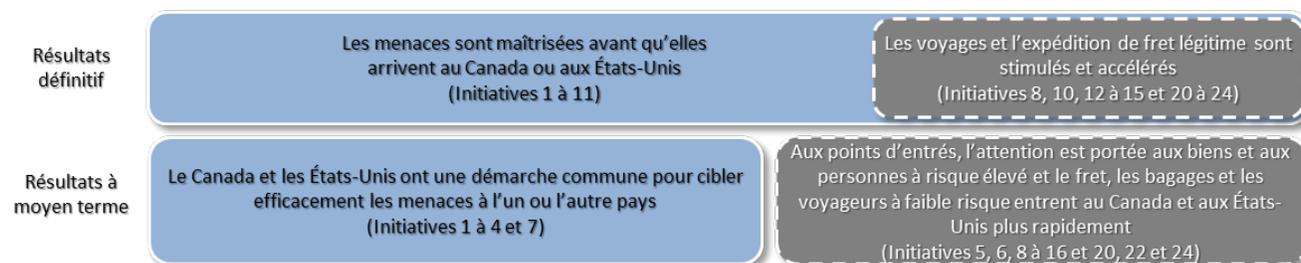


Tableau financier

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

Ministère/organisme	2013-2014 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Agence des services frontaliers du Canada ⁱ	74 808 197 \$	2 100 000 \$	76 908 197 \$	32 136 550 \$
Agence canadienne d'inspection des aliments ⁱⁱ	0 \$	0 \$	0 \$	165 500 \$
Citoyenneté et immigration Canada ⁱⁱⁱ	31 354 915 \$	0 \$	31 354 915 \$	21 040 702 \$
Commission de l'immigration et du statut de réfugié	869 733 \$	0 \$	869 733 \$	701 809 \$
Sécurité publique Canada	0 \$	265 119 \$	265 119 \$	267 459 \$
Gendarmerie royale du Canada ^{iv}	5 166 476 \$	0 \$	5 166 476 \$	3 227 252 \$
Services partagés Canada	1 454 200 \$	0 \$	1 454 200 \$	1 454 200 \$
Transports Canada	269 500 \$	56 077 190 \$	56 346 690 \$	49 076 172 \$
TOTAL	113 923 021 \$	58 442 309 \$	172 365 330 \$	108 068 924 \$

Mesures de rendement

	2011-2012	2012-2013	2013-2014
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 ⁶	-	- ⁷	100 %

⁵ Les initiatives dans le cadre du Plan d'action, outre celles figurant sous ce thème, contribuent également aux résultats inclus dans l'encart pointillé.

⁶ Cet indicateur mesure si Sécurité publique Canada prend des mesures pour aborder ses éléments de sécurité nationale sécuritaires – tels qu'ils sont définis dans ses Rapports annuels sur les plans et les priorités.

⁷ Mesure de rendement établie en 2013-2014

Mesures de rendement

	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Indicateur 2 : Pourcentage d'enquêtes en matière d'immigration ayant donné lieu à une interdiction de territoire au Canada	<i>À être mesuré en 2014-2015</i>		
Indicateur 3 : Nombre de mesures d'application de la loi facilitées grâce au ciblage (mode aérien)	_8	2003	1946
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)	-	_9	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; et, (b) Des mesures de corrections pour combler ces lacunes suivront.
Indicateur 2 : Pourcentage de centres d'opérations stratégiques américains reliés au Centre des opérations du gouvernement (COG) ¹⁰ du Canada en vue de faciliter la circulation et l'échange de renseignements	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 %
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 : 17 secondes Voies ordinaires : 45 secondes	NEXUS : 13 secondes Voies ordinaires : 43 secondes	NEXUS : 18 secondes Voies ordinaires : 37 secondes
Indicateur 3 : Temps passé à la frontière par les trains pilotes de l'Initiative intégrée de sécurité du fret (IISF) comparativement aux trains réguliers	_11	Pilote : 19 minutes Réguliers : 120 minutes	Pilote : 22 minutes Réguliers : 77 minutes
Indicateur 4 : 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)	_12	95 %	97,98 %

⁸ Mesure de rendement établie en 2012-2013

⁹ Mesure de rendement établie en 2013-2014

¹⁰ 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.

¹¹ Mesure de rendement établie en 2012-2013

¹² Mesure de rendement établie en 2012-2013

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 2012-2013, Sécurité publique Canada, le Bureau du directeur du renseignement national des É.-U. (U.S. Office of the Director of National Intelligence) et le département de la Sécurité intérieure des É.-U. (U.S. Department of Homeland Security), de concert avec les agences du renseignement compétentes des deux pays, ont créé un répertoire conjoint des travaux menés actuellement dans le domaine du renseignement, respectant ainsi leurs engagements en vertu de l'*Initiative 1 – Évaluations conjointes des menaces*. L'analyse des lacunes assorties a permis d'améliorer le processus de collaboration utilisé pour présenter des produits du renseignement conjoints dans les deux pays. Ce processus a maintenant été intégré aux efforts de collaboration bilatéraux quotidiens et continuera de contribuer aux produits du rendement collaborateur futurs. De plus, en vertu de l'*Initiative 2 – Échange de l'information et du renseignement*, Sécurité publique Canada et le département de la Sécurité intérieure des É.-U. ont aussi continué de mieux comprendre les approches juridiques, stratégiques et opérationnelles des deux pays en matière d'échange de renseignements à des fins de sécurité nationale.

Le gouvernement du Canada a atteint 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)

Le Canada et les É.-U. élaborent et mettent en œuvre des processus, des procédures et des politiques dans le but de permettre une compréhension efficace commune des activités, des menaces et des tendances criminelles ou autres conséquences dans les environnements aériens, terrestres et maritimes. Ils y parviennent au moyen d'une analyse du renseignement, d'un échange efficace et ponctuel de l'information, d'une compréhension commune de l'environnement et d'un répertoire des capacités actuelles.

En 2013-2014, une équipe canado-américaine formée de représentants du département de la Sécurité intérieure des É.-U., du Service des douanes et de protection de la frontière des É.-U. (U.S. Customs and Border Protection, de la Garde côtière américaine (USCG), de SP, de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), de Transports Canada (TC) et de la Garde côtière canadienne (GCC) se sont réunis afin de créer le répertoire complet des capacités canadiennes et américaines en matière de connaissance des domaines dans les modes aérien, terrestre et maritime à la frontière.

La prochaine étape est la collaboration entre les É.-U. et le Canada en vue d'atteindre les objectifs supplémentaires de l'initiative Connaissance des domaines de PDF : 1) déterminer les lacunes et les vulnérabilités dans les capacités 2) établir la priorité de la couverture des lacunes; et, 3) établir un processus visant à coordonner l'achat et le déploiement de technologies le long de la frontière.

Initiative 4 (Lutte contre l'extrémisme violent)

En 2013-2014, SP a continué de collaborer avec les entités homologues américaines afin de mettre en œuvre le plan de travail conjoint de lutte contre l'extrémisme violent. Cela comporte 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. 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 a renforcé les relations entre le Canada et les É.-U. et établi des réseaux solides qui seront maintenus à l'avenir. Même si tous les engagements ont été

atteints à l'égard de cette initiative, les ministères fédéraux canadiens continueront de collaborer avec les entités homologues américaines afin d'aborder cette question stratégique complexe au moyen d'autres forums internationaux tels que la conférence des cinq nations et le Groupe de travail sur la lutte contre l'extrémisme violent du Forum global de lutte contre le terrorisme.

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 2013-2014, l'Agence canadienne de l'inspection des aliments (ACIA) a collaboré avec le département de l'Agriculture des É.-U. (U.S. Department of Agriculture) pour achever des évaluations conjointes des menaces pour la santé des animaux, la santé des plantes et la salubrité des aliments en traitant conjointement les risques à l'étranger. Grâce à l'étroite collaboration avec les partenaires réglementaires américains, cette initiative a permis d'accroître la confiance à l'égard des processus d'évaluation de chacun des organismes de réglementation. Elle permettra également de coordonner 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.

Parmi les points saillants de cette initiative en 2013-2014, mentionnons l'achèvement d'évaluations conjointes de la salubrité des aliments au Japon et de la protection des plantes en Chine. L'ACIA et le département de l'Agriculture des É.-U. ont également signé un protocole d'entente afin d'officialiser ce protocole d'échange de renseignements concernant les évaluations conjointes sur la santé des animaux, et ont cerné de futurs domaines d'échange de renseignements sur les vérifications de la salubrité des aliments dans des pays tiers.

La prochaine étape pour cette initiative verra la collaboration entre l'ACIA et le département de l'Agriculture des É.-U. en vue d'attester bilatéralement que les processus de vérification de la salubrité des aliments du Canada et des É.-U. sont équivalents; ils publieront donc un rapport sur l'évaluation conjointe sur la protection des plantes qui établira des processus d'évaluation et décrira les mécanismes pour l'échange de renseignements. De plus, l'ACIA et le département de l'Agriculture continueront de partager les résultats des évaluations de la santé des animaux des pays tiers afin de prendre des décisions communes en matière de gestion des risques.

