



Transports
Canada

Transport
Canada

Rapport Atlantique 2010–2011

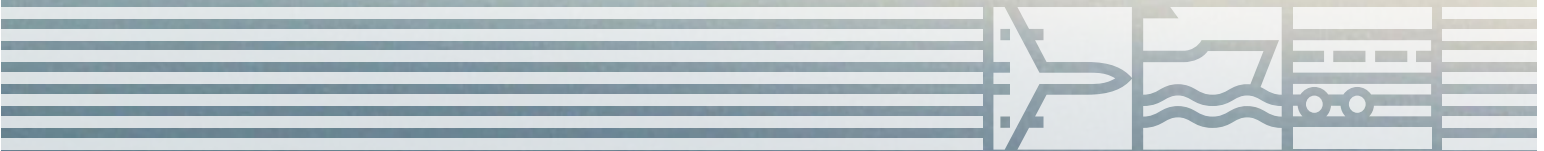


TABLE DES MATIÈRES

Message du directeur général régional (DGR)	1
Sûreté des transports et préparatifs d'urgence	2
Sécurité maritime	5
Aviation civile	9
Surface	12
Programmes	16
Coordination et politiques	20
Services généraux	24
Communications et marketing	28

DIAGRAMMES

Centres de Transports Canada	31
Aéroports	33
Ports	34
Chemins de fer	36
Autoroutes et traversiers	37
Budget	38

Ce document est aussi accessible en format substitut pour les personnes ayant une déficience visuelle.

© Sa Majesté la Reine, chef du Canada, représentée par le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada, 2010

No de cat.: T1-22/2010F-PDF

ISBN: 978-1-100-94740-2

MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL RÉGIONAL

C'est avec grand plaisir que je présente le Rapport de la région de l'Atlantique pour 2010-2011, qui donne une vue d'ensemble des réalisations récentes et des priorités de TC dans la région de l'Atlantique. Avec l'appui de plus de 400 employés dévoués, travaillant dans les quatre provinces de l'Atlantique, notre objectif demeure le même, soit de veiller à ce que le réseau de transport soit sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement pour la population canadienne.

En poursuivant cet objectif, nous cherchons toujours de meilleures façons d'assurer la prestation de nos services aux clients et aux partenaires de toute la région de l'Atlantique. À titre d'exemple, mentionnons qu'une priorité clé demeure la mise en œuvre continue des systèmes de gestion de la sécurité (SGS), lesquels procurent aux voyageurs un niveau de protection supplémentaire. Le concept sera étendu cette année par la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sûreté (SGSu) visant à élargir les partenariats de l'industrie et les pratiques en sûreté du transport.

Le travail de nos employés touche presque tous les secteurs du Canada atlantique. Des transporteurs commerciaux aux transporteurs aériens de passagers, en passant par les sociétés ferroviaires et les exploitants de traversiers, TC est fier de jouer un rôle dans l'économie de la région et reconnaît l'importance de l'efficacité et des partenariats dans la prestation de ses services. Peu importe l'initiative ou le moyen de transport, les employés de TC collaborent plus étroitement que jamais avec l'industrie de façon à améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et le respect de l'environnement dans le secteur des transports. Nous promettons de continuer à collaborer étroitement avec les intervenants à l'atteinte de nos objectifs communs.



En tant que directeur général régional, je souhaite adresser publiquement mes remerciements les plus sincères à chacun des membres de l'équipe de TC de la région de l'Atlantique. Le dévouement et le professionnalisme dont fait preuve le personnel de chaque direction et de chaque province sont vraiment remarquables.

Je vous invite à prendre le temps de lire le présent rapport. Il vous donnera un portrait clair des réalisations et des priorités de TC dans la région de l'Atlantique.

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Michel Doiron".

Michel Doiron
Directeur général régional
Transports Canada, région de l'Atlantique

SÛRETÉ DES TRANSPORTS ET PRÉPARATIFS D'URGENCE



CE QUE NOUS FAISONS

Le rôle principal de la Direction de la sûreté des transports et des préparatifs d'urgence (STPU) est de veiller au respect de la loi et d'assurer la surveillance réglementaire relative à la sûreté pour tous les moyens de transport. Ce rôle comprend la surveillance des navires étrangers arrivant au Canada et utilisant les eaux canadiennes par le Centre d'opérations de la sûreté maritime (COSM) de l'Est, lequel est responsable des eaux atlantiques et arctiques du Canada. La STPU s'occupe du Centre d'intervention régional pour le compte de toutes les directions afin de veiller à ce que la région soit prête à intervenir et en mesure de le faire en cas d'urgence régionale ou nationale, peu importe la nature de l'urgence ou le mode de transport concerné.

Sur le plan opérationnel, la STPU effectue l'inspection des transporteurs aériens, des aéroports, des navires, des installations portuaires ainsi que des activités et installations de transport combiné et de surface afin de veiller à ce que la réglementation fédérale ainsi que les protocoles d'ententes ayant trait à la sûreté soient respectés. Nous travaillons aussi avec des groupes internes, d'autres ministères fédéraux, divers ordres de gouvernement, des organismes non gouvernementaux et des partenaires de l'industrie pour participer à des exercices d'intervention d'urgence et de protection des infrastructures essentielles.

RÉALISATIONS EN 2009-2010

Surveillance réglementaire et préparatifs d'urgence

L'objectif permanent de la STPU est l'amélioration constante de la culture de sécurité en son sein ainsi que chez ses partenaires et clients. Par conséquent, l'objectif de réalisation de la totalité des inspections pour tous les modes de transport a été atteint et selon les résultats, le degré de conformité parmi les clients réglementés est élevé.

Le dernier exercice a aussi été le cadre d'une amélioration continue dans la compréhension des rôles et des responsabilités de la Direction parmi les clients internes et externes; cette compréhension garantira une intervention efficace et la formulation de conseils judicieux au Ministère en cas d'urgence.

Centre d'opérations de la sûreté maritime

La Direction prévoit que le COSM sera entièrement opérationnel d'ici 2014. Pour y arriver, on a mis en place un processus continu de dotation et de formation du personnel. La STPU poursuivra la collaboration avec ses partenaires et clients pour l'élaboration des outils, des produits et des méthodes afin de garantir que le COSM de l'Est, une fois opérationnel, sera un chef de file mondial en matière de sûreté maritime.

UN PARTENARIAT NOVATEUR AMÉLIORE LA SÉCURITÉ DE LA POPULATION CANADIENNE

La politique canadienne de sécurité nationale publiée en 2004 contenait des directives gouvernementales visant certains organismes fédéraux, tout particulièrement en ce qui a trait à la sûreté maritime, pour l'établissement des COSM de l'Est et de l'Ouest. Pour la population, ces centres augmenteront la sûreté maritime en plus d'aider à détecter et à évaluer toute menace à la sûreté maritime qui pourrait perturber la sécurité, la sûreté, l'environnement ou l'économie du pays. Ces centres aideront aussi à appuyer la réponse à ces menaces. Parmi les menaces possibles, mentionnons la montée du terrorisme, la criminalité transnationale, les menaces pour l'environnement et la santé ainsi que la surpêche en eaux canadiennes par d'autres pays.

Les centres représentent aussi un type nouveau et unique d'intégration et de coopération des ministères et organismes gouvernementaux engagés dans la sûreté maritime et rassemblent du personnel d'organismes civils et militaires. Le projet, dirigé par le ministère de la Défense nationale, a comme partenaires le ministère des Transports, l'Agence des services frontaliers du Canada, le ministère des Pêches et des Océans, la Garde côtière canadienne et la GRC. Lorsque le COSM de l'Est sera entièrement fonctionnel, les ministères et les organismes concernés collaboreront à la collecte et à l'analyse de renseignements et d'autres données relevant de leur compétence et concernant la sécurité des transports. Ce centre est un brillant exemple de programme conjoint avant-gardiste de lutte au terrorisme du gouvernement fédéral. Le COSM aidera non seulement à garantir la sécurité de notre réseau national des transports, mais aussi celle du réseau de notre grand partenaire commercial, les États-Unis, en cernant les menaces potentielles avant qu'elles n'atteignent les côtes.

En regroupant du personnel de plusieurs organismes civils et militaires, le COSM de l'Est dresse déjà un portrait clair de l'identité, de l'intention et du déplacement des navires, de l'équipage, du destinataire des cargaisons ou des cargaisons déjà en direction du Canada. Lorsque le centre sera entièrement opérationnel, il aura le pouvoir et la capacité de déceler les menaces maritimes à la sécurité du Canada et de ses partenaires, de les évaluer et de mettre en branle une démarche coordonnée en vue d'y réagir.

PRIORITÉS DE LA DIRECTION POUR 2010-2011

- Appuyer la réorganisation de la Direction de la STPU.
- Appuyer les réformes réglementaires ayant trait à tous les modes de transport au fur et à mesure que le Ministère adopte une réglementation intelligente, y compris la mise en œuvre de SGS.
- Appuyer le COSM de l'Est dans le passage du stade de projet à celui de programme complet d'ici 2014.

LE SAVIEZ-VOUS?

- La STPU est une organisation à part entière qui intègre plusieurs modes de transport et qui a des responsabilités de surveillance réglementaire liée à la sûreté en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- Avec ses partenaires, le COSM de l'Est surveille l'ensemble de la circulation maritime étrangère dans l'est de l'Amérique du Nord, y compris dans les eaux arctiques canadiennes.
- Avant le 11 septembre 2001, la tragédie d'Air India comptait le plus grand nombre de décès (329, dont 280 Canadiens) causés par un acte terroriste.



CE QUE NOUS FAISONS

Le mandat de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) comprend toute la gamme des responsabilités liées à la sécurité des navires et à la protection de la vie, des marchandises et de l'environnement. Le mandat comporte une longue liste d'activités, dont les suivantes: l'inspection des navires; la prévention de la pollution; l'enregistrement des navires; la surveillance des marchandises et des matières dangereuses; l'inspection des navires étrangers

prévue par les conventions internationales et l'accord sur le contrôle des navires par l'État du port; l'enquête de sécurité ou de conformité concernant des incidents et des accidents maritimes; la promotion des pratiques sûres; l'application des programmes de santé et de sécurité au travail; la préservation de la navigation; la supervision de la planification de l'intervention en cas d'urgence environnementale et l'utilisation sécuritaire des embarcations de plaisance.

RÉALISATIONS EN 2009-2010

Une employée du Bureau de la sécurité nautique (BSN) devient l'employée nationale de l'année

Erin Johnson, agente de la sécurité nautique, a reçu le prix prestigieux de l'employée nationale de l'année en 2009. Erin étant décrite par ses collègues comme ayant l'esprit d'équipe et comme étant une personne polyvalente, honnête, conciliante et une grande communicatrice, le personnel de la région de l'Atlantique n'a pas été surpris de la voir recevoir cet honneur. Erin est connue pour ses compétences en gestion du temps ainsi que pour sa capacité à peser le pour et le contre et à prendre des décisions éclairées. Ces qualités lui permettent d'offrir un niveau de service très élevé à ses clients de toute la Nouvelle-Écosse.

Nouvelle embarcation pour plongeurs

Au cours des dernières années, la côte est de Terre-Neuve-et-Labrador a été le théâtre d'une croissance quelque peu exceptionnelle qui a mené à la création de nouvelles technologies. Parmi ces nouvelles technologies, mentionnons une nouvelle embarcation pour plongeurs de 12 mètres appelée « Pro Dive Attender »; elle a été conçue pour fonctionner à proximité des plateformes pétrolières à quelque 350 kilomètres au large des côtes. Si ce type de bateau était déjà utilisé pour les activités pétrolières européennes dans la mer du Nord, il n'avait pas encore été lancé au Canada. Une telle embarcation doit pouvoir résister au milieu agressif trouvé au large des côtes et répondre aux exigences réglementaires pour les eaux canadiennes. Pour y arriver, la SMTC a collaboré étroitement avec divers partenaires, comme la société pétrolière, un bureau d'architecture navale, des constructeurs et des concepteurs de bateau.

