



Évaluation du traitement des voyageurs sous l'angle de l'ACS+

Rapport d'évaluation

Direction de la vérification
interne et de l'évaluation
des programmes

PROTECTION SERVICE INTÉGRITÉ
PROTECTION SERVICE INTÉGRITÉ
EGRITY PROTECTION SERVICE
INTÉGRITÉ PROTECTION SERVI
CE INTEGRITY PROTECTION SE
RVICE INTÉGRITÉ PROTECTION
SERVICE INTÉGRITÉ PROTECTI
ON SERVICE INTÉGRITÉ PROT
ECTION SERVICE INTÉGRITY PR
OTECTION SERVICE INTÉGRITÉ
PROTECTION SERVICE INTÉGRITY
TY PROTECTION SERVICE INT
ÉGRITÉ PROTECTION SERVICE
INTEGRITY PROTECTION SERVI
CE INTÉGRITÉ PROTECTION SE



© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre de la Sécurité publique, 2023

Numéro de catalogue PS38-121/2022F-PDF
ISBN 978-0-660-44557-1

Ce document est diffusé sur le site Web de l'Agence des services frontaliers du Canada au
<http://www.cbsa-asfc.gc.ca>

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.
Also available in English under the title: Evaluation of travellers processing through a GBA+ lens

Note :

[*] Un astérisque indique que des renseignements de nature délicate ont été supprimés en vertu de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels.

Table des matières

Liste d'abréviations.....	i
Liste des tableaux.....	ii
1. Introduction	3
1.1 Objet et portée de l'évaluation.....	3
1.2 Description du continuum des voyageurs	3
1.3 Portée de l'évaluation.....	6
1.4 Méthode d'évaluation.....	8
1.5 Contexte : l'ACS+ à l'ASFC.....	10
1.6 Contexte : l'ACS+ dans le continuum des voyageurs.....	13
2. Évaluation du continuum des voyageurs sous l'angle de l'ACS+.....	13
2.1 Traitement des voyageurs sous l'angle de l'ACS+	13
2.1.1 Genre	13
2.1.2 Statut socioéconomique.....	15
2.1.3 Race ou origine ethnique.....	19
2.1.4 Identités intersectionnelles	23
2.2 Efficacité : détermination et atténuation des risques	25
3. Facteurs contributifs.....	27
3.1 Formation et sensibilisation liées à l'ACS+.....	28
3.2 Sensibilisation aux politiques et communication.....	29
4. Problèmes liés aux données	31
5. Conclusion.....	32
5.1 Gestion des données sur les voyageurs.....	33
Recommandation 1	34
Recommandation 2	35
5.2 Formation et sensibilisation liées à l'ACS+.....	35

Recommandation 3	35
5.3 Politiques, pratiques et lignes directrices relatives aux voyageurs	35
Recommandation 4	36
Annexe A : Réponse et plan d'action de la direction	37
Annexe B : Définitions de l'évaluation	43
Annexe C : Résultats liés au continuum des voyageurs.....	45
Annexe D : Indicateurs de rendement de la Direction générale des voyageurs.....	46
Annexe E : Méthode d'évaluation et limites des données	47
Annexe F : Répondants au sondage – Participation à la formation sur l'ACS+.....	54

Liste d'abréviations

ACS+	Analyse comparative entre les sexes plus	DGPS	Direction générale de la politique stratégique
AE	Architecture d'entreprise	DGREL	Direction générale du renseignement et de l'exécution de la loi
AFSC	Agence des services frontaliers du Canada	DGV	Direction générale des voyageurs
AM	Autre ministère	DP	Dossier du passager
ARO	Application de rapport opérationnel	IPV	Information préalable sur les voyageurs
ASF	Agent des services frontaliers	LIP	Ligne d'inspection primaire
BIP	Borne d'inspection primaire	CNC	Centre national de ciblage
BPD	Bureau principal des données	SIPAX	Système d'information sur les passagers
CFLV	Ciblage en fonction de la liste de vols	PCA	Plateforme collaborative de l'Agence
CFS	Ciblage fondé sur des scénarios	SIED	Système intégré d'exécution des douanes
DEP	Division de l'évaluation de programme	TI	Technologies de l'information
DG	Directeur général	TSHP	Traitement secondaire et historique des passages
DGFGO	Direction générale des finances et de la gestion organisationnelle	VP	Vice-président
DGIST	Direction générale de l'information, des sciences et de la technologie		

Liste des tableaux

Tableau 1 : Portée de l'évaluation	7
Tableau 2 : Indicateurs de l'ACS+ examinés dans le cadre de l'évaluation	9
Tableau 3 : Continents (selon la citoyenneté) pour lesquels [*] est [*] et où [*] sont [*].....	15
Tableau 4 : Taux de renvoi par continent (selon la citoyenneté)	17
Tableau 5 : Pays d'origine des documents qui ont les trois plus grands nombres de cibles de CFS (exercices de 2015-2016 à 2019-2020)	18
Tableau 6 : Répartition des cibles de contrebande du CNC et des renvois aux douanes sélectifs selon les groupes de revenus de la Banque mondiale dans le mode aérien, de l'exercice 2017-2018 à l'exercice 2019-2020 (en utilisant le pays d'origine des documents ou la citoyenneté).....	18
Tableau 7 : Cibles de contrebande émises au moyen du CFS pour les vols partant de [*] de l'exercice 2015-2016 à l'exercice 2019-2020 ¹	262
Tableau 8 : Cibles de contrebande émises au moyen du CFLV pour les vols partant de [*]	273
Tableau 9 : Taux de renvoi en fonction du groupe de revenu (selon la citoyenneté) et du genre.....	25
Tableau 10 : Cibles de CFS globales émises entre l'exercice 2015-2016 et l'exercice 2019-2020 en fonction des pays de départ.....	26
Tableau 11 : Cibles de contrebande émises au moyen du CFS entre les exercices 2015-2016 et 2019-2020 en fonction du pays de départ.....	27
Tableau 12 : Les cibles de contrebande au moyen du CFLV émises pour les citoyens américains sont disproportionnellement faibles pour les vols en provenance de [*] par rapport aux autres nationalités.....	28
Tableau 13 : Périodes de temps pour les données opérationnelles reçues.....	490
Tableau 14 : Résultats selon le genre.....	51
Tableau 15 : Résultats selon la citoyenneté.....	51
Tableau 16 : Limites et stratégies d'atténuation	52
Tableau 17 : Participation des répondants au sondage à la formation obligatoire et facultative liée à l'ACS+.....	545

¹ Selon des représentants du CNC, ce dernier perfectionne toujours ses pratiques et a désactivé plusieurs scénarios qui citent la [*] comme pays de départ.

1. Introduction

1.1 Objet et portée de l'évaluation

Le présent rapport présente les résultats de l'Évaluation du traitement des voyageurs sous l'angle de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+). Conformément à la Politique sur les résultats de 2016 du Conseil du Trésor, l'évaluation permet d'examiner l'incidence du continuum de traitement des voyageurs de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), de ses activités et de ses résultats sur divers groupes de voyageurs. De plus, elle fait appel à l'ACS+ pour offrir un aperçu de l'efficacité du traitement des voyageurs dans le repérage et l'atténuation des risques à la frontière. Enfin, l'évaluation offre des suggestions sur la façon dont l'Agence peut renforcer l'ACS+ dans la filière des voyageurs à l'avenir. Celle-ci porte sur le traitement des voyageurs entre l'exercice 2014-2015 et l'exercice 2019-2020.

1.2 Description du continuum des voyageurs

Le continuum de traitement des voyageurs, tel qu'il est décrit dans le présent rapport, comprend les secteurs de responsabilité suivants au sein de l'ASFC :

- la Direction générale des voyageurs (DGV);
- le Centre national de ciblage ou CNC (Direction générale du renseignement et de l'exécution de la loi);
- la Direction des recours (Direction générale des finances et de la gestion organisationnelle).

Bien que la DGV soit la principale responsable du traitement des voyageurs à la frontière, ses activités sont appuyées par le CNC et la Direction des ressources (voir l'annexe C). La présente évaluation porte sur les activités de la DGV et du CNC relativement à leur rôle dans la prise de décisions avant l'arrivée ou à l'arrivée des voyageurs à un point d'entrée canadien.

Le traitement des voyageurs à la frontière en tant que principale activité du programme appuie l'engagement du gouvernement du Canada à offrir une plus grande sécurité et de meilleures possibilités aux Canadiens. L'ASFC y parvient en facilitant, de façon fluide et efficace, les déplacements légitimes à la frontière tout en repérant et en atténuant les menaces à la sûreté et à la sécurité. L'ASFC assure la sécurité des Canadiens en veillant à ce que la circulation des voyageurs se fasse conformément aux lois applicables et en gérant les cas de non-conformité.

Les activités de contrôle et d'inspection primaires sont effectuées avant l'arrivée ou à l'arrivée au point d'entrée afin de déterminer si les voyageurs et leurs marchandises satisfont aux exigences des autres ministères fédéraux pertinents ainsi qu'aux lois sur les douanes et l'immigration. Dans le mode aérien, le traitement des voyageurs est un continuum d'activités

qui commence par l'analyse des renseignements sur les voyageurs fournis par les compagnies aériennes commerciales. Le CNC réalise des activités de ciblage pour identifier et intercepter les voyageurs à risque élevé présumés en analysant les données de l'information préalable sur les voyageurs (IPV) et du dossier du passager (DP)².

Le CNC élabore des scénarios qui, au moyen de règles d'interrogation, sont utilisés pour mieux évaluer les risques posés par les voyageurs entrants avant leur arrivée à un point d'entrée aérien au Canada. Les scénarios sont élaborés à partir d'informations provenant de diverses sources, comme des récentes interdictions importantes, des données historiques sur l'exécution de la loi et des renseignements. L'ASFC a établi un cadre de gouvernance pour l'examen de l'efficacité et de la proportionnalité des scénarios en fonction d'un engagement pris envers le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada. Avant d'activer les scénarios, l'Unité de ciblage des voyageurs les examine pour en déterminer les répercussions opérationnelles et la mise en œuvre dans le but de réduire au minimum les répercussions sur les voyageurs. Les scénarios sont également examinés tous les 12 mois pour des considérations, telles que les droits de la personne, les libertés civiles et la protection de la vie privée.

Le rôle de la DGV est de faciliter la libre circulation des voyageurs et des marchandises légitimes aux divers points d'entrée, de veiller à ce qu'ils se conforment aux lois applicables et de gérer les cas de non-conformité. Pendant l'étape de l'inspection primaire, une personne est autorisée à entrer ou est renvoyée pour un traitement supplémentaire (p. ex. paiement des droits et des taxes, délivrance d'un document) ou pour un examen approfondi. Les inspections primaires sont principalement effectuées en personne ou à une borne dans le mode aérien.

Les renvois au traitement secondaire peuvent être obligatoires, sélectifs ou aléatoires :

- **Renvois obligatoires** : Renvoi qu'un agent des services frontaliers (ASF) est tenu de faire pour obtenir d'autres documents ou faire procéder à des examens supplémentaires, que ce soit aux fins de l'ASFC ou d'autres ministères. [*]
- **Renvois sélectifs** : Un renvoi par un ASF vers la zone secondaire des douanes à la suite de l'établissement du point d'irrévocabilité parce que l'agent soupçonne qu'un examen ou une enquête supplémentaire est nécessaire avant de prendre une décision en ce qui a trait à la mainlevée.
- **Renvois aléatoires** : Renvoi effectué en fonction d'un système, parfois généré par ordinateur, qui sélectionne des expéditions et des personnes à examiner selon un processus indéfini.

² Les cibles sont émises en fonction de divers facteurs. Lorsque le risque ne peut être éliminé pour un voyageur, une cible est émise. Le genre, par lui-même, n'est pas utilisé par le CNC en tant qu'indicateur de ciblage.

Il existe aussi de nombreuses raisons pour lesquelles un voyageur est renvoyé pour un examen secondaire. Il s'agit notamment d'examens des douanes ou d'autres ministères, d'enquêtes en matière d'immigration et de droits réglementaires, ou encore de frais et de questions reliées aux documents du voyageur.

Si l'on soupçonne qu'un voyageur a dissimulé des biens sur sa personne ou dans ses bagages qui pourraient contrevenir à la *Loi sur les douanes*, une fouille peut être effectuée. Le personnel de première ligne effectue deux types de fouilles que la Cour suprême du Canada ne considère pas comme faisant partie du traitement normal, à savoir les fouilles corporelles et les examens des cavités corporelles. La fouille corporelle consiste à enlever les vêtements, tandis que la fouille des cavités corporelles implique un contact physique pour examiner le corps. Dans les cas où une fouille des cavités corporelles est jugée nécessaire, les personnes sont transportées dans des installations médicales où des professionnels de la santé effectuent cette fouille. Les ASF surveillent, mais n'effectuent pas ce genre de fouilles. Un directeur doit autoriser toutes fouilles corporelles et ces dernières doivent être appuyées par des justifications appropriées avant d'être effectuées.

Dans l'ensemble, l'évaluation a révélé qu'il faut faire preuve de prudence au moment d'analyser les résultats de l'ACS+ et d'en rendre compte, particulièrement en ce qui concerne l'utilisation des données opérationnelles de l'ASFC. Il existe des limites associées à ces données en tant qu'éléments de preuve quantitatifs. Ces difficultés sont décrites tout au long du rapport. Bien qu'une analyse des données opérationnelles puisse mettre en évidence certaines tendances, elle peut ne pas avoir le contexte important fourni par les politiques, les pratiques et les procédures de l'Agence lorsqu'elle est présentée seule. De plus, elle ne tient pas compte des contextes sociaux plus vastes qui peuvent avoir une incidence sur l'expérience d'un voyageur à la frontière.

En outre, les renvois sont effectués et les cibles sont établies en fonction de l'expérience, des tendances en matière d'exécution de la loi, de la formation et d'autres sources d'information. Il est donc difficile d'isoler les raisons précises pour lesquelles l'on a établi une cible, renvoyé un voyageur à un examen secondaire ou effectué un contrôle ou une fouille corporelle. Il s'agit d'un élément important à prendre en considération pendant la lecture des résultats présentés dans le présent rapport.

Bien que l'évaluation repose sur les données opérationnelles de l'ASFC pour certaines analyses dans ce rapport, les résultats ne doivent être considérés qu'à titre indicatif. À l'heure actuelle, en raison des limites mentionnées, il n'est pas possible de tirer des conclusions sur l'ACS+ à l'aide des données opérationnelles de l'Agence. Les résultats quantitatifs de la présente évaluation sont utilisés pour montrer les domaines qui pourraient nécessiter un examen plus

approfondi par l'Agence, une fois que les mécanismes et les ressources appropriés seront en place pour appuyer une ACS+ complète dans la filière des voyageurs à l'avenir.

1.2.1 Tendances globales du continuum des voyageurs

Entre les exercices 2015-2016 et 2018-2019, le nombre global d'entrées, dans la filière des voyageurs, a augmenté dans tous les modes de transport. Cette tendance a également été observée dans le nombre de cibles du CNC (mode aérien) établies et de renvois primaires (mode aérien) effectués³.

En raison des restrictions de voyage liées à la COVID-19, les volumes de voyageurs entrants, de cibles et de renvois primaires ont tous diminué. La présente évaluation ne porte pas sur le traitement des voyageurs pendant la pandémie. Les tendances reliées aux voyageurs entrants, y compris les fluctuations saisonnières typiques, pourraient également changer après la pandémie.

1.3 Portée de l'évaluation

En janvier 2020, le Comité de mesure du rendement et d'évaluation (CMRE) a approuvé la portée de l'évaluation.

³ En plus de l'augmentation du nombre de voyageurs, cela peut aussi être le résultat de l'amélioration des pratiques de ciblage et de renvoi ainsi que des changements relativement au risque.

Tableau 1 : Portée de l'évaluation

Compris dans la portée	Hors de la portée
<ul style="list-style-type: none"> • Dans quelle mesure l'approche de ciblage fondée sur des scénarios (CFS) tient-elle compte des répercussions sur les voyageurs, sous l'angle de l'ACS+, lorsqu'elle les cible? • Dans quelle mesure les variables de l'ACS+ ont-elles été prises en considération dans les inspections des voyageurs aux points d'entrée au Canada entre les exercices 2014-2015 et 2019-2020? • Dans quelle mesure le Programme des voyageurs tient-il compte de l'élaboration et de la réalisation de ses produits et de ses résultats sous l'angle de l'ACS+? • Comment le Programme des voyageurs tient-il compte des variables de l'ACS+ entre les groupes de population cibles et au sein de ceux-ci? Les divers groupes sont-ils traités équitablement par le programme? 	<ul style="list-style-type: none"> • Pertinence et efficacité du Programme des voyageurs • Efficacité et efficacité des autres ministères • Renvois obligatoires des immigrants aux examens secondaires • Traitement des voyageurs à l'étranger • Programmes des voyageurs fiables (NEXUS et CANPASS) • Vérification biométrique (la Division de la politique concernant les voyageurs termine actuellement une ACS+ spécifique à l'utilisation accrue de la vérification faciale dans le cadre de la modernisation du Programme des voyageurs) • Négociation d'accords et d'ententes avec des partenaires, y compris des ententes avec les administrations aéroportuaires et les compagnies aériennes

Sur quoi l'évaluation est-elle axée?

