



Transports
Canada

Transport
Canada

PLAN D'ACTIVITÉS DE
**la région de
l'Atlantique**



2005-2006

Table des matières

2 Survol du Canada atlantique

12 Réalisations

19 Faits et tendances

Aperçu des activités
et des services

21 – Sécurité et sûreté

26 – Programmes et cessions

27 – Administration
ministérielle

Annexes :

A1 – Organisation

A2 – Budget

Cartes

A4 – Centres de Transports
Canada

A6 – Aéroports

A7 – Ports – Maritimes

A8 – Ports – Terre-Neuve-et-
Labrador

A9 – Réseau ferroviaire

A10 – Réseaux routiers et
traversiers

Ce document est aussi
accessible en formats substitués
pour les personnes ayant une
déficience visuelle.

© Sa Majesté la Reine du
chef du Canada, représentée
par le ministre des Travaux
publics et des Services
gouvernementaux, 2005

No de cat. : T1-15/2005
ISBN: 0-662-69158-X



Message du directeur général régional

Je suis heureux de vous présenter le Plan d'activités de la région de l'Atlantique de 2005-2006. Cette publication annuelle résume nos réalisations au cours de la dernière année et définit nos objectifs de l'année à venir. Les transports demeurent l'un des principaux catalyseurs économiques du pays. Malgré leur importance, la majorité des Canadiens tiennent notre réseau de transport pour acquis. On oublie parfois les investissements et l'expertise qu'il faut pour déplacer des biens et des personnes au bon endroit et au bon moment.

Transports Canada a pour but de mettre en place un réseau de transport sûr et sécuritaire, efficace et écologique. Cette vision d'un réseau de transport durable nous oblige à trouver le juste équilibre entre les réalités sociales, économiques et environnementales auxquelles nous faisons face. Non seulement devons-nous assurer le niveau le plus élevé possible de sécurité et de sûreté de la vie humaine et des biens, nous devons de surcroît faciliter le déplacement efficace des produits et des personnes, tout en respectant l'héritage écologique des générations futures des Canadiens de l'Atlantique. Ce n'est pas une mince tâche. Il est seulement possible d'y parvenir grâce à l'engagement et à l'enthousiasme des employés de la région de l'Atlantique.

Au seuil d'une année nouvelle, les réalisations de nos employés hautement qualifiés et professionnels méritent encore une fois d'être soulignés. L'appui soutenu de notre consciencieux personnel et la coopération continue de nos intervenants nous permettront de réaliser nos buts et objectifs.



Gerry Berigan
Directeur général régional
Transports Canada, région de l'Atlantique

NOTRE VISION

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

NOTRE MISSION

Établir et administrer des politiques, règlements et services pour assurer un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

NOS VALEURS

Respect
Professionnalisme
Travail d'équipe
Service à la clientèle

Pour nous joindre :

Transports Canada
Directeur général régional
95, rue Foundry, 6e étage
C.P. 42
Moncton (N.-B.)
E1C 8K6
Téléphone : (506) 851-7316
Télécopieur : (506) 851-3099

Visitez notre site Web :
www.tc.gc.ca/atl



Survol des provinces de l'Atlantique

APERÇU ÉCONOMIQUE

Le produit intérieur brut (PIB) réel au Canada a augmenté de 2,5 % en 2004. L'économie a débuté sur une note solide. Le secteur de l'exportation a pu demeurer concurrentiel aux États-Unis et au sein des marchés mondiaux au cours de la première moitié de l'année, malgré la hausse du dollar canadien. Le dollar, soutenu par les cours croissants des produits de base, a cependant poursuivi sa montée au-dessus de 80 cents US. Ceci a entraîné une baisse des exportations et une hausse des importations qui ont freiné la croissance pendant la dernière partie de 2004. L'emploi a augmenté de 1,1 % en 2004 et une croissance légèrement plus lente de la population active a permis un recul du taux de chômage à 7,2 %.

Le facteur ayant perturbé l'économie de la façon la plus marquante et persistante au cours de la dernière année a été l'appréciation du dollar et son incidence négative sur les exportations au cours de la dernière moitié de l'année. Comme en 2003, l'appréciation du dollar faisait écho aux taux d'intérêts supérieurs (à ceux des États-Unis), aux prix croissants des produits de base et à la faiblesse du dollar américain. Le taux de change canadien/américain a grimpé d'environ 79,5 cents au début de 2004 pour atteindre un sommet de près de 85 cents vers la fin de 2004. Dans certains cas, les cours mondiaux des produits de base ont suffisamment augmenté pour compenser la hausse du dollar, mais de nombreux exportateurs canadiens se sont débattus en 2004 pour tenter de maintenir leur marge de profit. La robustesse de l'économie américaine, qui devrait croître de 4,4 % en 2005, devrait atténuer en partie la pression à la hausse s'exerçant sur le dollar. Le dollar canadien devrait se situer en moyenne à environ 79 cents US cette année.