Après de nombreuses consultations auprès de l'administration centrale sur les besoins en matière de sécurité et plusieurs décisions du conseil, une réglementation a été établie pour remplir le mandat de la SMTC et pour répondre aux besoins particuliers de l'embarcation. Les plans de construction ont été soumis à la SMTC, et comme le bateau a été construit à St. John's, les inspecteurs locaux de la SMTC ont pu suivre chacune des étapes de sa construction. Ils se sont rendus sur place pour vérifier la conformité de la construction aux Normes de construction des petits bateaux et au Règlement sur les petits bâtiments. Des essais de charge ont été effectués pour vérifier l'intégrité structurelle de la coque, tandis que des essais de stabilité et des essais en mer ont été terminés en juillet 2009.

Canaport LNG

Dans le cadre des conditions pour l'approbation du terminal de gaz naturel liquéfié d'Irving Oil Limited à Saint John au Nouveau-Brunswick, Canaport LNG devait soumettre à la SMTC un guide sur l'aspect maritime des activités du terminal. L'approbation écrite de la SMTC est nécessaire pour que le terminal puisse accepter des navires. Après la soumission du guide à l'été 2008, la SMTC a entamé un processus d'examen avec l'aide d'autres ministères, y compris la Garde côtière canadienne, l'Administration portuaire de Saint John, l'Administration de pilotage de l'Atlantique et le Comité sur la circulation de Saint John. Le processus d'examen intensif a exigé des consultations fréquentes ainsi que des demandes d'information substantielles aux promoteurs et des études supplémentaires de leur part. Après un consensus des organismes d'examen, l'approbation écrite a été donnée le 12 juin 2009. La SMTC continue de surveiller et d'évaluer de façon permanente les activités maritimes de Canaport LNG.

Plan d'urgence sur les lieux de refuge (PUNLR)

En tant que principal organisme responsable, la SMTC de la région de l'Atlantique a élaboré le Plan d'urgence sur les lieux de refuge (PUNLR) pour la région conformément au plan national et aux résolutions internationales. Le Plan d'urgence fournit des mesures pour une réponse efficace et efficiente aux demandes de navires à la recherche d'un lieu de refuge. Le Plan exige que les parties se consultent, collaborent et suivent un processus décisionnel transparent dans tous les cas où un navire a besoin d'assistance et qu'il demande un lieu de refuge dans les eaux relevant de la compétence du Canada. Le PUNLR s'applique aussi dans les cas où un navire en route vers le Canada signale une déféctuosité ou un sinistre ou encore qu'il n'est pas conforme.

Jusqu'à ce jour, lorsque cela a été nécessaire, les navires ont été orientés vers un lieu de refuge avec des mesures de contrôle précises et complètes. Après une décision d'orienter le navire vers un lieu de refuge, la SMTC continue de surveiller le navire et son déplacement vers le lieu de refuge, à l'intérieur de celui-ci et tant qu'il y reste. La SMTC a consulté toutes les parties visées (y compris la Garde côtière canadienne, Environnement Canada, les administrations portuaires et l'Administration de pilotage de l'Atlantique) à l'intérieur et à proximité des lieux de refuge envisagés et elle a collaboré avec eux pour leur établissement.

Programme de protection des eaux navigables (PPEN)

En janvier 2009, dans le cadre de la *Loi d'exécution du budget*, des modifications importantes à la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN) ont été proposées. Les modifications, qui ont été adoptées en mars 2009, visaient la simplification de la LPEN de façon à rendre plus efficace le processus d'approbation. Par conséquent, le PPEN a été en mesure de s'occuper efficacement des nombreux projets d'infrastructure entrepris dans tout le Canada atlantique et nécessitant un examen aux termes de la LPEN.

Tout en s'occupant de la protection des eaux navigables pour les nombreux projets d'infrastructure, le personnel du PPEN a aussi mis beaucoup de temps à faire la transition à la nouvelle LPEN, sans toutefois oublier les activités courantes liées à l'aquaculture, à la foresterie et à l'exploitation minière. L'exercice 2009 a été très chargé et 2010 promet de l'être également. De nombreux projets importants d'exploitation minière et pétrolière ont été mis en œuvre.

DE QUOI FAIRE RÉFLÉCHIR

Tout en remplissant son mandat et en respectant les exigences réglementaires de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) entend veiller à ce que les activités de la marine marchande soient sécuritaires et respectueuses de l'environnement. Dans ses efforts pour réduire les infractions liées à la sécurité et à la pollution marine provenant des navires dans les eaux canadiennes, il est important pour Transports Canada (TC) de promouvoir et de faire appliquer la réglementation pertinente en entamant des enquêtes relatives à l'application et en poursuivant ceux qui contreviennent à la LMMC 2001. TC enquête sur tous les incidents signalés de pollution marine provenant des navires et travaille étroitement avec l'industrie du transport maritime à la promotion de l'exploitation sécuritaire de tous les navires. En vertu de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), le Ministère collabore également avec d'autres organismes fédéraux, dont Environnement



Canada, la Garde côtière canadienne, le ministère de la Défense nationale et le ministère de la Justice, ainsi qu'avec d'autres partenaires canadiens et étrangers afin de réduire ou d'éliminer la pollution marine provenant des navires dans les eaux de compétence canadienne.

Au fil des ans, la SMTC a poursuivi en justice et fait condamner des navires pour des infractions à la LMMC 2001. Chaque poursuite a servi à faire réfléchir la communauté navigante : les règlements apparentés à la Loi doivent être respectés pour garantir que l'industrie du transport maritime reste sécuritaire. Au cours des 10 dernières années, les tribunaux du Canada atlantique ont infligé des amendes totalisant près de deux millions de dollars aux exploitants de navires reconnus coupables de pollution marine. Les amendes imposées par les tribunaux servent d'éléments de dissuasion pour les pollueurs et les exploitants potentiellement non sécuritaires.

En 2010, la SMTC a encore une fois démontré la volonté du Ministère de poursuivre les auteurs d'une infraction réglementaire en déposant des accusations après son enquête sur un incident concernant une drague au large de la Nouvelle-Écosse. Une enquête approfondie sur l'incident, menée par les services de conformité et d'application du bureau régional de Dartmouth grâce entre autres aux échantillons recueillis par l'Équipe de reconnaissance aérienne maritime (ERAM) de l'Atlantique, a révélé de nombreuses infractions à la LMMC 2001. Citons notamment une infraction qui mettait en danger les personnes à bord d'un navire. Parmi les autres infractions, mentionnons des infractions au *Règlement sur les certificats de bâtiment et au Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* ainsi que l'omission d'aviser le registraire en chef des changements à l'état du bâtiment après l'incident.

Lors d'incidents comme ceux-là, la SMTC suit un processus d'enquête bien précis : examen du navire, vérification du journal de bord, entretiens formels avec les membres de l'équipage et les témoins, examen des rapports d'inspections antérieures et validation des compétences des membres de l'équipage. Lorsque les preuves sont suffisantes et concluantes, des accusations

sont portées. Dans ce cas-ci, les services de conformité et d'application, en collaboration avec le bureau local du Service des poursuites pénales du Canada, ont déposé des accusations. Le 8 janvier 2010, des renseignements ont été déposés à la cour provinciale de la Nouvelle-Écosse. Aux termes de la LMMC 2001, les personnes reconnues coupables de ces infractions peuvent être condamnées à des amendes pouvant atteindre cinq millions de dollars, à des peines d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 18 mois ou aux deux.

La SMTC reconnaît que la plupart des transporteurs maritimes exercent leurs activités de façon prudente et sécuritaire. Quant à ceux qui violent les règlements de sécurité ou qui font délibérément preuve d'imprudence, TC continuera de prendre les mesures qui s'imposent pour faire appliquer la loi. Plus important encore, le Ministère est déterminé à poursuivre son intervention proactive, en collaboration avec l'industrie, en vue de prévenir ce genre d'incidents.

LE SAVIEZ-VOUS?

- Le Centre de Transports Canada (CTC) de Yarmouth en Nouvelle-Écosse s'occupe de ports et d'installations portuaires des comtés d'Annapolis, de Digby, de Yarmouth, de Shelburne et de Queens, de plus de 1 200 navires de pêche (de plus de 15 tonneaux de jauge brute) ainsi que de 25 constructeurs de navire, ateliers de réparations et cales en activité.
- Le BSN est partenaire d'organismes d'application et d'autres organismes du gouvernement pour la prestation de ses programmes. En 2009, le BSN a participé à 42 patrouilles conjointes.
- Le CTC de St. John's offre des services à deux installations de forage pétrolier, à un navire de forage et à deux unités flottantes de production, stockage et déchargement en mer (FPSD) dans les eaux de Terre-Neuve-et-Labrador.



CE QUE NOUS FAISONS

En collaboration avec les exploitants aériens, les constructeurs d'aéronefs et entités déléguées, les organismes de maintenance agréés (OMA), les exploitants d'aéroport, les écoles de pilotage et les fournisseurs de service de navigation aérienne du Canada, la Direction de l'aviation civile de TC effectue une surveillance réglementaire afin de promouvoir un réseau de transport aérien sécuritaire et sûr. Parmi les responsabilités relatives à la surveillance réglementaire, mentionnons l'agrément et la surveillance des exploitants aériens et des OMA, la délivrance des licences au personnel, l'analyse et le compte rendu des événements, la mise en application, la surveillance réglementaire

des aéroports ainsi que la surveillance des aéronefs en ce qui a trait aux modifications et aux réparations apportées aux produits aéronautiques.

En plus de ses activités de surveillance réglementaire, la Direction de l'aviation civile doit livrer des produits à l'appui des politiques et des programmes nationaux ainsi que des objectifs précisés dans le document *Vol 2010: Un plan stratégique pour l'Aviation civile*. Selon le document *Vol 2015*, dont l'élaboration est bien entamée, le plan de vol de l'Aviation civile se poursuivra avec un volet de gestion des risques pour le maintien d'un niveau de sécurité aérienne exemplaire.

RÉALISATIONS EN 2009-2010

Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)

Dans la région de l'Atlantique, trois évaluations de programme de SGS d'entreprises ont été terminées avec succès; elles ont permis de déterminer l'efficacité générale de chacun des programmes ainsi que leur niveau de conformité aux exigences réglementaires. En raison de l'ampleur et de la complexité des évaluations, l'exercice n'a pas été une mince affaire et il aura fallu près de quatre ans aux inspecteurs de l'aviation civile pour en faire la préparation. La tâche s'est révélée une grande réussite et on a pu en tirer des leçons qui serviront aux prochaines activités liées aux SGS.

Systèmes de gestion intégrée (SGI)

À l'interne, les SGI de l'aviation civile (nos SGI internes) continuent d'augmenter l'efficacité, la rentabilité et la responsabilité de la Direction de l'aviation civile. C'est avec fierté que la région continue à soutenir les initiatives nationales de SGI par sa représentation au sein de divers groupes de travail et par la création de documents régionaux d'orientation selon les normes relatives aux SGI.

Projet national de mise en œuvre de la transition organisationnelle (PNMOTO)

Afin de tenir son engagement de veiller à ce que le réseau de transport soit sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement, la Direction de l'aviation civile doit vérifier si l'effectif et l'organisation sont en mesure de faire la prestation de futurs programmes. Dans cette optique, le PNMOTO a été créé et chargé de déterminer et de mettre en œuvre des changements à l'organisation et à l'effectif. Bien qu'il y ait eu des retards dans la mise en œuvre de la nouvelle structure organisationnelle, la région de l'Atlantique continue de collaborer avec l'administration centrale afin d'arriver à une mise en œuvre complète, laquelle comprendra une direction vouée aux services nationaux dont les bureaux seront situés dans la région de l'Atlantique.