- **Activités** : le ciblage avant l'arrivée du CNC, les renvois primaires (à la frontière) ainsi que les examens secondaires et l'exécution de la loi (exclut est l'exécution de la loi sur l'immigration en vertu de la LIPR)
 - **Modes** : le mode aérien (exception : tous les modes pour l'évaluation des fouilles corporelles)
 - **Zones de renvois** : les douanes (exception : immigration et douanes pour le calcul des taux de renvoi)
 - **Secteurs de renvois** : les renvois sélectifs (cependant, tous les types de renvois ont été inclus dans le calcul des taux de renvoi)
- Sources de renvois** : les agents de la ligne d'inspection primaire, à poste fixe et patrouilleurs (sauf toutes les sources pour calculer les taux de renvoi)

L'évaluation porte principalement sur le mode aérien, car il existe des ensembles de données quantitatives plus vastes et diversifiés pour faciliter une ACS+ complète du continuum des voyageurs.

La portée de l'évaluation a également été peaufinée afin de mettre l'accent précisément sur les renvois sélectifs aux douanes au moment d'entreprendre certaines analyses.

- **Taux de renvoi dans le mode aérien** : l'analyse des taux de renvoi présentée ici comprend tous les renvois possibles, y compris les secteurs de renvoi (immigration et douanes), les types de renvois (obligatoires, aléatoires, sélectifs) et les sources. Pour cette raison, les taux de renvoi par citoyenneté ne comprenaient pas le Canada (pour contrôler les renvois en matière d'immigration).
- **Renvois sélectifs dans le mode aérien** : l'analyse des proportions des renvois sélectifs, selon les facteurs démographiques, présentée ici met l'accent sur les renvois sélectifs effectués par les agents de la ligne d'inspection primaire (LIP), les agents patrouilleurs et les agents à poste fixe, et exclut tous les renvois obligatoires. Cela élimine en grande partie l'élément « obligatoire » d'un renvoi (p. ex. visa d'étudiant) et compare le « jugement de l'agent » dans l'émission d'un renvoi sélectif.

Il est important de noter que la logique de renvoi sélectif utilisée à la BIP est différente de celle utilisée par les agents de première ligne. Outre les correspondances de système, la majorité des renvois sélectifs de la BIP est attribuée à des renseignements contradictoires fournis par les voyageurs dans leurs déclarations. La BIP émet un reçu qui indique les indices de déclaration permettant d'éclairer un renvoi. Toutefois, c'est l'ASF qui prend la décision finale d'accorder la mainlevée ou de renvoyer le voyageur pour un examen secondaire. En retour, cette source de renvoi a été exclue des analyses des renvois sélectifs des douanes.

L'évaluation a aussi permis de calculer les taux d'examens fructueux pour mesurer l'efficacité des activités de détermination et d'atténuation des risques de l'Agence dans la filière des voyageurs. Il est cependant reconnu que le taux d'examens fructueux n'est qu'un seul paramètre pouvant être utilisé pour examiner le niveau de risque, parmi de multiples indicateurs de risque. La présente évaluation n'est pas axée, par exemple, sur la valeur en douane et/ou la quantité de chaque saisie. Consultez l'annexe E pour obtenir de plus amples renseignements sur les difficultés et les limites associées au calcul des taux d'examens fructueux.

1.4 Méthode d'évaluation

L'angle de l'ACS+ a été utilisé pour évaluer l'incidence du continuum des voyageurs, de ses activités et de ses résultats sur divers groupes de voyageurs. Cet angle a également été utilisé, autant que possible, pour évaluer l'efficacité de l'Agence dans le repérage et l'atténuation des

risques dans la filière des voyageurs. La présente évaluation permet de cerner les lacunes dans l'information nécessaire pour appuyer davantage les efforts de l'Agence visant à intégrer pleinement l'ACS+ dans ses programmes, ses politiques et ses opérations.

L'évaluation a eu recours à une approche mixte, utilisant quatre méthodes de collecte de données pour appuyer la réalisation d'analyses de données qualitatives et quantitatives. Elle a également fait appel à divers groupes d'experts en la matière pour valider les données et les conclusions. Les méthodes de collecte de données comprenaient :

- un examen de documents internes;
- une analyse des données opérationnelles de COGNOS, le Traitement secondaire et historique des passages (TSHP)⁴, le système intégré d'exécution des douanes (SIED) et le ciblage fondé sur des scénarios et le ciblage en fonction de la liste de vols du CNC;
- plusieurs entretiens semi-structurés avec des intervenants internes;
- un sondage auprès des ASF, des surintendants et des agents de ciblage du CNC, qui ont travaillé à la filière des voyageurs au cours des deux dernières années.

L'évaluation n'a pas permis d'effectuer une ACS+ complète du continuum des voyageurs en raison du manque d'uniformité dans la collecte et la gestion des données opérationnelles. Elle a permis d'atténuer de nombreuses difficultés en concentrant l'analyse des données opérationnelles dans le mode aérien de façon à assurer une analyse complète des activités du programme des voyageurs. Des discussions avec des experts en la matière ont contribué à faciliter l'interprétation précise des données opérationnelles et à contextualiser cette information avec des problèmes de données ou de qualité de données connus⁵.

En raison de ces défis, l'évaluation a porté sur certains facteurs de l'ACS+ :

Tableau 2 : Indicateurs de l'ACS+ examinés dans le cadre de l'évaluation

Ce que l'évaluation a permis d'explorer	Ce que l'évaluation n'a pas permis d'explorer (exemples seulement)
<ul style="list-style-type: none"> • Genre⁶: accent mis sur les catégories de genres masculin et féminin puisque les données ne tiennent pas pleinement 	<ul style="list-style-type: none"> • Âge : une analyse exhaustive n'a pas pu être entreprise en raison de l'incohérence et du format des données reliés à ce

⁴ Le TSHP comprend deux applications différentes : le traitement secondaire, qui est utilisé pour traiter les références, et l'historique des passages qui stocke l'historique des passages, y compris les résultats des références.

⁵ Voir l'annexe E pour davantage de détails sur la méthodologie et les limites de l'évaluation.

⁶ L'évaluation fait référence au « genre », conformément aux directives du rapport « Moderniser les pratiques du gouvernement du Canada en matière d'information relative au sexe et au genre » et à l'orientation stratégique du Conseil du Trésor visant la modernisation des pratiques du GC relativement à l'information sur le sexe et le genre. Le genre vécu par un voyageur peut ne pas toujours correspondre à ses documents d'identité, tels que son passeport. Des pays comme le Canada ont commencé à mettre en œuvre des normes relatives aux documents de voyage et d'identité, qui incluent des options d'identifiant de genre supplémentaires pour faire état des diverses identités de genre, et ont mis en place des processus grâce auxquels un voyageur peut modifier l'identifiant de genre sur ses documents d'identité.

<p>compte des identités de genre non binaires</p> <ul style="list-style-type: none"> • Statut socioéconomique : classification des voyageurs, en fonction de leur citoyenneté, en groupes continentaux et en groupes de revenus de la Banque mondiale, afin de faciliter les analyses socio-économiques • Race ou origine ethnique dans une mesure limitée : l'analyse fondée sur la race ou l'origine ethnique des voyageurs était limitée en raison du manque de données cohérentes, précises, appropriées ou autodéclarées relativement à ces deux facteurs d'identité. • Pays de départ⁷ : p. ex. pour mesurer l'efficacité 	<p>facteur dans de multiples bases de données.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pays de naissance : non disponible de façon uniforme dans tout le continuum • Handicap : aucune donnée quantitative ou qualitative • Langue : aucune donnée quantitative et données qualitatives limitées • Religion : aucune donnée quantitative et données qualitatives minimales
--	---

1.5 Contexte : l'ACS+ à l'ASFC

Qu'est-ce que l'ACS+?

L'ACS+ est un processus d'analyse qui sert à évaluer les répercussions éventuelles des politiques, des programmes et des initiatives sur divers groupes de personnes. Elle tient compte de l'interaction de nombreux facteurs identitaires, comme le genre, la race, l'ethnicité, la religion, l'âge et le handicap mentale ou physique.

Depuis 1995, le gouvernement du Canada s'est engagé à utiliser l'ACS+ dans l'élaboration de ses politiques, de ses programmes et de ses lois. Dans la lettre adressée au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile datée du 15 janvier 2021, le premier ministre du Canada a traité de l'importance de prendre «...des décisions...fondées sur des données probantes, de tenir compte des répercussions que les politiques ont sur l'ensemble des Canadiens et de respecter pleinement la *Charte canadienne des droits et libertés* ». La lettre demande aussi au ministre d'évaluer «... les politiques publiques dans une perspective intersectionnelle afin de lutter contre les inégalités systémiques, dont le racisme systémique, les préjugés inconscients, la discrimination fondée sur le genre, les obstacles auxquels font face les personnes handicapées, la discrimination contre les communautés LGBTQ2 et les inégalités vécues par toutes les populations vulnérables ».

La lettre souligne également la nécessité :

⁷ Le pays de départ fait référence au premier pays d'où est parti un voyageur entrant au Canada.

- de travailler, dans la mesure du possible, à l'amélioration de la qualité et de la disponibilité des données désagrégées afin que toutes les communautés puissent bénéficier des décisions découlant de nos politiques;
- de prendre des mesures pour lutter contre les inégalités systémiques dans le domaine de l'exécution de la loi;
- de présenter et de mettre en vigueur des lois afin de créer un organisme d'examen pour l'ASFC, y compris des mesures pour s'assurer que les plaintes et les rapports sont traités rapidement.

Quels sont les avantages de l'ACS+ dans le contexte de l'ASFC?

Les Canadiens, les gens qui vivent au Canada et ceux qui visitent le Canada peuvent vivre des expériences différentes en ce qui concerne l'exécution de la loi et, par extension, la sécurité et la gestion frontalières. Les préjugés et les hypothèses peuvent avoir une incidence sur les relations entre les organismes d'exécution de la loi et de sécurité nationale et les diverses collectivités, lesquelles sont essentielles pour assurer la sécurité des Canadiens⁸.

L'ASFC, en tant que membre du portefeuille de la Sécurité publique, a participé à des séances qui appuient le travail continu de Sécurité publique Canada visant à accroître la sensibilité aux préjugés, à améliorer la compétence culturelle et à mieux comprendre comment les facteurs identitaires entrecroisés peuvent être pris en considération dans les politiques, programmes et opérations de sécurité nationale. La communauté de la sécurité nationale du gouvernement du Canada s'est fixé des objectifs pour accroître sa sensibilisation et aborder les préjugés potentiels. Cela comporte la compréhension de la sensibilisation aux préjugés, de la diversité et des considérations identitaires, ainsi que l'utilisation de l'ACS+ dans tous les domaines liés à la sécurité nationale.

L'application rigoureuse et systématique d'outils d'analyse intersectionnelle, comme l'ACS+, aide à cerner, à réduire et à prévenir les inégalités. La prise de décisions sensible aux préjugés vise :

- à renforcer la responsabilisation envers les Canadiens et le public voyageur;
- à permettre l'identification des risques;
- à améliorer les réponses aux menaces à la sécurité.

Comment l'ACS+ a-t-elle été intégrée à l'ASFC?

Pendant l'exercice 2018-2019, l'ACS+ a fait l'objet de son propre Tableaux de renseignements supplémentaires dans le plan ministériel de l'ASFC. À ce moment, l'ASFC s'est engagée à faire de l'ACS+ une partie intégrante de ses politiques, de ses programmes et de ses initiatives afin d'améliorer la prise de décisions et d'obtenir de meilleurs résultats pour les clients, les

⁸ Source : Sécurité publique Canada. « Renforcer la prise en compte de la sensibilité aux préjugés, diversité et identités en sécurité nationale » <https://www.securitepublique.gc.ca/cnt/ntnl-scrnt/dvrsty/index-fr.aspx>

intervenants et tous les Canadiens. Pour atteindre cet objectif, l'Agence a nommé un champion de l'ACS+ et a établi un centre de responsabilité sur l'ACS+ ainsi qu'un groupe de travail interne sur l'ACS+.

De l'exercice 2018-2019 à l'exercice 2019-2021, l'ASFC a inclus plusieurs initiatives liées à l'ACS+, prévues et en cours, dans le Plan ministériel :

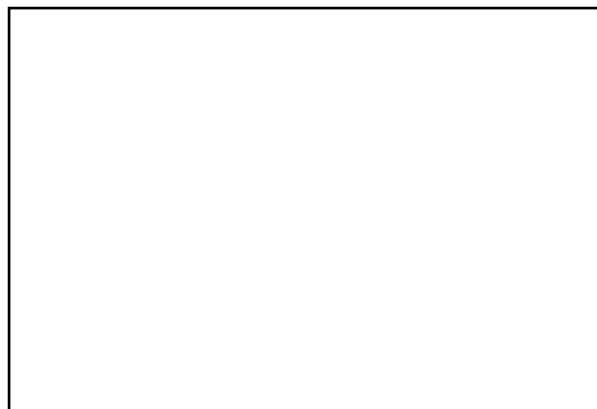
- la modernisation des pratiques relatives à l'information sur le sexe et le genre;
- la désignation de 18 initiatives de l'ASFC qui nécessitent une attention particulière pour se conformer à l'orientation stratégique du Conseil du Trésor (p. ex. formulaires, demandes, interactions avec les clients);
- l'exploration des besoins en matière de formation interne et des possibilités de formation horizontale;
- une meilleure compréhension de la valeur de l'ACS+ dans la prise de décisions, la collecte de données et la production de rapports;
- la remise en question des hypothèses et la sensibilisation à des préjugés existants et éventuels;
- l'établissement d'un groupe de travail sur la lutte contre le racisme dans l'ensemble de l'Agence qui élaborera une formation en collaboration avec le Syndicat des douanes et de l'immigration et la DGRH (y compris une formation sur le désamorçage pour le personnel de première ligne).

Les données non regroupées selon le genre et d'autres données et indicateurs socioéconomiques représentent une composante majeure de l'ACS+. Toutefois, dans le Plan ministériel de l'ASFC pour l'exercice 2020-2021, l'Agence a indiqué qu'elle ne tient pas d'inventaire de programmes qui recueillent et conservent des microdonnées sur des destinataires individuels pour pouvoir procéder à une ACS+, et qu'elle ne prévoyait pas fournir de données liées à une ACS+ dans les rapports publics pour l'exercice 2020-2021. De plus, il est difficile d'extraire et de consigner, de façon uniforme, les données non regroupées selon le genre et d'autres données contenues dans les bases de données et les instruments de déclaration de l'ASFC.

1.6 Contexte : l'ACS+ dans le continuum des voyageurs

D'après les recherches sur l'opinion publique (groupes de discussion et sondages) menées par la Direction des communications, les voyageurs canadiens sont généralement satisfaits de leur traitement et de leur expérience à la frontière. Par exemple, 96 % des répondants estiment que leur expérience avec un ASF est très positive ou plutôt positive. Toutefois, certaines inquiétudes ont été soulevées.

Selon une analyse des plaintes reçues de juin 2016 à juin 2018 par le mode aérien, les références à certains facteurs d'identité comprenaient la langue, l'âge, les handicaps, la santé physique ou mentale, la race, l'ethnicité et l'origine ethnique ou nationale. Les plaintes étaient en grande partie liées à un traitement irrespectueux de la part du personnel de première ligne ou à des iniquités découlant de procédures de l'aéroport (p. ex. attente en ligne pour une borne ou un ASF). Ces plaintes ont été reprises dans un certain nombre d'articles de médias d'information en 2020⁹.



2. Évaluation du continuum des voyageurs sous l'angle de l'ACS+

Selon le cadre de mesure du rendement de l'ASFC, les retombées liées aux activités et aux résultats du continuum des voyageurs peuvent être divisées en deux grandes catégories :

1. Le traitement des voyageurs;
2. La détermination et l'atténuation des risques.

2.1 Traitement des voyageurs sous l'angle de l'ACS+

2.1.1 Genre

L'évaluation a permis d'examiner l'incidence du traitement des voyageurs selon le genre. Dans l'ensemble, les résultats de l'évaluation n'indiquaient pas que les [*] ont été renvoyées ou fouillées de façon disproportionnée; les [*] étaient plus susceptibles d'être renvoyés pour un examen des douanes dans le mode aérien.

