



Transport  
Canada

Transports  
Canada



# **Évaluation du programme de Transport Canada's des paiements à d'autres gouvernements ou organismes internationaux au titre de l'exploitation et de l'entretien des aéroports, des installations de navigation aérienne et des voies aériennes**

**(également appelé programme des accords  
DAN/ISL)**

Services d'évaluation et de conseils

Transports Canada

Juillet 2016

## SOMMAIRE

---

La présente évaluation était exigée par l'article 42, paragraphe 1, de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'évaluation traite de la pertinence et de l'efficacité du programme des accords DAN/ISL, qui prévoit le versement d'une contribution financière à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vertu des accords de financement collectif avec le Danemark et l'Islande (accords DAN/ISL). L'évaluation visait la période allant de 2009-2010 à 2013-2014. Comme le programme est en vigueur depuis 1956, est de faible importance et présente peu de risques, on a adopté une approche simplifiée pour l'évaluer, en mettant à jour les renseignements clés de l'évaluation antérieure avec les données financières et les données figurant dans les documents de travail de l'OACI.

La contribution versée à l'OACI est destinée au financement des services météorologiques et de communication fournis par le Danemark et l'Islande. Le Canada figure parmi les 23 États contractants qui ont conclu les accords DAN/ISL. La contribution de chaque État contractant à l'OACI est calculée en fonction du nombre total de traversées effectuées par leurs aéronefs civils. La contribution annuelle moyenne versée par Transports Canada à l'OACI est passée de 37 500 dollars entre 2005-2006 et 2008-2009, à 41 885 dollars entre 2009-2010 et 2013-2014. La hausse de la contribution annuelle est attribuable à la croissance du trafic aérien canadien dans la région de l'Atlantique Nord visée par les accords.

L'évaluation a démontré que le programme est pertinent et répond à un besoin permanent. Si le Canada ne versait pas sa contribution à l'OACI en vertu des accords DAN/ISL, il serait exclu des discussions internationales qui permettent aux États contractants de connaître les nouveaux enjeux de sécurité aérienne dans la région de l'Atlantique Nord. Les décisions prises au cours des discussions auraient des conséquences sur les aéronefs canadiens qui survolent cette région, que le Canada participe aux accords ou non. Si le Canada se retirait unilatéralement des accords, cela pourrait également compromettre son implication dans l'aviation internationale.

L'évaluation a également démontré que le programme a atteint les résultats escomptés : entre 2009-2010 et 2013-2014, aucun accident mortel ne s'est produit dans la région de l'Atlantique Nord visée par les accords DAN/ISL. Le niveau de sécurité aérienne est donc resté très élevé dans cette région, malgré une augmentation de la circulation aérienne.

L'évaluation a démontré que le nombre prévu de traversées d'aéronefs canadiens dans la région de l'Atlantique Nord continuera de croître, ce qui aura pour conséquence d'augmenter la contribution que le Canada devra verser à l'OACI en vertu des accords DAN/ISL. Afin d'effectuer des prévisions sur le montant de la contribution que le Canada devra verser au cours des prochaines années et d'améliorer la gestion du programme, on recommande que Transports Canada fasse un suivi du nombre de traversées que les aéronefs canadiens effectuent par année et de la part des coûts qui est assumée par le Canada. Ces renseignements figurent dans les documents de travail annuels de l'OACI auxquels les responsables du programme ont accès.

{SUPPRIMÉ AIPRP}

## INTRODUCTION

---

Les Services d'évaluation et de conseils de Transports Canada ont effectué une évaluation du programme des accords DAN/ISL au cours de l'été 2015. Le paragraphe 42(1) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* stipule que les programmes de paiements de transfert doivent être évalués tous les cinq ans. Le programme a été évalué pour la dernière fois en 2009 et les conditions générales du programme expireront en mars 2016. L'évaluation visait la période allant de 2009-2010 à 2013-2014.