Formation périodique pour le perfectionnement linguistique

Conformément au plan intégré national des ressources humaines pour l'aviation civile et à la Directive sur l'identification linguistique des postes ou des fonctions, 10 employés de la région de l'Atlantique ont participé au programme de formation en français de 2009. Pendant leur absence, des collègues se sont occupés de leurs tâches en fonction des priorités. Par conséquent, les participants ont pu se concentrer sur la formation plutôt que sur leurs responsabilités réglementaires. Comme par les années précédentes, les collègues ont été à la hauteur et en fin de compte, les deux objectifs ont été atteints.

Enquête relative à des accidents mortels

La santé et sécurité au travail de la Direction de l'aviation civile a participé à une enquête importante sur le décès de deux employés d'un exploitant aérien. L'enquête a exigé le renforcement de partenariats existants entre le Bureau de la sécurité des transports et des organismes d'application de la loi, ainsi que l'établissement de nouveaux partenariats, y compris avec le bureau du médecin légiste en chef.

AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ PAR LES SGS

Une des grandes priorités de TC, la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS), contribue à l'évolution de la surveillance réglementaire au Canada en ajoutant une couche de protection pour les voyageurs. En tenant bien compte des processus et des procédures ainsi que des caractéristiques humaines et organisationnelles, le principal objectif d'un SGS est de réduire de façon proactive les gestes imprudents, améliorant ainsi la sécurité. L'adoption d'un SGS est une décision d'affaires logique et, en empêchant des accidents, elle peut se traduire par des profits pour les entreprises visées.

La Direction de l'aviation civile a utilisé une méthode de mise en œuvre des SGS en quatre phases. Cela signifie que la mise en œuvre des éléments ne se fait pas en une seule étape, mais plutôt de façon progressive sur trois ans. À l'hiver 2010, les seuls secteurs à avoir terminé les quatre phases étaient ceux des exploitants aériens et des organismes de maintenance connexes. Ces organismes, au nombre de trois dans la région de l'Atlantique, font maintenant l'objet d'une évaluation par la Direction de l'aviation civile. L'évaluation vise à déterminer l'efficacité des systèmes en plus de vérifier la conformité réglementaire.

Chaque phase de la mise en œuvre exige que les titulaires de certificat soumettent des documents qui seront examinés et approuvés par l'Aviation civile. Pour y arriver, des équipes ont été formées, dont les membres procèdent avec diligence à l'examen des documents soumis, puis formulent des commentaires et des conseils pour les titulaires de certificat, tout en respectant les échéances des phases de la mise en œuvre. Étant donné le caractère relativement nouveau de certaines notions, cela n'a pas été un mince exploit à l'interne ni à l'externe.

Dans la région de l'Atlantique, les aéroports du groupe 1, soit les aéroports internationaux de Gander, Halifax et St. John's, commencent la troisième phase de la mise en œuvre, tandis que les aéroports du groupe 2, les autres aérodromes certifiés de la région, commencent la deuxième phase.

Actuellement, la mise en œuvre des SGS pour les exploitants de navettes, les exploitants de taxi aérien et les organismes de maintenance connexes est prévue en janvier 2011. Pour les unités de formation au pilotage, ceux qui effectuent des opérations de travail aérien et les organismes de maintenance connexes, la mise en œuvre est prévue en janvier 2012. Au cours des deux années suivantes, les SGS seront appliqués aux hydroaéroports, aux fabricants, à la certification des aéronefs et aux organismes de maintenance restants.

Par le suivi des validations et des évaluations actuelles et par la sollicitation de commentaires auprès des employés de première ligne, la Direction de l'aviation civile souhaite obtenir des renseignements additionnels et profiter des leçons tirées afin de raffiner ou de modifier les activités de mise en œuvre pour les prochains groupes. À l'avenir, la mise en œuvre des SGS apportera une nouvelle dimension au travail de nos inspecteurs, soit l'évaluation des systèmes de gestion. Cet aspect, combiné à la philosophie fondée sur les risques, permettra de veiller à la sécurité aérienne et à la solidité des partenariats avec l'industrie de l'aéronautique.

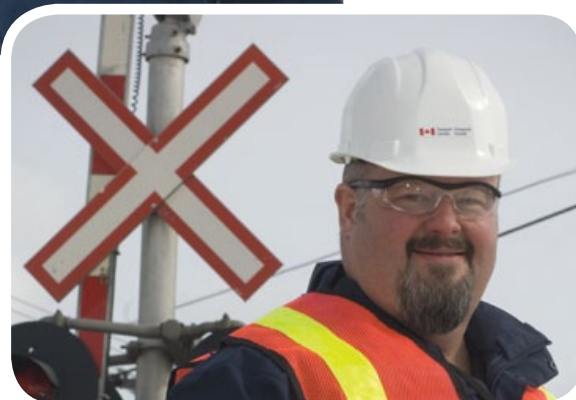
PRIORITÉS DE LA DIRECTION POUR 2010-2011

- Poursuivre la mise en œuvre des SGS selon les calendriers de mise en œuvre et d'exemption.
- Conformément au PNMOTO, mettre sur pied la direction vouée aux services nationaux dans la région de l'Atlantique.
- Poursuivre la mise en œuvre des SGI en mettant l'accent sur la mesure du rendement et la planification des tâches.
- Faire la mise en œuvre de *Vol 2015*.

LE SAVIEZ-VOUS?

- Au cours des 40 dernières années, le nombre d'aéronefs enregistrés dans la région de l'Atlantique est passé de 443 (1970) à 1 434 (2010).
- Dans la région de l'Atlantique, 40% des pilotes ont moins de 30 ans.

SURFACE



CE QUE NOUS FAISONS

La Direction de la surface assure un niveau élevé de sécurité dans le transport ferroviaire et le transport de marchandises dangereuses sur les routes ou sur les rails. Le service de la sécurité ferroviaire surveille toutes les fonctions réglementaires de la sécurité ferroviaire, notamment la planification stratégique et opérationnelle, afin d'appliquer la *Loi sur la sécurité ferroviaire* dans la région. Les pratiques de l'industrie sont contrôlées par des inspections et des vérifications pour assurer la conformité aux normes et à la réglementation. Le service chargé du transport des marchandises dangereuses (TMD) est responsable

de la planification stratégique et de la gestion opérationnelle pour le transport des marchandises dangereuses aux termes de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. Il existe plus de 6 000 sociétés spécialisées dans l'expédition, la réception ou l'importation de marchandises dangereuses dans la région de l'Atlantique; le transport des produits se fait par camions, trains, avions et bateaux. Les deux services sont partenaires des provinces afin de veiller à la conformité des normes et de la réglementation dans la région de l'Atlantique.

RÉALISATIONS EN 2009-2010

Vérification conjointe par les services de sécurité ferroviaire et de TMD

Depuis quelques années, le groupe régional de la sécurité ferroviaire travaille efficacement à la mise en œuvre de la procédure nationale de vérification pour assurer la conformité des chemins de fer au *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*. Dans cet exercice, la collaboration entre les groupes fonctionnels du service de sécurité ferroviaire a été déterminante et réussie. Afin de favoriser l'intégration et d'optimiser les ressources au sein de la Direction de la surface, les groupes de la sécurité ferroviaire et du TMD de la région de l'Atlantique ont exploré la possibilité d'effectuer des vérifications conjointes des chemins de fer dans la région.

Le groupe du TMD a mis en œuvre une méthode formelle de planification des activités de contrôle selon un processus d'évaluation des risques. La collaboration avec le groupe de la sécurité ferroviaire peut aider à atténuer les risques du TMD comprenant des activités ferroviaires. Par conséquent, les questions de TMD feront partie des vérifications futures relevant du groupe de la sécurité ferroviaire.

Les questions de TMD seront prises en considération dans la planification de la vérification des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire des chemins de fer régionaux et interrégionaux; les inspecteurs du TMD, en tant que membres de l'équipe de vérification, fourniront l'expertise dans ce domaine. Ce pourrait être un autre exemple d'intégration réussie dans la région de l'Atlantique.

Réunions combinées de TMD

Le service du TMD a tenu deux réunions combinées dans la région de l'Atlantique auxquelles ont participé des représentants du TMD provenant de la Direction de la surface, de la Direction de l'aviation civile et de la Direction de la sécurité maritime. Des enjeux régionaux et nationaux ont fait l'objet de discussions. Certains points ont été soumis à l'administration centrale, tandis que les enjeux régionaux ont été discutés sur place.

Surface et Jeux olympiques

Deux inspecteurs du service de TMD de la région de l'Atlantique ont participé aux initiatives ayant trait à la sécurité pour les Jeux olympiques de 2010. Les inspecteurs, Colin Howse de St. John's et Camile Tremblay de Dartmouth, se sont rendus à Vancouver pour se familiariser avec la région, les installations olympiques ainsi que les sociétés de transport de marchandises dangereuses. Ils ont également collaboré avec d'autres services de réglementation tel que la GRC, les services de police régionaux, les équipes d'intervention en présence de matières dangereuses, les services des incendies et d'autres groupes. Un examen des plans locaux d'intervention d'urgence de la région de Vancouver a été effectué pour vérifier si ces plans étaient à jour. Pendant les Jeux, les deux fonctionnaires étaient également sur place pour les inspections réglementaires et pour appuyer les services de réglementation dans la sécurité des sites et des installations olympiques.

OPÉRATION GAREAUTRAIN

Un des objectifs de l'agent de promotion des programmes de sécurité dans la région de l'Atlantique est d'informer la population et de la sensibiliser à la sécurité ferroviaire. L'Opération Gareautrain (OG) est un partenariat entre l'Association des chemins de fer du Canada, TC, les conseils provinciaux de la sécurité, des syndicats, des services de police ainsi que des groupes publics et communautaires. Le programme OG est un programme



national de sensibilisation de la population visant à réduire les incidents liés aux chemins de fer causant des décès et des blessures. Les comités du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse de l'OG, formés de différents intervenants, travaillent à régler des problèmes locaux et à coordonner les activités dans chacune des provinces.

En 2009, plusieurs activités ont fait la promotion de la traversée sécuritaire des chemins de fer et des autoroutes auprès des conducteurs et des piétons. Les activités comprenaient des simulations d'accident à Sydney en Nouvelle-Écosse ainsi qu'à Rogersville et à Moncton au Nouveau-Brunswick; une campagne-éclair sur la traversée sécuritaire à Bathurst, à Miramichi et à Fredericton Junction au Nouveau-Brunswick ainsi qu'à Truro et à Fall River en Nouvelle-Écosse; une campagne sur la traversée sécuritaire à Saint John au Nouveau-Brunswick, ainsi que plusieurs salons commerciaux, colloques et conférences. Selon Dale Hicks, directeur régional de Surface de l'Atlantique: « Le programme OG est très bien établi et fournit de l'information à une vaste partie de la population: des tout-petits aux élèves du primaire et du secondaire en passant par les conducteurs d'autobus et de camions ainsi que les automobilistes en général. Le programme OG a joué un rôle important dans la diffusion du message au grand public au fil des ans, en collaboration avec les conseils provinciaux. »

Pour améliorer davantage le programme OG, TC s'est allié à une équipe de hockey, les Wildcats de Moncton, pour promouvoir la sécurité ferroviaire pendant les parties de hockey et à l'occasion de bon nombre d'activités et d'événements communautaires. L'objectif est de promouvoir le message de sécurité de l'OG auprès d'un vaste public, soit les enfants, les parents, les enseignants, les intervenants d'urgence, les conducteurs professionnels et le grand public.