En raison des limites des données et des défis liés à l'intégration des systèmes, l'Agence n'est pas actuellement en mesure d'évaluer l'incidence de ces activités sur les petites sous-populations.

⁹ Voir l'annexe E pour davantage d'informations sur cette méthode.

Remarque à l'égard des données ventilées selon le genre : dans le continuum des voyageurs, les données ne sont pas enregistrées de façon uniforme pour permettre une ACS+ complète selon le genre des voyageurs à toutes les étapes de leur traitement. Par exemple, le CNC n'enregistre pas activement le genre pour les cibles émises. Par conséquent, les évaluateurs n'ont pas pu évaluer l'incidence du ciblage des voyageurs en fonction du genre.

Entre l'exercice 2014-2015 et l'exercice 2020-2021¹⁰, [*] des scénarios utilisés par le CNC pour évaluer le risque que présentent les voyageurs entrants ont indiqué une catégorie de genre, soit masculin [*] féminin [*] ou masculin et féminin [*]. La plupart des scénarios qui précisaient une catégorie de genre étaient reliés à des préoccupations en matière de sécurité nationale, [*] de toutes les cibles de sécurité nationale émises étant fondées sur un scénario indiquant une catégorie de genre [*]. Selon les experts en la matière du CNC, cette tendance pourrait être le résultat d'un risque accru de migration illicite, ainsi que des menaces posées par les groupes de crime organisé transnationaux importants, [*].

Toutefois, en réponse à un sondage mené dans le cadre de l'évaluation, [*] des agents de ciblage du CNC ayant répondu ont déclaré que le genre d'un voyageur n'était « pas du tout important » comme indicateur de risque lorsqu'ils décident d'émettre une cible pour la contrebande. En outre, [*] émises pour la contrebande étaient fondées sur des scénarios qui ne précisaient pas de catégorie de genre. De plus, les agents du CNC n'entrent généralement pas la variable du genre contenue dans certains scénarios dans le SIED lorsqu'ils émettent une cible. L'intention est d'améliorer la probabilité que la cible donne lieu à une correspondance. Toutefois, ce processus rend difficile l'évaluation des répercussions des scénarios selon le genre des voyageurs. Puisque certains facteurs liés à l'ACS+, comme le genre et l'âge, ne sont pas enregistrés dans les ensembles de données sur le ciblage du CNC (pour les cibles fondées sur des scénarios et sur la liste de vols), l'Agence est incapable de mener une ACS+ complète des activités de ciblage du CNC.

En plus du ciblage, une fois qu'un voyageur arrive au Canada, un agent de première ligne peut le renvoyer pour un examen secondaire. Le taux de renvoi global (pour tous les sujets, types et sources de renvois) dans le mode aérien est [*] à la répartition selon le genre des voyageurs entrants. Cependant, cette tendance n'est pas uniforme pour tous les continents. Par exemple, bien qu'il y ait une plus forte proportion de [*] arrivant au Canada par avion en provenance de [*], le taux de renvoi est [*] chez [*] de ces continents (voir le tableau 3).

Tableau 3 : Continents (selon la citoyenneté) pour lesquels [*] est [*] et où [*] sont [*]

Continent de citoyenneté	% du volume total des voyages par avion	Taux de renvoi ¹¹
--------------------------	---	------------------------------

¹⁰ Source : Données sur le rendement des scénarios pour les exercices de 2014-2015 à 2020-2021 (juillet 2020)

¹¹ Les taux de renvoi comprennent tous les sujets (immigration et douanes), types (sélectifs, obligatoires, aléatoires) et sources.

[*]	[*]	[*]
Femmes	[*]	[*]
Hommes	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]
Femmes	[*]	[*]
Hommes	[*]	[*]

Source : voyageurs enregistrés dans COGNOS, exercices de 2015-2016 à 2020-2021.

Lorsque l'on analyse seulement les renvois sélectifs pour examen douanier, selon la source de renvoi, l'on constate aussi un pourcentage [*] ont été renvoyés de façon sélective pour un examen douanier par les agents de la ligne d'inspection primaire (LIP). Les renvois aux douanes par d'autres sources, comme les agents patrouilleurs, appuient davantage la répartition [*] des renvois sélectifs [*]. Par exemple, les renvois d'agents patrouilleurs étaient constitués [*] étaient également plus susceptibles de faire l'objet d'une fouille plus intrusive que les [*]

Parmi les répondants au sondage d'évaluation de première ligne [*] ont indiqué que l'identité ou l'expression de genre n'est pas du tout un indicateur de risque important lorsqu'ils décident de renvoyer un voyageur à l'examen secondaire pour des raisons liées aux douanes. Toutefois, des entrevues avec les représentants du programme ont révélé que les [*] sont considérés comme [*]. Bien que les décisions soient fondées sur une combinaison d'expérience, de tendances en matière d'exécution de la loi, de formation et d'autres sources d'information, les tendances présentées ici devraient être examinées plus en détail, car le taux d'examens fructueux d'hommes et de femmes est de [*].

[*] Cela s'explique principalement par la répartition des volumes de voyageurs entrants et les facteurs de risque associés aux [*] que le CNC et les ASF utilisent pour identifier les voyageurs en vue d'examens secondaires.

2.1.2 Statut socioéconomique

Le statut économique d'un voyageur n'est pas un élément d'information qui est suivi ou enregistré dans les bases de données de l'ASFC. Toutefois, en utilisant le modèle de la Banque mondiale pour les groupes de revenu, l'évaluation a permis de catégoriser de façon générale les voyageurs de pays à revenu élevé, à revenu intermédiaire de tranche supérieure, à revenu intermédiaire de tranche inférieure et à faible revenu. Par exemple, les citoyens des États-Unis et du Canada font partie du groupe à revenu élevé. Cela a permis d'effectuer une analyse comparative des voyageurs provenant de pays classés selon le statut socioéconomique. En général, les voyageurs provenant de [*] étaient renvoyés [*]

Cependant, ces grandes catégories de statut socioéconomique ne représentent pas entièrement les caractéristiques de la population qui voyage dans un pays donné. Par exemple, un voyageur provenant d'un pays du groupe socioéconomique [*] pourrait toujours faire partie d'un groupe à revenu [*]. Par conséquent, en l'absence de données précises sur le statut socioéconomique des voyageurs, l'analyse fondée sur les groupes de la Banque mondiale n'est que purement indicative.

Remarque à l'égard des données ventilées par statut socioéconomique (selon la citoyenneté) : Les grandes catégories utilisées pour classer les voyageurs par citoyenneté en groupes socioéconomiques ne représentent pas complètement les caractéristiques de la population voyageant d'un pays donné. Par exemple, un voyageur provenant d'un pays du groupe socioéconomique [*] pourrait toujours faire partie d'un groupe à revenu [*]. Par conséquent, en l'absence de données précises sur le statut socioéconomique des voyageurs, l'analyse fondée sur les groupes de la Banque mondiale n'est que purement indicative.

Selon les résultats du sondage d'évaluation, [*] des répondants de première ligne [*] ont déclaré que le statut économique perçu d'un voyageur est [*] comme indicateur de risque au moment de décider de renvoyer un voyageur en raison de préoccupations liées aux douanes. Cependant, il est difficile de déterminer si les répondants perçoivent le statut économique d'un voyageur comme indicateur de risque. D'après les réponses au sondage en texte libre, le statut économique perçu d'un voyageur peut être pris en considération en conjonction avec d'autres facteurs, [*]

Lorsque l'on examine les taux de renvoi primaire selon le continent, les résultats de l'évaluation indiquent que les citoyens des pays [*], qui se trouvent dans des classes socioéconomiques inférieures, [*]

Tableau 4: Taux de renvoi par continent (selon la citoyenneté)

Citoyenneté par continent	% du volume total des voyages par avion	Taux de renvoi ¹²
Afrique	[*]	[*]
Asie	[*]	[*]
Amérique du Sud	[*]	[*]
Amérique du Nord (en excluant le Canada du % du volume de voyageurs dans le mode aérien et du taux de renvoi)	[*]	[*]
Europe	[*]	[*]
Océanie	[*]	[*]

Source : voyageurs enregistrés dans COGNOS, exercices de 2015-2016 à 2020-2021.

¹² Les taux de renvoi comprennent tous les sujets (immigration et douanes), types (sélectifs, obligatoires, aléatoires) et sources.

Une évaluation plus poussée des pays de ces continents a consolidé ces tendances. Lorsque l'on a examiné les activités de traitement primaire et secondaire du personnel de première ligne à la frontière, les résultats de l'évaluation ont révélé que les citoyens des pays de classe socioéconomique [*], comparativement aux volumes de voyageurs entrants. [*]

Par exemple, entre l'exercice 2018-2019 et l'exercice 2020-2021¹³, les citoyens de [*] affichaient un taux d'examens fructueux inférieur à 1 %. Toutefois, le taux de renvoi des citoyens [*].

Une des explications possibles du [*] taux de renvoi pour les [*] pourrait être un niveau de préoccupation [*] à l'égard du risque posé par les citoyens [*] qui voyagent (p. ex. problèmes liés à l'immigration, comme les exigences de visa et les préoccupations [*]). Toutefois, comparativement aux citoyens [*], qui représentent un pourcentage relativement semblable du nombre total de voyageurs et qui peuvent présenter un niveau de risque similaire à la frontière, les citoyens de [*] ont été [*] renvoyés aux fins d'un examen secondaire. Les raisons pour lesquelles les citoyens [*] ont été [*] pour des examens secondaires et à un tel degré ne sont pas claires.

Lors de l'évaluation des pratiques du CNC, [*] pris en considération, en combinaison avec d'autres facteurs, lorsqu'une cible est émise. Entre les exercices 2014-2015 et 2020-2021, [*] des scénarios du CNC précisait [*] tandis que [*] précisait le pays d'itinéraire et [*].

En comparant les pratiques de ciblage fondé sur des scénarios (CFS) du CNC et de ciblage en fonction de la liste de vol (CFLV) entre les exercices 2015-2016 et 2019-2020¹⁴, les deux activités de ciblage ont montré des tendances semblables : les citoyens de certains pays sont ciblés de façon [*] par rapport aux volumes de voyageurs entrants.

Les taux de ciblage du CNC [*] de citoyens de certains pays semblent s'expliquer en partie par les taux d'examens fructueux générés par les cibles [*]. Tel qu'illustré ci-dessous, [*] (qui font partie du groupe à [*]) représentent [*] du volume de voyageurs dans le mode aérien [*]. Cela semble [*] que dans les pays à revenu élevé, comme le Canada et les États-Unis. [*], ce qui peut être attribuable à l'augmentation de l'immigration et à d'autres risques liés à la frontière.

Nota : En [*], le Canada a levé l'obligation de visa pour tous les citoyens [*]. Cette démarche peut avoir contribué à [*], ce qui peut être observé lorsque l'on examine les tendances des mesures d'exécution de la loi en matière d'immigration d'année en année.

¹³ Cela n'est pas représentatif de la période de pandémie de COVID-19 et des tendances connexes.

¹⁴ Pour connaître les définitions des pratiques de CFS et de CFLV, consultez l'annexe B.

Tableau 5 : Pays d'origine des documents qui ont les trois plus grands nombres de cibles de CFS (exercices de 2015-2016 à 2019-2020)

Pays d'origine des documents	Cibles		Examinés		Examens fructueux		Nombre de voyageurs par citoyenneté
	n	%	n	%	n	%	% de tous les voyageurs
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]

Source : Feuilles de suivi accumulées de l'exercice 2015-2016 à l'exercice 2019-2020, documents de programme internes de l'ASFC et rapports en libre-service de l'IIPV de COGNOS (pays de départ et pays d'origine des documents), des exercices de 2016-2017 à 2020-2021.

Si un taux d'examens fructueux élevé est un indicateur de risque et explique en partie un taux de ciblage plus élevé, [*]. Cette différence dans le taux de ciblage entre les citoyens [*] et [*] pourrait justifier une analyse plus poussée pour déterminer si les écarts peuvent s'expliquer par le niveau de risque et d'autres considérations stratégiques.

L'évaluation a également comparé les cibles du CNC et les renvois primaires, en fonction de la répartition des cibles et des renvois selon les groupes socioéconomiques de la Banque mondiale. Pour ce faire, l'évaluation a isolé les cibles du CNC émises pour la contrebande (en utilisant le ciblage fondé sur des scénarios et le ciblage en fonction de la liste de vols) et les renvois sélectifs pour examen douanier, effectués par les agents patrouilleurs et les agents à poste fixe¹⁵. Cela a été comparé à l'ensemble de la population de voyageurs entrants, par groupe socioéconomique.

Rappel : Le taux d'examens fructueux n'est qu'un paramètre qui peut être examiné pour étudier le niveau de risque parmi une multitude d'indicateurs de risque. La présente évaluation n'était pas axée sur la valeur en douane et/ou la quantité de chaque saisie, par exemple. Il s'agit aussi d'une mesure imparfaite du risque, tout comme les taux d'examens fructueux. Voir l'annexe E pour plus de détails.

Tableau 6: Répartition des cibles de contrebande du CNC et des renvois aux douanes sélectifs selon les groupes de revenus de la Banque mondiale dans le mode aérien, de l'exercice 2017-2018 à l'exercice 2019-2020 (en utilisant le pays d'origine des documents ou la citoyenneté)

Source du renvoi	Revenu élevé (E)	Revenu intermédiaire supérieur (IS)	Revenu intermédiaire inférieur (II)	Faible revenu (F)
------------------	------------------	-------------------------------------	-------------------------------------	-------------------

¹⁵ Les renvois d'agents de la LIP dans le mode aérien n'ont pas été inclus dans cette analyse, car il est difficile de déterminer la population de voyageurs, par citoyenneté et pays d'origine des documents, qui pourraient communiquer avec un agent de la LIP, en raison de la fonctionnalité et des exigences de la borne d'inspection primaire (BIP). Par exemple, les voyageurs qui utilisent une BIP peuvent ne pas représenter certains voyageurs qui ne répondent pas aux exigences d'utilisation d'une borne (p. ex. passeport lisible à la machine) ou qui ne peuvent pas en utiliser une. En outre, le plus souvent, les agents de la LIP n'abordent que les voyageurs qui ne peuvent pas utiliser une borne.

Total du volume de voyageurs	[*]	[*]	[*]	[*]
CNC	[*]	[*]	[*]	[*]
Agent à poste fixe	[*]	[*]	[*]	[*]
Agent patrouilleur	[*]	[*]	[*]	[*]

Source : Feuilles de suivi accumulées de l'exercice 2017-2018 à l'exercice 2019-2020, et rapports en libre-service de l'IIPV de COGNOS, de l'exercice 2017-2018 à l'exercice 2019-2020, ainsi que les données sur les renvois de COGNOS, pour les exercices de 2017-2018 à 2019-2020.

Selon cette analyse, la répartition des cibles du CNC émises pour la contrebande correspondait plus étroitement aux volumes de voyageurs entrants, entre l'exercice 2017-2018 et l'exercice 2019-2020, comparativement aux renvois par les agents à poste fixe et les agents patrouilleurs. Dans les renvois de citoyens de pays [*] et [*], les renvois par des agents à poste fixe étaient les plus [*] par rapport aux volumes de voyageurs entrants. Bien que ces tendances soient influencées par les règlements, les procédures opérationnelles et les volumes de déclaration uniques, elles indiquent également que le traitement des voyageurs en première ligne et le personnel de première ligne devraient faire l'objet d'efforts futurs pour intégrer la formation liée à l'ACS+ et les analyses intersectionnelles (comme l'ACS+), dans la filière des voyageurs.

Cette analyse montre que, bien qu'il n'y ait pas de directive précise sur le renvoi des voyageurs uniquement en fonction de leur niveau de revenu, il y a des données probantes cohérentes qui donnent à penser que, en général, les voyageurs [*] ont été examinés [*] à la frontière comparativement aux volumes de voyageurs entrants. L'Agence pourrait effectuer une analyse plus poussée pour examiner la façon dont l'analyse des risques et les pratiques d'évaluation contribuent à cette tendance.