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)

Par l'intermédiaire de la Stratégie de sécurité intégrée du fret (SSIF), le Canada et les É.-U. élaborent une stratégie conjointe pour réagir aux risques associés aux cargaisons en provenance de l'étranger, fondée sur une gestion de risque éclairée. Les deux pays se sont engagés à lancer une série de projets pilotes afin de vérifier, de valider et de modéliser la mise en œuvre complète de la SSIF. En 2013-2014, l'ASFC a continué de collaborer, avec TC et le Service des douanes et de la protection des frontières des É.-U., à des projets pilotes d'évaluation des risques et d'examen du fret maritime à Prince Rupert (du mode maritime au mode ferroviaire) et à Montréal (du mode maritime au mode routier), ainsi qu'à des projets pilotes de ciblage du fret aérien et de technologie inviolable. Le Canada et les É.-U. ont également continué de terminer une étude de faisabilité sur les inspections de Matériaux d'emballage en bois (MEB).

Projets pilotes de Prince Rupert et de Montréal : Les deux projets pilotes ont pris fin au cours de la période du rapport et sont maintenant en phase d'évaluation. Les premiers résultats de ces évaluations suggèrent que, bien que le repérage, aux fins de sécurité nationale, ait été mis à l'essai avec succès à Prince Rupert, une série d'obstacles opérationnels ont empêché les deux projets pilotes de mettre à l'essai l'ensemble du concept « dédouané une fois, accepté deux fois » qui a été énoncé dans le Plan d'action Par-delà la frontière. Des évaluations détaillées de chaque projet pilote ont été lancées au cours de l'exercice 2013-2014, y compris une évaluation des réussites, des leçons retenues et des conséquences propres au participant du projet pilote de Prince Rupert.

Projet pilote de ciblage du fret aérien : Au cours de la période du rapport, sept transporteurs aériens volontaires et deux transitaires ont envoyé des données à l'équipe du projet pilote de ciblage du fret aérien avant le chargement du cargo sur les aéronefs aux ports étrangers, ce qui permet à l'ASFC et à Transports Canada d'identifier les menaces pour la sécurité nationale et aérienne. Selon les leçons tirées au cours du projet pilote, l'ASFC et Transports Canada ont accepté de prolonger le projet pilote pour une période de six mois (du 1^{er} avril 2014 au 30 septembre 2014).

Projet pilote de technologie inviolable : Le projet pilote de technologie inviolable a été lancé en conjonction avec les projets pilotes de Prince Rupert et de Montréal, et il est conçu pour protéger les cargos qui sont en transit vers le pays de destination. En vertu du projet pilote, les conteneurs examinés et libérés par l'ASFC à Prince Rupert et à Montréal ont été protégés par des scellés haute sécurité avec verrous (SHSV). Au cours de la période du rapport, aucun bris n'a été détecté et aucune violation des scellés haute sécurité avec verrous a été détecté à l'arrivée dans un port d'entrée américain.

Étude de faisabilité sur l'inspection des Matériaux d'emballage en bois : Des constatations du groupe de travail Canada-É.-U., mis en place pour déterminer et aborder les changements apportés aux politiques au programme et aux opérations, nécessaires pour faire passer les inspections de MEB au périmètre, ont été validées et du travail a commencé pour achever une étude de faisabilité relative aux MEB. Des évaluations coordonnées des risques par l'ASFC et le Service des douanes et de la protection des frontières des É.-U. dans ce domaine mèneraient au ciblage avant l'arrivée et à l'identification de cargaisons de MEB d'intérêt.

Initiative 6 (Vérification des bagages des passagers)

Une nouvelle technologie de vérification des bagages, certifiée par la U.S. Transportation Security Administration (TSA), est déployée dans huit aéroports canadiens. Le déploiement d'une technologie certifiée par la TSA permettra aux É.-U. d'éliminer progressivement l'obligation de revérifier les bagages provenant d'aéroports canadiens où la nouvelle technologie de vérification se trouve, avant le départ du passager pour une correspondance vers une autre destination aux É.-U. L'élimination de l'obligation de revérification devrait faciliter les déplacements des passagers et entraîner des économies de coûts pour la TSA et les transporteurs aériens américains, qui possèdent les systèmes de traitement des bagages et qui doivent actuellement revérifier les bagages en correspondance.

En date du 31 mars 2014, deux des huit aéroports canadiens avaient obtenu la mise à niveau pour la nouvelle technologie. Quatre autres aéroports doivent recevoir la technologie en 2014-2015. TC continuera de collaborer avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), les aéroports et la TSA pour finaliser cette initiative.

Initiatives 8 (Autorisation de voyage électronique) et 9 (Information interactive préalable sur les voyageurs)

Tout au long de 2013-2014, Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) a continué d'élaborer et de mettre en œuvre l'autorisation de voyage électronique (AVE). Cette initiative permet au gouvernement du Canada de

vérifier les ressortissants étrangers dispensés de visa (sauf les citoyens américains) à 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. Des progrès importants ont été réalisés dans le cadre de cette initiative en 2013-2014. Parmi les points saillants, mentionnons le fait que CIC a publié un avis d'intention dans la Gazette du Canada en décembre 2013 pour demander des observations sur une proposition visant à modifier le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* afin d'établir l'autorisation de voyage électronique¹³. Des documents de projet clés ainsi que le concept d'opération et les exigences réglementaires pour appuyer la conception du système d'AVE ont aussi été élaborés et approuvés. L'étape de la mise en œuvre de l'AVE doit commencer en 2015.

En 2013-2014, des progrès ont été réalisés relativement à l'adoption d'une approche commune de vérification des voyageurs grâce à l'initiative relative à l'Information interactive préalable sur les voyageurs (IIPV) de l'ASFC, dont la mise en œuvre permettra de rendre des décisions quant à l'autorisation ou au refus d'embarquement de tous les voyageurs dans le mode aérien se rendant au Canada. Notamment, une page Web a été publiée le 6 décembre 2013, afin d'informer les passagers aériens et les transporteurs, et de leur permettre de présenter leurs commentaires sur l'initiative relative à l'IIPV. L'équipe de l'IIPV a continué de se réunir tous les trimestres, au cours de 2013-2014, avec le Groupe de travail sur l'industrie aérienne (GTIA) afin de discuter de l'IIPV et de son incidence sur les compagnies aériennes commerciales. Des consultations ont également eu lieu avec d'autres ministères ainsi qu'avec le Service des douanes et de la protection des frontières des É.-U., le Royaume-Uni et l'Australie afin de discuter des programmes semblables et des pratiques exemplaires.

En 2014-2015, l'IIPV passera à l'étape de la mise en œuvre. Le Commissariat à la protection de la vie privée sera consulté pour obtenir des directives à l'égard de tout enjeu possible relatif à la protection de la vie privée. L'équipe de l'IIPV travaillera aussi en étroite collaboration avec l'équipe des entrées et des sorties (voir l'Initiative 11 ci-dessous) 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.

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

En 2013-2014, un *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des É.-U. concernant l'échange de renseignements sur les visas et l'immigration*¹⁴ est entré en vigueur. Un arrangement entre le Canada et les É.-U. concernant l'échange de renseignements biographiques¹⁵ a été mis au point, et une technologie d'échange de renseignements biographiques a été déployée dans toutes les missions canadiennes. De plus, les deux pays continuent d'accélérer l'échange de renseignements biométriques sur les demandeurs d'asile sous l'*Annexe concernant l'échange d'information sur les demandes d'asile et du statut de réfugié à la Déclaration d'entente mutuelle sur l'échange d'information* afin de renforcer la gestion d'identités, d'augmenter l'intégrité du programme, et pour d'appuyer la prise de décisions éclairées.

Ces réalisations permettent aux deux pays de partager des renseignements pertinents afin d'améliorer les déterminations en matière d'immigration et frontalières, d'établir et de vérifier l'identité des voyageurs, et de fournir aux décideurs de l'immigration des renseignements améliorés qui faciliteront les vérifications à la toute première occasion. Ensemble, ces réalisations permettent de s'assurer que les menaces sont arrêtées avant qu'elles n'entrent au Canada et elles améliorent les renseignements disponibles pour les déterminations relatives aux visas.