Des dispositifs d'avertissement aux passages à niveau, y compris les cloches et les feux, seront installés dans le Colisée de Moncton; des messages de l'OG seront affichés sur le tableau de pointage; un espace publicitaire sera réservé dans le programme officiel des Wildcats. En outre, le matériel éducatif d'OG sera offert au public lors des parties. Selon Dale Hicks, l'idée d'un partenariat

avec une équipe de prestige de la Ligue de hockey junior majeur du Québec se préparait depuis plusieurs mois. Tous les aspects du partenariat seront définis au début de 2010-2011 et la concrétisation aura lieu au lancement de la saison de hockey en septembre. Le partenariat avec une équipe de hockey junior majeur est considéré comme une première du genre au Canada.

PRIORITÉS DE LA DIRECTION POUR 2010-2011

Sécurité aux passages à niveau

Le Programme d'amélioration des passages à niveau, subventionné en vertu de l'article 12 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, est conçu pour financer jusqu'à 80% des coûts d'un projet d'amélioration d'un passage à niveau. Le financement des coûts de construction couvre les améliorations concernant uniquement la sécurité et il ne comprend pas les coûts d'entretien.

Des efforts soutenus de promotion, d'information et de sensibilisation ayant trait au Programme d'amélioration des passages à niveau de TC ont été faits dans la région de l'Atlantique en 2009. Par conséquent, 23 demandes de financement ont été soumises pour toute une gamme de projets d'amélioration de passages à niveau dans la région de l'Atlantique; ces projets devraient être terminés en 2010-2011. L'ensemble des coûts estimés de ces projets s'élève à environ deux millions de dollars.

Chemin de fer du lac Bloom

Le groupe de la sécurité ferroviaire prévoit ajouter une autre compagnie de chemin de fer à sa liste avec la mise en service du chemin de fer du lac Bloom. Situé au Labrador et basé près de Wabush, ce chemin de fer de 31 km est entré en fonction au printemps 2010; il relève de la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Comme dans des situations similaires en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, T.-N.-L. poursuit un accord avec TC pour la supervision de la sécurité ferroviaire. Construit au coût d'environ 100 millions de dollars, le chemin de fer assurera le transport de minerai de fer pour la Consolidated Mining Company. La mine devrait produire 640 millions de tonnes de minerai de fer pendant sa durée de vie, soit environ 40 ans.

Changements organisationnels au service de la sécurité ferroviaire

L'exercice 2010-2011 sera le cadre de changements importants à la structure de l'administration centrale et de petits ajouts à l'organisation régionale. Selon Dale Hicks, directeur régional: « Les changements importants à l'organisation de l'administration centrale correspondent aux recommandations formulées à l'occasion de l'examen récent de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Ces changements auront une incidence sur la structure régionale et une nouvelle section y sera ajoutée, soit le groupe sur la sécurité du système. Ce groupe se penchera sur la coordination des travaux de vérification, la mise en application, la diffusion et l'intégration de programmes pour mettre davantage l'accent sur les systèmes de gestion de la sécurité de l'industrie. »

On a ajouté trois équivalents temps plein (ETP) au service de sécurité ferroviaire en 2009-2010 et un autre poste sera créé dans l'exercice courant. Une cinquième ressource, qui se concentrera sur la mise en application, sera ajoutée en 2011-2012. Selon M. Hicks, ces nouvelles ressources seront essentielles pour la poursuite des efforts de promotion des systèmes de gestion de la sécurité dans l'industrie ferroviaire. La *Loi sur la sécurité ferroviaire* devrait être modifiée au courant de l'exercice pour tenir compte des améliorations proposées par le comité d'examen. Les nouveaux postes offriront des possibilités au personnel actuel, mais il faudra aussi de l'expertise supplémentaire.

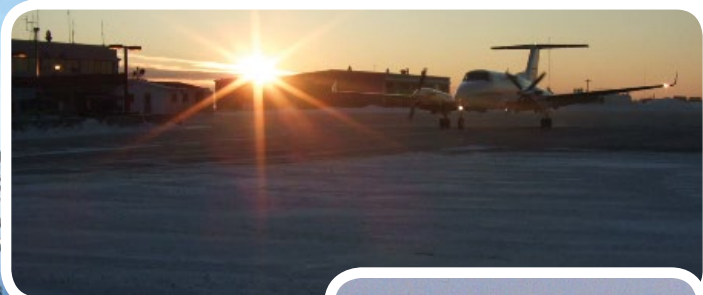
Programme de TMD

Les SGS joueront un grand rôle dans le programme de TMD en 2010-2011. Des inspecteurs du service de TMD collaboreront avec leurs homologues du transport ferroviaire pour la réalisation de vérifications de l'industrie ferroviaire. Par ailleurs, le programme de TMD explorera d'autres avenues, comme les plans d'intervention d'urgence, comme autant d'occasions d'étendre les systèmes de gestion de la sécurité au transport des marchandises dangereuses.

LE SAVIEZ-VOUS?

- En 2009, 256 collisions et incidents aux passages à niveau ont causé 71 décès et des blessures graves à 49 personnes au Canada.
- Les trains ne peuvent s'arrêter rapidement: un train de marchandises moyen roulant à 100 km/h peut prendre jusqu'à 1,1 km pour s'arrêter; et un train de voyageurs roulant à 120 km/h, jusqu'à 1,6 km, soit 14 terrains de football!
- En 2009, des marchandises dangereuses étaient présentes dans 133 accidents au Canada.

PROGRAMMES



CE QUE NOUS FAISONS

La Direction des programmes est la direction la plus diversifiée de la région de l'Atlantique; elle offre une gamme de services qui garantissent l'exploitation sécuritaire, sûre et respectueuse de l'environnement des aéroports et des ports dans tout le Canada atlantique. Pour ce qui est des aéroports, la Direction est responsable de l'exploitation et de l'entretien des aéroports de Wabush et de St. Anthony, ainsi que de la gestion des baux des sept aéroports de la région

de l'Atlantique faisant partie du Réseau national d'aéroports (RNA) selon le programme de gestion des baux du RNA. La Direction procure une aide aux immobilisations liées à la sécurité, à la protection des biens et à la réduction des coûts d'exploitation qui est destinée aux aéroports de petites et de moyennes tailles dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et du Programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador.

Pour ce qui est des ports, la Direction s'occupe de la gestion de 9 installations portuaires et de 27 lits de ports dans tout le Canada atlantique, ainsi que de la cession des installations portuaires à des intérêts locaux par le Programme de cession des ports. Elle est également responsable des fonctions de surveillance liées aux quatre administrations portuaires canadiennes du Canada atlantique (Halifax, Saint John, Belledune et St. John's).

Depuis le 1^{er} avril 2010, la Direction a assumé l'entière responsabilité de la gestion et de la prestation du Programme du Pont de la Confédération que lui a transférée la Direction de la coordination et des politiques. Le programme assure la surveillance de l'entente liée à l'exploitation permanente du pont et finance une entente permanente de maintien de l'ordre pour le pont.

En plus des activités liées aux ports et aux aéroports, la Direction effectue des évaluations environnementales aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) et veille à ce que le Ministère remplisse toutes ses obligations environnementales liées à la gestion et à la restauration des sites contaminés. Elle offre aussi des services d'ingénierie et des conseils techniques sur la planification, la conception, la construction et la gestion du cycle de vie des immobilisations de TC. Enfin, la Direction offre des services de consultation des autochtones pour la région lorsque les pratiques organisationnelles de TC peuvent toucher les droits ancestraux et issus de traités, qui sont potentiels ou établis.

RÉALISATIONS EN 2009-2010

Guide régional sur la consultation des autochtones

Le Guide sur la consultation des autochtones de l'Atlantique a été créé pour aider TC à remplir son obligation de consulter les groupes autochtones de la région de l'Atlantique ainsi que d'établir une relation de respect et d'entente avec eux. Le guide donne un aperçu de la marche à suivre pour tenir des consultations avec les groupes autochtones au Canada atlantique. Il décrit aussi la façon de déterminer les répercussions potentiellement néfastes sur les groupes autochtones de même qu'une stratégie de consultation. Le guide permettra de veiller

à ce que la consultation des autochtones soit réalisée de manière efficace, cohérente et raisonnable, ce qui améliorera du coup les pratiques opérationnelles de TC.

Évaluations environnementales

Du 1^{er} avril 2009 au 5 février 2010, les Affaires environnementales ont terminé 110 évaluations environnementales conformément à la LCEE pour appuyer le développement durable tout en protégeant l'environnement naturel. Une partie des projets a été appuyée par des mesures d'atténuation et des programmes de suivi de façon à protéger le saumon atlantique, le pluvier siffleur, la sterne de Dougall, l'arlequin plongeur et la zostère marine. TC reconnaît l'importance de protéger ces espèces dont certaines doivent l'être en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*.

Prolongement du Programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador

Depuis 1982, TC a fourni de façon continue des fonds pour la réfection de bandes d'atterrissage situées dans des petites collectivités le long de la côte du Labrador. Ce financement s'est fait conformément à l'Entente sur les services aériens et maritimes au Labrador avec la province de Terre-Neuve-et-Labrador qui possède et exploite les bandes d'atterrissage. TC fournit des fonds pour des projets admissibles visant 12 bandes d'atterrissage; ces projets permettront la réfection d'infrastructures et le maintien des niveaux de sécurité nécessaires pour répondre aux normes de certification des aéroports de TC. Le programme est essentiel pour les résidents de la côte du Labrador, car les bandes d'atterrissage font partie du seul mode de transport fiable tout au long de l'année. Le programme a été prolongé pour quatre exercices à compter de 2009-2010, avec un fonds de quatre millions de dollars. Le Programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador est un exemple de l'engagement de TC à garantir l'accès à des moyens de transport sécuritaires et sûrs à toute la population canadienne.

CESSION DU PORT DE SUMMERSIDE

Établi en 1996, le Programme de cession des ports est une initiative de TC visant à céder la propriété de ports locaux et de lits de ports à d'autres ministères fédéraux, à des gouvernements provinciaux ou municipaux ou

à des intérêts locaux. Jusqu'ici, plus de 85% des ports appartenant au Ministère ont été cédés. La cession des ports à des intérêts locaux permet non seulement aux contribuables d'économiser des millions de dollars en coûts d'entretien et d'exploitation, mais aussi d'intégrer les ports à l'économie locale. Les ports détenus et exploités par des intérêts locaux peuvent être utilisés pour soutenir des activités favorisant le développement économique qui correspondent aux priorités locales.

La fin de l'exercice 2009-2010 a été le théâtre de deux réussites importantes pour le Programme de cession des ports. Le 19 février 2010, TC a cédé la propriété du port de Summerside à la Summerside Port Corporation, un groupe sans but lucratif composé de représentants locaux du milieu des affaires, de la ville de Summerside, de la chambre de commerce locale et de la société de développement régional locale. Le 30 mars 2010, les propriétés de la baie d'Espoir ont été cédées à la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Ces cessions couronnent des années de négociation qui ont nécessité le travail d'employés provenant de toute la Direction des programmes ainsi que l'appui des Services généraux et des Services juridiques.

Selon Maurice Landry, directeur régional des programmes de la région de l'Atlantique: « Le processus de cession n'aurait pas pu se dérouler si rapidement sans les efforts combinés et coordonnés du personnel des Programmes, des Services juridiques et des Services généraux à Moncton, à Dartmouth et à Ottawa. »

La propriété cédée du port de Summerside est constituée de 2,3 hectares de hautes terres et d'un port comptant 90 hectares de lots d'eau. Le port possède trois terminaux, soit le terminal maritime, où se situe un hangar à marchandises de 5 300 mètres carrés, le quai Holman et le quai Queen. Il possède également deux brise-lames. Le port de Summerside était l'une des plus grandes propriétés que détenait TC; l'entente de cession prévoit une contribution financière de 20,4 millions de dollars du gouvernement du Canada qui servira exclusivement aux frais d'exploitation et d'entretien des infrastructures du port. Le port sert principalement à l'exportation de produits agricoles (surtout des pommes de terre) vers les marchés étrangers.