### Contexte

Les accords DAN/ISL, qui ont été signés en 1956, visent le financement de la gestion d'installations et de la prestation de services par le Danemark et l'Islande à l'intention des aéronefs civils qui survolent l'Atlantique Nord (au nord du 45<sup>e</sup> degré de latitude Nord). Les installations sont situées au Groenland, en Islande et aux îles Féroé. Les accords DAN/ISL, dont le Canada est signataire depuis 1956, ont évolué au fil du temps. Bien que la contribution soit versée à l'OACI, qui agit à titre d'administrateur des accords DAN/ISL, les signataires des accords sont des gouvernements étrangers.

Le Canada figure parmi les 23 États contractants qui ont conclu les accords DAN/ISL. Les États contractants financent 9,5 pour cent du coût total des services visés par les accords. Ils sont responsables du financement des services météorologiques (c'est-à-dire les observations synoptiques en surface et en altitude) et des services de communication au détroit Prins Christian Sund (c'est-à-dire d'un émetteur radio qui fournit des services de navigation aérienne sur une base continue à un emplacement spécifique). Bien que les États contractants financent ensemble 9,5 pour cent du total des coûts de la prestation des services, le montant versé par chaque État contractant est calculé en fonction du nombre de traversées effectuées par leurs aéronefs civils dans la région de l'Atlantique Nord.

### Profil du programme

Au cours de la période de 2009-2010 à 2013-2014, Transports Canada a versé un montant annuel moyen d'environ 41 885 dollars à l'OACI pour financer la prestation de services visés par les accords DAN/ISL. Par comparaison, au cours de la période de 2005-2006 à 2008-2009, sa contribution annuelle moyenne s'élevait à 37 500 dollars. La hausse de sa contribution annuelle est attribuable à la croissance du trafic aérien canadien dans la région de l'Atlantique Nord visée par les accords DAN/ISL. Le montant de la contribution annuelle de Transports Canada à l'OACI dans le cadre des accords DAN/ISL est indiqué dans le **tableau 1**<sup>1</sup> des *Comptes publics du Canada*.

---

<sup>1</sup> Paiements de transfert de Transports Canada 2009-10 à 2013-14

| <b>Tableau 1 : Paiements de transfert versés à l'OACI au cours de la période 2009-2010 à 2013-2014 pour le fonctionnement et l'entretien des aéroports, du système de navigation aérienne et des voies aériennes <sup>2</sup></b> |                  |                  |                  |                  |                  |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Exercice</b>   | <b>2009-2010</b> | <b>2010-2011</b> | <b>2011-2012</b> | <b>2012-2013</b> | <b>2013-2014</b> |
| Contributions (en \$)   | 53 296           | 30 193           | 32 402           | 48 697           | 44 835           |

Ce programme a été renouvelé en 2011-2012. Lors du renouvellement, aucune modification n'a été apportée aux services financés par les États contractants en vertu des accords DAN/ISL.

### Méthode d'évaluation

Comme le programme est de faible importance et son exécution est peu complexe, les évaluateurs ont adopté une approche d'évaluation simplifiée<sup>3</sup>, qui se fondait surtout sur l'examen des documents pertinents.

L'évaluation a porté sur la pertinence et la justification du programme et sur son rendement, ainsi que sur les économies qui pourraient être réalisées en ce qui concerne l'utilisation des ressources financières. Le rendement a été évalué en se fondant sur le degré d'atteinte des résultats escomptés du programme, tels que décrits dans sa stratégie de mesure du rendement. Les évaluateurs ont adapté le modèle logique du programme, qui est présenté au **tableau 2**, pour y inclure les résultats immédiats et intermédiaires énoncés dans la stratégie de mesure du rendement.

| <b>Tableau 2 : Modèle logique du programme des accords DAN/ISL</b>  |                       |   |  |                                      |
|---|-----------------------|---|--|--------------------------------------|
| <b>Activités</b>  | <b>Extrants</b>       | <b>Résultats immédiats</b>  | <b>Résultats intermédiaires</b>  | <b>Résultats finaux</b>              |
| Préparer l'entente de financement<br><br>Assister aux réunions du comité de l'aide collective de l'OACI<br><br>Examiner les rapports d'étape et les vérifications de l'OACI | Accord de financement | Collaboration internationale concernant le financement de la prestation de services<br><br>Prestation de services météorologique et de communication internationaux | Démonstration de l'engagement du Canada dans le secteur de l'aviation internationale<br><br>Les renseignements historiques sont disponibles pour la modélisation et la prévision | Un système de sécurité de l'aviation |