2.1.3 Race ou origine ethnique

D'après l'examen des écrits et des documents, il est généralement reconnu qu'il est difficile de mener des recherches sur la discrimination fondée sur la race ou l'origine ethnique. De nombreux organismes statistiques nationaux ne recueillent pas de données sur ces éléments pour des raisons sociales, statistiques et de recherche (p. ex. la France, le Danemark et l'Allemagne interdisent la collecte de données sur la race ou l'origine ethnique). Seuls le Canada, le Royaume-Uni, les États-Unis et la Colombie ont des mandats officiels de collecte de données et des définitions juridiques qui font allusion à la race ou à l'origine ethnique. De plus, la définition canadienne des minorités visibles, en vertu de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, a été examinée par les Nations Unies.

Selon la Commission ontarienne des droits de la personne, « le processus de construction sociale de la race est dit « racialisation », un processus par lequel les sociétés assoient la notion

que les races sont bien réelles, différentes et inégales, de façons qui importent pour la vie sociale, économique et politique. Reconnaisant que la race est une construit social, pour donner une description collective de certains gens, la Commission utilise les termes « personnes racialisées » ou « groupes racialisés » plutôt que les termes démodés et inexacts « minorités raciales », « minorités visibles », « personnes de couleur » ou « non-Blancs ».¹⁶

La documentation qui cherchait des preuves de pratiques de profilage dans les organismes d'exécution de la loi était souvent fondée sur des sondages auprès de la population générale. Ces sondages ont permis de demander aux répondants s'ils avaient l'impression d'avoir été victimes de profilage. Bien que certaines études aient utilisé des mesures de substitution, d'autres ont expliqué pourquoi les substitutions (p. ex. citoyenneté ou pays de naissance) sont problématiques pour déterminer l'origine ethnique et la race, car elles ne tiennent pas compte de la diversité de la population d'un pays (p. ex. en raison des tendances mondiales en matière de migration). Pour cette raison, l'utilisation de cette méthode a été limitée, et la citoyenneté n'était considérée que comme une indication générale de la race, de l'ethnicité, ou de l'origine ethnique ou culturelle d'un voyageur. De plus, il est important de noter que la composition raciale, ethnique et culturelle d'un pays, d'après les données de recensement déclarées, peut ne pas toujours être une indication directe de la composition des personnes qui voyagent au Canada dans le mode aérien.

Les activités de traitement des voyageurs de l'ASFC, comme le ciblage du CNC, ne visent pas intentionnellement à cibler les voyageurs en fonction de leur race ou de leur origine ethnique. Par exemple, dans son ciblage fondé sur des scénarios, le CNC utilise une combinaison de sources d'information, comme les tendances et les rapports mondiaux (p. ex. les rapports sur les tendances en matière de drogues de l'Organisation mondiale des douanes) dans l'élaboration de scénarios qui sont systématiquement examinés en fonction des droits de la personne et d'autres considérations.

Cependant, certaines pratiques peuvent avoir des conséquences imprévues qui entraînent la surreprésentation des communautés racialisées dans le contexte de l'exécution de la loi. Par exemple, lorsque les taux de ciblage sont plus élevés pour certains pays d'origine (en grande partie représentatifs de la citoyenneté d'un voyageur), il pourrait y avoir des conséquences imprévues pour les voyageurs de certains groupes raciaux ou ethniques lorsque ces groupes représentent une plus grande proportion des voyageurs en provenance de ces pays.

Les exemples utilisés dans cette section ont été choisis en fonction des groupes de citoyenneté mentionnés et explorés dans d'autres domaines de l'évaluation. Une base de données du

¹⁶ Source : Commission ontarienne des droits de la personne, Discrimination raciale, race et racisme (fiche d'information), <http://www.ohrc.on.ca/fr/discrimination-raciale-race-et-racisme-fiche>.

recensement mondial des Nations Unies (ONU)¹⁷ qui contient des ensembles de données agrégés sur les groupes nationaux, raciaux et ethniques de chaque pays a également été utilisée pour appuyer l'analyse. Par exemple, selon les données du recensement mondial de l'ONU, les citoyens [*] peuvent être considérés comme appartenant à un groupe racialisé.

En maintenant le type de cible et le pays de départ inchangés¹⁸, les cibles de contrebande émises sur les vols partant de [*], par citoyenneté, étaient proportionnelles aux volumes de voyageurs entrants. Cela indique que la citoyenneté n'était pas un facteur déterminant dans l'émission de cibles de contrebande pour les voyageurs quittant [*].

Le tableau ci-dessous montre que les citoyens de [*], lorsqu'ils ont été ciblés au moyen du CFS, l'ont été proportionnellement comparativement aux volumes de passagers entrants. En revanche, les citoyens du [*] et [*] à bord de vols en provenance de [*] n'étaient pas ciblés de façon proportionnelle par rapport à leurs volumes de passagers entrants. Toutefois, cette analyse ne tient pas compte de la diversité culturelle des voyageurs [*] et [*] à bord de ces vols, puisqu'il n'y a pas d'autres informations démographiques disponibles pour ces voyageurs.

Tableau 7 : Cibles de contrebande émises au moyen du CFS pour les vols partant de [*], de l'exercice 2015-2016 à l'exercice 2019-2020¹⁹

Premier pays de départ	[*]						
Origine des documents	Cibles	% des cibles	Examinés	Taux d'examens	Examens fructueux	Taux d'examens fructueux	% de voyageurs entrants
Canada	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]

Source : Feuilles de suivi accumulées de l'exercice 2015-2016 à l'exercice 2019-2020; documents de programme internes de l'ASFC; rapports en libre-service de l'IIPV de COGNOS (pays de départ et pays d'origine des documents) de l'exercice 2016-2017 à l'exercice 2020-2021.

À l'instar des tendances observées dans les données de CFS, le nombre de cibles de contrebande émises au moyen du CFLV pour les voyageurs à bord des vols partant de [*] était

¹⁷ Source : Fichier de données des Nations Unies, Données du recensement mondial, 2013
<http://data.un.org/Data.aspx?d=POP&f=tableCode:26>.

¹⁸ Les cibles diffusées peuvent avoir comme résultats des examens fructueux indirects ou directs. Par exemple, un examen fructueux indirect pourrait se produire lorsqu'une cible de contrebande donne lieu à une mesure d'exécution de la loi pour migration illicite ou sécurité nationale.

¹⁹ Selon des représentants du CNC, ce dernier perfectionne toujours ses pratiques et a désactivé plusieurs scénarios qui citent [*] comme pays de départ.

généralement proportionnel aux volumes de voyageurs entrants, lorsque l'on examine les cibles selon la citoyenneté des voyageurs (voir tableau 8). De même, cela ne tient pas compte des diverses sous-populations de voyageurs de ces groupes de citoyenneté.

Tableau 8 : Cibles de contrebande émises au moyen du CFLV pour les vols partant de la [*]

Premier pays de départ	[*]						
Origine des documents	Cibles	% des cibles de contrebande	Examinés	Taux d'examens	Examens fructueux	Taux d'examens fructueux	% de voyageurs entrants²⁰
Canada	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]

Source : Feuilles de suivi accumulées de l'exercice 2015-2016 à l'exercice 2019-2020; documents de programme internes de l'ASFC; rapports en libre-service de l'IIPV de COGNOS (pays de départ et pays d'origine des documents) de l'exercice 2016-2017 à l'exercice 2020-2021.

D'après cette analyse préliminaire des vols partant de [*], rien n'indique que les citoyens de [*], qui pourraient appartenir à un groupe racialisé, aient été ciblés de façon disproportionnée par le CNC pour la contrebande.

En tenant compte des limites connexes, la méthodologie susmentionnée pourrait être reproduite pour d'autres groupes de citoyens, qui peuvent comprendre des proportions plus importantes de personnes appartenant à des groupes racialisés, afin d'indiquer s'il y a des problèmes éventuels qui nécessitent un examen plus approfondi.

Il est également important de noter que l'ASFC recueille actuellement des données sur la race perçue des voyageurs pour les fouilles et les arrestations. Ces informations sont recueillies afin d'identifier les personnes sans avoir l'accès aux données biométriques et l'utilisation de ces dernières. Elles ne sont pas recueillies à des fins d'analyse ou d'évaluation des risques. Dans le SIED, une description de la race perçue d'un voyageur pourrait être entrée après une fouille, à l'aide d'une liste déroulante. De plus, l'architecture d'information et de données intégrées n'a pas inclus de descriptions raciales comme attribut dans la plateforme de collaboration de l'Agence (PCA), expliquant que l'absence d'exigences opérationnelles définies pour la saisie et l'utilisation de l'information sur la race ne pouvaient pas être satisfaites par d'autres attributs de données. Les directions générales pertinentes de l'ASFC examinent des options pour répondre aux préoccupations soulevées au sujet de l'exactitude des données, de la protection des renseignements personnels et du consentement.

²⁰ Ne représente pas [*] (pays de départ : [*]) de valeurs « manquantes » de l'origine des documents dans l'ensemble de données.

La plupart des répondants de première ligne étaient satisfaits (dans une très grande mesure ou dans une grande mesure) des efforts déployés par l'ASFC pour prévenir la discrimination et éliminer les obstacles auxquels sont confrontés divers groupes de voyageurs entrants²¹.

Toutefois, en examinant les renseignements sur les plaintes recueillies par la Direction des recours de l'Agence, entre juin 2016 et juin 2018, 11 % (n=71) des plaintes (633) dans le mode aérien étaient liées à des rapports de traitement injuste ou irrespectueux fondés sur la race, l'ethnicité ou l'origine ethnique/nationale des voyageurs. De plus, 25 % (n=227) des répondants de première ligne (n=922) ont indiqué avoir été directement témoins de la discrimination d'un voyageur, par un autre collègue, au cours des deux dernières années. Parmi ces répondants, 71 % (n=162) ont laissé entendre que la discrimination dont ils ont été témoins était fondée, en tout ou en partie, sur la race et 76 % (n=173), sur l'origine nationale ou ethnique des voyageurs.

41 % (n=94) des répondants au sondage n'ont pas signalé ce qu'ils ont observé

D'après les réponses aux questions à développement et fermées du sondage, cela s'explique en grande partie par les perceptions de la culture de l'Agence (p. ex. crainte de représailles, perceptions selon lesquelles il est possible de défendre ces cas au moyen d'une « multiplicité d'indicateurs de risque », et sentiment de malaise). Alors que 20 % (n=11) de ces répondants ont déclaré avoir parlé directement au collègue impliqué dans l'incident, 31 % (n=219) de tous les ASF répondants (n=720) ont indiqué qu'ils ne se sentaient pas à l'aise de faire part de leurs préoccupations à une personne en position d'autorité.

16 % (n=36) des répondants au sondage ont signalé ce qu'ils ont observé

Toutefois, 39 % de ces répondants ont indiqué que, ce faisant, ils ont eu des difficultés à signaler leurs observations et que, le plus souvent (n=9), celles-ci n'ont pas été prises au sérieux ou n'ont pas fait l'objet de la prise de mesures.

À l'heure actuelle, l'Agence ne peut effectuer que des analyses très limitées fondées sur l'identité raciale ou ethnique des voyageurs lorsqu'elle utilise des données opérationnelles. Si elle fait face à des plaintes du public ou à des allégations de discrimination raciale, l'Agence ne peut ni prouver ni réfuter ces données quant à savoir si ses politiques ou pratiques sont discriminatoires à l'égard des voyageurs, en raison de la complexité de la question. Si l'Agence devait tenter ce type d'analyse à l'avenir, elle devrait envisager et élaborer de nouvelles approches en matière de collecte, de stockage et d'analyse des données.

2.1.4 Identités intersectionnelles

²¹ Parmi 922 répondants de première ligne, 32 % (n=295), dans une très grande mesure et 28 % (n=258), dans une grande mesure.

L'intersectionnalité est la nature interconnectée des catégorisations sociales et des facteurs d'identité, tels qu'ils s'appliquent à une personne ou à un groupe donné, qui sont considérés comme créant des systèmes de discrimination et d'iniquité qui se chevauchent et qui sont interdépendants²². Un point de vue intersectionnel est important pour évaluer les répercussions éventuelles des politiques et des pratiques de l'Agence sur les diverses sous-populations de voyageurs. L'examen des données opérationnelles de l'ASFC en fonction des facteurs de l'identité intersectionnelle des voyageurs rend l'ACS+ encore plus complexe. La prochaine section examine la combinaison de la citoyenneté, du statut socioéconomique et des identités de genre dans le contexte du traitement des voyageurs.

Les résultats de l'évaluation indiquent que [*], en particulier des citoyens de pays à [*] revenu ou à revenu [*], font l'objet de renvois de façon [*], comparativement aux volumes de voyageurs entrants et de [*] appartenant aux mêmes groupes de citoyenneté. Les [*] provenant de certains pays à [*] sont [*] d'être l'objet de renvois comparativement aux [*] provenant de pays [*]. L'Agence devra évaluer si ce degré de différence est considéré comme se situant dans un intervalle « acceptable ».

Tableau 9 : Taux de renvoi en fonction du groupe de revenu (selon la citoyenneté) et du sexe

Groupe de revenu fondé sur le modèle de la Banque mondiale	% du volume total des voyages par avion	Taux de renvoi ²³
Femmes à revenu élevé (RÉ)	[*]	[*]
Hommes à revenu élevé (RÉ)	[*]	[*]
Femmes à revenu intermédiaire de tranche supérieure (RITS)	[*]	[*]
Hommes à revenu intermédiaire de tranche supérieure (RITS)	[*]	[*]
Femmes à revenu intermédiaire de tranche inférieure (RITI)	[*]	[*]
Hommes à revenu intermédiaire de tranche inférieure (RITI)	[*]	[*]
Femmes à faible revenu (FR)	[*]	[*]
Hommes à faible revenu (FR)	[*]	[*]

Source : voyageurs enregistrés dans COGNOS, exercices de 2015-2016 à 2020-2021.

La disponibilité des informations démographiques sur les voyageurs dans l'ensemble du continuum des voyageurs a limité la portée et la profondeur de l'analyse intersectionnelle qui aurait pu être effectuée. Par exemple, l'Agence ne recueille aucun renseignement sur les diverses identités de genre. Les données opérationnelles sur les identités de genre des

²² Source: Oxford English Dictionary, "Intersectionality," <https://www.oed.com/view/Entry/429843>.

²³ Les taux de renvoi comprennent tous les sujets (immigration et douanes), les types (sélectifs, obligatoires, aléatoires) et les sources.

voyageurs sont catégorisées de quatre façons : homme, femme, non précisé, inconnu²⁴. Un voyageur qui possède un passeport indiquant un genre neutre peut faire partie de la catégorie « genre non précisé », mais cette catégorie n'est peut-être pas unique aux personnes munies de documents de voyage indiquant un genre neutre. Néanmoins, on reconnaît que le traitement à la frontière peut mener à des expériences différentes et qu'il peut désavantager les voyageurs qui ont des identités de genre différentes.

Dans le cadre de ses efforts de modernisation, l'Agence a créé une nouvelle ressource chargée d'élaborer une stratégie d'analyse des données à l'échelle de l'ASFC. Celle-ci comprend les éléments fondamentaux qui s'harmonisent avec tous les intervenants et les partenaires, ainsi que l'amélioration de l'accès à l'information pour les Canadiens tout en protégeant leurs renseignements personnels. Au fur et à mesure de l'évolution de cette fonction, l'ASFC prévoit être en mesure de fournir des rapports de données consolidés à l'avenir.

En résumé, l'ACS+ peut nécessiter d'importantes quantités de données démographiques ou une analyse qui va au-delà de l'utilisation de données opérationnelles et quantitatives, particulièrement lorsque l'on tente d'évaluer les éventuelles répercussions disproportionnées des programmes, des politiques et des pratiques sur de plus petites sous-populations de voyageurs.

2.2 Efficacité : détermination et atténuation des risques

L'ACS+ peut être utile pour fournir des renseignements sur l'efficacité du traitement des voyageurs. Elle peut aussi servir à relever les lacunes et les occasions d'améliorer le repérage et la gestion des risques à l'aide d'une prise de décisions qui tient compte des préjugés.

Lorsque l'on examine les taux de ciblage en fonction des pays de départ (c.-à-d. les vols en provenance de certains pays), il semblerait que certains pays, comme [*], soient appuyés par le nombre élevé d'examen fructueux générés. Cependant, un nombre disproportionnellement élevé de cibles a été émis pour d'autres pays, comme [*] avec des taux d'examen [*] (voir tableau 10).

Tableau 10 : Cibles de CFS globales émises entre l'exercice 2015-2016 et l'exercice 2019-2020 en fonction des pays de départ

Premier pays de départ	Cibles		Examinés		Examens fructueux		Voyageurs par pays de départ
	n	%	n	%	n	%	% de tous les voyageurs
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]

²⁴ En raison de problèmes de saisie et de qualité des données, il n'est pas clair quels voyageurs font partie de ces catégories. Cependant, les personnes ayant des documents de genres X ou neutre pourraient faire partie de ces catégories.