La propriété de la baie d'Espoir est constituée de 20 miles carrés de lits de ports dans la baie d'Espoir, 1,5 miles carrés de hautes terres à Swanger Cove et des quais à Milltown et St. Alban's. L'entente de cession comprend une contribution du gouvernement du Canada de 3,075 millions de dollars, qui servira exclusivement à l'exploitation et à l'entretien des installations.

Le fait que ces ports appartiennent à des intérêts locaux offre un grand potentiel économique pour les régions environnantes qui ont ainsi une souplesse accrue pour leurs activités, pour le marketing et pour la façon d'investir les revenus. Avec la contribution fédérale, ces ports peuvent continuer d'investir dans les infrastructures et se concentrer davantage sur la croissance et la génération de revenus, et par conséquent sur la création d'emplois et le développement économique général des régions environnantes.

PRIORITÉS DE LA DIRECTION POUR 2010-2011

- Faire la mise en œuvre des SGS aux aéroports de Wabush et de St. Anthony appartenant à TC. Les SGS aident les entreprises à déterminer les risques pour la sécurité avant qu'ils ne deviennent des problèmes importants. Conformément à la réglementation, les aéroports doivent mettre en place un SGS pour augmenter d'un cran la protection des voyageurs.
- Réussir le transfert de responsabilité pour la gestion et la prestation du Programme du Pont de la Confédération de la Direction de la coordination et des politiques à la Direction des programmes.
- Réussir le transfert de responsabilité pour la gestion et la prestation du Programme de traversiers du Canada atlantique du Groupe des programmes de l'administration centrale à la Direction des programmes de la région de l'Atlantique.
- Mettre en œuvre des stratégies de gestion des risques qui conduiront à la mise en application de l'initiative d'évolution de programme laquelle permettra la centralisation de la gouvernance et de la gestion des propriétés dans la gestion des baux au Canada.



De gauche à droite, Arnold Croken, président de la Summerside Port Corporation, Maurice Landry, directeur régional des programmes et Michel Doiron, directeur général régional, TC, région de l'Atlantique.

LE SAVIEZ-VOUS?

- Dans le cadre de la protection de l'environnement, la Direction des programmes de la région de l'Atlantique a conçu une initiative axée sur la clientèle, soit le « Coin vert » qui offre des trucs utiles et des documents de référence permettant aux employés de TC de faire des choix écologiques au travail et à la maison.
- La Direction des programmes a jusqu'ici cédé la propriété de 76 installations portuaires appartenant à TC à des intérêts locaux par l'intermédiaire du Programme de cession des ports.
- En août dernier, le port de Summerside a joué un rôle dans la réussite des Jeux du Canada; en effet, la collaboration avec les représentants des Jeux a permis la tenue des compétitions de sports nautiques sur la propriété et dans le port adjacent aux installations de TC.

COORDINATION ET POLITIQUES



CE QUE NOUS FAISONS

La Direction de la coordination et des politiques sert en quelque sorte « de yeux et d'oreilles » du Ministère au Canada atlantique. Elle appuie la région et l'administration centrale dans la collecte et l'analyse de données sur l'économie et le transport en plus de fournir des renseignements liés aux enjeux économiques et politiques et de l'industrie du transport. La Direction appuie aussi le directeur général régional et le groupe chargé des politiques à l'administration centrale en représentant le Ministère au sein de comités interministériels et de l'industrie ainsi que de

groupes de travail, en plus d'assurer la liaison avec les parties prenantes de l'industrie et les autres ordres de gouvernement. Plus précisément, la Direction joue un grand rôle dans l'initiative de la Porte de l'Atlantique; elle participe aux initiatives d'élaboration de politiques et à l'administration de programmes en collaboration avec l'administration centrale; elle s'occupe de l'élaboration du rapport annuel de TC pour la région de l'Atlantique et coordonne l'information entre les partenaires et le Ministère ainsi qu'entre l'administration centrale et les bureaux régionaux.

RÉALISATIONS EN 2009-2010

Renouvellement de la flotte de Marine Atlantique

TC s'était engagé à réaliser un examen complet de la flotte de Marine Atlantique avec l'objectif d'assurer le service à long terme. Dans le cadre de cet engagement, des recherches et des analyses importantes devaient être effectuées pour veiller à ce que l'information exacte soit bien prise en considération dans le processus décisionnel. Parmi les travaux effectués par la Direction de la coordination et des politiques de l'Atlantique pour appuyer la Direction des politiques de l'administration centrale sur les traversiers, mentionnons la collecte, l'analyse et la compilation d'une grande quantité de données concernant les possibilités, les coûts estimés et la circulation à long terme des navires. La Direction de la coordination et des politiques a non seulement fourni les renseignements à l'administration centrale, mais elle a aussi joué un rôle dans l'examen des documents, ainsi que leur modification et leur mise à jour menant au document final.

Porte de l'Atlantique

La Direction de la coordination et des politiques joue un rôle très actif dans les efforts d'élaboration et de mise en œuvre du Ministère ayant trait à la Stratégie de la Porte de l'Atlantique et du Corridor du commerce. L'objectif de l'initiative de la Porte de l'Atlantique est de positionner le Canada atlantique comme réseau intégré de transport aérien, ferroviaire, maritime et routier donnant efficacement accès aux marchés de l'Amérique du Nord. La Direction fait partie des trois principaux groupes fédéraux responsables de l'initiative de la Porte de l'Atlantique, laquelle est menée par le groupe chargé des politiques à l'administration centrale de TC et par l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (APÉCA). La Direction de la coordination et des politiques représente la région de l'Atlantique aux réunions du Comité officiel de fonctionnaires fédéraux-provinciaux ainsi qu'au sein de groupes de travail et de conseils locaux de la Porte d'entrée. À titre d'exemple, la Direction joue un rôle actif dans l'analyse des transports en participant au Groupe de travail de la porte d'entrée de l'Atlantique. Ce groupe est constitué de membres du personnel de TC et de l'APÉCA ainsi que de représentants des quatre gouvernements provinciaux de l'Atlantique. On s'attend à ce que la Direction continue à jouer un grand rôle dans l'initiative de la Porte de l'Atlantique au cours des prochaines années.

Conception de nouvelles initiatives

Pour améliorer son rôle relatif à la collecte et à l'analyse de renseignements sur le transport et l'économie, la Direction a créé de nouveaux documents, soit un aperçu mensuel et un rapport trimestriel. Ces documents fournissent aux employés régionaux et nationaux des renseignements ayant trait à tous les modes de transport ainsi qu'à des initiatives générales en matière de transport dans le Canada atlantique. L'aperçu mensuel donne une idée générale des affaires courantes, tandis que le rapport trimestriel s'attarde aux statistiques et aux analyses en matière de transport et d'économie.

UN PARTENARIAT NOVATEUR POUR MIEUX SERVIR LA POPULATION CANADIENNE

Ambitieuses, voilà un mot qui peut facilement décrire la vision et la conception du Pont de la Confédération il y a plus de 12 ans; la détermination dont il a fallu faire preuve a permis de créer l'un des chefs-d'œuvre d'ingénierie du XXe siècle. L'entente de gestion novatrice et avant-gardiste conclue pour l'exploitation du pont est aussi considérée comme une réussite. La participation de la Direction de la coordination et des politiques de la région de l'Atlantique de TC au projet du Pont de la Confédération a commencé au milieu des années 1990 lorsque les discussions ont porté sur l'exploitation permanente de la structure. Les partenaires ont créé un modèle national très convaincant pour les ministères fédéraux en ce qui a trait à la promotion et à la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et à la manière dont il peut produire des résultats pour la population canadienne. En effet, le processus correspond parfaitement à un des principaux objectifs stratégiques de TC, soit avoir un réseau de transport efficace.

Le Canada est dans l'obligation constitutionnelle de fournir une voie de communication menant à l'Île-du-Prince-Édouard; le Pont de la Confédération permet à des milliers de citoyens de se déplacer de façon sécuritaire entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard chaque année. Selon les ententes signées avec le gouvernement fédéral en octobre 1993, Strait Crossing Development Incorporated (SCDI) a conçu, financé et construit le pont, et a accepté d'exploiter et d'entretenir la structure pendant 35 ans. Après ce délai, l'exploitation reviendra à l'État jusqu'à l'atteinte des 100 ans de vie utile du pont. Bien que le Canada soit propriétaire du Pont de la Confédération, Strait Crossing Bridge Limited l'exploite et en fait l'entretien pour le compte de la société mère, SCDI. Les rôles et les responsabilités des deux gouvernements ainsi que de SCDI sont clairement définis dans des ententes, notamment en ce qui a trait à des points précis comme le taux de péage et la structure. Ces ententes permettent une gestion cohérente et réussie du Pont de la Confédération. Selon Roger Saunders, analyste principal en transport à la Direction de la coordination et des politiques et expert régional du Pont de la Confédération: « L'arrangement était hors norme pour l'époque, mais il s'agissait de la meilleure méthode, notamment pour les contribuables. » Toujours selon lui, « il est gratifiant de constater les résultats positifs des ententes après autant d'années et cela en dit gros sur ce qui peut être réalisé lorsqu'on travaille avec des groupes non gouvernementaux et qu'on fait preuve d'ouverture d'esprit. »

En décembre 2009, le Conseil canadien pour les partenariats public-privé a officiellement reconnu le leadership de TC et de SCDI et leur partenariat de longue durée en leur remettant le premier prix lors de la 12^e cérémonie de remise de prix annuelle du Conseil canadien pour les partenariats public-privé. Il s'agit du prix le plus prestigieux accordé par l'organisme.

Dans le cadre de son obligation constitutionnelle et des ententes conclues, le gouvernement fédéral accorde une subvention annuelle de 41,9 millions de dollars à SCDI. Le montant, indexé selon le taux d'inflation, est similaire à celui accordé précédemment pour le service de traversiers. Remarquons cependant que pour un investissement équivalent, les émissions de CO₂ ont diminué de façon substantielle depuis l'ouverture du pont par rapport à ce qu'elles étaient lorsque les traversiers faisaient la navette. Selon une étude sur les émissions de polluants atmosphériques réalisée en 2007 par la société Jacques Whitford, bien que la circulation ait augmenté, l'ouverture du Pont de la Confédération a permis une réduction de la consommation de carburant de 16 millions de litres et une diminution de plus de 44 000 tonnes de CO₂ de 1990 à 2005. Ces résultats sont un solide appui à l'objectif stratégique de TC, soit d'avoir un réseau de transport respectueux de l'environnement.

La Direction de la coordination et des politiques fait toujours partie de l'équipe du Pont de la Confédération, laquelle comprend également des membres des programmes de surface à Ottawa ainsi que l'équipe des programmes de la région de l'Atlantique. Cette équipe est appuyée par des conseillers de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et du secteur privé. Son rôle principal est de s'assurer que le pont est exploité et entretenu selon les critères et les normes fixés dans les ententes. Au cours de la prochaine année, la Direction fournira de l'expertise et des conseils pendant la période du transfert du dossier à la Direction régionale des programmes, laquelle poursuivra le travail de manière transparente et adoptera les pratiques exemplaires établies au fil des ans.

PRIORITÉS DE LA DIRECTION POUR 2010-2011

- Continuer de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre de la Stratégie de la Porte de l'Atlantique et du Corridor du commerce.
- Consulter les partenaires et coordonner le transfert des connaissances avec eux (l'administration centrale, les homologues régionaux, les autres ministères fédéraux, les quatre provinces de l'Atlantique et les parties prenantes et organismes de l'industrie).
- Surveiller les activités liées à l'économie et au transport dans les provinces de l'Atlantique.
- Veiller au transfert sans heurt du dossier du Pont de la Confédération de la Direction de la coordination et des politiques à la Direction des programmes entrée en vigueur le 1^{er} avril 2010.

LE SAVIEZ-VOUS?