L'économie canadienne devrait croître de 2,5 % en 2005 grâce à la vigueur de l'économie américaine, aux faibles taux d'intérêt, à un taux de change légèrement inférieur, à l'augmentation des cours des produits de base et à une autre amélioration de la situation de l'emploi. On prévoit que la croissance de l'emploi ne suivra pas le rythme de croissance du PIB, car les entreprises s'efforcent d'améliorer leur productivité. Les prévisionnistes anticipent que l'emploi augmentera en moyenne de 1,5 %, ce qui est inférieur au taux de croissance de 1,7 % enregistré en 2004, mais le taux de chômage devrait s'améliorer pour se chiffrer à 7,1 %.

L'économie de Terre-Neuve-et-Labrador a ralenti de façon marquée en 2004, affichant une croissance du PIB réel d'environ 0,3 %, mais une certaine amélioration est prévue en 2005. Le PIB devrait croître d'environ 2,0 %, principalement grâce aux dépenses de consommation et aux investissements. L'emploi devrait seulement progresser de 0,3 % en 2005, mais le taux de chômage devrait reculer à 15,5 %. Le revenu personnel disponible devrait par conséquent augmenter de 3,2 %. L'inflation devrait demeurer stationnaire à environ 1,9 %.

L'économie canadienne devrait croître de 2,5 % en 2005 grâce à la vigueur de l'économie américaine

Survol des provinces de l'Atlantique

Les ventes au détail devraient augmenter de 3,7 % pour passer à 5,9 milliards de dollars; on prévoit néanmoins que les mises en chantier diminueront pour se chiffrer à 2 100 unités en raison d'une baisse marquée de la demande de maisons neuves comparativement à 2004. Les investissements non résidentiels devraient légèrement décroître en 2005 avant d'accuser une baisse prononcée en 2006, au moment où les grands projets de construction (p. ex. Voisey's Bay, Terra Nova et Whiterose) seront terminés.

La production pétrolière marine devrait être légèrement supérieure en 2005, en raison de la production accrue de Terra Nova qui compensera une légère baisse de la production d'Hibernia. Le projet de Whiterose devrait entrer en production vers la fin de 2005 et produire à pleine capacité en 2006.

Le rendement de l'industrie touristique devrait se maintenir en 2005. Le tourisme des résidents et des non-résidents devrait correspondre à peu près aux niveaux de 2004, année où le nombre de visiteurs s'est accru d'un pourcentage estimatif de 5,9 % et les dépenses, de 10 %. Le nombre de visites de paquebots de croisière pourrait croître légèrement, car le calendrier préliminaire des escales prévoit un nombre de visites supérieur à celui prévu l'an dernier à la même date.

On anticipe des diminutions modestes de la population. Cette prévision s'appuie sur le ralentissement naturel de la croissance démographique et sur une croissance moins vigoureuse de l'économie. On entrevoit une tendance légèrement à la baisse au cours de la prochaine décennie.

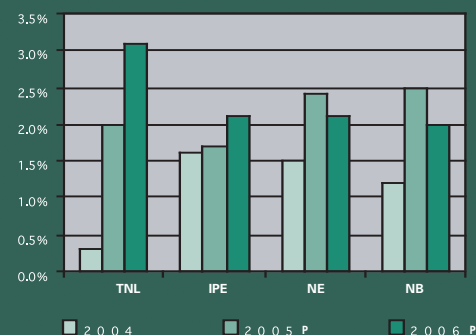
L'économie de l'Île-du-Prince-Édouard s'est trouvée refrénée en 2004, avec une croissance du PIB réel de 1,7 %. Un rendement analogue est prévu en 2005. Le taux de chômage de la province a grimpé à 11,5 % en 2004, mais il devrait diminuer à environ 11 % en 2005. La situation de l'emploi devrait continuer de s'améliorer légèrement, avec une croissance de 1,1 %. On prévoit que les ventes au détail augmenteront de 1,6 % en 2005 à la suite d'un repli de 0,3 % en 2004.

Le ralentissement du boom domiciliaire devrait se poursuivre en 2005. Les mises en chantier devraient chuter de 975 unités en 2004 à environ 730 unités en 2005. Même si cette chute sera compensée dans une certaine mesure par l'activité dans le secteur non résidentiel, la construction dans son ensemble devrait accuser un recul de 1,2 % en 2005.

En 2004, le nombre de touristes a chuté au-dessous d'un million pour la première fois depuis la construction du Pont de la Confédération. On peut s'attendre à ce que la reprise au sein des économies américaine et canadienne amène un nombre accru de touristes en 2005. Les visites de touristes devraient augmenter de 3,4 %.

L'économie du Nouveau-Brunswick sera la plus forte des provinces de l'Atlantique en 2005, avec une croissance du PIB réel de 2,5 %, comparativement à seulement 1,2 % en 2004. Au fur et à mesure que l'économie prendra de l'essor, la croissance de l'emploi reprendra à un rythme plus modéré, grâce à de solides gains dans le domaine manufacturier, lesquels seront soutenus par une croissance renouvelée dans le secteur des services et de la construction. Le taux de chômage devrait en conséquence diminuer, passant de 10 % en 2004 à environ 9,5 % en 2005. L'inflation devrait cependant s'accroître et majorer l'IPC de 1,8 %.