¹³ <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-12-07/html/notice-avis-fra.html>

¹⁴ <http://www.cic.gc.ca/francais/ministere/lois-politiques/ententes/can-etat-unis-accord.asp>

¹⁵ <http://www.cic.gc.ca/francais/ministere/lois-politiques/ententes/echange-info-visa.asp>

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

La phase II de l'initiative sur les entrées et les sorties, qui établissait des systèmes de données des entrées et des sorties coordonnées, a été mise en œuvre avec succès en 2013-2014. Cette phase comprenait l'échange de renseignements biographiques (p. ex: nom, citoyenneté) des ressortissants de pays tiers, des résidents permanents du Canada et des résidents permanents réguliers des É.-U. dans tous les points d'entrée frontaliers terrestres automatisés communs, de sorte que l'entrée dans un pays constitue la sortie de l'autre. Au cours de la période visée par le rapport, environ 98 % des fiches d'entrée aux É.-U. (sorties du Canada) reçues dans le cadre de la phase II ont été rapprochées avec succès à une fiche d'entrée de l'ASFC. Cette nouvelle source d'information a aussi mené à la fermeture d'un bon nombre de mandats d'immigration en suspens et à la cessation de plusieurs enquêtes de personnes identifiées comme ayant quitté le Canada.

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.

Résultats¹⁶

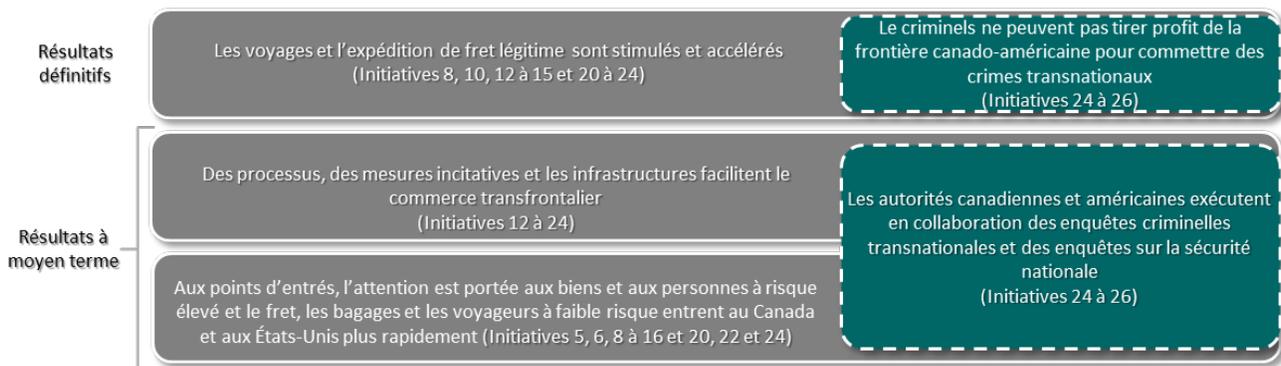


Tableau financier

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

Ministère/organisme	2013-2014 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Agence des services frontaliers du Canada ^v	39 167 365 \$	1 441 606 \$	40 608 970 \$	18 204 223 \$
Agence canadienne d'inspection des aliments	2 570 000 \$	0 \$	2 570 000 \$	1 975 100 \$
Commission canadienne de sûreté nucléaire ^{vi}	790 000 \$	0 \$	790 000 \$	106 139 \$
Ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement	400 000 \$	3 238 127 \$	3 638 127 \$	3 238 373 \$

¹⁶ Les initiatives dans le cadre du Plan d'action, outre celles figurant sous ce thème, contribuent également aux résultats inclus dans l'encart pointillé.

Ministère/organisme	2013-2014 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Ministère des Pêches et des Océans ^{vii}	300 000 \$	0 \$	300 000 \$	145 779 \$
Environnement Canada	1 786 372 \$	0 \$	1 786 372 \$	1 616 349 \$
Santé Canada	4 140 000 \$	0 \$	4 140 000 \$	3 598 496 \$
Ressources naturelles Canada	788 091 \$	0 \$	788 091 \$	797 136 \$
Agence de la santé publique du Canada ^{viii}	1 316 330 \$	0 \$	1 316 330 \$	719 047 \$
Sécurité publique Canada	0 \$	930 668 \$	930 668 \$	948 724 \$
Transports Canada	771 784 \$	517 241 \$	1 289 025 \$	1 300 619 \$
TOTAL	52 029 942 \$	6 127 642 \$	58 157 584 \$	32 649 985 \$

Mesures de rendement

	2011-2012	2012-2013	2013-2014
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	-	¹⁷	94,6 % ¹⁸
Indicateur 2 : Nombre et valeur en douane des importations – Programme d'autocotisation des douanes (PAD) et programme Partenaires en protection (PEP) et total pour l'ASFC	¹⁹	PAD $\frac{N^{bre}}{N^{bre}}$ d'importations : 1 181 176 Valeur en douane : 88 826 000 \$ PEP $\frac{N^{bre}}{N^{bre}}$ d'importations : 713 660 Valeur en douane : 35 779 000 \$ Total pour l'ASFC (tous les types d'importateurs) $\frac{N^{bre}}{N^{bre}}$ d'importations : 13 993 256 Valeur en douane : 461 157 000 \$	PAD $\frac{N^{bre}}{N^{bre}}$ d'importations : 1 210 000 Valeur en douane : 89 100 000 \$ PEP $\frac{N^{bre}}{N^{bre}}$ d'importations : 730 000 \$ Valeur en douane : 42 100 000 \$ Total pour l'ASFC (tous les types d'importateurs) $\frac{N^{bre}}{N^{bre}}$ d'importations : 14 000 000 Valeur en douane : 479 000 000 \$
Indicateur 3 : Nombre de voies NEXUS aux points d'entrée canadiens	22	28	33
Indicateur 4 : Pourcentage des passages de voyageurs dignes de confiance par rapport à tous les passages	7,05 %	7,82 %	8,42 %
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 :	PEP <ul style="list-style-type: none"> • 131 demandes reçues • 66 nouveaux membres 	PEP <ul style="list-style-type: none"> • 139 demandes reçues • 90 nouveaux membres 	PEP <ul style="list-style-type: none"> • 108 demandes reçues • 59 nouveaux membres

¹⁷ Les renseignements sur le rendement n'étaient pas disponibles en 2011-2012 et en 2012-2013.

¹⁸ 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.

¹⁹ Les renseignements sur le rendement ne sont pas disponibles pour 2011-2012 en raison des contraintes propres au système.

Mesures de rendement	2011-2012	2012-2013	2013-2014
	<ul style="list-style-type: none"> • 1 485 membres au total <p>PAD</p> <ul style="list-style-type: none"> • 72 demandes reçues • 66 nouveaux membres • 923 membres au total 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 527 membres au total • Augmentation de 2,83 % du nombre total de membres <p>PAD</p> <ul style="list-style-type: none"> • 76 demandes reçues • 58 nouveaux membres • 957 membres au total • Augmentation de 3,68 % du nombre total de membres 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 532 membres au total • Augmentation de 0,33 % du nombre total des membres <p>PAD</p> <ul style="list-style-type: none"> • 75 demandes reçues • 59 nouveaux membres • 997 membres au total • Augmentation de 4,18 % du nombre total des membres
<p>Indicateur 2 : Nombre de nouvelles demandes et changement dans le nombre de membres, exprimés en pourcentage, pour les programmes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme d’inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) • Programme des Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) 	<p>PICSC</p> <ul style="list-style-type: none"> • 566 demandes reçues • Diminution de 22,13 % du nombre total de membres <p>EXPRES</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 512 demandes reçues • Diminution de 3,62 % du nombre total de membres 	<p>PICSC</p> <ul style="list-style-type: none"> • 824 demandes reçues • Diminution de 21 % du nombre total de membres <p>EXPRES</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7 111 demandes reçues • Diminution de 0,64 % du nombre total de membres 	<p>PICSC</p> <ul style="list-style-type: none"> • 463 demandes reçues • Diminution de 2,63 % du nombre total des membres <p>EXPRES</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8 979 demandes reçues • Diminution de 0,39 % du nombre total des membres
<p>Indicateur 3 : Pourcentage de passages effectués par des négociants dignes de confiance qui sont examinés</p>	<p>Importateurs PAD : 0,23 %²¹</p>	<p>Importateurs PAD : 0,27 %</p> <p>Importateur PEP : 0,81 %</p>	<p>Importateurs PAD : 0,18 %</p> <p>Importateur PEP : 0,72 %</p>
<p>Résultat intermédiaire : Aux points d’entrées, 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 É.-U. plus rapidement</p>			
<p>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.</p>	<p>NEXUS 17 secondes</p> <p>Voies ordinaires : 45 secondes</p>	<p>NEXUS 13 secondes</p> <p>Voies ordinaires : 43 secondes</p>	<p>NEXUS 18 secondes</p> <p>Voies ordinaires : 37 secondes</p>
<p>Indicateur 2 : Nombre de nouvelles demandes et changement du nombre de membres, exprimé en pourcentage, en ce qui concerne NEXUS</p>	<p>NEXUS</p> <ul style="list-style-type: none"> • 200 202 demandes reçues • 660 632 membres au total • Augmentation de 26,28 % du nombre total des membres 	<p>NEXUS</p> <ul style="list-style-type: none"> • 215 586 demandes reçues • 833 295 membres au total • Augmentation de 26,14 % du nombre total des membres 	<p>NEXUS</p> <ul style="list-style-type: none"> • 214 410 demandes reçues • 995 078 membres au total • Augmentation de 19,41 % du nombre total des membres

²⁰ 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. Pour le CMR de 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.