- En moyenne, 3 900 véhicules empruntent le Pont de la Confédération chaque jour.
- Le Pont de la Confédération a permis de réduire de 44 000 tonnes les émissions de CO₂, malgré une augmentation de la circulation en direction et en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard.
- Marine Atlantique transporte 85% des denrées périssables consommées à Terre-Neuve-et-Labrador.



Michel Doiron, directeur général régional, et Roger Saunders de la Direction de la coordination et des politiques ont reçu le premier prix.

SERVICES GÉNÉRAUX



CE QUE NOUS FAISONS

La mission générale des Services généraux est de fournir aux gestionnaires et au personnel de TC des conseils basés sur le savoir ainsi que des systèmes et services de saine gestion.

Avec environ 50 employés dans la région, l'équipe des Services généraux joue un rôle important en aidant la région à remplir le mandat ministériel; elle veille à ce que chaque employé ait la formation, les outils et le matériel nécessaires pour s'acquitter de ses tâches et offre aussi des services de conseil dans les domaines

fonctionnels, en plus de surveiller les activités régionales en ce qui a trait au respect des politiques du Ministère et de l'organisme central.

L'équipe des Services généraux est responsable de sept des dix sous-activités du programme des services internes du Ministère, soit la gestion des finances, des ressources humaines, des technologies de l'information, de l'information, des approvisionnements, des immobilisations et du matériel.

RÉALISATIONS EN 2009-2010

Partenariat avec l'UCET et le PAM pour l'amélioration de l'environnement de travail

Un protocole d'entente (PE) a été conclu entre TC (région de l'Atlantique), l'Union canadienne des employés des transports (UCET) et le Programme d'apprentissage mixte (PAM) pour offrir une série d'ateliers sur la création d'un milieu de travail sain. Le PE prévoit la tenue d'environ 12 ateliers pour des employés de TC d'octobre 2009 à septembre 2011. Pendant cette période, on s'attend à ce que plus de 300 employés participent aux ateliers. Le partenariat entre TC, l'UCET et le PAM est une des stratégies définies par le groupe des ressources humaines depuis l'obtention des résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux réalisé en 2008. Ce partenariat est la preuve que les parties patronales et syndicales peuvent collaborer à la réalisation d'un même objectif, soit un meilleur milieu de travail pour tous.

Un meilleur programme de SST

La conception d'un programme de santé et sécurité au travail (SST) amélioré est une réalisation importante dans la région. Parmi les éléments de ce programme amélioré, mentionnons une ressource dédiée (poste de conseiller régional en SST) et une formation accrue pour les comités de SST ainsi que les représentants, les gestionnaires et les employés du programme de SST. Soulignons aussi la constitution du comité régional mixte sur la SST qui établit un lien important entre le Comité national d'orientation en santé et sécurité au travail, la direction régionale/locale et les comités de SST.

Mise en place d'un centre de service pour le soutien régional en TI

Afin de mieux utiliser les ressources et de standardiser les niveaux de services, le soutien en technologies de l'information (TI) a été regroupé en un centre de service à guichet unique. Ce mode de service permet aux gestionnaires des TI d'établir la priorité des demandes de service, donc de fournir aux clients régionaux un niveau de service uniforme, peu importe l'emplacement du lieu de travail. En parallèle, un outil a été mis en place pour faire le suivi des demandes de service acheminées au service régional, produisant ainsi de meilleures données liées aux problèmes courants en TI, notamment en ce qui a trait aux ressources et à la langue.

Système *iTravel*: une meilleure façon de gérer les déplacements

Afin de mieux soutenir les employés et d'améliorer l'efficacité dans la gestion des déplacements, TC a mis en place *iTravel*, un outil intégré et informatisé de gestion des déplacements. Après un projet pilote prolongé dans la région de l'Atlantique (pour lequel nous devons remercier la Direction de l'aviation civile), des séances de formation pour tout le personnel ont eu lieu en décembre 2009 et au début de 2010. Par conséquent, les employés régionaux peuvent utiliser *iTravel* pour leurs déplacements par l'intermédiaire du portail BIRM ou d'une icône sur le bureau puisque l'application remplace les formulaires en ligne.

Ce nouveau système est avantageux pour les voyageurs comme pour les gestionnaires. Pour les voyageurs, le délai pour obtenir un remboursement est raccourci. Des fonctions intégrées de validation facilitent les autorisations de déplacement et les demandes de remboursement; ces dernières sont automatiquement acheminées aux gestionnaires qui doivent les approuver. Les employés peuvent aussi faire le suivi de l'état des demandes de remboursement, et ce, en tout temps. Pour les gestionnaires, les demandes de remboursement peuvent maintenant être examinées et approuvées en ligne, même s'ils sont eux-mêmes en déplacement. En outre, *iTravel* est intégré aux systèmes ministériels: les renseignements sur les coûts des déplacements sont automatiquement saisis, ce qui permet de déterminer les éléments à risque élevé et de trouver des options économiques pour les déplacements.

ATELIERS D'ORIENTATION « À LA DÉCOUVERTE DE TRANSPORTS CANADA »

La région de l'Atlantique offre à ses nouveaux employés un atelier d'orientation amélioré qui leur permet d'en apprendre davantage sur les activités de TC en région. L'équipe des ressources humaines a repensé l'atelier avec de nouveaux concepts et des renseignements à jour. Plusieurs réunions et séances de remue-méninges ont eu lieu afin de définir le concept idéal pour les nouveaux employés de TC. L'atelier se veut davantage une expérience pour les participants

qu'une séance de formation. Dès le départ, il a été conçu pour donner l'occasion aux employés et aux gestionnaires des différentes directions de mettre en valeur leurs priorités, méthodes, outils et environnements de travail. Ainsi, le sentiment de fierté des employés est renforcé et les réalisations des employés sont mises de l'avant quant à la collaboration de chacun aux objectifs et au mandat de TC.

Une fois le nouveau concept défini, l'approbation a été obtenue du Comité de gestion régional (CGR). Des représentants de chaque direction ont ensuite été choisis pour la présentation d'exposés intéressants dans les nouveaux ateliers qui tireront parti de l'expérience et de l'intérêt des employés et des gestionnaires de TC et favoriseront une mobilisation accrue des employés.

L'atelier commence par un officiel « Bienvenue à Transports Canada » du directeur général régional, Michel Doiron, suivi d'exposés de chacune des directions portant sur le mandat et les rôles ainsi que sur des renseignements et des faits intéressants. De plus, les présentateurs des directions parlent des tâches ou des projets intéressants et offrent des activités interactives permettant aux employés d'apprendre à se connaître et à connaître le Ministère tout en s'amusant. Selon les commentaires des participants, l'activité préférée de l'atelier de deux jours est la table ronde des directeurs où un animateur dirige une séance de questions avec des directeurs régionaux.

En tant que participant à un récent atelier, Gary Stewart, inspecteur à la Sûreté des transports et préparatifs d'urgence (STPU) à Saint John, a commenté la table ronde des directeurs et l'expérience en général: « La table ronde des directeurs était très intéressante et agréable. J'ai appris une foule de choses utiles à propos des autres programmes de TC. J'ai une meilleure perspective des rôles et des responsabilités de TC. C'est bien formulé et bien présenté. Beau travail! Merci! »

Notre premier atelier, tenu en anglais, s'est déroulé en mars 2009 et 24 nouveaux employés étaient présents. Selon les commentaires et les suggestions recueillis dans les formulaires d'évaluation, l'atelier a été une réussite. Depuis, quatre autres ateliers ont eu lieu: un en français en avril 2009, puis trois en anglais, en juin, en octobre et en février.

PRIORITÉS DE LA DIRECTION POUR 2010-2011

L'équipe des Services généraux se concentre actuellement sur la collaboration avec les autorités fonctionnelles et ses homologues régionaux pour renforcer la prestation des services généraux à l'échelle nationale dans la période visée.

Ci-dessous, sont les priorités des Services généraux.

- Mettre en œuvre les normes nationales de service approuvées et rendre compte du rendement par rapport à ces normes.
- Uniformiser les comptes fournisseurs.
- Mettre en œuvre de nouveaux processus pour les services nationaux normalisés relatifs à la gestion des problèmes, du changement et de la configuration.
- Harmoniser le mode de prestation de la dotation en personnel.

LE SAVIEZ-VOUS?

- En 2009, 56 462 documents ont été enregistrés dans le Système de gestion des dossiers, des documents et de l'information (SGGDI), soit le système ministériel de gestion des documents électroniques. On y arrive!
- Des 434 postes autorisés dans la région, 74 ont été pourvus sur une base indéterminée en 2009.
- Près de 80% des employés de TC dans la région de l'Atlantique doivent se déplacer dans le cadre de leurs fonctions. Ces déplacements ont occasionné plus de 4 000 demandes de remboursement au cours du dernier exercice.



Les participants à l'atelier d'accueil des nouveaux employés des 9 et 10 février à Moncton à la fin de la première journée. De gauche à droite: Ken Morrissey, Services généraux (animateur); Ed Kehoe, Sécurité maritime; Gaétan St. Cœur, Aviation civile; Kristin Loughlin, Programmes; Gary Stewart, Sûreté des transports et préparatifs d'urgence; Kathy Fraser, Sécurité maritime; Stéphanie Comeau, Services généraux; Michael Norris, Sécurité maritime; Karen LeBlanc, Services généraux; Paul DeWare, Surface; Shannon Sellers, Sécurité maritime; Matthew Gurnham, Programmes; Heather LeBlanc, Sûreté des transports et préparatifs d'urgence; Jewel LeBlanc, Communications et marketing; Lawrence Shand, Aviation civile; Ellen Pelletier, Services généraux (animatrice); Nicole Schofield, Sécurité maritime; Wendy LeBlanc, Surface; Alcida Jones, Services généraux; Jamie MacDermid, Aviation civile.

COMMUNICATIONS ET MARKETING



CE QUE NOUS FAISONS

La Direction des communications et du marketing est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des communications internes et externes de la région. Nous appuyons les directions régionales ainsi que l'équipe des communications et du marketing de l'administration centrale grâce à plusieurs services. Par l'intermédiaire des services de relations avec les médias, nous fournissons des conseils dans le domaine des communications, répondons aux demandes d'information des médias 24 heures sur 24 en préparant des communiqués et veillons à obtenir les approbations nécessaires pour les principales

communications relatives aux divers enjeux touchant TC. Nous offrons également un appui logistique sur place pour les annonces publiques provenant de l'administration centrale et de la région. La Direction élargit constamment sa gamme de services en faisant la coordination des communications internes et multimédias, y compris sur Internet et dans l'intranet régional. En ce qui a trait au marketing, la Direction appuie les activités régionales de sensibilisation en prodiguant des conseils stratégiques sur les projets, le contenu, la traduction et le processus de publication.

RÉALISATIONS EN 2009-2010

Offshore Helicopter Safety Inquiry

Pendant l'enquête *Offshore Helicopter Safety Inquiry* à Terre-Neuve-et-Labrador, la Direction a appuyé le témoignage du représentant de TC en gérant la présence des médias.

Consultations concernant Marine Atlantique

La Direction a communiqué avec les médias pendant les consultations des parties intéressées de TC concernant Marine Atlantique, laquelle assure le service de traversiers de Terre-Neuve-et-Labrador.

Cession des propriétés du port de Summerside (Île-du-Prince-Édouard) et de baie d'Espoir (Terre-Neuve-et-Labrador)

La Direction a fait la planification et la coordination de la cérémonie de cession du port de Summerside à la Summerside Port Corporation Inc., et a préparé l'annonce de la cession des propriétés de baie d'Espoir à la province de Terre-Neuve-et-Labrador.