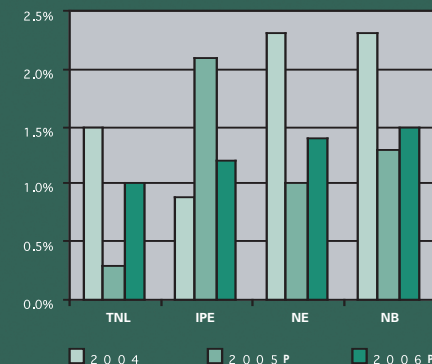
PIB réel



Croissance du RPD



Croissance de l'emploi



Survol des provinces de l'Atlantique

Les investissements de capitaux dans la province devraient augmenter par suite des nouveaux projets entamés au sein des industries de l'énergie et du papier. L'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne, le projet de GNL de l'Irving Oil et les dépenses en immobilisations en matière de santé, d'éducation et d'infrastructures municipales compenseront l'effet de freinage de la réduction de la construction résidentielle.

La demande plus forte des marchés canadiens, américains et étrangers soutiendra une croissance réelle des exportations, malgré certains effets modérateurs du dollar canadien plus fort au sein des marchés américains. La lancée s'apaisera au fur et à mesure en 2005, avec l'affaiblissement des cours de la pâte et du bois d'œuvre et le fléchissement général de la construction résidentielle nord-américaine, qui affectera le secteur des produits forestiers.

Le nombre de résidents au Nouveau-Brunswick a augmenté pour une troisième année consécutive. La population provinciale était estimée à 751 384 habitants en septembre 2004, ce qui correspond à une hausse de 0,1 % par rapport à l'année précédente. On anticipe toutefois que la population augmentera peu après 2005.

L'économie de la Nouvelle-Écosse n'a pas connu un essor marqué en 2004, avec une croissance du PIB réel de seulement 1,5 %. L'économie devrait toutefois progresser de 2,4 % en 2005, grâce à de solides rendements dans les secteurs des services et de la fabrication. Cette croissance sera légèrement neutralisée par la faiblesse de la construction résidentielle et la réduction de la production de gaz naturel.

Même si l'économie continuera à se développer en 2005, la situation de l'emploi ne s'améliorera que modérément (+1,0 %). La croissance de la population active sera négligeable et le taux d'emploi devrait reculer à 8,6 %.

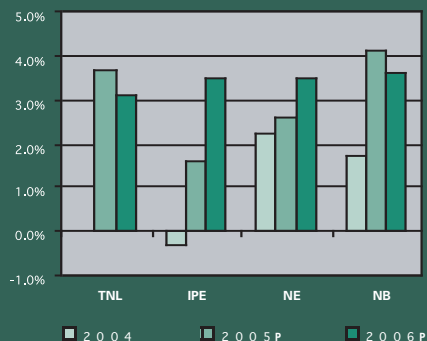
La production de gaz naturel continuera à décroître en 2005 et l'exploration marine a elle aussi ralenti substantiellement. Le dollar canadien plus vigoureux freinera la croissance des exportations. À part le secteur des produits de la mer, tous les principaux secteurs d'exportation ont connu une croissance solide en 2004 et cette tendance devrait se poursuivre en 2005, avec un bond de 2,7 % de la production manufacturière. Le secteur des transports continuera à bien aller, avec le détournement de marchandises du port congestionné de Vancouver vers la côte atlantique. La circulation aérienne à l'aéroport d'Halifax augmentera aussi.

À l'instar de l'Île-du-Prince-Édouard, la relance des économies américaine et canadienne devrait mener à une augmentation du nombre de touristes en 2005. Sur une note moins positive, la population de la Nouvelle-Écosse devrait accuser une légère baisse en 2005 (-0,1 %).

APERÇU DES TRANSPORTS

La sécurité et la sûreté demeurent les priorités absolues de Transports Canada. Les préoccupations en matière de sûreté continueront à poser des difficultés dans un avenir prévisible, car on instaurera de nouvelles mesures pour protéger les citoyens, les biens et les infrastructures. Les nouveaux programmes douaniers et frontaliers continuent à évoluer

Croissance (en %) de la vente au détail



Les préoccupations en matière de sûreté continueront à poser des difficultés dans un avenir prévisible, car on instaurera de nouvelles mesures pour protéger les citoyens, les biens et les infrastructures

Taux de chômage



Survol des provinces de l'Atlantique

pour améliorer la sûreté pendant qu'on s'efforce de réduire leur incidence sur l'activité commerciale. On a par ailleurs réalisé un certain nombre d'activités au cours de la dernière année pour que le réseau de transport du Canada demeure durable, tant au plan environnemental qu'au plan économique.

Surface

En septembre 2004, les membres du Conseil des ministres se sont unanimement entendus sur une expansion importante du réseau routier national. L'expansion prévoit l'addition immédiate de 2 718 kilomètres aux routes primaires (environ 10 %) et une entente de principe sur des routes secondaires, qui seront elles aussi admissibles à un partage fédéral-provincial des coûts. Un groupe de travail a été créé pour finaliser les critères relatifs aux routes secondaires.