[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]

Source : Feuilles de suivi accumulées de l'exercice 2015-2016 à l'exercice 2019-2020; rapports en libre-service de l'IIPV de COGNOS (pays de départ) de l'exercice 2016-2017 à l'exercice 2020-2021.

Lorsque l'on examine les tendances des cibles émises pour la contrebande (tableau 11), le plus grand nombre de cibles émises était relié aux voyageurs quittant [*], malgré le fait qu'ils ne représentaient qu'environ 1 % des voyageurs entrants par pays de départ et un taux d'examens fructueux de 3 % (comparativement à un taux d'examens fructueux global de cibles de contrebande de 6 %). Les cibles de contrebande émises pour les voyageurs quittant [*] affichaient le taux d'examens fructueux global le plus élevé (52 %), tout en ne représentant que 5 % des cibles émises.

Tableau 7 : Cibles de contrebande émises au moyen du CFS entre les exercices 2015-2016 et 2019-2020 en fonction du pays de départ

Premier pays de départ	Cibles		Examinés		Examens fructueux		Voyageurs par pays de départ
	n	%	n	%	n	%	% de tous les voyageurs
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]

Source : Feuilles de suivi accumulées de l'exercice 2015-2016 à l'exercice 2019-2020; documents de programme internes de l'ASFC; rapports en libre-service de l'IIPV de COGNOS (pays de départ et pays d'origine des documents) de l'exercice 2016-2017 à l'exercice 2020-2021.

En résumé, il semblerait que les vols en provenance de [*] aient été plus fréquemment ciblés à la fois dans les cibles globales et les cibles de contrebande, malgré les taux d'examens fructueux moins élevés. Le CNC devrait songer à réexaminer son approche actuelle afin de réorienter son attention sur les vols [*] vers d'autres vols à risque plus élevé en provenance d'autres pays.

L'analyse des cibles établies pour la contrebande au moyen de la citoyenneté des voyageurs (pays d'origine des documents) et du pays de départ peut également appuyer les efforts visant à améliorer l'efficacité de l'évaluation et de la détermination des risques dans la filière des voyageurs. Par exemple, bien que les citoyens [*] à bord de vols en provenance de [*] aient enregistré des taux d'examens fructueux élevés, les cibles émises pour ces voyageurs étaient disproportionnellement faibles (tableau 12)²⁵. Le CNC pourrait examiner pourquoi il maintient un taux d'examens fructueux plus élevés dans l'émission de cibles aux citoyens [*] sur des vols

²⁵ Nota : La présente évaluation ne visait pas la « valeur en douane » ou la « quantité saisie » à la suite de la diffusion d'une cible.

en provenance de [*], alors que les cibles diffusées à des citoyens d'autres pays sur les mêmes vols, particulièrement celles visant des citoyens [*], donnent moins de résultats.

Tableau 8 : Les cibles de contrebande au moyen du CFLV émises pour les citoyens américains sont disproportionnellement faibles pour les vols en provenance de [*] par rapport aux autres nationalités

Premier pays de départ	[*]						
Origine des documents	Cibles	% des cibles de contrebande	Examinés	Taux d'examens	Examens fructueux	Taux d'examens fructueux ²⁶	% de voyageurs entrants
Canada	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]	[*]

Source : Feuilles de suivi accumulées de l'exercice 2015-2016 à l'exercice 2019-2020; documents de programme internes de l'ASFC; rapports en libre-service de l'IIPV de COGNOS (pays de départ et pays d'origine des documents) de l'exercice 2016-2017 à l'exercice 2020-2021.

Comme il a été démontré ci-dessus, l'ACS+ peut fournir des renseignements à la gestion de programme sur les domaines qui méritent un examen plus approfondi afin d'améliorer le rendement global du programme dans les domaines de l'évaluation et de la détermination des risques.

3. Facteurs contributifs

Des règles, des normes, des politiques, des pratiques ou des exigences en apparence neutres sont parfois mises en place sans tenir compte des circonstances et des besoins particuliers des divers groupes de personnes. Cela peut avoir un effet négatif ou discriminatoire. Les multiples indicateurs de risque utilisés pour identifier les voyageurs potentiellement à risque élevé pourraient avoir des conséquences non intentionnelles sur divers groupes.

Plusieurs facteurs peuvent contribuer au traitement des voyageurs à la frontière, notamment les politiques, les procédures et les lignes directrices de l'Agence à l'intention du personnel de première ligne et des agents de ciblage du CNC, ainsi que leur connaissance de ces documents et la formation qu'ils reçoivent. La culture de l'Agence peut également avoir une incidence sur l'acceptation, la reconnaissance et l'adoption globales de l'ACS+ dans les pratiques de travail

²⁶ Ne représente pas [*] (pays de départ : [*]) de valeurs d'origine des documents « manquantes » dans l'ensemble de données

quotidiennes, selon un sondage mené auprès du personnel de première ligne (c.-à-d. les ASF et les surintendants) et les agents de ciblage du CNC.

Les points de vue des répondants au sondage d'évaluation sur l'orientation future de l'ACS+ à l'ASFC étaient largement polarisés dans les réponses aux questions à développement à la fin du sondage (n=97). Par exemple, 41 % (n=40) des répondants ont mis l'accent sur la nécessité d'un soutien et d'une insistance accrue de la part de l'Agence sur des questions comme l'équité, la diversité et l'inclusion (y compris la formation obligatoire en personne). Cela était considéré comme une mesure essentielle pour assurer une compréhension commune de l'importance de mettre en contexte les comportements des voyageurs afin de contrer le risque et de traiter les voyageurs équitablement. En revanche, 31 % (n=30) des répondants ont dit être d'avis que l'attention portée à ce sujet n'est pas utile ni nécessaire (p. ex. c'est trop politique) et que celle-ci pourrait, en fait, entraver l'exécution des fonctions d'application de la loi de l'Agence.

La section suivante met l'accent sur les preuves tirées du sondage et de l'examen des documents, et propose des domaines de préoccupation sur lesquels l'Agence devrait se pencher davantage.

3.1 Formation et sensibilisation liées à l'ACS+

En 2019, la Division des solutions de formation et d'apprentissage a lancé la Stratégie d'ACS+, qui comprenait ce qui suit :

- des efforts visant à faire connaître la formation sur l'ACS+ offerte par Femmes et Égalité des genres Canada (FEGC) aux employés de l'ASFC;
- l'élaboration d'outils pour faciliter l'intégration de l'ACS+ dans les futures solutions de formation et d'apprentissage.

L'Agence a également lancé le cours sur l'espace positif à l'ASFC en 2019 afin de familiariser les agents stagiaires avec les questions d'identités de genre dans le cadre de leur prestation de services au public. Cependant, ce cours n'est pas encore obligatoire. Parmi les cours obligatoires pertinents, aucun n'est spécifiquement lié à l'ACS+, à la diversité des genres ou à la sensibilisation aux cultures. La seule exception est la séance de formation sur la sensibilisation à la culture d'Akwesasne, qui est obligatoire pour tout le personnel de l'ASFC au point d'entrée de Cornwall.

De façon générale, le personnel de première ligne a rendu compte de résultats positifs en ce qui concerne la formation sur l'ACS+²⁷ qu'il a suivie. Par exemple, 60 % (n=553) des répondants

²⁷ Dans le présent document, la formation liée à l'ACS+ fait référence aux cours, offerts à l'interne et à l'externe, qui sont liés aux préjugés implicites et à la sensibilité aux préjugés, à la diversité et à l'identité, à la lutte contre le racisme, ou à l'interaction avec les voyageurs qui souffrent de maladie mentale ou qui présentent des problèmes de santé mentale. La liste complète des cours de formation mentionnés dans le sondage d'évaluation se trouve à l'annexe F.

de première ligne (922) ont déclaré que grâce à leur formation liée à l'ACS+, ils se sentaient plus à l'aise dans l'exercice de leurs fonctions lorsqu'ils interagissaient avec des voyageurs de divers milieux socioculturels. Cependant, seulement 11 % des répondants ont déclaré avoir suivi et terminé le cours « Introduction à l'ACS+ » offert par FEGC. En moyenne, la participation aux cours non obligatoires liés à l'ACS+ était nettement inférieure (19 %) à celle des trois cours obligatoires (68 %). En expliquant pourquoi ils n'avaient pas suivi certains cours de formation, 80 % (n=727) des répondants ont indiqué qu'ils « ne savaient pas que ces cours étaient offerts ».

Dans l'ensemble, les répondants au sondage étaient satisfaits de la façon dont étaient abordés les sujets liés à l'ACS+²⁸. Toutefois, 46 % (n=430) des répondants de première ligne (n=922) étaient totalement insatisfaits ou insatisfaits dans une faible mesure, de la couverture sur les interactions avec les voyageurs atteints d'une maladie mentale ou montrant des signes de maladie mentale. Le format en ligne en mode autonome de nombreux cours n'était pas perçu favorablement. Certains commentaires laissaient entendre qu'il n'est pas adaptée à la gravité du sujet. D'autres considéraient que le format n'était pas accessible ni adapté à tous les styles d'apprentissage et apprenants.

Par exemple : Les voyageurs transgenres peuvent se heurter à des difficultés lorsque le genre inscrit sur certains documents de voyage ou juridiques ne correspond pas au genre déclaré. Pour les résidents permanents (RP) du Canada venant de pays qui ne reconnaissent pas les personnes transgenres, non binaires ou intersexuées (p. ex. le Mexique, la Jamaïque, l'Ouganda), il peut y avoir des écarts entre le genre inscrit sur leur carte de RP et leur passeport. Le manque d'orientation à l'intention du personnel de première ligne sur la façon de répondre de manière appropriée et respectueuse à ces scénarios peut entraîner de la confusion et des malentendus, en plus d'avoir des répercussions négatives sur les voyageurs.

3.2 Sensibilisation aux politiques et communication

Au total, 55 % des répondants de première ligne (n=922) ont déclaré n'avoir observé aucun effet négatif ou discriminatoire sur les voyageurs découlant des règles, des normes, des politiques, des pratiques ou des exigences de l'Agence. Toutefois, de nombreux documents clés d'orientation (p. ex. le Manuel d'exécution de l'ASFC, le Manuel sur le traitement des personnes) ne contiennent que peu de considérations relatives à l'ACS+, voire aucune, et n'ont pas été mis à jour récemment ou systématiquement.

Les données des entrevues et des sondages, ainsi que l'examen des documents, ont donné à penser que les politiques de l'ASFC relatives aux fouilles corporelles ne fournissent peut-être pas aux ASF une orientation suffisante ou appropriée pour effectuer les fouilles des voyageurs de diverses identités de genre.

²⁸ Parmi 942 répondants au sondage, 39 % (n=371) étaient satisfaits de la couverture des préjugés implicites et de la sensibilisation aux préjugés; 49 % (n=461) étaient satisfaits de la couverture portant sur la diversité et l'identité; 50 % (n=469) étaient satisfaits de la couverture portant sur la lutte contre le racisme.

Le Manuel d'exécution de l'ASFC n'a pas été révisé avec des directives et des procédures mises à jour quant aux fouilles corporelles des voyageurs transgenres, non binaires et/ou intersexués. Bien que des bulletins opérationnels sur les fouilles corporelles aient été publiés en 2011 et en 2020 en tant qu'annexes du Manuel d'exécution de l'ASFC, le bulletin publié en 2011 employait des termes qui peuvent être considérés comme désuets et inappropriés²⁹.

Certaines mises à jour ont été apportées aux orientations stratégiques dans la filière des voyageurs. Le Manuel sur le traitement des personnes de l'ASFC comprend des considérations uniques qui exigent que le personnel de première ligne adopte un processus de communication et d'interaction adapté à la situation :

- considérations liées à la sensibilisation (p. ex. la culture d'une personne);
- directive qui interdit toute forme de discrimination en vertu de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*, y compris le profilage racial;
- lignes directrices sur la communication efficace;
- règlements et exigences en ce qui concerne les services fournis aux voyageurs handicapés.

Au total, 90 % (n=851) de tous les répondants au sondage (n=942) ont déclaré être d'accord ou plutôt d'accord pour dire qu'ils doivent reconnaître leurs préjugés personnels et implicites pour faire leur travail efficacement (c.-à-d. des préjugés qui peuvent exister sans que la personne en soit consciente et qui peuvent directement contredire les croyances et les valeurs de cette personne, ce qui a inconsciemment une incidence sur son comportement). Cela peut donner à penser que les efforts déployés par l'Agence pour intégrer l'ACS+ dans ses documents d'orientation ont contribué à sensibiliser les répondants à l'importance de comprendre leurs propres préjugés lorsqu'ils interagissent avec les voyageurs.

L'Agence pourrait devoir mieux évaluer l'efficacité et les répercussions éventuelles du fait que le personnel de première ligne se fie aux indicateurs non verbaux, compte tenu de l'importance de contrer les risques en ayant une compréhension des milieux socioculturels variés des voyageurs. Malgré les orientations du Manuel sur le traitement des personnes susmentionnées, 64 % (n=593) des répondants de première ligne (n=922) étaient d'accord ou plutôt d'accord pour dire que l'observation d'indices non verbaux peut être utilisée pour déterminer si une personne ment, indépendamment de son milieu socioculturel. De plus, 40 % (n=140) des réponses aux questions à développement du sondage indiquaient que l'utilisation d'indicateurs non verbaux, [*] sont des indicateurs de risque « extrêmement importants » ou « moyennement importants » au moment de décider d'envoyer un voyageur à la zone secondaire des douanes.

²⁹ Le terme « transsexuel » est considéré comme désuet et inapproprié.

4. Problèmes liés aux données

L'Agence ne dispose pas actuellement d'une intégration complète des données dans le continuum des voyageurs, ce qui a limité l'évaluation dans la réalisation d'une analyse ACS+ complète. L'Agence recueille des données opérationnelles à différents points le long du continuum, p. ex. les données IPV/DP avant l'arrivée, les données sur le passage lorsque les voyageurs arrivent au point d'entrée, et les données secondaires et sur l'exécution de la loi (le cas échéant). [*] parce que les données démographiques sur les voyageurs sont conservées séparément dans divers systèmes opérationnels et bases de données³⁰.

Par exemple :[*] – lorsqu'un voyageur est aiguillé et examiné – et les mesures d'exécution de la loi dans le SIED – où se trouvent les données sur les résultats, les fouilles et les arrestations et les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (SAPAA). Il est donc difficile de calculer un taux résultant en fonction des facteurs démographiques de l'ACS+.

Le rendement des activités de détermination des risques dans le cadre du programme des voyageurs est partiellement mesurable à l'aide des indicateurs de rendement existants établis par la Direction générale des voyageurs (DGV) et la Direction générale du renseignement et de l'exécution de la loi (DGREL). Cependant, il y a actuellement plusieurs difficultés associées à l'utilisation de ces mesures dans le cadre d'une ACS+. Par exemple, la détermination des risques fondée sur un taux d'examens fructueux ne peut être ventilée en fonction des caractéristiques démographiques de la population de voyageurs entrants.

L'Agence dirige des initiatives qui permettront de régler les difficultés actuelles en matière de données à l'avenir, notamment le lancement de l'architecture opérationnelle de l'information en tant que pierre angulaire des nouveaux projets de développement de systèmes et informatiques. En outre, un plus grand déploiement de la Gestion des données de référence (GDR), actuellement utilisée dans le Programme sur les entrées et les sorties, permettra d'attribuer un identificateur unique à chaque voyageur [*]. Une fois que ces initiatives auront été adoptées et mises en œuvre à grande échelle, l'analyse ACS+ pourra être menée de façon continue et relativement facilement. L'Agence sera en mesure d'optimiser ses activités de traitement des voyageurs de manière à équilibrer la facilitation et la conformité.

³⁰ Bien que cela ne fasse pas partie de la portée de la présente évaluation, des experts en la matière proposent que des enjeux similaires liés aux données peuvent être relevés dans le contexte de l'immigration.

5. Conclusion

L'ASFC a entrepris des démarches pour intégrer les éléments de l'ACS+ dans la filière des voyageurs, à l'appui des initiatives et des engagements stratégiques du gouvernement du Canada.

Toutefois, comme il est indiqué dans le Plan ministériel 2020-2021, l'ASFC ne tient pas d'inventaire de ses programmes qui recueillent et conservent des microdonnées sur chaque client pour entreprendre l'analyse ACS+. À l'heure actuelle, l'ASFC ne mesure pas les paramètres de rendement de la filière des voyageurs sous l'angle de l'ACS+ et n'a pas la capacité en matière de rapports ou de données pour le faire. Il est donc difficile de vérifier comment les voyageurs sont touchés et d'évaluer l'efficacité des programmes en fonction de l'ACS+.