Mise en œuvre d'un programme de communications internes

Le programme de communications internes, lancé en septembre 2009, fait la promotion des communications internes proactives au sein de la région et entre les directions. Des outils précis comme TC Connex (le bulletin électronique bimensuel des employés), l'intranet et le calendrier électronique des événements fournissent des renseignements actuels et pertinents qui stimulent les employés et favorisent une attitude positive. Le programme vise à promouvoir, favoriser et permettre des communications horizontales, ascendantes et descendantes entre les employés, les directions et la haute direction; il permet aussi de surmonter l'obstacle de la distance au Canada atlantique, car les directions sont réparties dans quatre provinces.

ÉLARGIR LA GAMME DE SERVICES

Avant sa révision complète en 2008, la Direction des communications et du marketing s'occupait principalement de prodiguer des conseils d'expert sur des questions relatives à la gestion des problèmes et aux relations avec les médias. Toutefois, depuis la révision, nous avons élargi notre champ d'action de façon à offrir des conseils stratégiques et des services en marketing, en multimédia (notamment sur Internet et l'intranet) ainsi qu'en communications internes. En assistant aux réunions hebdomadaires des gestionnaires, nous avons pu nous faire une idée précise des priorités et des enjeux des directions et aider ces dernières à s'occuper rapidement des grandes préoccupations. De plus, nous avons pu offrir des services proactifs à valeur ajoutée ainsi que des conseils dans le cadre de plusieurs projets comme le programme de l'autocollant bleu, l'Opération Gareautrain et la tournée régionale du directeur général régional.

Sur une base mensuelle, la Direction des communications et du marketing revise le contenu anglophone et francophone de l'aperçu mensuel de la région de l'Atlantique réalisé par la Direction de la coordination et des politiques.

Dès le départ, la Direction des communications et du marketing a participé à l'élaboration annuelle du Plan intégré des ressources humaines par la Direction des ressources humaines en prodiguant des conseils sur la planification. Une fois que le contenu provisoire a été soumis, les versions anglaises et françaises ont été révisées afin de vérifier la cohérence, et des recommandations pour simplifier le langage ont été formulées. La Direction a également coordonné la conception visuelle pour la version Web et publié le document final dans l'intranet régional.

À la demande de la Sécurité maritime, les quatre réunions du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) ont été évaluées afin de faire une analyse constructive des réunions d'un point de vue général et marketing. La Direction participera à un petit groupe de travail de la Sécurité maritime chargé de mettre en œuvre les recommandations basées sur l'évaluation de manière à ce que les réunions du CCMC soient plus motivantes en 2010-2011.

PRIORITÉS DE LA DIRECTION POUR 2010-2011

- Entretenir des relations efficaces avec les médias en cernant les enjeux potentiels et en préparant des communications stratégiques pour en tenir compte.
- Présenter un grand nombre de communiqués concernant des projets et du financement provenant du Plan d'action économique et de Chantiers Canada.
- Trouver des occasions de promouvoir les priorités de TC par des initiatives de sensibilisation.
- Continuer la prestation proactive du programme de communications internes, lequel appuie les initiatives régionales par l'intermédiaire de TC Connex, de l'intranet et du calendrier des événements ainsi que du contenu multimédia coordonné, particulièrement sur Internet.

LE SAVIEZ-VOUS?

- Nombre d'annonces publiques sur des événements planifiés et coordonnés par la Direction: 9.
- Nombre de médias que la Direction surveille de façon périodique: 26 médias diffusés (radio et télévision) et 25 médias imprimés (hebdomadaires et quotidiens).
- La Direction surveille maintenant des blogues sur une base quotidienne.

CENTRES DE TRANSPORTS CANADA

Liste de centres

Nouveau-Brunswick

Moncton
95, rue Foundry
C. P. 42
Moncton (N.-B.) E1C 8K6
Téléphone: 1-800-387-4999

Saint John
189, rue Prince
William, 1^{er} étage
Saint John (N.-B.) E2L 2B9
Téléphone: 506-636-4748

Bathurst
275, rue Main, 4^e étage
C. P. 1207

Bathurst (N.-B.) E2A 4J1
Téléphone: 506-548-7491

Île-du-Prince-Édouard

Charlottetown
75, rue Fitzroy, 1^{er} étage
Charlottetown (Î.-P.-É.)
C1A 1R8
Téléphone: 902-566-7987

Terre-Neuve-et-Labrador

Clarenville
8, avenue Myer
C. P. 368
Clarenville (T.-N.-L.)
A0E 1J0
Téléphone: 709-466-4515

Goose Bay
110, chemin Vulcan
Aéroport de Goose Bay
C. P. 177, Stn. C
Goose Bay (T.-N.-L.)
A0P 1C0
Téléphone: 709-896-6190

Marystown
Promenade Ville Marie
Marystown (T.-N.-L.)
A0E 2M0
Téléphone: 709-279-2201

Corner Brook
4, avenue Harold,
tour Fortis
C. P. 22
Corner Brook (T.-N.-L.)
A2H 6C3
Téléphone: 709-637-4870

Lewisporte
396, rue Main
Chipman Complex
C. P. 237
Lewisporte (T.-N.-L.)
A0G 3A0
Téléphone: 709-535-2503

St. John's
10 Barter's Hill, 9^e étage,
Immeuble John Cabot
St. John's (T.-N.-L.)
A1C 6H8
Téléphone: 1-800-387-4999

Nouvelle-Écosse

Dartmouth
45, promenade Alderney
C. P. 1013
Dartmouth (N.-É.)
B2Y 4K2
Téléphone: 1-800-387-4999

-ou-

Aéroport de Halifax
50, Selfridge Way
Enfield (N.-É.) B2T 1K3
Téléphone: 902-873-1376

Port Hawkesbury
811, rue Reeves, Unité 1
Port Hawkesbury
(N.-É.) B9A 2S4
Téléphone: 902-625-0803

Sydney
196, rue George
Federal Arts Bldg. 2^e étage
Sydney (N.-É.) B1P 1J3
Téléphone: 902-564-7002

Yarmouth
248, rue Pleasant
C. P. 850
Yarmouth (N.-É.) B5A 4K5
Téléphone: 902-742-6860