Plusieurs projets d'amélioration des routes ont été annoncés au cours de la dernière année. Une grande part des fonds est venue du Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR), une entente quinquennale de contribution conjointe visant le financement des améliorations au réseau routier national. En Nouvelle-Écosse, le gouvernement fédéral fournira une contribution de 17,1 millions de dollars à des projets d'améliorations des routes 101 et 125. Toujours en Nouvelle-Écosse, le gouvernement du Canada fournira, au moyen du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), une contribution de 30,5 millions de dollars pour financer des améliorations aux routes 101 et 104. À Terre-Neuve-et-Labrador, d'ici 2006, le gouvernement du Canada et le gouvernement provincial investiront conjointement 23 millions de dollars dans des projets d'amélioration des routes à l'intérieur de la province, en vertu de l'entente du PSIR. La part de l'Î.-P.-É. de l'entente de financement conjoint du PSIR a été fixée à 11,6 millions de dollars. En septembre 2004, un projet de 2,3 millions de dollars a été approuvé en vertu du programme, pour la modernisation d'une intersection et pour l'élargissement d'une partie de la transcanadienne à Charlottetown. En 2003, les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick se sont engagés à injecter conjointement 400 millions de dollars pour compléter l'autoroute à quatre voies au Nouveau-Brunswick et le travail devrait être terminé d'ici 2008. Les deux gouvernements se sont aussi engagés en 2003 à investir jusqu'à 95 millions de dollars dans l'amélioration des passages frontaliers de St. Stephen et de Woodstock.

Transports Canada continue à collaborer avec les intervenants pour améliorer l'efficacité et la durabilité du réseau de transport du Canada. Ces dernières années, on a de plus en plus reconnu la nécessité d'encourager une harmonisation des divers modes de transport afin d'optimiser l'efficacité du réseau et d'ainsi réduire la congestion et les émissions de gaz à effet de serre. En octobre 2004, la municipalité régionale d'Halifax et l'Administration portuaire d'Halifax ont reçu 80 000 \$ en vertu du programme des Initiatives de planification des transports et d'intégration modale de Transports Canada. Les fonds serviront à faire une étude de faisabilité de deux possibilités de réduction de la circulation des camions qui passent par le centre-ville d'Halifax pour se rendre aux terminaux portuaires.

Le Canadien National (CN) assure l'unique lien ferroviaire entre le port d'Halifax et le reste de l'Amérique du Nord. Les deux parties continuent à travailler à l'optimisation de la circulation des marchandises par le port. La société, le gouvernement provincial et d'autres intervenants ont décidé de garder la voie opérationnelle pour un autre cinq ans.



Survol des provinces de l'Atlantique

L'Agence de promotion économique du Canada atlantique et le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador ont subventionné une étude de 350 000 \$ afin d'étudier la faisabilité technique et économique de construire un lien fixe entre l'île de Terre-Neuve et le Labrador. L'étude en est venue à la conclusion qu'un lien de 20 kilomètres à travers le détroit de Belle Isle est techniquement possible, mais que vu le volume de circulation anticipé, son coût estimatif, 1,7 milliard, est assez élevé. Le gouvernement provincial a indiqué qu'il n'irait pas de l'avant avec ce projet dans un avenir rapproché.

Ces dernières années, les systèmes de transport intelligents (STI) ont joué un rôle de plus en plus déterminant dans l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité du réseau de transport du Canada. En septembre 2004, le ministère des Transports a signé deux ententes de contribution avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse. La première fournira des fonds en vue de l'acquisition et de l'installation de systèmes météo routiers (RWIS) à l'intérieur du réseau routier national (RRN). La deuxième fournira des fonds en vue de l'établissement de stations RWIS le long de chemins ne faisant pas partie du RRN, ainsi que l'installation de systèmes de pesage autoroutier dynamique le long de la route 104, au poste de pesage de Auld's Cove. En septembre, le ministre a aussi signé deux ententes de contribution avec le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick relativement aux STI dans la province. La première entente financera l'aménagement de stations RWIS à l'intérieur du RRN et la seconde aidera à l'établissement d'un centre national de recherche et développement sur les STI en régions rurales.

Transport aérien

Le secteur du transport aérien du Canada continue à évoluer. Même si les intervenants sont devenus plus habitués aux changements, il arrive encore que des perturbations occasionnelles du réseau prennent de nombreuses personnes par surprise. Un exemple récent est la cessation des activités du transporteur à rabais Jetsgo. Le retrait soudain du transporteur a laissé les passagers sans service et les concurrents se sont précipités pour combler le vide. La plupart des autres changements ont été moins spectaculaires. Air Canada a annoncé que dans plusieurs centres, à compter du 3 mai 2005, le service sera exclusivement assuré par Air Canada Jazz. Dans la région de l'Atlantique, les villes affectées par le changement comprennent Charlottetown, Fredericton, Saint John et Moncton. Même si les employés d'Air Canada et les municipalités touchées n'ont pas bien accueilli cette annonce, le public voyageur ne devrait pas être affecté de façon marquée.