²¹ L’évaluation des taux d’examen des expéditions s’est limitée au PAD en 2011-2012.

Mesures de rendement	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Indicateur 3 : Nombre total des expéditions traitées par dédouanement accéléré (c.-à-d., expéditions de faible valeur)	34 802 654	34 606 543	37 642 481

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)

L'Initiative 12 vise à accroître les avantages pour les programmes des négociants dignes de confiance afin d'aider les entreprises de confiance à passer la frontière de manière plus efficace. Pour atteindre cet objectif, une approche à deux volets a été établie. Le volet I met l'accent sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement alors que le volet II met l'accent sur la conformité commerciale et des processus frontaliers et comptables accélérés.

En vertu du Volet I, le programme canadien des Partenaires en protection (PEP) et le programme Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) des É.-U. ont travaillé à harmoniser leurs politiques, procédures et méthodes de traitement dans la plus grande mesure possible. Cette harmonisation permet aux demandeurs de présenter une demande aux deux programmes en utilisant un seul processus de demande. Elle permet aussi aux membres de faire l'objet d'une seule validation de site et d'avoir un seul point de contact pour administrer leur adhésion aux deux programmes. En éliminant le doublement des efforts dans le traitement des demandes et la gestion des comptes, les membres admissibles épargneront du temps et de l'argent.

En vertu du Volet II, un Rapport sur les consultations conjointes auprès des intervenants²², qui comparait le Programme d'autocotisation des douanes (PAD) et le Programme d'autocotisation des importateurs (ISA) des É.-U., a été publié en décembre 2013. Par ailleurs, au cours de la période visée par le rapport, le Canada a harmonisé les avantages de son PAD à ceux du Programme ISA des É.-U. Le PAD a également élargi l'adhésion de manière à permettre la participation des importateurs « non résidents » au programme.

Mentionnons qu'en 2013-2014, l'ASFC et l'ACIA ont mené un projet pilote avec une importante société importatrice d'aliments pour mettre 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, tout en continuant à atteindre ou à dépasser les objectifs en matière de sécurité des aliments de l'ACIA. Les organismes et les sociétés d'importation ont également exécuté des exercices de sécurité qui représentait une simulation de la manière dont les parties réagiraient en cas d'incident de sécurité relatif aux aliments importés par l'intermédiaire du programme. Comme prochaine étape, les deux agences amorceront l'étape II du projet pilote qui étudiera avec plus de profondeur la permission d'importer des produits d'alimentation non immatriculés au fédéral au Canada en utilisant l'option de dédouanement accéléré du PAD.

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 bénéficient de l'avantage du voyage accéléré. En 2013-2014, le programme NEXUS a tenu deux campagnes d'inscription éclair qui ont mené à l'inscription d'environ 15 000 membres. En outre, l'ASFC et TC

²² <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/btb-pdf/jcr-rcc-fra.html>

ont continué de réaliser des progrès dans une campagne de commercialisation conjointe et ont produit une série de vidéos éducatives et promotionnelles sur NEXUS afin d'encourager la participation au programme.

En vertu de cette initiative, un projet pilote a aussi été lancé en novembre 2013 par l'ACSTA au Terminal 1 de l'Aéroport international Pearson de Toronto pour un filtrage de sécurité pré-embarquement. Ce projet pilote employait 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 de la TSA (TSA Pre✓™). Les participants à ce projet pilote avaient le droit de garder leurs chaussures, ceintures et manteaux légers, et de laisser les ordinateurs portatifs, les grands appareils électroniques, les liquides, aérosols et gels conformes dans les bagages de cabine. À l'heure actuelle, les membres canadiens de NEXUS ont le droit d'utiliser le programme TSA Pre✓™ lorsqu'ils font des réservations de voyage pour des vols d'une compagnie aérienne participante aux É.-U. et dans certaines destinations internationales.

À l'Aéroport international Pierre Elliott Trudeau de Montréal, un corridor de sortie dédié a également été introduit en juin 2013 pour les membres de NEXUS. Ce nouveau corridor a été conçu pour accélérer considérablement les délais de traitement des voyageurs et améliorer le flot de circulation dans la zone de sortie des arrivées internationales.

Lors du Sommet des dirigeants nord-américains en février 2014, on a annoncé que le Canada, les É.-U. et le Mexique établiraient en 2014 un programme nord-américain des voyageurs fiables, en commençant par la reconnaissance mutuelle des programmes NEXUS, Global Entry, SENTRI et *Viajero Confiable*.

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 2013-2014, le rapport de clôture du projet pilote d'Expédition rapide et sécuritaire (EXPRES) à Sarnia (pont Bluewater) a été achevé. Ce rapport décrivait la portée et les objectifs du projet pilote et présentait un sommaire de son fonctionnement. L'évaluation a déterminé qu'il n'y aurait pas d'incidence négative sur les utilisateurs actuels des voies EXPRES en élargissant les avantages EXPRES aux déplacements couverts par Partenaires en protection (PEP) et par le Programme d'autocotisation des douanes (PAD). Par conséquent, on examine maintenant des recommandations d'élargissement ou de modifications possibles des voies et des postes EXPRES à Fort Erie, en Ontario; Pacific Highway, en Colombie-britannique; et Emerson au Manitoba. Comme prochaine étape, l'ASFC étudiera des façons de mettre des recommandations en œuvre.

Initiative 15 (Préinspection et prédédouanement)

En 2013-2014, SP a continué de faire avancer les travaux relativement à la négociation avec les É.-U. d'une approche complète pour le prédédouanement de tous les modes de commerce et de déplacement transfrontaliers. La Phase I du projet pilote de préinspection des chargements de camion au poste de frontière de Pacific Highway à Surrey, en Colombie-Britannique s'est conclu avec succès en novembre 2013. La phase II du projet pilote a été lancée officiellement en février 2014 au poste de frontière du pont Peace entre Fort Erie, en Ontario et Buffalo, New York afin de mettre davantage à l'essai le concept de mener une inspection primaire des chargements de camion à destination des É.-U. par le CBP des É.-U. au Canada. Cette phase continuera d'étudier le potentiel de cette approche de gestion des frontières pour accélérer le flot du commerce et des voyages légitimes tout en assurant la sécurité et l'intégrité des frontières.

Initiative 16 (Faciliter la conduite des activités commerciales transfrontalières)

Les États-Unis et le Canada se sont engagés à prendre des mesures particulières visant à faciliter les activités commerciales transfrontalières et à proposer des options pour assurer un engagement continu des intervenants quant aux voyages d'affaires transfrontaliers. Des consultations ont eu lieu à Vancouver, en Colombie-Britannique et à Blaine, dans l'État du Washington, en décembre 2013. Les discussions portaient principalement sur l'uniformité de la prise de décisions aux points d'entrée (PDE). À l'avenir, les discussions se poursuivront avec les intervenants dans le but de cerner et d'évaluer d'autres moyens de faciliter les processus pertinents à court et à moyen terme au moyen d'améliorations administratives, politiques, réglementaires et opérationnelles.

Initiative 17 (Guichet unique)

En 2013-2014, dans le cadre de l'Initiative du guichet unique (IGU), un message de transmission des données préalable à l'arrivée a été conçu afin de convertir en format électronique les permis, licences et certificats et autres documents d'importation écrits liés aux règlements gouvernementaux, appelé Déclaration d'importation intégrée (DII). 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.

En date de décembre 2013, l'ASFC a commencé à recevoir et à stocker les formulaires de DII ainsi qu'à transmettre des données avec les ministères et organismes gouvernementaux suivants dans un environnement d'essai : ACIA, le Ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement (MAECD), Santé Canada (SC), Ressources naturelles Canada (RNC) et TC. En 2014-2015, les intervenants continueront d'être engagés dans la conception et le développement de l'IGU, en mettant particulièrement l'accent sur la collecte de données et la modernisation du processus. L'ASFC coordonnera aussi la mise à l'essai et la certification des importateurs/courtiers pour l'utilisation de la DII et effectuera des essais de bout en bout avec les organismes gouvernementaux partenaires.²³

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

En 2013, l'ASFC et le Service des douanes et de la protection des frontières 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 États-Unis, 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 États-Unis. Au moment de l'annonce des seuils révisés, on estimait que 1,5 millions d'expéditions passeraient de la filière commerciale régulière au Programme des expéditions de messagerie de faible valeur et, en fait, les données statistiques ont prouvé un nombre encore plus élevé, ce qui a mené à une réduction des délais de traitement pour les entreprises et la facilité et l'entrée plus rapides des marchandises sur le marché canadien.