<sup>2</sup> Les coûts indiqués par année civile dans les *Comptes publics du Canada* n'étaient pas les mêmes que les coûts suivants qui figuraient dans les documents de travail de l'OACI : 30 595 \$ (2009), 32 371 \$ (2010), 44 740 \$ (2011), 31 769 \$ (2012) et 50 422 \$ (2013). Les montants ont été convertis de couronnes danoises (DKK) et islandaises (ISK) en dollars canadiens (CAN) et totalisés. On s'était fondé sur un taux de change de 1 CAN = 5 DKK = 96,37 ISK pour toutes les années.

<sup>3</sup> En juillet 2013, le Comité exécutif de gestion (CGX) de Transports Canada a approuvé l'adoption d'approches d'évaluation simplifiées des programmes de subventions et de contributions de faible importance et de faible risque.

Les questions de recherche ci-dessous ont été utilisées pour réaliser l'évaluation.

#### **Pertinence/Justification**

1. Est-il encore nécessaire d'exécuter le programme?
2. Le programme a-t-il un plan de travail clair?
3. Le programme cadre-t-il avec les rôles et les responsabilités du gouvernement fédéral?
4. Le programme cadre-t-il avec les résultats stratégiques de Transports Canada?

#### **Atteinte des résultats escomptés**

5. Le Canada a-t-il rempli ses obligations financières à l'égard des accords DAN/ISL?
6. Des fonds ont-ils été rapidement versés pour assurer la conformité aux accords DAN/ISL?
7. Les services ont-ils été offerts selon les exigences des accords DAN/ISL?
8. Le Canada a-t-il démontré son engagement en faveur de l'aviation internationale?
9. Des renseignements historiques sont-ils disponibles pour la modélisation et la prévision?
10. A-t-on maintenu ou amélioré le niveau de sécurité de l'aviation dans la région de l'Atlantique Nord qui est visée par les accords DAN/ISL?

#### **Économie**

11. Le programme fait-il preuve d'économie concernant l'utilisation des ressources financières?

#### **Secteurs d'intérêt**

L'évaluation s'est appuyée sur les sources de données suivantes afin de répondre aux questions de recherche et d'effectuer l'évaluation générale :

#### **Examen des documents**

La principale source d'information pour cette évaluation a été les preuves documentaires, qui ont été utilisées pour évaluer la pertinence et le rendement du programme.

Les principaux documents utilisés étaient les discours du trône, les budgets fédéraux et les rapports ministériels sur le rendement. On a examiné les dossiers financiers de Transports Canada, les factures de l'OACI, les accords DAN/ISL de l'OACI et les conditions des paiements de transfert de Transports Canada à l'OACI, afin d'évaluer les extrants et l'économie concernant l'utilisation des ressources, et de confirmer l'exécution des obligations de Transports Canada en vertu des accords DAN/ISL.

En outre, on a examiné et analysé les documents de travail de l'OACI afin de comprendre les tendances liées au trafic aérien canadien dans l'Atlantique Nord (c'est-à-dire le nombre de traversées effectuées par des aéronefs canadiens).

## **Analyse hypothétique**

On a effectué une analyse hypothétique pour évaluer la justification et le besoin permanent du programme et pour évaluer les répercussions que subirait le Canada s'il se retirait des accords DAN/ISL.

## CONSTATATIONS DE L'ÉVALUATION

---

### Pertinence/Justification

**Constatation 1 :** Le Programme est toujours nécessaire, d'autant plus que la hausse du nombre d'aéronefs canadiens qui survolent l'Atlantique Nord s'est traduite par une hausse du besoin des services météorologiques financés dans le cadre des accords.