Les récents commentaires du ministre des Transports signalant son intention de commencer à discuter d'une entente visant « l'ouverture des espaces aériens » avec les États-Unis ont suscité une réaction généralement positive de la part des directions d'aéroports de la région de l'Atlantique. Un autre changement qui devrait améliorer l'efficacité du transport aérien est la décision des États-Unis de prolonger le service de prédédouanement à Halifax. Halifax deviendra le huitième aéroport canadien à offrir le service dès que les nouvelles installations de prédédouanement de l'aéroport seront terminées. Ce service permettra aux voyageurs et à leurs bagages d'être inspectés par des agents de prédédouanement des États-Unis, de manière à être traités à leur arrivée aux États-Unis comme des passagers intérieurs. Ceci réduira et facilitera les correspondances avec les autres villes américaines ainsi que l'accès aux aéroports des États-Unis qui ne disposent pas de services de douane et d'immigration.

Les systèmes de transport intelligents (STI) ont joué un rôle de plus en plus déterminant dans l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité du réseau de transport du Canada

Halifax deviendra le huitième aéroport canadien à offrir le service dès que les nouvelles installations de prédédouanement de l'aéroport seront terminées

Survol des provinces de l'Atlantique

Le gouvernement du Canada s'est engagé à réaliser les objectifs de la Politique nationale des aéroports. Pour ce faire, le ministre des Transports a annoncé, le 31 mars dernier, la prolongation jusqu'au 31 mars 2007 du Programme de cession des aéroports régionaux et des petits aéroports. Seulement deux aéroports de la région de l'Atlantique, Wabush et St. Antony, n'ont pas encore été cédés et les efforts de cession se poursuivent.

Plusieurs aéroports de la région ont reçu des fonds en 2004-2005 en vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). L'aéroport de Churchill Falls recevra 872 050 \$ en vue de l'achat de divers articles de sécurité et d'entretien. L'aéroport de Deer Lake recevra 784 621 \$ pour moderniser un système de balisage lumineux de piste et pour installer des indicateurs de direction du vent. L'aéroport de Sydney recevra 178 200 \$ pour un projet d'amélioration de la sécurité qui comportera le remplacement de 33 panneaux de l'aire de trafic côté piste en avant de l'aérogare. Le gouvernement du Canada fournit un autre 983 000 \$ pour des projets d'amélioration de la sécurité de sept bandes d'atterrissage au cours de l'année financière 2005-2006, dans le cadre du Programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador.

En décembre 2004, l'aéroport de Deer Lake a annoncé une expansion de 5 millions de dollars de son aérogare et un agrandissement de 3 millions de dollars de la piste. En décembre 2004, l'aéroport a accueilli son premier vol nolisé hebdomadaire de Gatwick, Angleterre. L'administration de l'aéroport international d'Halifax a elle aussi débuté un programme d'amélioration comprenant un investissement de 70 millions de dollars en vue de l'agrandissement de ses installations et de l'augmentation de ses services. À Fredericton, un agrandissement de l'aérogare d'une valeur de 1,1 million de dollars permettra d'aménager le nouveau système de sécurité de l'aéroport.

Transport maritime

Suite aux attaques terroristes du 11 septembre, on s'est appliqué sérieusement à améliorer la sécurité dans les aéroports. On a toutefois vite reconnu qu'il fallait une sensibilisation accrue à la sécurité dans tous les modes de transport. L'entrée en vigueur 1er juillet 2004 du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) découle de cette sensibilisation. Le Code établit un cadre de coopération internationale face à la détection et à la prévention d'incidents affectant la sécurité des installations portuaires et des navires impliqués dans le commerce international. Tous les ports de Transports Canada de la région de l'Atlantique se sont conformés au Code ISPS.

Pour aider à améliorer la sécurité aux installations portuaires et maritimes, le gouvernement du Canada a créé un programme triennal de 115 millions de dollars dans le cadre de la Politique de sécurité nationale. En mars dernier, un total de 20 projets à coûts partagés avaient été annoncés dans la région de l'Atlantique en vertu de ce programme.

Transports Canada assume encore la propriété et la gestion de 18 ports. De ce nombre, 11 sont situés à Terre-Neuve-et-Labrador, un au Nouveau-Brunswick, deux en Nouvelle-Écosse et trois à l'Île-du-Prince-Édouard. Les négociations se poursuivent en vue de la cession de ces ports. En novembre 2004, Transports Canada a cédé la propriété du port de Corner Brook à la Corner Brook Port Corporation. L'entente de cession prévoit une contribution financière du gouvernement du Canada qui servira exclusivement à amortir les coûts d'exploitation et d'entretien au cours des 15 prochaines années.