Nota : Alors que plusieurs facteurs identitaires de l'ACS+ n'ont pas pu être examinés dans le cadre de la présente évaluation, il serait important que l'ASFC prenne ces facteurs en considération lorsqu'elle examinera les recommandations de l'évaluation afin de tenir compte de la diversité du public voyageur.

La présente évaluation a rencontré des difficultés associées à la collecte et à la saisie, à la conservation, à la disponibilité, à la cohérence et à la traçabilité des données opérationnelles. La tentative de l'évaluation d'effectuer une ACS+ de la filière des voyageurs illustre les complexités associées à l'ACS+ en tant qu'outil d'analyse intersectionnel. En l'absence d'ensembles de données complets et exhaustifs, l'évaluation a tenté de déterminer s'il y a des préoccupations du point de vue de l'ACS+ dans le traitement des voyageurs.

À l'échelle nationale, les voyageurs de sexe [*] sont plus susceptibles d'être renvoyés et examinés que [*]. Cela concorde avec la croyance (fondée sur une combinaison d'expérience, de formation, de tendances en matière d'exécution de la loi et d'autres sources d'information) selon laquelle [*]. Cette croyance et cette pratique devraient faire l'objet d'un examen plus approfondi, au moyen d'examens aléatoires et d'une analyse des résultats d'examens, afin de déterminer si certaines améliorations sont nécessaires.

Les voyageurs provenant de pays à faible niveau socio-économique sont renvoyés et font l'objet d'un second examen de façon [*] comparativement aux volumes de voyageurs entrants. Bien que l'ASFC ne se fonde pas sur un seul facteur pour évaluer le risque posé par les voyageurs entrants, cette observation suggère que l'Agence devrait examiner plus à fond s'il s'agit d'une conséquence non intentionnelle découlant des politiques et des pratiques actuelles, et d'évaluer si des changements sont requis.

Pour ce qui est des questions de race et d'ethnicité, lorsque la citoyenneté était utilisée comme indicateur, les données opérationnelles de la présente évaluation n'indiquaient pas que les citoyens de [*] (qui pourraient appartenir à une communauté racialisée) étaient ciblés pour un

examen secondaire à une fréquence plus élevée que les autres groupes de citoyens . Cependant, l'utilisation de mesures de substitution peut être problématique pour déterminer l'origine ethnique et la race, car ces mesures ne tiennent pas compte de la diversité de la population d'un pays (p. ex. en raison des tendances mondiales en matière de migration). Des considérations plus vastes en matière de politiques et de protection des renseignements personnels sont nécessaires pour déterminer comment et si l'Agence devrait tenter d'identifier (p. ex. auto-identification), d'enregistrer et de conserver des données sur la race ethnique d'un voyageur.

Enfin, cette évaluation révèle que l'analyse ACS+ peut aider la gestion de programmes à améliorer l'efficacité de ces derniers en analysant leur rendement sous l'angle de l'ACS+.

Pour explorer davantage l'ACS+ dans la filière des voyageurs, l'Agence devra :

- explorer les possibilités relatives à l'ACS+ en rapprochant les données démographiques existantes dans les systèmes opérationnels de l'Agence (p. ex. SIPAX, TSHP, SIED);
- réduire le recours aux sources de données recueillies manuellement (p. ex. ARO et suivi des cibles du CNC³¹) pour les besoins en matière de rapports à long terme;
- évaluer les avantages et le besoin (p. ex. opérationnel par rapport à analytique) de recueillir ou de conserver (p. ex. données IPV/DP) des informations démographiques nouvelles ou supplémentaires sur les voyageurs entrants, en tenant compte des principes relatifs aux données et des préoccupations en matière de protection des renseignements personnels.

Selon les constatations de l'évaluation, quatre recommandations ont été formulées dans les domaines clés suivants :

1. gestion des données sur les voyageurs (recommandations 1 et 2);
2. formation liée à l'ACS+ (recommandation 3);
3. politiques, pratiques et lignes directrices relatives aux voyageurs (recommandation 4).

5.1 Gestion des données sur les voyageurs

Bien que l'ASFC continue de s'efforcer de normaliser l'ACS+ et de l'intégrer aux pratiques de travail quotidiennes, l'Agence ne mesure pas actuellement le rendement du flux des voyageurs sous l'angle de l'ACS+. Des difficultés liées à la collecte et à la gestion des données ainsi qu'à la production de rapports sur celles-ci limitent actuellement la capacité de l'Agence d'entreprendre une ACS+ novatrice et complexe à l'aide de données opérationnelles. Par

³¹ Le CNC a relevé des lacunes dans le suivi et la production de rapports et, même si elles ne sont toujours mises en place, a adopté des mesures pour tenter d'élaborer des plans pour mettre en place des processus de suivi et de production de rapports plus automatisés.

conséquent, l'équipe d'évaluation n'a pas été en mesure de réaliser une ACS+ complète du continuum des voyageurs, dans tous les modes.

Ces difficultés peuvent se diviser en deux grandes catégories :

1. collecte des données;
2. gestion des données et production de rapports.

Collecte de données

- La collecte, la saisie et la surveillance manuelles des données exigent un niveau élevé d'effort pour saisir les éléments souhaités et peuvent entraîner des problèmes de qualité des données.
- L'Agence ne saisit pas toujours les « bonnes » données de façon systématique.
- Il y a un manque d'uniformité dans la façon dont certains éléments de données sont définis (définitions opérationnelles par rapport aux définitions informatiques).

Gestion des données et production de rapports

- Absence de données entièrement intégrées de l'Agence et du Programme des voyageurs.
- Les systèmes informatiques de l'ASFC sont conçus en silos et, par conséquent, il est difficile de rapprocher les renseignements recueillis et d'établir des liens entre eux.
- L'Agence n'a pas encore adopté un identifiant unique à l'échelle des systèmes pouvant être utilisé pour relier les données sur les voyageurs entre tous les systèmes informatiques pertinents.

La Direction générale des voyageurs (DGV) travaille avec la Division de l'architecture d'entreprise (DAE) pour déterminer et établir les exigences opérationnelles et en matière d'information par l'entremise de la plateforme de collaboration de l'Agence. Selon la DAE, la DGV est avancée dans la détermination de ses exigences opérationnelles. En revanche, la DGREL aurait avantage à adopter une approche semblable pour la définition et l'établissement des exigences opérationnelles pour appuyer les futurs efforts.

Recommandation 1 : Le vice-président (VP) de la Direction générale de la politique stratégique devrait, en collaboration avec le VP de la Direction générale des voyageurs, le VP de la Direction générale du renseignement et de l'exécution de la loi, le VP de la Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux (c.-à.-d. le Secrétariat aux affaires autochtones), le VP de la Direction générale du dirigeant principal de la transformation et le VP de la Direction générale des finances et de la gestion organisationnelle (DGFGO) (c.-à.-d. la Direction des recours, Unité des plaintes de l'ASFC), déterminer officiellement les objectifs, la méthodologie, et les domaines prioritaires pour la collecte, la conservation, la gestion, et l'analyse des données afin de mieux soutenir l'ACS+ dans la filière des voyageurs.

Recommandation 2 : Le VP de la Direction générale des voyageurs devrait, en collaboration avec les directions générales clés, élaborer et obtenir l’approbation au niveau du Comité exécutif d’un plan, avec des échéanciers de mise en œuvre et des stratégies de gestion du changement, pour soutenir l’utilisation et l’intégration futures de l’ACS+ dans la filière des voyageurs et pour tirer parti des résultats afin d’améliorer le traitement des voyageurs.

5.2 Formation et sensibilisation liées à l’ACS+

Il faudrait combler les lacunes dans la formation obligatoire offerte actuellement au personnel de la filière des voyageurs et accroître la participation aux cours liés à l’ACS+, afin d’assurer une sensibilisation et une compréhension communes de la valeur de l’ACS+ parmi les responsables de l’élaboration des politiques et des documents d’orientation ainsi que les responsables des opérations de première ligne.³²

Cette démarche est aussi essentielle pour aborder les préoccupations touchant la culture de l’Agence et trouver des façons de soutenir le personnel de première ligne dans l’exercice de ses fonctions tout en améliorant la communication au sujet du rôle de l’ACS+, de la diversité et de l’identité ainsi que de la lutte contre le racisme dans un contexte opérationnel et d’exécution de la loi.

Recommandation 3 : Le VP de la Direction générale des voyageurs devrait, en collaboration avec les directions générales clés, rendre obligatoires les cours sur le traitement des voyageurs autochtones et de leurs biens sacrés et sur l’espace positif à l’ASFC, ainsi que la formation sur les préjugés inconscients, pour les employés de première ligne dans la filière des voyageurs et créer un plan pour sensibiliser tous les employés dans la filière des voyageurs aux cours liés à l’ACS+ (obligatoires et non obligatoires) et aux ressources au sein de la fonction publique.

5.3 Politiques, pratiques et lignes directrices relatives aux voyageurs

Les politiques, les pratiques et les lignes directrices de l’Agence peuvent avoir des conséquences non intentionnelles sur divers groupes de voyageurs, particulièrement si elles n’ont pas été élaborées et/ou n’ont pas été examinées sous l’angle de l’ACS+.

Il est nécessaire d’inclure des éléments de l’ACS+ dans l’élaboration des orientations stratégiques³³. De plus, compte tenu des préoccupations quant à l’absence de signalement des

³² Par exemple, le Programme de formation autochtone, qui relève de la Direction générale des ressources humaines, prévoit actuellement l’intégration de contenu autochtone connexe dans le Programme de formation de base pour les agents.

³³ À la suite de la conclusion de la collecte de données pour la présente évaluation, l’ASFC a lancé la politique sur les relations de l’Agence avec les peuples autochtones. Le Secrétariat aux affaires autochtones de l’ASFC a entrepris un examen de ses politiques pour intégrer la perspective

incidents de discrimination à l'égard des voyageurs, il est nécessaire d'accroître le soutien au personnel de première ligne et à la gestion, de même que de sensibiliser davantage le personnel de la filière des voyageurs aux inégalités et aux obstacles éventuels auxquels peuvent faire face divers groupes de voyageurs dans le continuum des voyageurs.³⁴

Recommandation 4 : Le VP de la Direction générale des voyageurs devrait, en collaboration avec le VP de la Direction générale des ressources humaines et le VP de la Direction générale du dirigeant principal de la transformation, élaborer et mettre en œuvre un plan visant à améliorer la sensibilisation aux mauvais traitements et à la discrimination à l'égard des voyageurs dont le personnel de l'ASFC est témoin et à les signaler sans crainte de représailles.

autochtone et proposer des changements en vue de faciliter la promesse du gouvernement du Canada en ce qui a trait à la réconciliation avec les peuples autochtones au Canada et de mettre en œuvre la nouvelle politique de l'ASFC.

³⁴ Par exemple, comment la conscience culturelle du comportement, de l'attitude, des expressions faciales et du langage corporel peut influencer les interactions entre les voyageurs et les ASF.

Annexe A : Réponse et plan d'action de la direction

RECOMMANDATION 1

Le vice-président (VP) de la Direction générale de la politique stratégique devrait, en collaboration avec le VP de la Direction générale des voyageurs, le VP de la Direction générale du renseignement et de l'exécution de la loi, le VP de la Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux (c.-à-d. le Secrétariat aux affaires autochtones), le VP de la Direction générale du dirigeant principal de la transformation et le VP de la Direction générale des finances et de la gestion organisationnelle (DGFGO) (c.-à-d. la Direction des recours, l'Unité des plaintes de l'ASFC), déterminer officiellement les objectifs, la méthodologie, et les domaines prioritaires pour la collecte, la conservation, la gestion, et l'analyse des données afin de mieux soutenir l'ACS+ dans la filière des voyageurs.

Réponse de la direction

Le vice-président de la Direction générale de la politique stratégique (DGPS) est d'accord avec cette recommandation et travaillera avec tous les vice-présidents mentionnés afin de définir les objectifs, la méthodologie et les domaines prioritaires pour la collecte, la conservation, la gestion et l'analyse des données dans l'objectif de mieux soutenir l'ACS+ dans la filière des voyageurs. Étant donné que chacune des recommandations de l'évaluation se renforce mutuellement, il sera essentiel que toutes les directions générales collaborent à la fois à l'orientation générale de la présente recommandation et aux activités particulières visant à faire progresser l'ACS+. Par exemple, les directives sur la collecte de données de l'ACS+ a des répercussions sur l'utilisation et la mise en œuvre futures de l'ACS+ dans le cadre du traitement des voyageurs ainsi que des examens et des recours. De plus, la formation obligatoire et non obligatoire visant à mieux faire connaître l'ACS+ permet d'améliorer la collecte de données et la mise en œuvre de l'ACS+.

La DGPS travaille déjà à une série de dossiers, d'outils, de ressources, de processus et d'approches qui contribueront à l'amélioration de la collecte, de la conservation, de la gestion et de l'analyse des données afin de mieux appuyer l'ACS+ dans la filière des voyageurs. De plus, elle travaille à s'assurer que les futurs systèmes et processus reliés aux données ne reproduisent pas les problèmes de données du passé et que l'analyse permette d'obtenir une frontière moderne axée sur les données et tenant compte de l'ACS+. Par exemple, le Bureau de la dirigeante principale des données travaille à une référence de données, un catalogue de données et une approche d'intendance des données, qui amélioreront la surveillance de la qualité et de l'intégrité des données ainsi que l'intendance. Il fait la promotion de la littératie en matière de données et élabore des outils, comme les principes de données et le cadre de données, pour inciter à tenir compte des données tout au long du cycle de vie des données. Il dirige également la vision organisationnelle de l'ASFC en matière de données et d'analyse au

moyen de stratégies, de politiques et de processus relatifs aux données. De plus, le Centre de responsabilité (CdR) de l'ACS+ continue de promouvoir la participation accrue de la haute direction et la prise de décisions en matière d'ACS+, de renforcer les conseils stratégiques pour appuyer la mise en œuvre de l'ACS+ et d'accroître la participation des intervenants et des partenaires. À cette fin, le CdR travaille à la mise en œuvre d'une structure de gouvernance de l'ACS+ pour harmoniser le travail relatif à l'ACS+ dans l'ensemble de l'Agence, y compris une stratégie d'ACS+ pour définir les priorités de l'Agence afin d'orienter les plans annuels. Orientés par ces stratégies générales liées à l'ACS+ et aux données, les VP désignés seront responsables de la mise en œuvre de la collecte, de la conservation, de la gestion et de l'analyse des données à l'appui de l'ACS+ dans chacune de leurs directions générales respectives.

Il est reconnu qu'en raison de leur complexité, les données, les systèmes et les processus de référence à l'appui de l'ACS+ nécessitent une stratégie et des solutions à long terme. En établissant une vision claire ainsi qu'en harmonisant et en coordonnant les rôles et les responsabilités en matière de données à l'échelle de l'Agence, il sera possible d'exploiter les données comme un atout stratégique et de prendre de meilleures décisions orientées par l'ACS+.

Plan d'action de la direction	Date d'achèvement
1.1 Mobiliser les directions pertinentes et chercher à obtenir une orientation stratégique du Comité exécutif (CE) quant à une vision à long terme sous l'angle de l'ACS+.	31 mars 2022
1.2 Élaborer un plan pour rendre opérationnel l'orientation du CE, y compris les objectifs, la méthodologie et les domaines prioritaires pour la collecte, la conservation, la gestion et l'analyse des données.	30 juin 2022

RECOMMANDATION 2

Le VP de la Direction générale des voyageurs devrait, en collaboration avec les directions générales clés, élaborer et obtenir l'approbation au niveau du Comité exécutif d'un plan, avec des échéanciers de mise en œuvre et des stratégies de gestion du changement, pour soutenir l'utilisation et l'intégration futures de l'ACS+ dans la filière des voyageurs et pour tirer parti des résultats afin d'améliorer le traitement des voyageurs.

Réponse de la direction

Le vice-président de la Direction générale des voyageurs est d'accord avec cette recommandation et travaillera avec tous les vice-présidents mentionnés pour approuver un plan, assorti d'un calendrier de mise en œuvre et de stratégies de gestion du changement, pour appuyer l'utilisation et l'intégration futures de l'ACS+ dans la filière des voyageurs et tirer parti des résultats afin d'améliorer le traitement des voyageurs. Étant donné que chacune des recommandations de l'évaluation se renforce mutuellement, il sera essentiel que toutes les directions générales collaborent à la fois à l'orientation générale de la présente recommandation et aux activités particulières visant à faire progresser l'ACS+.