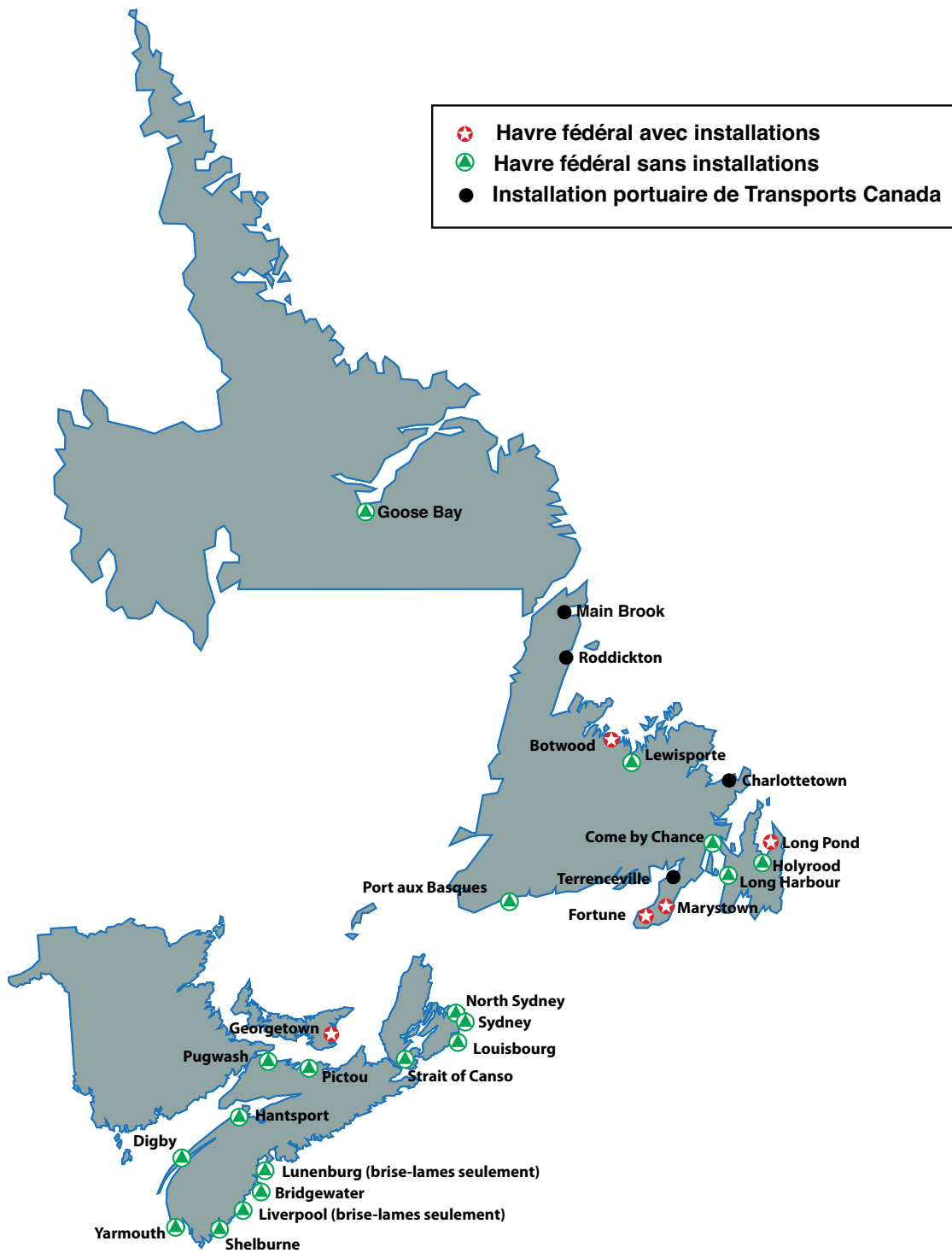
CENTRES DE TRANSPORTS CANADA



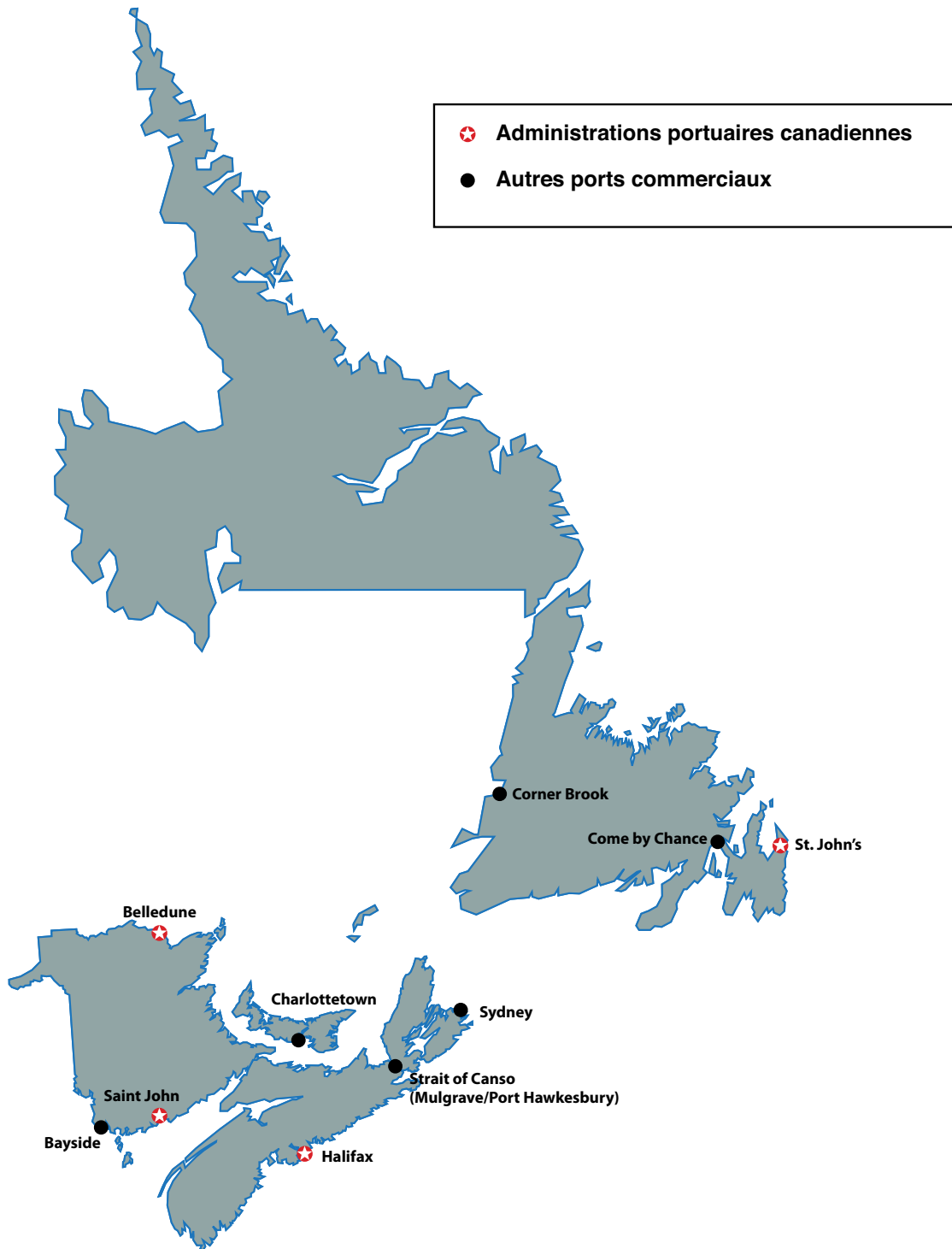
AÉROPORTS



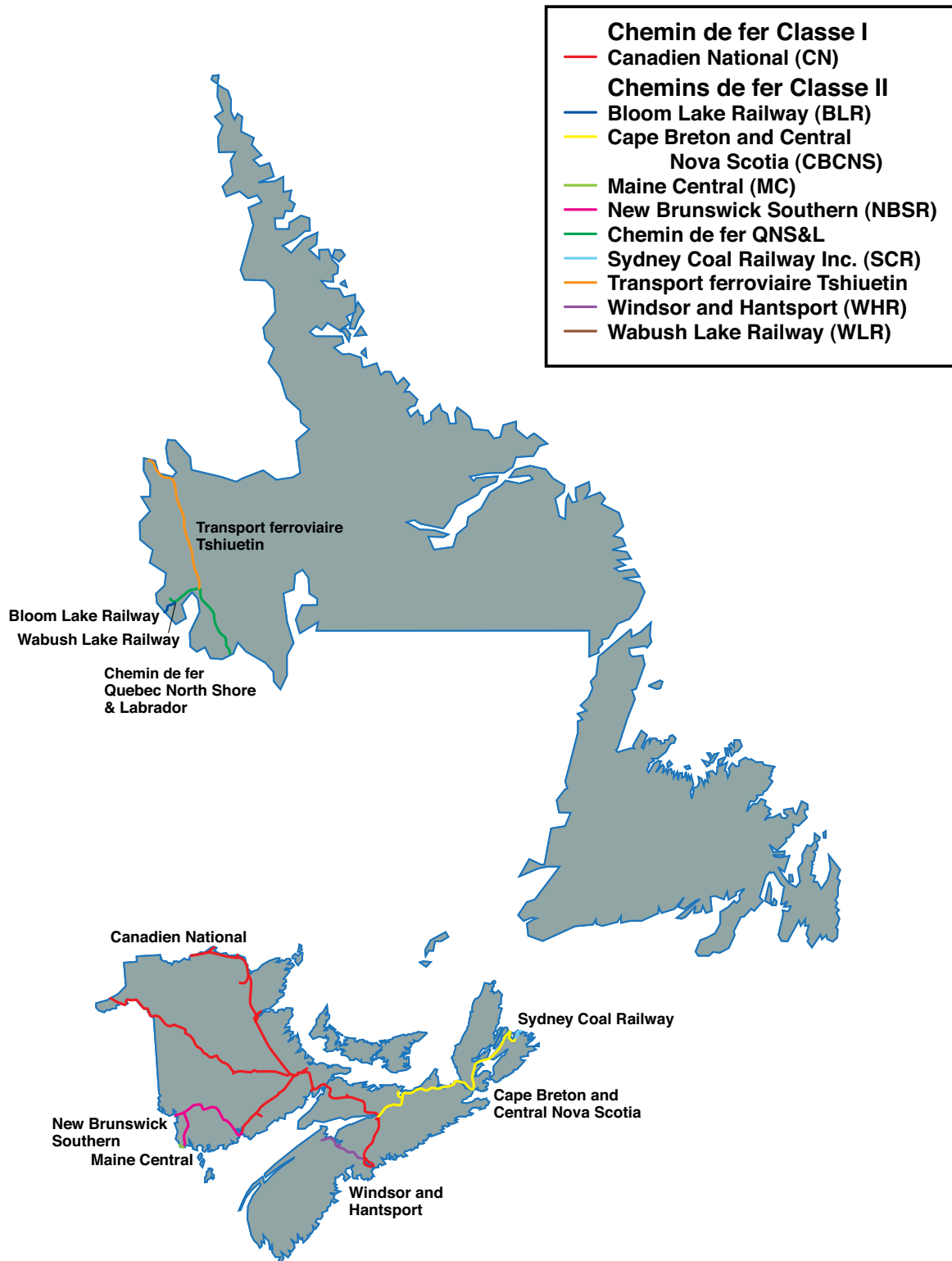
HAVRES ET PORTS



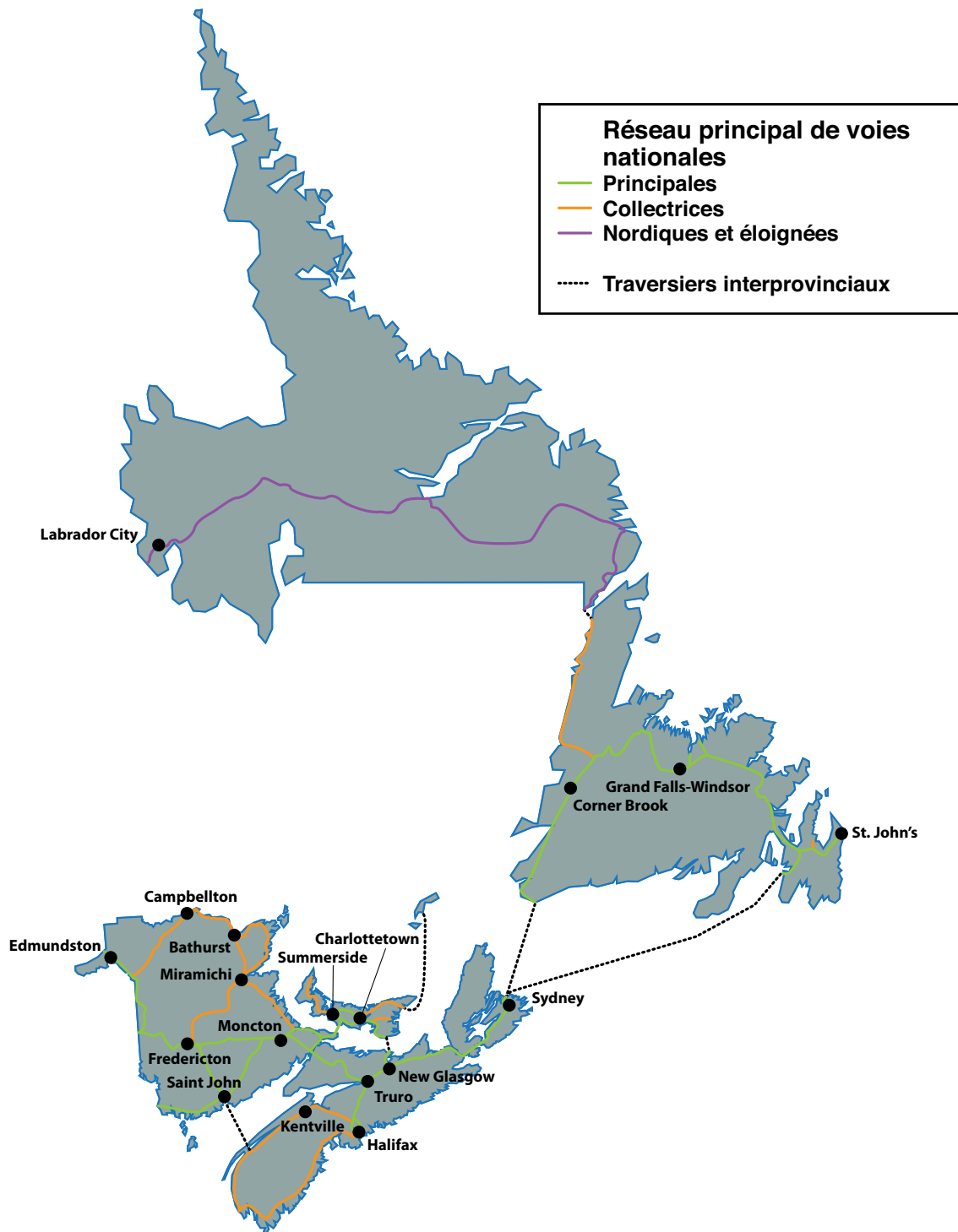
PORTS PRINCIPAUX



CHEMINS DE FER



AUTOROUTES ET TRAVERSISERS



BUDGET

2009-10 FINALE (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Traitements et salaires	ACE ¹	F et E (brut) ²	Revenus	Capital	Subventions et contributions	Total
Un réseau de transport efficient	3 088	5 007	8 095	-6 281	2 121	23 801	27 735
Infrastructure de transport aérien	2 129	1 654	3 784	-2 381	1 280	0	2 683
Infrastructure de transport maritime	813	2 720	3 533	-3 900	841	23 539	24 013
Infrastructure de transport terrestre	146	632	778	0	0	262	1 040
Un réseau de transport respectueux de l'environnement	835	2 792	3 626				3 626
Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	80	25	104	0			104
Eau propre - Transport	169	30	199	0			199
Gérance de l'environnement - Transport	586	2 738	3 324	0			3 324
Un réseau de transport sécuritaire	22 063	4 422	26 485	-3 318		1 055	24 222
Surveillance de la sécurité aérienne	6 458	1 962	8 420	-468			7 952
Aide aux immobilisations aéroportuaires	130	40	169	0		1 055	1 224
Cadre réglementaire de la sécurité maritime	90	20	110	0			110
Surveillance de la sécurité maritime	11 470	1 574	13 043	-2 775			10 268
Protection des eaux navigables	1 943	400	2 344	0			2 344
Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	53	11	65	-4			61
Surveillance de la sécurité ferroviaire	1 136	260	1 396	-60			1 336
Sensibilisation à la sécurité ferroviaire	154	34	189	-11			178
Cadre réglementaire pour le transports des marchandises dangereuses	57	11	68	0			68
Surveillance du transport des marchandises dangereuses	536	103	638	0			638
Intervention d'urgence - Transport des marchandises dangereuses	37	7	44	0			44
Un réseau de transport sûr	3 298	1 022	4 320				4 320
Surveillance de la sûreté aérienne	1 346	237	1 583	0			1 583
Grand projet de l'État en matière de sûreté du fret aérien	0	1	1	0			1
Cadre réglementaire de la sûreté maritime et surveillance	1 918	664	2 581	0			2 581
Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal	35	120	155	0			155
Services internes	5 038	2 023	7 061		703		7 764
Soutien à la gouvernance et à la gestion	1 389	410	1 799				1 799
Services de gestion des ressources	3 153	1 449	4 602		120		4 723
Services de gestion des biens	496	164	660		583		1 243
	34 322	15 266	49 588	-9 599	2 824	24 856	67 669

¹ Autres charges de fonctionnement

² Fonctionnement et entretien