Pour aider à améliorer la sécurité aux installations portuaires et maritimes, le gouvernement du Canada a créé un programme triennal de 115 millions de dollars dans le cadre de la Politique de sécurité nationale



Survol des provinces de l'Atlantique

En novembre 2004, on a formé un comité consultatif chargé d'étudier un vaste éventail de dossiers qui préoccupent présentement Marine Atlantique et de définir des stratégies à long terme pour stabiliser les services traversiers de la compagnie. Des consultations ont eu lieu avec des intervenants et des représentants de Marine Atlantique en janvier dernier et un rapport final a été soumis au ministre des Transports le 31 mars dernier. Le gouvernement du Canada a annoncé le 22 décembre 2004 un gel de deux ans des tarifs imposés par Marine Atlantique; le gel sera en vigueur du 1er janvier 2005 au 31 décembre 2006.

En mars 2005, Transports Canada en est venu à une entente avec la Northumberland Ferries Ltd afin de prolonger l'accord de contribution de la société jusqu'à 2010. Cet accord permettra à la Northumberland Ferries de maintenir une exploitation à deux navires ainsi que son niveau de service traditionnel.

Plusieurs ports de la région (p. ex. Saint John, Sydney) prévoient moderniser et agrandir leurs installations pour attirer et accueillir plus de paquebots de croisière. Divers paliers du gouvernement et partenaires de l'industrie investiront en outre 726 000 \$ au cours d'une période de deux ans pour promouvoir la région comme destination de croisière. La Saint John Port Authority (SJPA) travaille présentement à l'obtention de déclarations d'intérêt en vue de concevoir et de construire de nouvelles installations pour accueillir paquebots de croisière. L'aménagement des installations a été reporté d'une année mais la construction devrait débuter en novembre prochain.

Transport durable

Comme il a été mentionné précédemment, l'amélioration de la sécurité et de la sûreté, l'efficacité économique et la viabilité de l'environnement constituent les trois buts de la politique en matière de transports. Pour atteindre chacun de ces buts, il faut obtenir des renseignements opportuns et exacts. Le mouvement vers une intégration accrue des activités et des systèmes d'information est donc de première importance dans le domaine des transports. Nous prévoyons recourir de plus en plus à la technologie pour signaler et surveiller la circulation des passagers et des marchandises. Ceci amènera les intervenants des secteurs privé et public à reconnaître les transports au Canada en tant que réseau. Cette reconnaissance du réseau dans son ensemble et la constatation que les divers modes de transport ont un rôle à jouer au sein de ce réseau est une étape déterminante dans l'établissement d'un réseau de transport optimal pour le Canada et pour les Canadiens.

Le programme Sur la route du transport durable (SRTD) est un programme de financement innovateur de Transports Canada qui fournit des fonds à des organisations afin d'aider celles-ci à produire des outils d'éducation, de sensibilisation et d'analyse nécessaires pour faire du transport durable une réalité. Les organisations admissibles comprennent les groupes environnementalistes, les associations communautaires, les établissements d'enseignement, les organisations autochtones et les associations commerciales et professionnelles. Le programme cherche à encourager la mise au point de méthodes novatrices de réduction de l'incidence des transports sur l'environnement, de manière à obtenir des résultats mesurables et à fournir aux Canadiens des renseignements et des outils pratiques pour qu'ils puissent appliquer le concept des transports durables dans leur vie quotidienne.

En novembre 2004, on a formé un comité consultatif chargé d'étudier un vaste éventail de dossiers qui préoccupent présentement Marine Atlantique et de définir des stratégies à long terme pour stabiliser les services traversiers de la compagnie

Le programme Sur la route du transport durable (SRTD) est un programme de financement innovateur de Transports Canada qui fournit des fonds à des organisations afin d'aider celles-ci à produire des outils d'éducation, de sensibilisation et d'analyse nécessaires pour faire du transport durable une réalité



Survol des provinces de l'Atlantique

La première phase du programme SRTD a débuté en 1999, avec l'attribution de plus d'un million de dollars en trois ans. En réponse aux demandes continues, on a récemment prolongé le programme jusqu'en 2007 et on prévoit attribuer un montant supplémentaire de 2,5 millions de dollars d'ici cinq ans.

Les projets individuels peuvent donner droit à un maximum de 100 000 \$ en deux ans. Dans l'esprit de l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard du partenariat, les demandeurs doivent par ailleurs démontrer qu'ils obtiendront 50 % de leurs coûts nets admissibles de d'autres sources. Les projets proposés sont soumis à une présélection en fonction de critères d'admissibilité détaillés. Les propositions qui répondent aux exigences initiales sont transmises à un comité consultatif indépendant pour une évaluation ultérieure et pour la soumission de recommandations. Transports Canada prend les décisions finales au sujet des demandes de financement.

Transports Canada s'est engagé à contribuer au maintien d'un réseau de transport durable. Le Ministère contribue par le biais du programme SRTD, à trouver des façons de répondre aux besoins d'aujourd'hui en matière de transport, tout en protégeant l'environnement pour le bénéfice des Canadiens des générations futures.

Le Programme de démonstrations de transport urbain (PDTU) est doté d'un budget de 40 millions de dollars pour cinq ans. Il vise à promouvoir des stratégies de recharge pour réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport. Le programme s'inscrit dans le cadre du Plan d'action 2000 sur le changement climatique du gouvernement du Canada, qui engage fermement le Canada dans la voie qui lui permettra de remplir ses engagements de Kyoto. Transports Canada assumera le tiers des coûts des projets admissibles.