Entre 2009 et 2013, le nombre d'aéronefs canadiens qui ont survolé la région de l'Atlantique Nord visée par les accords DAN/ISL a augmenté de 21,5 pour cent (de 20 991 à 25 500 traversées). Survoler l'Atlantique Nord jusqu'en Europe est considéré comme une traversée complète. Un survol entre le Groenland et le Canada compte pour un tiers de traversée et un survol entre l'Islande et le Canada, pour deux tiers de traversée. Tel qu'il est démontré dans le **tableau 3**, on a observé une hausse globale du nombre de survols de l'Atlantique Nord, comme l'indique le nombre total de traversées par les États contractants, ainsi que du pourcentage du total des traversées qui sont effectuées par des aéronefs canadiens.

| <b>Tableau 3 :</b> Trafic aérien canadien traversant la région de l'Atlantique Nord visée par les accords DAN/ISL entre 2009-2010 et 2013-2014 <sup>4</sup> |                  |                  |                  |                  |                  |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Exercice</b>   | <b>2009-2010</b> | <b>2010-2011</b> | <b>2011-2012</b> | <b>2012-2013</b> | <b>2013-2014</b> |
| Total des traversées canadiennes  | 20 991           | 23 052           | 25 826           | 26 793           | 25 500           |
| Total des traversées par les États contractants   | 331 212          | 331 229          | 348 480          | 336 875          | 336 959          |
| Pourcentage du total des traversées, qui est effectué par des aéronefs canadiens  | 6,34             | 6,96             | 7,41             | 7,95             | 7,57             |

En raison de l'augmentation du trafic aérien canadien dans l'Atlantique Nord, il est dans l'intérêt du Canada de continuer de financer la prestation des services météorologiques et de communication décrits dans les accords DAN/ISL.

**Constatation 2 :** Si le Canada décidait de se retirer des accords DAN/ISL, il ne pourrait pas participer aux discussions multilatérales et aux décisions, et sa réputation comme un acteur international de l'aviation serait compromise.

---

<sup>4</sup> Sources des données : Document de travail de l'OACI (JS 203 WP 2002), annexe D, *Crossings by Civil Aircraft from 2003 to 2013, on routes between North America and Europe (north of the 45 N latitude)*.

Le Canada a été le pays hôte de l'OACI depuis sa création en 1947. L'OACI joue un rôle clé dans la gouvernance de l'aviation civile au Canada et dans le monde entier. Les missions permanentes du Canada à l'OACI assurent la supervision des accords DAN/ISL. Transports Canada participe aux réunions annuelles du Comité de l'aide collective DAN/ISL et démontre ainsi son engagement en faveur de l'aviation internationale.

En participant à ces réunions, Transports Canada peut se tenir informé des problèmes de sécurité aéronautique dans l'Atlantique Nord et aider à assurer la sécurité des Canadiens voyageant dans cette région. Si le Canada décidait de se retirer des accords, il ne pourrait plus participer aux discussions qui toucheraient ses aéronefs qui survolent l'Atlantique Nord et, plus important encore, sa réputation comme un acteur important dans le processus décisionnel de l'aviation internationale serait compromise.

**Constatation 3 : Le programme des accords DAN/ISL est compatible avec les rôles et responsabilités du gouvernement fédéral et avec les résultats stratégiques du Ministère.**

Au Canada, l'aviation est une responsabilité fédérale, à l'instar de la responsabilité de conclure des accords multilatéraux internationaux. L'OACI joue un rôle clé dans la gouvernance de l'aviation civile au Canada.

Selon l'architecture d'alignement des programmes de Transports Canada, le programme est associé au résultat stratégique 3 : « Un réseau de transport sûr et sécuritaire ». Plus précisément, il fait partie de l'activité du sous-programme 3.1.1, « Cadre réglementaire de la sécurité aérienne », de manière à promouvoir un cadre réglementaire de la sécurité aérienne sécuritaire et harmonisé pour les Canadiens et les voyageurs au Canada et l'industrie aéronautique du Canada.