Il est reconnu qu'en raison de leur complexité, les données, les systèmes et les processus de référence à l'appui de l'ACS+ nécessitent une stratégie et des solutions à long terme. En établissant une vision claire ainsi qu'en harmonisant et en coordonnant les rôles et les responsabilités en matière de données à l'échelle de l'Agence, il sera possible d'exploiter les données comme un atout stratégique et de prendre de meilleures décisions orientées par l'ACS+.

Plan d'action de la direction	Date d'achèvement
<p>2.1 Mobiliser la DGREL, la DGFGO (Direction des recours, Unité des plaintes de l'ASFC), la DGPS, le DGDPT, la DGRH, la DGSCEC et la DGIST afin d'élaborer un plan de mise en oeuvre à l'appui de l'utilisation, de l'intégration et du suivi futurs des données de l'ACS+ dans la filière des voyageurs, ce qui comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ un plan de consultation; ○ des options de gestion du changement; ○ une analyse du suivi des données et des procédures normales d'exploitation (PNE) actuelles pour cerner les lacunes et les points à améliorer. 	30 septembre 2022
2.2 Demander l'approbation du Comité exécutif du plan de mise en oeuvre élaboré à la mesure de suivi 2.1.	31 décembre 2022

RECOMMANDATION 3

Le VP de la Direction générale des voyageurs devrait, en collaboration avec les directions générales clés, rendre obligatoires les cours sur le traitement des voyageurs autochtones et de leurs biens sacrés et sur l'espace positif à l'ASFC, ainsi que la formation sur les préjugés inconscients, pour les employés de première ligne dans la filière des voyageurs et créer un plan pour sensibiliser tous les employés dans la filière des voyageurs aux cours liés à l'ACS+ (obligatoires et non obligatoires) et aux ressources au sein de la fonction publique.

Réponse de la direction

Le vice-président de la Direction générale des voyageurs est d'accord avec cette recommandation et travaillera avec tous les vice-présidents mentionnés pour convertir la formation non obligatoire existante en formation obligatoire, et créer de nouveaux cours obligatoires pour combler les lacunes dans les bases de connaissances actuelles sur l'ACS+. Étant donné que chacune des recommandations de l'évaluation se renforce mutuellement, il sera essentiel que toutes les directions générales collaborent à la fois à l'orientation générale de la présente recommandation et aux activités particulières visant à faire progresser l'ACS+. La formation obligatoire entraînera une sensibilisation accrue à l'ACS+, ce qui permettra d'améliorer la collecte de données et la mise en œuvre de l'ACS+ dans l'ensemble des secteurs d'activité de l'ASFC.

La DGRH a déjà commencé à élaborer le contenu de la nouvelle formation sur l'antiracisme pour tous les employés de l'ASFC. Cette formation comprendra du contenu sur les préjugés inconscients et d'autres sujets liés à la race. L'objectif est de lancer un projet pilote à l'automne 2021, avec un lancement plus large au quatrième trimestre de 2021-2022.

La recommandation stipule que cette formation obligatoire devrait être destinée aux « employés de première ligne dans la filière des voyageurs », mais elle ne s'applique peut-être pas également à tous les groupes opérationnels de première ligne. On envisagera de séparer les exigences de formation comme suit :

- formation applicable uniquement aux agents des services frontaliers, aux surintendants, aux chefs (PE), aux enquêteurs, aux agents de traitement des cas, aux agents du renseignement, aux agents d'exécution de la loi dans les bureaux intérieurs;
 - le traitement des voyageurs autochtones et de leurs biens sacrés (S7189-P) pour les agents de première ligne;
- formation pour tous les groupes de première ligne :
 - a. Espace positif à l'ASFC (H1016-P)

b. Prévention du profilage racial en première ligne (H1015-P)

Plan d'action de la direction	Date d'achèvement
<p>3.1 Obtenir l'accord de la DGRH, de la DGREL, de la DGPS, de la DGDPT et de la DGSCEC pour modifier la politique de formation afin :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ de déterminer les membres du personnel pertinents de la filière des Voyageurs, qui recevront une nouvelle formation obligatoire et/ou propre à une fonction ou des séances de perfectionnement professionnel; ○ d'ajouter les cours « Traitement des voyageurs autochtones et de leurs biens sacrés », « Espace positif à l'ASFC » et « Introduction à l'analyse comparative entre les sexes plus », ainsi que la formation « Préjugés inconscients » aux programmes de formation obligatoire pertinents; ○ d'élargir le public cible pour le cours obligatoire « Prévention du profilage racial en première ligne » pour inclure d'autres groupes ayant des communications indirectes avec le public. 	Le 30 septembre 2021
<p>3.2 Demander à la Direction de la formation et du perfectionnement (DFP) de modifier les Normes nationales de formation (NNF) applicables en y ajoutant les renseignements sur les nouveaux cours obligatoires et propres à une fonction et sur les séances de perfectionnement professionnel.</p>	Le 30 novembre 2021
<p>3.3 Communiquer les nouvelles exigences de formation obligatoires et propres à une fonction au personnel opérationnel visé qui travaillent dans la filière des Voyageurs, et commencer la mise en œuvre de la formation.</p>	Le 31 janvier 2022
<p>3.4 Élaborer un plan pour faire connaître les cours et les ressources liés à l'ACS+ (obligatoires et non obligatoires) au sein de la fonction publique à tous les employés de la filière des Voyageurs.</p>	Le 28 février 2022

RECOMMANDATION 4	
<p>Le VP de la Direction générale des voyageurs devrait, en collaboration avec le VP de la Direction générale des ressources humaines et le VP de la Direction générale du dirigeant principal de la transformation, élaborer et mettre en œuvre un plan visant à améliorer la sensibilisation aux mauvais traitements et à la discrimination à l'égard des voyageurs dont le personnel de l'ASFC est témoin et à les signaler sans crainte de représailles.</p>	
<p>Réponse de la direction</p> <p>Le vice-président de la Direction générale des voyageurs est d'accord avec cette recommandation et travaillera avec la DGRH et la DGDPT, et consultera la Direction de la vérification interne et de l'évaluation des programmes (c-à-d. l'Agent supérieur de la divulgation interne) et d'autres intervenants dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan qui accroît la sensibilisation et améliore le signalement des mauvais traitements et de la discrimination envers les voyageurs dont le personnel de l'ASFC est témoin, sans qu'il y ait crainte de représailles. Étant donné que chacune des recommandations de l'évaluation se renforce mutuellement, il sera essentiel que toutes les directions générales collaborent à la fois à l'orientation générale de la présente recommandation et aux activités particulières visant à faire progresser l'ACS+.</p>	
Plan d'action de la direction	Date d'achèvement
4.1 Désigner des représentants de la DGV, de la DGRH, de la DGDPT, de la DGFGO, de la DVIEP (c-à-d. l'ASDI) et des délégués syndicaux et du personnel du SDI, et établir un groupe de travail pour déterminer les causes de l'hésitation à signaler.	Le 31 janvier 2022
4.2 Créer et lancer un sondage auprès du personnel de la filière des Voyageurs.	Le 28 février 2022
4.3 Élaborer un plan pour accroître la sensibilisation et améliorer le signalement des mauvais traitements et de la discrimination envers les voyageurs.	Le 1 ^{er} avril 2022
4.4 Demander au Comité exécutif d'approuver le plan élaboré à la mesure de suivi 4.3.	Le 30 juin 2022
4.5 Élaborer du matériel et des outils d'information, et commencer à mettre en œuvre le plan approuvé.	Le 31 juillet 2022

Annexe B : Définitions de l'évaluation

Information préalable sur les voyageurs (IPV) : Renseignements soumis par voie électronique avant l'arrivée par les compagnies aériennes commerciales. Contient de l'information de base sur les passagers et les membres d'équipage, comme le nom, la date de naissance, le genre, la citoyenneté et les données sur les documents de voyage (p. ex. numéro de passeport), dont le Centre national de ciblage (CNC) se sert pour évaluer les risques.

Pays de départ : Dans le présent document, désigne le premier pays de départ d'un voyageur qui entre au Canada par avion.

Exécution de la loi : L'exécution de la loi est l'acte d'obliger l'observation de la loi. Celle-ci représente un outil essentiel pour veiller à ce que l'ASFC atteigne son objectif de conformité. Elle comprend un large éventail d'activités (examen, vérification, enquête, saisie, poursuite, etc.) conçues pour détecter, corriger et décourager la non-conformité.

Examen : Un examen est une inspection effectuée sur des marchandises, des bagages et des moyens de transport dans le but de les évaluer ou les classer, de confirmer une déclaration faite à leur égard ou de découvrir des marchandises de contrebande, ou non déclarées/incorrectement déclarées.

Ciblage en fonction de la liste de vols : Le Centre national de ciblage se sert des éléments de données IPV/DP pour évaluer le risque des voyageurs qui arrivent sur des vols catégorisés comme « à risque élevé ». Contrairement au ciblage fondé sur des scénarios, les agents de ciblage trient et évaluent ces éléments de données en fonction d'un manifeste de vol complet.

Indicateur (c.-à-d. dans une demande de mainlevée) : Un élément unique d'information, une tendance, une anomalie ou une incohérence qui, conjugués à d'autres renseignements ou données, suscite des préoccupations chez un agent de ciblage quant à la menace posée par un voyageur ou un envoi. Les indicateurs peuvent être fondés sur des données courantes ou historiques, des données IPV/DP, des données IPEC, des renseignements supplémentaires d'autres bases de données ou d'autres informations.

Dossier passager (DP) : Les informations provenant des systèmes de réservation et de contrôle des départs de la compagnie aérienne commerciale. Les données du DP peuvent comprendre le type de billet, la date du voyage, le nombre de bagages et les renseignements sur les sièges. Le CNC peut s'en servir pour évaluer les risques.

Renvoi : Un renvoi est le résultat de la désignation de personnes, de moyens de transport ou de marchandises sélectionnés pour un traitement douanier supplémentaire, passant le plus

souvent du niveau primaire au secondaire pour des activités comme le paiement de droits et de taxes, un examen, etc. Il y a trois types de renvoi :

- Renvoi obligatoire – Un renvoi qu'un agent des services frontaliers est tenu de faire pour obtenir d'autres documents ou faire procéder à des examens supplémentaires, que ce soit aux fins de l'ASFC ou d'autres ministères. Les renvois obligatoires peuvent être fondés sur [*] générée par ordinateur.
- Renvoi aléatoire – Un renvoi qui repose sur un système, parfois généré par ordinateur, qui sélectionne des expéditions et des personnes à examiner selon un processus indéfini.
- Renvoi sélectif : Un renvoi par un agent des services frontaliers à la zone d'inspection secondaire des douanes à la suite de l'établissement d'un point d'irrévocabilité parce que l'agent soupçonne qu'un examen ou une enquête supplémentaire est nécessaire avant de prendre une décision en ce qui a trait au dédouanement.

Examen fructueux : Un examen « fructueux » s'entend du cas où l'ASFC a relevé, au cours du processus d'examen, une infraction à la *Loi sur les douanes* ou à toute autre loi du Parlement que l'ASFC met en application pour le compte d'autres organismes gouvernementaux. Un examen est fructueux si au moins une des mesures suivantes est prise au cours d'un examen :

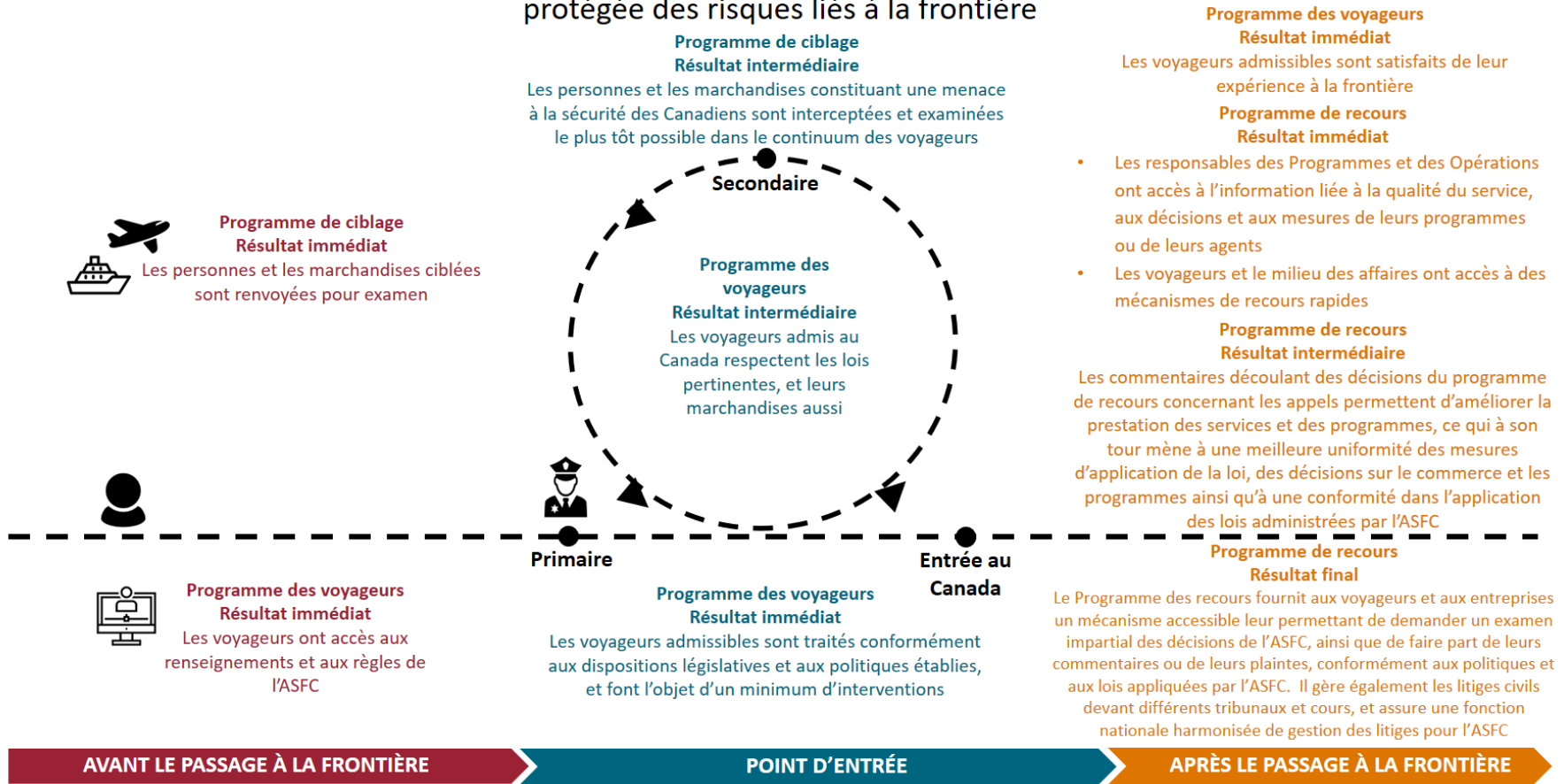
- une saisie;
- une sanction administrative pécuniaire;
- une confiscation compensatoire;
- un avis de décision;
- un ordre de retrait du Canada ou d'envoi pour destruction de marchandises inadmissibles au pays, selon la détermination de l'ASFC ou d'autres ministères.

Ciblage fondé sur des scénarios : Le Centre national de ciblage utilise des règles de requête pour faire correspondre l'information préalable sur les voyageurs (IPV) et le dossier du passager (DP), soumis à l'ASFC par les transporteurs aériens commerciaux, à des scénarios permettant une évaluation plus poussée des risques que présentent les voyageurs entrants. Les agents de ciblage examinent toutes les correspondances de scénarios et décident s'il faut émettre une cible ou non.

Annexe C : Résultats liés au continuum des voyageurs

Résultats stratégiques de l'ASFC

Le commerce et les voyages internationaux sont facilités à la frontière du Canada et la population canadienne est protégée des risques liés à la frontière



Annexe D : Indicateurs de rendement de la Direction générale des voyageurs

Plan ministériel Résultat	Plan ministériel Indicateur de résultat	Plan ministériel Objectif	Description du PAC de l'AE
Les voyageurs et leurs marchandises respectent les lois applicables.	Pourcentage d'inspections de voyageurs qui a donné un résultat (mesure d'exécution ou de facilitation)	Au moins 35 %	Cet indicateur permet de calculer le pourcentage de contrôles des voyageurs qui produisent un résultat en matière d'immigration (mesure d'exécution ou de facilitation) sur l'ensemble des contrôles en matière d'immigration (tous les modes).
	Le taux d'examens sélectifs fructueux des marchandises des voyageurs est X fois plus élevé que le taux d'examens aléatoires fructueux dans le mode aérien.	Au moins 10 fois plus élevé	Le nouvel indicateur de rendement clé proposé mesure l'efficacité du programme de renvois sélectifs dans le mode aérien.