Les démonstrations de transport urbain sont des initiatives pluriannuelles qui utilisent des approches intégrées de réduction des émissions de GES et les évaluent. Les démonstrations doivent comporter plusieurs mesures coordonnées dans un contexte de transport et d'aménagement du territoire. Les clés d'une démonstration réussie seront l'innovation dans la planification et la mise en oeuvre, l'intégration des mesures, et la création de renseignements utiles.

Les démonstrations cherchent à réunir les moyens techniques, le design urbain, les infrastructures et le marketing social pour rehausser l'efficacité des transports et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les renseignements tirés des démonstrations et des autres pratiques exemplaires de transport durable seront communiqués aux villes de partout au Canada au moyen d'un réseau national d'information.

Le projet Démonstration du PDTU à Halifax donnera lieu à l'aménagement de deux couloirs de transport en commun rapide pour autobus (TCRA) qui maximiseront l'utilisation de l'infrastructure existante en vue de rehausser le niveau du transport en commun par autobus, et mesurera l'incidence du projet. Les couloirs TCRA relieront les centres-villes d'Halifax et de Dartmouth avec des localités avoisinantes, comme Sackville, Burnside et Cole Harbour.

Des stations des deux couloirs fourniront des renseignements sur les arrivées des autobus en temps réel grâce au système automatique de localisation des véhicules d'Halifax. Les stations intégreront de façon innovatrice des services de transport en commun des personnes handicapées.

Le projet Démonstration du PDTU à Halifax donnera lieu à l'aménagement de deux couloirs de transport en commun rapide pour autobus (TCRA) qui maximiseront l'utilisation de l'infrastructure existante en vue de rehausser le niveau du transport en commun par autobus, et mesurera l'incidence du projet



Survol des provinces de l'Atlantique

En 2004-2005, Halifax a attribué des contrats pour la conception des stations et pour une correspondance pour cyclistes ainsi que pour l'achat de 18 autobus spécialement équipés, climatisés et dotés de planchers surbaissés. L'intérieur des autobus sera calme et confortable. Ils seront munis de supports à vélos et seront peints de motifs de marque. La construction doit débuter au cours de l'été et l'ensemble du projet devrait être pleinement opérationnel d'ici la fin 2005. La démonstration d'Halifax est admissible à une subvention pouvant atteindre 4,1 millions de dollars de Transports Canada.

L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETTM) constitue l'une des cinq mesures de transport amorcées en vertu du Plan d'action 2000 sur le changement climatique du gouvernement du Canada. Le programme de cinq ans vise à réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) dues au transport des marchandises. Il comporte les trois volets suivants :

- l'illustration et l'encouragement de l'adoption de techniques innovatrices et de pratiques exemplaires efficaces pour le transport des marchandises dans le cadre du Programme de démonstration de transport durable des marchandises (PDTDM);
- la sollicitation de la participation de l'industrie du transport des marchandises aux initiatives de réduction des émissions en vertu d'engagements de performance volontaires; et
- l'accroissement de la sensibilisation et de la formation sur l'efficacité et l'environnement parmi les transporteurs de marchandises.

L'initiative relative au transport des marchandises devrait entraîner une réduction d'environ deux mégatonnes d'émissions de GES d'ici 2010. Transports Canada dirige le programme de 14 millions de dollars avec la coopération de Ressources naturelles Canada.

Le PDTDM est un programme quinquennal de 4,5 millions de dollars qui vise à encourager l'adoption de techniques ou de pratiques exemplaires pouvant réduire les émissions de gaz à effet de serre émanant de tous les modes de transport de marchandises. Pour réaliser cet objectif, le PDTDM offre des subventions par voie de concours à des entreprises et à des organisations à but non lucratif qui comptent réaliser un projet de démonstration lié au transport des marchandises en utilisant des techniques existantes ou nouvelles ou des pratiques exemplaires en aviation, dans le transport maritime, le transport ferroviaire, le transport par camion ou le transport multimodal.

Le programme est présentement dans sa cinquième ronde de recommandations de subventions. Jusqu'à présent, un total d'environ 1,9 million de dollars ont été attribuées à 20 projets.

La Compagnie de chemin de fer du Sud, Nouveau-Brunswick Limitée (CCFSNB) a été retenue en vertu du PDTDM en vue d'une subvention de 60 000 \$. La CCFSNB, en coopération avec la Sunbury Transport Limited, créera un service ferroviaire intermodal entre Saint John, N.-B. et Farnham, Qué. Les wagons de chemins de fer intermodaux seront équipés de dispositifs permettant le chargement de remorques à trois essieux pesant jusqu'à 80 000 livres. On montera les remorques sur les wagons et on les descendra des wagons au moyen de rampes et de camions-tracteurs. On les immobilisera avec un attelage repliable. Cette façon de procéder enlèvera des camions de la route et réduira la consommation d'essence sans affecter les opérations.