Au cours de la période du rapport, l'ASFC a continué de traiter 98 % de toutes les expéditions de faible valeur le même jour qu'à leur arrivée. Ce pourcentage est en vigueur depuis la création du Programme de messagerie d'expéditions de faible valeur en 1993, et on ne prévoit pas qu'il changera malgré l'augmentation du volume des expéditions.

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

²³ Les organismes et ministères fédéraux canadiens participant à l'Initiative du guichet unique comprennent : l'Agence des services frontaliers du Canada, l'Agence canadienne d'inspection des aliments, la Commission canadienne de sûreté nucléaire, le Ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Ressources naturelles Canada, l'Agence de la santé publique du Canada et Transports Canada.

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

Afin d'accroître la transparence et la responsabilisation du public 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 2013²⁴. 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 le raisonnement pour les percevoir 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 ou de l'autre gouvernement fédéral.

En 2013-2014, les travaux ont aussi commencé pour la prochaine phase de l'initiative, l'embauche d'un entrepreneur tiers afin de mener une évaluation des incidences économiques des frais douaniers. L'évaluation mettra 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 des légumes et du melon au Canada et aux É.-U. On prévoit que l'évaluation de l'incidence économique sera terminée en 2014-2015.

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 Saskatchewan.²⁵ Les améliorations accroîtront la capacité pour la circulation commerciale, réduiront les temps d'attente et renforceront la sécurité frontalière. Les mises à niveau et les améliorations apportées aux quatre points d'entrée financés en sont aux premiers stades et devraient être terminées au cours des exercices 2016-2017 et 2017-2018. Les PDE susmentionnés ont été identifiés comme des postes frontaliers prioritaires initiaux dans le Plan d'investissement dans l'infrastructure frontalière Canada-É.-U.²⁶.

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

En mai 2013, l'ASFC a annoncé un projet pilote de traitement à distance des voyageurs à compter d'avril 2015 à deux endroits : Piney, au Manitoba et Morses Line, au Québec. Les objectifs du projet consistent à vérifier la viabilité et les avantages potentiels de la mise en œuvre du traitement à distance des voyageurs à des petits points d'entrée et points d'entrée éloignés sélectionnés en vue d'accroître l'efficacité, tout en maintenant l'intégrité des frontières et l'accès aux services frontaliers essentiels. Au cours de la période visée par le rapport, l'ASFC a élaboré le cadre de gestion de projet de soutien nécessaire, ainsi que les exigences opérationnelles liées à la solution technologique et à l'infrastructure associée pour appuyer le traitement à distance des voyageurs. Avant le début du projet pilote, l'ASFC prévoit communiquer avec les intervenants des collectivités environnantes des endroits pilotes afin de s'assurer que les voyageurs connaissent les services offerts et comprennent leurs obligations lorsqu'ils font des déclarations à l'ASFC au moyen de la technologie.

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. se sont engagés à mettre en œuvre des systèmes de mesure du temps d'attente à la frontière (TAF) à 20 passages frontaliers de haute priorité. À ce jour, ces systèmes ont été mis en œuvre à six passages (quatre en Colombie-Britannique et deux en Ontario). Des fonds ont été identifiés pour le

²⁴ <http://www.publicsafety.gc.ca/cnt/brdr-strtrgs/bynd-th-brdr/fls/brdr-fs-fra.pdf>

²⁵ En 2013, jusqu'à 127 M\$ fut annoncé pour de 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.

²⁶ <http://www.tc.gc.ca/media/documents/mediaroom/BIIP-Fra-Final.pdf>

déploiement de la technologie de mesure du TAF pour les autres passages frontaliers. Des représentants de l'ASFC et de TC ont entrepris des négociations préliminaires avec les provinces frontalières et d'autres intervenants concernant la mesure du TAF.

Initiative 23 (Déploiement de la technologie IRF)

Pour s'aligner avec les États-Unis, le Canada est engagé à mettre en place la technologie d'identification par radiofréquence (IRF) dans deux voies de tourisme conventionnelles à 11 points d'entrée, pour un total de 22 voies. L'utilisation d'une telle technologie aux PDE vise à accélérer le traitement des voyageurs, ce qui peut ensuite contribuer à réduire les temps d'attente 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 de ces comités sont présents dans chacun des aéroports canadiens qui offrent le prédédouanement pour les É.-U., alors que les 20 autres ont été établis aux PDE 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 les interventions et les préparatifs 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 se réunir au moins quatre fois par année tout en mettant aussi 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 les zones maritimes frontalières de nos deux pays, tandis que la coopération d'application de la loi binationale et les forces d'intervention chargées d'assurer la sécurité de la frontière (Border Enforcement Security Task Forces) prêtent secours aux enquêtes conjointes et aux actions 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 transfrontalière 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	2013-2014 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Bureau du directeur des poursuites pénales ^{ix}	571 784 \$	0 \$	571 784 \$	348 086 \$
Sécurité publique Canada	0 \$	209 123 \$	209 123 \$	203 256 \$
Gendarmerie royale du Canada ^x	9 680 773 \$	0 \$	9 680 773 \$	5 932 985 \$
TOTAL	10 252 557 \$	209 123 \$	10 461 680 \$	6 484 327 \$

Mesures du rendement

	2011-2012	2012-2013	2013-2014
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	_ ²⁷	14,3 % ²⁸	28,6 % ²⁹
Indicateur 2 : Nombre de kilomètres de la frontière maritime partagée par le Canada et les É.-U. qui sont couverts par les opérations Shiprider	-	_ ³⁰	Région du Pacifique : 50 km Windsor : 468 km
Indicateur 3 : Nombre d'arrestations et de saisies effectuées grâce aux opérations Shiprider et Prochaine Génération	-	_ ³¹	1 chef d'accusation en vertu du Code criminel canadien
Indicateur 3 : Pourcentage de partenaires qui sont d'accord ou tout à fait d'accord avec l'énoncé suivant : « la GRC est un partenaire important dans la protection des frontières canadiennes »	84 % ³²	79 %	_ ³³
Résultat intermédiaire : Les autorités canadiennes et américaines exécutent en collaboration des enquêtes criminelles transnationales et des enquêtes sur la sécurité nationale			
Indicateur 1 : Nombre d'agents canadiens ayant parachevé leur formation sur les opérations Shiprider et Prochaine Génération au cours de l'exercice financier ³⁴	21	14	14
Indicateur 2 : Nombre d'agents désignés pour mener des activités dans le cadre des opérations Shiprider et Prochaine Génération ³⁵	_ ³¹	66	83 ³⁶
Indicateur 3 : Nombre d'équipes Shiprider régulières déployées	_ ³¹	2	2 ³⁷

²⁷ Les données ne sont pas disponibles puisque la mise en œuvre de l'interopérabilité de l'infrastructure dans le cadre de l'Initiative 26 – Solutions d'interopérabilité radio pour les organismes d'application de la loi a débuté en 2012-2013.

²⁸ 1 de 7 - 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 : la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Québec et le Nouveau-Brunswick.

²⁹ 2 de 7 – En 2012-2013, les 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.

³⁰ Mesure du rendement mise en œuvre en 2013-2014.

³¹ Les opérations Shiprider régulières n'ont pas débuté avant 2013-2014 et l'initiative Prochaine génération est actuellement en suspens. Par conséquent, aucune arrestation ni saisie n'a été effectuée en 2012-2013 dans le contexte de ces initiatives.

³² L'enquête a été menée tous les deux ans; les données présentées visent 2010-2011.

³³ Ces données ne sont plus collectées étant donné que le Sondage auprès des services de police partenaires de la GRC n'est plus effectué.

³⁴ L'initiative Prochaine Génération a présentement été mise de côté

³⁵ L'initiative Prochaine Génération a présentement été mise de côté

³⁶ Le Nombre d'agents désignés pour mener des activités dans le cadre des opérations Shiprider et Prochaine Génération, comprend ceux qui ont parachevé une formation et ceux qui ont été désignés. En vertu des procédures normales d'exploitation binationales, les membres de Shiprider formés ou désignés (GRC et USCG) doivent être certifiés de nouveau tous les deux ans. La différence entre le nombre total d'agents canadiens désignés par les deux pays en 2013-2014 (83), et le total de ceux ayant reçu une formation en 2013-2014 (14) s'est ajouté au nombre d'agents désignés en 2012-2013 (66) s'explique par le fait que certains membres ayant reçu une formation n'avaient jamais été désignés et que d'autres n'ont pas été certifiés de nouveau.

³⁷ L'objectif consistant à déployer au moins deux équipes dans le cadre du programme Shiprider d'ici l'été 2012, comme il a été indiqué dans le Plan d'action PDF, a été réalisé. Au total, deux autres équipes seront déployées en 2015-2016.