Annexe E : Méthode d'évaluation et limites des données

Le Plan de vérification et d'évaluation axé sur les risques de l'ASFC pour l'exercice 2018-2023 a déterminé que le programme lié à la facilitation de la circulation et à la conformité des voyageurs constituait une priorité pour la présente évaluation. La portée initiale de l'évaluation comprenait ce qui suit :

- une évaluation de la mesure selon laquelle le genre et d'autres facteurs identitaires croisés étaient pris en considération dans la conception;
- l'élaboration et la mise en œuvre d'activités de traitement des voyageurs et d'exécution de la loi, et de l'incidence de ces activités sur l'expérience frontalière de divers groupes de voyageurs dans les quatre modes de transport (maritime, aérien, terrestre [routier] et ferroviaire) au cours de cinq exercices financiers (de 2014-2015 à 2019-2020).

Cette portée a été approuvée le 29 janvier 2020 par le Comité de la mesure du rendement et de l'évaluation (CMRE).

Le plan d'évaluation, qui comprenait les questions d'évaluation, a été élaboré en fonction de la portée de l'évaluation et du modèle du continuum des voyageurs, en collaboration avec deux groupes :

- le Groupe de travail sur l'évaluation composé d'un certain nombre d'intervenants du programme à l'administration centrale;
- le Comité consultatif de l'évaluation composé des directeurs généraux de toutes les directions générales pertinentes de l'ASFC.

Questions d'évaluation

Des consultations avec les principaux intervenants et l'examen de documents clés pendant l'étape de la planification ont permis de mettre au point les questions d'évaluation. Cette étape a permis de s'assurer que l'évaluation fournirait de l'information utile à la prise de décisions. Les questions d'évaluation suivantes portaient sur la détermination de l'incidence de l'Agence, de ses activités et de ses résultats sur divers groupes de voyageurs :

1. Selon la perspective de l'ACS+, dans quelle mesure l'approche de ciblage fondée sur des scénarios tient-elle compte des répercussions sur les voyageurs lorsqu'elle cible des voyageurs?
2. Dans quelle mesure les variables de l'ACS+ ont-elles été prises en considération dans les inspections des voyageurs aux points d'entrée au Canada entre les exercices 2014-2015 et 2019-2020?
3. Selon la perspective de l'ACS+, dans quelle mesure le Programme des voyageurs tient-il compte de l'élaboration et de l'atteinte de ses réalisations et de ses résultats?

- a. Dans quelle mesure le Programme des voyageurs élabore-t-il des produits de communication/des initiatives sensibilisation en prenant en considération l'ACS+?
 - b. Selon la perspective de l'ACS+, dans quelle mesure les voyageurs admissibles sont-ils satisfaits du traitement à la frontière (c.-à-d. professionnalisme, courtoisie, rapidité, et qualité et normes de service)?
 - c. Dans quelle mesure le Programme des voyageurs est-il efficace pour traiter les voyageurs admissibles conformément aux lois et aux politiques établies? Les voyageurs admissibles sont-ils soumis à une intervention minimale nécessaire?
4. Dans quelle mesure le Programme des voyageurs tient-il compte des variables de l'ACS+ entre les groupes cibles et au sein de ceux-ci? Les divers groupes sont-ils traités équitablement par le Programme?

Méthodes de collecte et sources de données

Parmi les nombreuses méthodes et sources de collecte de données qui ont été utilisées, mentionnons :

- l'examen des documents;
- les données sur les RH et les données opérationnelles;
- les entrevues semi-structurées avec des intervenants internes du programme;
- les données du sondage.

Les preuves recueillies à partir des méthodes et des sources susmentionnées ont été compilées et analysées globalement. Les thèmes communs qui sont ressortis de multiples sources de preuves ont contribué à l'élaboration des constatations préliminaires de l'évaluation. Ces constatations, ainsi que les preuves qui les ont étayées, ont été présentées au Groupe de travail et au Comité consultatif d'évaluation aux fins d'examen et de commentaires. Lorsqu'il était pertinent de le faire, les commentaires découlant de ces consultations ont été intégrés au rapport d'évaluation final et aux recommandations.

Examen des documents

L'examen des documents a eu lieu tout au long du projet d'évaluation, de la planification aux étapes de production de rapports. Il a permis de déterminer la portée de l'évaluation, d'élaborer le plan et de formuler les questions. Plus de 100 documents ont été examinés, y compris des documents élaborés par des programmes internes de l'ASFC. Les documents ont été examinés systématiquement et, au besoin, des preuves ont été compilées.

Données opérationnelles

La Division de l'évaluation des programmes (DEP) de l'ASFC a recueilli et analysé des données opérationnelles provenant de divers systèmes internes de TI.

Données sur les RH

L'analyse des données des RH comprenait de l'information sur la participation aux formations sur la diversité et les relations raciales ainsi que sur la prévention du profilage racial en première ligne de la Direction générale des ressources humaines, au 31 mars 2020.

Données opérationnelles

L'analyse des données opérationnelles comprenait des données tirées des feuilles de suivi du CNC et des systèmes de TI suivants de l'ASFC :

- COGNOS (SIRG)
- TSHP
- SIED

Les données opérationnelles ont été fournies à la DEP de l'ASFC par la Direction générale de la politique stratégique (DGPS), le Centre national de ciblage (CNC) et la Direction générale de l'information, des sciences et de la technologie (DGIST). La période de référence pour les données provenant des systèmes de TI de l'ASFC et du CNC varie en fonction de leur disponibilité et de leur fiabilité. La période pour chaque source de données est la suivante :

Tableau 9 : Périodes de temps pour les données opérationnelles reçues

Données opérationnelles	Période
CNC – Données sur le rendement des scénarios	De l'exercice 2014-2015 à l'exercice 2020-2021 (juillet 2020)
CNC – Feuilles de suivi accumulées	De l'exercice 2015-2016 à l'exercice 2019-2020
COGNOS (SIRG)	De l'exercice 2015-2016 à l'exercice 2020-2021
TSHP	De l'exercice 2014-2015 à l'exercice 2020-2021
SIED – Saisies	De l'exercice 2018-2019 à l'exercice 2020-2021
SIED – Fouilles corporelles	De l'exercice 2015-2016 à l'exercice 2019-2020

Remarque sur le calcul du taux d'examens fructueux des contrôles douaniers

Il est difficile de faire un calcul précis des du taux d'examens fructueux en raison du manque d'intégration des données entre les systèmes de TI, qui permettent de déterminer si un examen douanier a eu lieu (c.-à-d. historique des passages au traitement secondaire) et si les mesures d'exécution de la loi, comme les saisies, sont consignées dans le SIED. Chaque examen douanier dans le TSHP pourrait avoir un ou plusieurs enregistrements « d'examens fructueux » dans le SIED. Ce problème ne peut pas être résolu à l'heure actuelle.

Au moment d'une ACS+, le calcul du taux d'examens fructueux peut être augmenté à l'extrême pour de petites sous-populations, et pourrait donner une fausse indication du niveau de risque pour ces groupes, par exemple, les catégories de genre qui ne sont pas masculines ni féminines, ou les pays ayant un faible pourcentage de volumes de voyages ou d'examens par les douanes, comme [*]. Il pourrait y avoir plus d'une mesure d'exécution de la loi découlant d'un passage avec examen douanier. En particulier, cela est mis en évidence dans les exemples d'une catégorie de genre inconnu ou non précisé, ou dans le cas de citoyens du [*] dont le taux est supérieur à 100 %.

Tableau 10 : Résultats selon le genre

Genre	Examen par les douanes	Total des examens fructueux (saisies, SAPAA, fouilles et arrestations)	Taux d'examens fructueux
Féminin	[*]	[*]	[*]
Masculin	[*]	[*]	[*]
Inconnu ou non précisé	[*]	[*]	[*]

Sources : TSHP, données du SIED, exercices de 2018-2019 à 2020-2021.

Tableau 15 : Résultats selon la citoyenneté

Citoyenneté	Examen par les douanes	Total des examens fructueux (saisies, SAPAA, fouilles et arrestations)	Taux d'examens fructueux
[*]	[*]	[*]	[*]
[*]	[*]	[*]	[*]

Sources : TSHP, données du SIED, exercices de 2018-2019 à 2020-2021.

Entrevues semi-structurées avec des intervenants du gouvernement du Canada

Des entrevues ont été menées par téléconférence avec 15 représentants internes de programmes.

Les personnes interrogées ont reçu à l'avance des guides d'entrevues semi-structurées comprenant un aperçu des principaux enjeux et des questions à discuter. La plupart des entrevues ont eu lieu en octobre 2020. Les données des entrevues ont ensuite été compilées et analysées, et les thèmes émergents ont été établis.

Sondage

Le DEP de l'ASFC a réalisé un sondage auprès des ASF, des surintendants et des agents de ciblage du CNC qui ont travaillé dans la filière des voyageurs au cours des deux dernières années. Le sondage a été lancé le 2 mars 2020 et a pris fin le 22 mars 2020. Ont répondu au sondage 922 agents de première ligne³⁵ (taux de réponse de 20 %) et 20 agents de ciblage (taux de réponse de 38 %). Grâce à la structure et à la conception du sondage, les répondants ne

³⁵ Y compris les ASF et les surintendants.

répondaient qu'aux questions pertinentes à leurs rôles et responsabilités en ce qui a trait au continuum des voyageurs. Le sondage a été conçu en collaboration avec des représentants de la Direction générale des voyageurs, de la Direction générale du renseignement et de l'exécution de la loi, du Centre de responsabilité de l'ACS+, du Secrétariat aux affaires autochtones, du Comité consultatif LGBTQ2+ et des directeurs généraux régionaux.

Principales limites perçues pendant la collecte et l'analyse des données

Le processus de collecte et d'analyse des données a permis de constater certaines limites et difficultés.

Tableau 11 : Limites et stratégies d'atténuation

Limites	Stratégie d'atténuation
<p>Données opérationnelles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incapacité d'effectuer une ACS+ complète de l'ensemble du continuum des voyageurs. • Le temps, les efforts et l'expertise nécessaires à la collecte de certaines données pour lesquelles il n'existe pas d'outils de production de rapports suffisants. • Il y avait un certain nombre d'indicateurs d'évaluation pour lesquels des données n'étaient pas disponibles. Par conséquent, l'évaluation n'a pas permis de formuler des commentaires sur ces aspects. • Avant août 2019, les données sur les renvois pour le mode routier ne comportaient pas de distinction entre les types de renvois. Les données n'étaient disponibles que pour les décisions reliées aux renvois et aux mainlevées. • Demande d'un ASM pour seulement trois ans de données du SIED dans le mode aérien. • La Direction des voyageurs a surveillé les recommandations et les résultats des agents patrouilleurs pendant environ un an, après la publication de la note itinérante sur les BIP en mars 2018. Les données relatives aux renvois des agents 	<p>L'équipe d'évaluation a continué de demander aux intervenants des commentaires sur les constatations préliminaires de l'évaluation. Ce processus a permis aux évaluateurs d'avoir accès à plus de données. Cependant, les données n'étaient pas disponibles pour plusieurs indicateurs d'évaluation. Par conséquent, il n'a pas été possible de formuler des commentaires sur ces aspects.</p> <p>Tout au long du rapport sont proposés des domaines où les intervenants pourraient mener une enquête plus approfondie. La 3^e recommandation découlant de l'évaluation répond à cette préoccupation en préconisant de créer un plan d'action comptant des options pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • accroître la normalisation et l'accessibilité en ce qui concerne les dictionnaires de données, les définitions opérationnelles et la cartographie; • évaluer la capacité actuelle de l'Agence en matière de ressources pour assurer l'analyse des données dans le volet commercial (p. ex. expertise en la matière, maîtrise des

Limites	Stratégie d'atténuation
<p>patrouilleurs se sont améliorées après juin 2018.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque de dictionnaires de données et absence de définitions normalisées pour certains éléments de données. 	<p>données et compétence analytique et technique).</p>
<p>Questionnaire d'évaluation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre limité d'agents de ciblage du CNC • Le sondage exclut les répondants qui ne sont pas actuellement des ASF, des surintendants ou des agents de ciblage du CNC, même s'ils occupaient récemment ces postes. • Faible taux de réponse pour certains sous-groupes • Biais de réponse/biais de non-réponse 	<p>L'évaluation a permis de présenter les résultats à l'échelle nationale sans ventiler les réponses par région, mode ou caractéristiques démographiques. À l'échelle nationale, le taux de réponse a été de 20 %. Compte tenu des biais de réponse possibles et d'un biais de non-réponse de 80 %, l'équipe d'évaluation a utilisé les données du sondage conjointement avec celles d'autres sources en indiquant clairement les proportions et le nombre absolu de répondants spécifiques aux résultats présentés. L'équipe était consciente des possibilités de surreprésentation et de sous-représentation de certains groupes parmi ceux qui ont répondu ou qui n'ont pas répondu au sondage.</p>
<p>Entrevues</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seulement 15 entrevues officielles ont été menées auprès de représentants internes du programme. 	<p>Les données liées aux entrevues ne sont présentées que parallèlement à d'autres éléments de preuve. L'équipe d'évaluation a également atténué cette difficulté en consultant régulièrement et fréquemment des experts en la matière du programme.</p>
<p>Données sur les plaintes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plaintes de trois aéroports entre le 1^{er} juillet 2016 et le 1^{er} juillet 2018, seulement dans le mode aérien 	<p>Les données sur les plaintes ne sont présentées que par rapport à d'autres sources de données et de chiffres absolus. Les proportions sont clairement indiquées lorsque ces données sont présentées.</p>
<p>COVID-19</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'évaluation a été suspendue pendant deux mois en raison de la pandémie. • Cette suspension a empêché l'équipe d'évaluation d'effectuer des observations sur le terrain aux points d'entrée. 	<p>L'évaluation a permis de déterminer les conséquences globales de la pandémie de COVID-19 sur les volumes et les activités d'exécution de la loi. L'absence de recherche sur le terrain a été suppléé par des données d'enquête à texte</p>

Limites	Stratégie d'atténuation
<ul style="list-style-type: none">Les tendances des catégories de voyageurs ont changé considérablement dans la foulée des restrictions de voyage découlant de la pandémie de COVID-19 (de mars 2020 à ce jour).	ouvert et à réponses fermées provenant de 942 répondants (ASF, superviseurs et agents de ciblage du CNC) et, avec des représentants régionaux, ont été intégrés au groupe de travail de l'évaluation et au CCE.

Annexe F : Répondants au sondage – Participation à la formation sur l'ACS+

Tableau 12 : Participation des répondants au sondage à la formation obligatoire et facultative liée à l'ACS+

	Oui		Non		Je ne sais pas		Sans objet	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Fournisseur de la formation : Agence des services frontaliers du Canada								
Diversité et relations interraciales (Obligatoire pour tous les employés de l'ASFC)	767	81 %	108	11 %	63	7 %	4	0 %
Prévention du profilage racial à la première ligne (Obligatoire pour les employés de première ligne)	667	72 %	161	17 %	84	9 %	10	1 %
Traitement des voyageurs autochtones et de biens sacrés (Obligatoire pour les employés de première ligne qui travaillent au point d'entrée de Cornwall)	475	50 %	377	40 %	78	8 %	12	1 %
Exercice des couvertures de KAIROS (Formation facultative)	127	13 %	624	66 %	160	17 %	31	3 %
Espace positif à l'ASFC (Formation facultative)	258	27 %	497	53 %	162	17 %	25	3 %
Fournisseur de la formation : École de la fonction publique du Canada	n	%	n	%	n	%	n	%
Analyse comparative entre les sexes plus : une base solide (Formation facultative)	152	16 %	600	64 %	160	17 %	30	3 %
Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) : appliquez vos connaissances (Formation facultative)	134	14 %	612	65 %	170	18 %	26	3 %
Compréhension des préjugés inconscients (Formation facultative)	237	25 %	518	55 %	160	17 %	27	3 %
Surmonter vos propres préjugés inconscients (Formation facultative)	204	22 %	548	58 %	161	17 %	29	3 %
Initiative espace positif : sensibilisation aux réalités LGBTQ2+ (Formation facultative)	186	20 %	583	62 %	147	16 %	26	3 %
Série d'apprentissage sur les questions autochtones (Formation facultative)	173	18 %	595	63 %	143	15 %	31	3 %
Fournisseur de la formation : Femmes et Égalité des genres Canada	n	%	n	%	n	%	n	%
Introduction à l'analyse comparative entre les sexes plus (Facultative)	104	11 %	647	69 %	159	17 %	32	3 %