## Rendement

L'évaluation du programme selon la stratégie de mesure de son rendement a mené aux constatations suivantes :

**Constatation 4 : Le Danemark et l'Islande ont fourni les services de météorologie et de communication énoncés dans les accords DAN/ISL et Transports Canada a rempli les obligations du Canada en vertu de ces accords, en versant sa contribution à l'OACI en temps opportun.**

Les factures de l'OACI confirment que le Canada a rempli ses obligations en tant que signataire des accords DAN/ISL pour la période de 2009-2010 à 2013-2014, en versant des fonds tous les ans pour financer la prestation de services de météorologie et de communication dans l'Atlantique Nord. Dans les documents de travail qu'elle soumet tous les ans au Canada, l'OACI a démontré que le Danemark et l'Islande ont fourni les services de météorologie et de communication énoncés dans les accords pour la période visée par l'évaluation.

Le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année civile, chaque État contractant reçoit un relevé du montant estimé à payer pour l'année civile courante. Les factures confirment que Transports Canada a



versé ses contributions à l'OACI tous les ans entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 mars au cours de la période de 2009-2010 à 2013-2014. Deux paiements sont versés par année à l'OACI, le premier conformément à l'accord de Danemark et le deuxième conformément à l'accord de l'Islande.

**Constatation 5 :** Dans les documents de travail qu'elle publie tous les ans, l'OACI rend compte du trafic aérien du Canada, ainsi que de la part des coûts qui est assumée par le Canada. Transports Canada pourrait utiliser ces documents non seulement pour confirmer l'exactitude de la facturation établie par l'OACI, mais également pour prévoir les coûts qui seront assumés à l'avenir par le Canada et la croissance du trafic aérien canadien dans la région de l'Atlantique Nord.

Conformément à la stratégie de mesure du rendement du programme, Transports Canada utilisera les documents de travail de l'OACI qui ont été préparés pour le comité de l'aide collective DAN/ISL pour obtenir des renseignements historiques qui lui permettront d'établir des modèles et des prévisions météorologiques. Cependant, cette stratégie n'oblige pas Transports Canada à faire le suivi de l'information contenue dans les documents de travail, notamment les données relatives au trafic aérien du Canada et la part des coûts qui est assumée par le Canada. Transports Canada pourrait utiliser cette information pour établir des modèles et des prévisions des coûts futurs de l'utilisation de ces services.

En faisant le suivi de cette information, Transports Canada pourrait également comparer les montants déclarés par l'OACI et les montants qu'il verse à l'OACI, afin de repérer et de corriger tout écart qui se produirait et d'améliorer la gestion du programme.

**Constatation 6 :** Le programme des accords DAN/ISL atteint son objectif ultime qui est d'assurer la sécurité aérienne dans la région de l'Atlantique Nord.

Selon les documents de travail, au cours de la période de 2009-2010 à 2013-2014, le niveau de sécurité aérienne est demeuré élevé dans les régions visées par les accords DAN/ISL, malgré la croissance du trafic aérien. En fait, aucun accident mortel n'a été enregistré dans l'espace aérien de l'Atlantique Nord.

## Économie

Pour ce qui est de l'efficacité dans la limitation des coûts<sup>5</sup>, les évaluateurs ont constaté ce qui suit :

**Constatation 7 :** Les dépenses du programme ont systématiquement été inférieures au budget prévu.

Les conditions ne précisent pas le montant annuel qui devrait être versé à l'OACI. Selon la stratégie de mesure du rendement, la contribution annuelle totale versée par Transports Canada pour la prestation des services prévus dans les accords peut varier entre

---

<sup>5</sup> Selon la *Politique sur l'évaluation (2009)* du Secrétariat du Conseil du Trésor, il y a économie lorsque « le coût des ressources utilisées se rapproche de la quantité minimale de ressources requises pour obtenir les résultats escomptés ».

50 000 et 70 000 dollars. Selon les données sur les dépenses du programme, le montant des contributions a varié entre environ 30 000 et 53 000 dollars pendant la période visée par l'évaluation.