Mesures du rendement	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Indicateur 4 : Nombre d'heures totales de patrouilles Shiprider	-	- ³⁸	300
Indicateur 5 : Nombre d'embarquements à bord de navires canadiens et américains	-	- ³⁹	105

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) :

Shiprider est une initiative binationale entre la GRC et la USCG qui autorise les agents d'application de la loi canadiens et américains à travailler ensemble afin d'appliquer la loi des deux côtés de la frontière dans les eaux partagées. Par l'intermédiaire de cette initiative, les agents de Shiprider appliquent activement les lois et les règlements des deux côtés de la frontière maritime et répondent aux appels de recherche et sauvetage. En 2013-2014, plus de 300 heures patrouille ont été menées et environ 105 navires ont été abordés (50 navires abordés au Canada et environ 55 aux É.-U.) par l'intermédiaire d'opérations Shiprider en Colombie-Britannique-Washington et à Windsor-Détroit.

En 2013-2014, 14 autres agents de police canadiens ont achevé la formation pour les Opérations Shiprider, pour un total de 83 agents canadiens désignés « agents transfrontaliers » pour Shiprider. L'architecture de programme et les procédures normales d'exploitation pour les opérations du projet pilote Prochaine génération ont été largement mises au point en septembre 2012. Cependant, le déploiement a été reporté en attendant une résolution bilatérale d'enjeux juridiques et opérationnels en suspens. Les projets pilotes de la Prochaine génération ont pour but de créer des équipes intégrées dans les secteurs tels que le renseignement et les enquêtes criminelles, et une présence en uniforme entre les points d'entrée.

Initiative 26 (Interopérabilité radio)

Un système binational de communication radio interopérable entre les responsables canadiens et américains d'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 2013-2014, un autre poste de répartition inter-relié a été connecté avec succès afin d'accroître la communication « entre les points d'entrée » (entre Windsor et Détroit). Depuis le 31 mars 2014, la GRC et le Service des douanes et de la protection de la frontière des É.-U. ont inter-relié deux des sept postes divisionnaires⁴⁰ (Washington-Vancouver et Détroit-Windsor). L'équipe canadienne du système binational a aussi effectué des activités de sensibilisation auprès des cinq autres postes divisionnaires afin de perfectionner les exigences opérationnelles. En 2014-2015, le système binational continuera de travailler avec le Service des douanes et de la protection de la frontière des É.-U. afin d'achever l'interconnexion radio.

En plus d'établir l'inter connectivité avec les partenaires américains, la GRC misera sur l'interopérabilité radio en interreliant les systèmes radio de l'Ontario et du Québec afin de lancer la connectivité d'interopérabilité Est-Ouest au Canada.

³⁸ Les opérations Shiprider régulières n'ont pas débuté avant 2013-2014.

³⁹ Les opérations Shiprider régulières n'ont pas débuté avant 2013-2014.

⁴⁰ Les sept divisions de la GRC qui ont été choisi pour être inter-reliées aux partenaires du Service des douanes et de la protection de la frontière des É.-U. sont: Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Québec et Nouveau-Brunswick. Le nombre de postes 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.

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 permettre à nos deux pays d'intervenir et de se relever 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	2013-2014 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Agence des services frontaliers du Canada	0 \$	98 734 \$	98 734 \$	104 472 \$
Sécurité publique Canada	2 913 459 \$	854 940 \$	3 768 399 \$	3 747 359 \$
Transports Canada	0 \$	93 000 \$	93 000 \$	57 124 \$
TOTAL	2 913 459 \$	1 046 674 \$	3 960 133 \$	3 908 955 \$

Mesure du rendement

	2011-2012	2012-2013	2013-2014
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 ⁴¹	-	₄₂	51,91
Résultat intermédiaire : 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	À être mesuré en 2014-2015		
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
Indicateur 3 : Pourcentage des secteurs des infrastructures essentiels représentés au Forum national intersectoriel	100 %	100 %	100 %
Indicateur 4 : Produits de communications conjoints (Canada et É.-U.) mis au point (cybersécurité)	₄₃	5	3

⁴¹ La note attribuée aux infrastructures essentielles en matière de résilience 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 des secteurs des infrastructures essentielles et elle permettra de suivre les progrès vers le renforcement de la résilience des infrastructures essentielles au fil du temps.

⁴² Mesure du rendement mise en œuvre en 2013-2014

⁴³ Mesure du rendement mise en œuvre en 2012-2013

Mesure du rendement	2011-2012	2012-2013	2013-2014
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)	- ⁴⁴	3	7
Résultat intermédiaire : 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	Achevé dans une région sur trois ⁴⁵	Achevé dans une région sur trois
Indicateur 2 : Pourcentage des passages frontaliers prioritaires visés par un plan régional et validé au moyen d'un exercice	0 %	15 %	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 2013-2014, SP a continué de mettre en œuvre le *Plan d'action canado-américain sur les infrastructures essentielles*⁴⁶ 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 exécuté le Programme d'évaluation de la résilience régionale (PERR). Le PERR a été mis en œuvre pour réunir des représentants régionaux et des intervenants du secteur privé afin d'évaluer l'infrastructure d'importance binationale, d'analyser les interdépendances et les risques et de combler les lacunes cernées. Le PERR pilote transfrontalier dans la région Maine/Nouveau-Brunswick a été achevé en décembre 2013, et un deuxième PERR transfrontalier a été lancé dans la région Alaska/Yukon.

SP a également amorcé l'expansion du PERR à l'échelle nationale. En collaboration avec les provinces, les territoires et les propriétaires-exploitants des infrastructures essentielles, SP a mené des évaluations des emplacements de biens et de systèmes vitaux en Colombie-Britannique, en Saskatchewan, en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard.

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 inter agence 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. En particulier, au cours du dernier exercice, des travaux ont été effectués par la CAVR afin de déterminer les cyberdépendances transfrontalières.

Initiative 28 (Infrastructure gouvernementale et numérique)

En 2013-2014, SP et le département de la Sécurité intérieure des É.-U. ont continué d'organiser des séances d'information conjointes et des ateliers sur le système de contrôle industriel à l'intention du secteur privé, un grand nombre d'entités ayant des ressources et des intérêts tant aux É.-U. qu'au Canada. De plus, des produits de communications conjoints ont été élaborés afin d'informer les partenaires des secteurs public et privé des menaces cybernétiques potentielles, imminentes ou réelles. On peut citer par exemple les produits de sensibilisation Cyber Flash CF13-003 *Malicious Activity against Government and Private Sector Entities*, et US-CERT TA14-017A / Alerte du CCRIC A114-002 : *UDP-based Amplification Attacks*.

⁴⁴ Mesure du rendement mise en œuvre en 2013-2014

⁴⁵ Le plan canado-américain de la région du Pacifique a été mené à bien en 2012-2013. Les membres de comités mixtes canado-américains ont été désignés. Ils ont pour mandat d'élaborer des guides et des protocoles semblables sur les mesures liées à la reprise des activités commerciales dans le mode maritime après une situation d'urgence dans les régions de l'Atlantique et des Grands Lacs.

⁴⁶ <http://www.publicsafety.gc.ca/cnt/rsrcs/pblctns/cnd-ntdstts-ctnpln/cnd-ntdstts-ctnpln-fra.pdf>

En 2013-2014, une communication conjointe avec le secteur privé a été effectuée par l'intermédiaire des réseaux de secteur des infrastructures essentielles afin de renforcer la responsabilité partagée de la cybersécurité et de créer des partenariats public-privé. SP a aussi fourni, au besoin, des exercices cybernétiques aux clients et aux intervenants. Le PERR a également été élargi afin d'inclure une composante cybernétique, qui fournit une capacité d'analyse des lacunes aux intervenants. Les exercices et le PERR élargis constituent des mécanismes de communication importants qui offrent des outils de sensibilisation utiles pour les systèmes cybernétiques canadiens essentiels.

Les équipes d'intervention en cas d'urgence informatique (EIUI) des deux pays [l'ICS-CERT (É.-U.) et le Centre canadien de réponse aux incidents cybernétiques (CCRIC)] échangent maintenant régulièrement des informations sur les menaces et des stratégies visant à renforcer la cyberrésilience des infrastructures essentielles. Des protocoles ont également été harmonisés de façon à assurer leur efficacité en cas d'une cyberattaque signalée, et des produits conjoints ont été distribués aux intervenants dans les deux pays pour les sensibiliser davantage aux problèmes relatifs à la cybersécurité et déterminer les pratiques exemplaires.

Initiative 29 (Accentuer le leadership conjoint dans la participation aux démarches internationales touchant la cybersécurité)

La participation de SP aux démarches internationales touchant la cybersécurité continue de tenir compte des objectifs visant à maintenir un cyberspace ouvert, sûr et fiable essentiel afin de préserver l'avantage concurrentiel du Canada sur le marché mondial. En 2013-2014, le Canada a participé à plusieurs activités internationales afin d'avancer le leadership conjoint dans le contexte des efforts déployés à l'échelle internationale en matière de cybersécurité. Le Canada a renforcé son apport au sein de l'Organisation des États américains et a augmenté les mesures de sensibilisation à l'hémisphère occidental. Le Canada a également participé 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.

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 (Atténuer les 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. TC dirige la composante maritime de cette initiative alors que SP dirige le domaine des frontières terrestres.

Mode maritime : En 2013-2014, TC et la USCG ont désigné des organisations binationales principales dans les régions de l'Atlantique et des Grands Lacs afin de faciliter l'élaboration et la mise en œuvre de guides de planification du commerce maritime régionale, ainsi que des protocoles de communication et d'échange de renseignements. Pour appuyer cette initiative dans la région des Grands Lacs, TC et la USCG ont mis au point un plan de travail et ont tenu un webinaire initial avec les intervenants régionaux. Les prochaines étapes comprendront l'élaboration d'un plan de travail pour la région de l'Atlantique et la tenue d'une série d'ateliers binationaux dans les régions des Grands Lacs et de l'Atlantique.

Mode terrestre : Au cours de la période visée par le rapport, SP a continué de travailler avec l'ASFC, le Service des douanes et de la protection de la frontière et les intervenants régionaux afin d'élaborer des plans de gestion de la circulation frontalière et de mener des exercices. En Ontario, un plan de gestion de la circulation frontalière d'entreprise général a été mis au point en décembre 2013. Des efforts de planification sont

maintenant en cours afin d'élaborer des plans d'accompagnement pour la gestion de la circulation en cas d'incident aux postes frontaliers pour les régions transfrontalières du centre, de l'ouest, du nord et de l'est. Par l'intermédiaire de cette initiative, un exercice consultatif a eu lieu en Saskatchewan en octobre 2013 afin d'examiner les processus de gestion de la circulation frontalière en cas d'urgence. S'appuyant sur ces résultats, un atelier a été organisé en février 2014 afin de favoriser l'élaboration d'un plan. L'ébauche d'un Plan de gestion de la circulation transfrontalière routière pour la province ainsi que l'ébauche d'un Plan de gestion de la circulation d'urgence au point d'entrée de North Portal ont été mises au point en mars 2014.

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

En 2013-2014, le Groupe de travail sur la sécurité sanitaire (GTSS) a dirigé l'élaboration d'activités liées à la sécurité sanitaire dans le but d'améliorer les efforts binationaux visant à renforcer la capacité de partenariats transfrontaliers. En particulier, un plan de travail stratégique a été établi afin de mieux collaborer sur des questions telles que : l'établissement d'une compréhension commune de l'environnement de sécurité sanitaire du Canada et des É.-U., l'acquisition d'une meilleure connaissance des processus d'échange de renseignements nécessaires pour faciliter la gestion des urgences en matière de santé, et la détermination des défis liés au déploiement de personnel de santé publique et médical et de contre-mesures médicales. Puisque cette initiative tire à sa fin, le GTSS a aussi étudié les possibilités de collaboration future en matière de sécurité sanitaire.

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

Par l'intermédiaire de cette initiative, deux groupes de travail ont été créés pour renforcer conjointement la capacité du Canada et des É.-U. de se préparer et de réagir à des catastrophes binationales. Le Groupe de travail sur les incidents CBRNE et le Groupe de travail Canada-É.-U. sur l'interopérabilité des communications (GTIC) ont été mis sur pied pour examiner des moyens de prendre plus conscience des risques et des menaces aux frontières et d'accroître la communication des alertes et des avertissements, de même que pour faciliter la circulation transfrontalière des premiers intervenants. En juillet 2013, un rapport conjoint du Canada et des É.-U. et une vidéo sur une démonstration de la technologie transfrontalière, intitulés le Projet expérimental de renforcement de la résilience Canada-É.-U., ont été publiés⁴⁷. Le rapport et la vidéo présentent un aperçu et des leçons apprises de la démonstration, qui ont mis fructueusement à l'essai l'interopérabilité du Système inter-organisationnel de connaissance de la situation du Canada⁴⁸, le Système intégré d'alerte et d'avertissement des É.-U. (American Integrated Public Alert and Warning System)⁴⁹ et la plate-forme virtuelle des É.-U. (Virtual USA)⁵⁰. En outre, le Centre des sciences pour la sécurité de Recherche et développement pour la défense Canada et la Federal Emergency Management Agency des É.-U. ont signé un protocole d'entente qui permet maintenant à chaque pays de recevoir automatiquement des alertes des systèmes de l'autre pays.

⁴⁷ <http://www.science.gc.ca/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=9wYvQNTc9K>

⁴⁸ Le Système inter-organisationnel de connaissance de la situation du Canada permet d'échanger des renseignements et des alertes propres à des emplacements particuliers entre les organismes de première intervention et les organismes de gestion des situations d'urgence qui ont recours à des normes connues et à une architecture ouverte.

⁴⁹ L'American IPAWS donne aux services de sécurité publique un moyen efficace d'alerter et d'avertir la population en cas de situations d'urgence graves grâce au Système d'alerte d'urgence (EAS), aux alertes d'urgence sans fil (WEA), à la radio météorologique de la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) et à d'autres systèmes d'alerte du public, depuis une seule interface.

⁵⁰ La Virtual USA Platform est une interface plus axée sur les utilisateurs, et il s'agit d'un service différent de l'IPAWS.

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	2013-2014 (en dollars)			
	Nouveau financement	Réaffectations internes	Dépenses prévues totales	Dépenses réelles
Bureau du Conseil privé	1 098 139 \$	0 \$	1 098 139 \$	994 424 \$
Sécurité publique Canada	0 \$	593 738 \$	593 738 \$	642 474 \$
TOTAL	1 098 139 \$	593 738 \$	1 691 877 \$	1 636 898 \$

Gouvernance visant à superviser la mise en place efficace des initiatives prévues dans le Plan d'action et pour assurer la transparence et la responsabilisation

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

Un comité directeur conjoint Canada-É.-U. s'est réuni de nouveau en 2013-2014 afin de superviser et surveiller la progression de la mise en œuvre des initiatives prévues dans le Plan d'action et pour cerner les domaines où d'autres travaux seraient nécessaires. 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. Pour ce faire, des réunions mensuelles périodiques aux niveaux de sous-ministre et de sous-ministre adjoint ont eu lieu avec les ministères et organismes concernés afin de surveiller les progrès réalisés et des réunions spéciales ont eu lieu pour faire avancer des questions particulières. Afin d'appuyer la transparence et la responsabilisation, le deuxième Rapport annuel conjoint sur la mise en œuvre du plan transfrontalier à l'intention des dirigeants a été publié en décembre 2013 en collaboration avec les partenaires américains. De plus, de nouveaux engagements auprès des intervenants au Canada et aux É.-U. ont servi de mécanisme supplémentaire pour communiquer et consulter sur les initiatives du Plan d'action.

Principes de protection des renseignements personnels pour orienter l'échange d'information et de renseignements 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 respectives des deux pays, est la pierre angulaire du Plan d'action. Un des résultats attendus à court terme dans le cadre du Plan était notamment l'*Énoncé des principes Canada-É.-U. en matière de protection de la vie privée*⁵¹, publié en juin 2012. Les 12 principes portant sur la fourniture, 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 dans le cadre du Plan d'action, s'harmonisent aux lois nationales respectives des deux pays et reposent en partie sur des normes et lignes directrices internationales sur la protection des renseignements personnels (Organisation de coopération et de développement économique – Union européenne et É.-U.)⁵².

⁵¹ <http://actionplan.gc.ca/fr/fiche-d-information/bap-paf/enonce-des-principes-canada-etats-unis-matiere-de>

⁵² <http://www.oecd.org/fr/sti/ieconomie/lignesdirectricesregissantlaprotectiondelavieprivéeetlesfluxtransfrontièresdedonnéesdecaractèrepersonnel.htm>

Jusqu'à maintenant, les principes ont été concrètement appliqués dans un certain nombre d'ententes, parmi lesquelles la Phase I de l'initiative sur les entrées et les sorties⁵³ ainsi que dans l'*Entente entre le gouvernement des É.-U. d'Amérique et le gouvernement du Canada sur l'échange de renseignements en matière de visas et d'immigration*⁵⁴. 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 des accords d'échange de renseignements transfrontaliers en vertu du Plan d'action.