Selon la stratégie de mesure du rendement du programme, qui a été examinée pour la dernière fois en 2011, le budget annuel du programme couvre le salaire, les coûts de surveillance du rendement et le montant de la contribution, comme l'indique le **tableau 4**.

| <b>Tableau 4 : Ressources ministérielles prévues par année financière, comme l'indique la stratégie de mesure du rendement pour le programme des accords DAN/ISL</b> |                  |                  |                  |                  |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Exercice</b>  | <b>2010-2011</b> | <b>2011-2012</b> | <b>2012-2013</b> | <b>2013-2014</b> |
| Salaires (en \$)   | 14 000           | 6 400            | 6 400            | 6 400            |
| Paiements de transfert (contribution de l'OACI) (en \$)  | 70 000           | 70 000           | 70 000           | 70 000           |
| Coûts de la surveillance du rendement (en \$)  | 14 000           | 6 400            | 6 400            | 14 000           |
| Coûts totaux prévus du programme (en \$)   | 84 000           | 76 400           | 76 400           | 76 400           |

Toutefois, l'évaluation a révélé que les coûts des salaires et de la surveillance du rendement ne sont pas précisés dans les conditions de la contribution à l'OACI. Selon les *Comptes publics du Canada*, le coût réel du programme a été égal à la contribution à l'OACI en vertu des accords, confirmant que le paiement de transfert est le seul coût du programme.

Les responsables du programme ont dit avoir reçu 100 000 dollars par an entre 2011-2012 et 2013-2014, dont un maximum de 70 000 dollars était réservé pour la contribution à l'OACI. De plus, comme aucune dépense n'a été engagée pour payer des salaires et faire le suivi du rendement, il y a eu un excédent chaque année depuis 2009-2010 (voir **tableau 5**). L'excédent est retourné à Transports Canada, où il peut être réaffecté à d'autres programmes de subventions et de contributions. Les dépenses du programme sont systématiquement inférieures au budget prévu. Par conséquent, il n'est pas possible de démontrer des économies concernant l'utilisation des ressources financières.

| <b>Tableau 5 : Comparaison entre les coûts réels et le budget annuel du programme des accords DAN/ISL, qui figure dans les Comptes publics du Canada pour chaque exercice</b> |                  |                  |                  |                  |                  |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Exercice</b>   | <b>2009-2010</b> | <b>2010-2011</b> | <b>2011-2012</b> | <b>2012-2013</b> | <b>2013-2014</b> |
| Budget annuel pour le programme (en \$)   | 55 000           | 50 000           | 100 000          | 100 000          | 100 000          |
| Coûts réels (en \$)   | 53 296           | 30 194           | 32 402           | 48 697           | 44 835           |
| Excédent du programme (en \$)   | 1 704            | 19 806           | 67 598           | 51 303           | 55 165           |

Pour favoriser l'utilisation économique des ressources, les responsables du programme devraient estimer le budget réellement nécessaire et ajuster en conséquence le montant qu'ils reçoivent. Pour estimer la part correspondant à la contribution, on pourrait établir une prévision des coûts, en faisant le suivi de l'information contenue dans les documents de travail de l'OACI, comme il est mentionné ci-dessus.

## CONCLUSIONS

---

Le financement sous forme de contribution permet de s'assurer que le Danemark et l'Islande fournissent des services de météorologie et de communication dans la région de l'Atlantique Nord. En raison de la croissance continue du trafic aérien canadien dans l'Atlantique Nord, la contribution du Canada à l'OACI pour financer ces services augmente lentement. Comme on prévoit une croissance du trafic aérien canadien dans cette région, ce programme continuera d'être nécessaire.

De plus, grâce à sa contribution à l'OACI, le Canada a la possibilité de participer aux discussions de l'aviation internationale, aux réunions annuelles du comité de l'aide collective DAN/ISL et aux décisions qui concernent les aéronefs canadiens qui survolent l'Atlantique Nord. Plus important encore, si le Canada se retirait des accords, sa réputation comme un acteur majeur dans l'aviation internationale serait compromise.