⁵³ <http://www.cbsa.gc.ca/btb-pdf/es-se-fra.html>

⁵⁴ <http://www.cic.gc.ca/francais/ministere/aijrp/efvp/ter.asp>

Annexe A – Initiatives dans le cadre du Plan d’action par delà la frontière

	Initiative	Ministère (s) et organisme (s) responsables et participants
1	Évaluations conjointes des menaces	Sécurité publique Canada
2	Échange de l’information et du renseignement	Sécurité publique Canada o ministère de la Justice
3	Connaissance des domaines	Gendarmerie royale du Canada o Transports Canada o Sécurité publique Canada
4	Lutte contre l’extrémisme violent	Sécurité publique Canada
5	Sécurité intégrée du fret	Agence des services frontaliers du Canada o 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 o 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 o 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 prédédouanement	Sécurité publique Canada o Transports Canada o Agence des services frontaliers du Canada o Affaires étrangères, du Commerce et du Développement Canada o Agence canadienne d’inspection des aliments
16	Faciliter la conduite des activités commerciales transfrontalières	Citoyenneté et immigration Canada o Agence des services frontaliers du Canada
17	Guichet unique	Agence des services frontaliers du Canada
18	Harmonisation des seuils des expéditions de faible valeur	Agence des services frontaliers du Canada Finances
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 o 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 o 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 o 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	Accentuer le leadership conjoint dans la participation aux démarches internationales touchant la cybersécurité	Sécurité publique Canada
30	Atténuer les effets de perturbations sur les collectivités et sur	Transports Canada (mode maritime)

	Initiative	Ministère (s) et organisme (s) responsables et participants
	l'économie	Sécurité publique Canada (mode terrestre)
31	Amélioration de l'état de préparation aux menaces à la sécurité sanitaire	Sécurité publique 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

Nota : Services partagés Canada est un important partenaire pour les 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 en fin de texte

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 (SSIF)**
La mise en œuvre de certaines initiatives de la SSIF, comme l'installation d'examen des conteneurs maritimes (IECM), a été retardée au port de Vancouver. De plus, l'absence d'un système automatisé et des restrictions au chapitre de l'échange d'information ont contribué aux retards survenus au cours de l'initiative de ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC). On prévoit que le projet pilote de CFAPC sera prolongé jusqu'en mars 2015, une proposition visant à élaborer une solution automatisée est en cours.
- **Initiative 9 – Information interactive préalable sur les voyageurs**
L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles de l'IIPV, est dû à des retards dans les contrats et l'embauche du personnel qui, par conséquent, ont ajoutés de la pression sur le projet. Cependant, les engagements initiaux pour l'année fiscale 2013-2014 furent comblés et l'initiative continue à avancer vers son objectif.
- **Initiative 11 – Systèmes de données sur les entrées et les sorties**
10 M\$, en dépenses et en activités connexes, sous les technologies d'entrées (dispositifs portables et connexion au réseau) ont été retardés en attendant une approbation d'une politique en matière de technologie Wi-Fi, qui devrait être terminée d'ici la fin de l'exercice financier 2014-2015. De plus, l'autorisation du Conseil du Trésor visant à instaurer 18 M\$ en dépenses de la Phase de sortie III et de la phase IV du projet, est en suspens ; cette autorisation sera demandée par l'intermédiaire d'une présentation au Conseil du Trésor qui devrait être présenté en 2014.

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 aliments, des végétaux et des animaux**
Étant donné les contraintes budgétaires, l'ACIA n'a pas pu confirmer les dépenses de financement interne prévues pour 2013-2014. Par conséquent, 0 \$ en dépenses prévues pour 2013-2014 est indiqué dans le tableau financier pour le Thème 1.

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**
Une variance de 1,5 M\$ sous cet initiative est principalement dû à des retards connexes relatifs à l'embauche, des changements quant aux produits de communications, et à des fonds d'urgence réservés non utilisés.
- **Initiative 10 – Échange de renseignements en matière d'immigration**
 - CIC n'a pas eu à accéder 2,2 M\$ en fonds d'urgence réservés en cas de dépenses imprévues.
 - Les coûts de GI-TI étaient de 2,65 M\$ inférieurs aux prévisions, ce qui est principalement attribuable au retard dans la collecte d'exigences pour les modifications du Système canadien d'identification biométrique aux fins d'immigration (SCIBI). Des fonds suffisants ont été identifiés pour l'exercice suivant sans besoin de report.
 - 1,1 M\$ ne furent pas dépensés en 2013-2014 dû à des retards en embauche. Les fonds seront déboursés durant l'année fiscale 2014-2015 lorsque des candidats au déploiement seront identifiés, et les positions nécessaires créées.
 - Les coûts des locaux de 1,28 M\$ étaient plus faibles en raison des coûts de chauffage, de ventilation et de conditionnement d'air (CVCA) moins élevés que prévu pour les exigences de 24 h, sept jours sur sept des bureaux régionaux pour le traitement centralisé.

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

- **Initiative 10 – Échange de renseignements en matière d'immigration**
La différence entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est reportée prospectivement et devrait être entièrement dépensée d'ici la fin de l'Initiative.

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

- **Initiative 12 – Maximiser les avantages des programmes des négociants fiables; Initiative 13 – Maximiser les avantages harmonisés pour les participants au programme NEXUS; et, Initiative 14 – Amélioration des installations afin de favoriser une participation accrue aux programmes des voyageurs et des négociants fiables.**

L'écart pour ces initiatives s'explique principalement par les retards dans la mise en œuvre de neuf voies NEXUS supplémentaires et de l'équipement de TI correspondant, ainsi que par les fonds n'ayant pas été dépensé pour le projet d'expansion EXPRES (adhésion et infrastructure) et l'harmonisation et les revalidations PEP/C-TPAT.

- **Initiative 17 – Guichet unique**

L'écart pour l'Initiative du guichet unique (IGU) s'explique par la solution de rechange trouvée pour aider à la prestation de la Déclaration d'importation intégrée (DII), la solution de prestation du guichet unique). La transformation commerciale pour l'ASFC et pour l'industrie, présentée actuellement par des projets majeurs, représente une mise en œuvre à plusieurs volets pour l'ASFC. Par conséquent, l'horaire de mise en œuvre a été reconfiguré pour permettre la prestation de projets majeurs la plus prudente et la plus efficace, ce qui a eu une incidence sur l'IGU.

-
- **Initiative 21 – Coordination des investissements aux postes frontaliers de petite taille ou éloignés**
Des retards dans le processus d’approvisionnement ont empêché l’approvisionnement et l’achat de caméras vidéo, de consoles de surveillance ainsi que des études de site à Piney (MB) et Morses Line (QC). Par conséquent, des retards d’approvisionnement et des retards connexes relatifs à l’embauche ont eu comme conséquence un écart de 1,2 M\$.
 - **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**
L’ASFC a pleinement mis en œuvre la technologie des temps d’attente à la frontière pour six sites. L’écart entre les dépenses prévues et dépenses réelles pour cette initiative est dû à des retards dans la mise en œuvre de la technologie dans les 14 sites restants.
 - **Initiative 23 – Déploiement de la technologie IRF**
L’écart entre les dépenses planifiées et les dépenses réelles, s’explique par le financement et l’autorité de projet ayant été reçus plus tard que prévu. Pour cette raison, le contrat relatif à la technologie IRF a été affecté. Une demande de report a été introduite pour réallouer les fonds aux exercices à venir.

Du travail en cours relatif à l’élaboration de programme, y compris des négociations avec les É.-U. et les provinces, a également été retardé pour concorder avec d’autres initiatives de documents de IRF du gouvernement du Canada, comme l’initiative pour améliorer les exigences relatives aux documents requis pour l’entrée au pays dirigée par Citoyenneté et immigration qui indiquera les documents qui accordent un droit d’entrée au Canada.

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

- **Initiative 17 – Guichet unique**
L’écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est attribuable aux retards dans l’embauche du personnel. En raison de ces retards, seule l’étape de l’incubation de l’initiative du Guichet unique a été achevée en 2013-2014.

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

- **Initiative 17 – Guichet unique**
L’écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est attribuable aux contraintes opérationnelles. L’embauche du personnel a été retardée, ce qui a nui à la capacité du programme à aller de l’avant avec les consultations prévues en 2013-2014.

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

- **Initiative 17 – Guichet unique**
L’écart est attribuable au fait que les processus de sélection prennent plus de temps que prévu, ce qui entraîne des fonds salariaux inutilisés. En outre, des économies ont été réalisées dans le domaine du développement de solution de base au moyen de l’échange des coûts entre SC et l’ASPC. La collaboration entre les deux ministères n’avait pas été anticipée au moment de demander le nouveau financement.

^{ix} L’écart entre les *dépenses totales prévues* et les *dépenses totales réelles* dans le *Thème 3* pour le BDPP est principalement dû aux motifs suivants :

- **Initiative 25 – Shiprider/Prochaine génération**
L’écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles dans le cadre de l’*Initiative 25* est attribuable à la régularisation tardive des opérations du projet Shiprider au cours de l’exercice (c.-à-d., juin 2013).

^x L’écart entre les *dépenses totales prévues* et les *dépenses totales réelles* dans le *Thème 3* pour la GRC est dû principalement aux motifs suivants :

- **Initiative 25 – Shiprider/Prochaine génération**
L’écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles dans le cadre de l’*Initiative 25* est attribuable à l’impossibilité d’accélérer entièrement les ressources aussi rapidement que prévu et les économies de coûts attribuables au déménagement.