Le programme s'est révélé efficace, puisque la sécurité aérienne est demeurée élevée dans l'Atlantique Nord durant la période de 2009-2010 à 2013-2014. Toutefois, l'évaluation a révélé des incohérences du programme entre ses conditions générales, sa stratégie de mesure du rendement, ses dépenses au regard des fonds alloués et la façon dont les fonds sont dépensés. Éliminer ces incohérences contribuerait à clarifier le financement du programme. Plus important encore, l'évaluation a révélé que, chaque année, une part importante des fonds alloués au programme n'est pas dépensée.

L'évaluation a aussi révélé que les responsables du programme n'utilisent pas l'information fournie dans les documents de travail de l'OACI (c'est-à-dire les données sur le trafic aérien canadien et les données financières). Cette information serait utile pour vérifier l'exactitude des renseignements fournis par l'OACI et pour faire des prévisions sur les dépenses futures et la croissance du trafic aérien. L'exploitation de ces renseignements pourrait contribuer à améliorer la gestion et le suivi du programme.

## RECOMMANDATIONS

---

L'équipe d'évaluation propose les deux recommandations suivantes pour améliorer la gestion du programme et le suivi.

**Recommandation 1 :** Transports Canada devrait envisager de faire le suivi des données annuelles de trafic aérien et la part des coûts qui est assumée par le Canada, afin de vérifier l'exactitude de la facturation de l'OACI et de faire des prévisions de la croissance du trafic aérien et des dépenses futures.

**Recommandation 2 :** {SUPPRIMÉ AIPRP}

## PLAN D'ACTION DE LA DIRECTION

---

### Recommandation 1

Transports Canada devrait envisager de faire le suivi des données annuelles de trafic aérien et la part des coûts qui est assumée par le Canada, afin de vérifier l'exactitude de la facturation de l'OACI et de faire des prévisions de la croissance du trafic aérien et des dépenses futures.

### Réponse d'Aviation civile, Transports Canada, à la recommandation 1

Aviation civile de Transports Canada avait répondu précédemment à cette recommandation en affirmant qu'elle examinerait la disponibilité des données spécifiques sur les mouvements d'aéronefs et qu'elle évaluerait la complexité de mettre en œuvre la recommandation, au regard de la dépense négligeable et de la part relative raisonnablement stable qui est assumée par le Canada. Cette réponse se fondait sur le raisonnement selon lequel il faudrait obtenir des données d'une tierce partie sur le trafic aérien pour mettre en œuvre la recommandation.

Par suite aux éclaircissements fournis par les Services d'évaluation et de conseils sur cette recommandation, Aviation civile de Transports Canada accepte maintenant la recommandation et établira régulièrement un graphique à partir des données publiées par l'OACI, conformément à la recommandation.

| 1 Recommandation   | 2 Mesure proposée  | 3 Date d'achèvement prévue | BPR        |
|--|--|----------------------------|------------|
| Transports Canada devrait envisager de faire le suivi des données annuelles de trafic aérien et la part des coûts qui est assumée par le Canada, afin de vérifier l'exactitude de la facturation de l'OACI et de faire des prévisions de la croissance du trafic aérien et des dépenses futures. | <p>Par suite à la réponse reçue des Services d'évaluation et de conseils qui clarifie cette recommandation, le programme a modifié sa réponse initiale comme suit :</p> <p>Aviation civile de Transports Canada accepte la recommandation.</p> <p>Afin de vérifier que les montants figurant dans les factures de l'OACI sont exacts et conformes aux accords, Aviation civile de Transports Canada entrera dans une feuille de calcul, sur une base annuelle, le nombre de traversées d'aéronefs canadiens et les données financières correspondantes, en se fondant sur les données publiées par l'OACI dans les documents de travail.</p> | Février 2017               | Politiques |

### Recommandation 2

{SUPPRIMÉ AIPRP}

| <b>4 Recommandation</b> | <b>5 Mesure proposée</b> | <b>6 Date d'achèvement prévue</b> | <b>BPR</b>       |
|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------|------------------|
| {SUPPRIMÉ AIPRP}        | {SUPPRIMÉ AIPRP}         | {SUPPRIMÉ AIPRP}                  | {SUPPRIMÉ AIPRP} |