L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETTM) constitue l'une des cinq mesures de transport amorcées en vertu du Plan d'action 2000 sur le changement climatique du gouvernement du Canada

Survol des provinces de l'Atlantique

On entend par transports actifs (TA) n'importe quel mode de déplacement écologique non motorisé. Les TA englobent : la marche, la course, le vélo, le patin à roues alignées, la planche à roulettes, les fauteuils roulants, le patinage, le ski, le canotage, le kayak, etc.

Les transports actifs sont avantageux pour deux raisons principales :

- ils contribuent à des modes de vie plus sains en augmentant l'activité physique; et
- ils protègent et conservent l'environnement et la qualité de l'air en réduisant l'utilisation des modes de transport à combustibles fossiles.

Les TA s'avèrent également avantageux pour accroître la sécurité des rues. Ils diminuent les besoins en construction de l'infrastructure routière et présentent des avantages économiques, comme la réduction des coûts personnels rattachés aux modes de transport à combustibles fossiles et des coûts cachés, comme les soins de santé.

Les transports sont une partie importante de notre vie, car ils occupent de nombreuses heures de notre journée. Nous effectuons de nombreux déplacements : pour nous rendre au travail, à l'école, pour faire des commissions/du magasinage, pour visiter des amis et pour transporter nos enfants à leurs activités récréatives. Chaque année, le Canadien moyen utilise sa voiture pour faire 2 000 déplacements de moins de trois kilomètres. On pourrait remplacer une partie ou tous ces déplacements en optant pour des modes de transport actif.

Au cours de la dernière année, Transports Canada a soutenu diverses organisations et initiatives en faisant une promotion et en participant à des conférences et des ateliers régionaux axés sur les TA. Citons à titre d'exemple la Conférence sur les transports actifs du Canada Atlantique de Moncton et un atelier à Halifax sur les transports actifs dans la municipalité régionale d'Halifax.



Réalisations

La région de l'Atlantique de Transports Canada continue de s'efforcer d'assujettir le réseau de transport canadien à des normes élevées de sécurité.

Les diverses directions du Ministère dans la région assurent le maintien de ces normes élevées de sécurité au moyen de diverses activités.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

La Direction de la sûreté et des préparatifs d'urgence :

- ↗ a mis davantage d'accent sur la sécurité maritime, notamment au moyen d'exercices touchant tous les aspects des biens et installations terrestres et maritimes. Ce travail a comporté des consultations continues avec nos partenaires et divers intervenants pour garantir un réseau de transport sûr et sécuritaire aux Canadiens;
- ↗ a poursuivi les consultations avec ses partenaires et divers intervenants en matière de sûreté aéronautique pour assurer la mise en application juste et homogène des nouvelles mesures et lois à l'échelle de la région;
- ↗ a continué à soutenir et à assurer la surveillance réglementaire de la nouvelle Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Ce soutien a contribué à assurer une transition harmonieuse pour tous les partenaires et intervenants pendant la période de transition sous la nouvelle administration.
- ↗ a réalisé une simulation d'exercice sur maquette de préparation aux situations d'urgence pouvant toucher le Pont de la Confédération;
- ↗ a accru la formation offerte aux intervenants du Centre régional de coordination pour assurer un état de préparation constant face aux incidents multimodaux, et
- ↗ a consulté davantage ses partenaires et divers intervenants ainsi que le secteur privé au sein de tous les modes de transport au sujet de la sûreté et des préparatifs d'urgence.

La Direction de la sécurité maritime :

- ↗ a accordé plus d'importance à la lutte contre la pollution marine et à la réduction de l'impact de la navigation sur le milieu marin. Le déménagement de l'aéronef Dash 8 de TC d'Ottawa à la région de l'Atlantique et l'accroissement des budgets ont permis d'augmenter les heures de surveillance. L'utilisation de l'imagerie par satellite constitue un autre outil de notre arsenal de détection de la pollution. On a recours à des aéronefs de surveillance du secteur privé postés à Terre-Neuve-et-Labrador pour réaliser des patrouilles et vérifier les anomalies de surface de « réalité de terrain » détectées par le satellite. Les amendes imposées au cours de la dernière année ont totalisé 471 500 \$. Une part des fonds est déposée dans le fonds Environmental Defense Fund géré par Environnement Canada. Ce fonds soutient des projets de recherche sur la diminution et la prévention de la pollution. Un précédent jurisprudentiel est par ailleurs survenu cette année relativement au signalement d'un déversement. Tous les précédents jurisprudentiels relatifs à la pollution par les hydrocarbures provenant des navires ont été obtenus dans la région de l'Atlantique. On a commencé à imposer des amendes en 1984 et elles ont progressivement augmenté jusqu'à 170 000 \$ par incident au cours de cette période;



- ☞ a établi des partenariats d'application des lois sur la pollution avec les États-Unis et a organisé une conférence à Halifax qui a attiré de nombreux organismes américains. Une conférence de suivi a eu lieu à Los Angeles et le Mexique y a participé. Nous continuons à travailler avec nos partenaires internationaux. Nos consultations avec le secteur de « l'industrie au large des côtes » se poursuivent. La région de l'Atlantique a délivré le premier certificat de gestion d'installation en haute mer (GIHM) d'unité mobile de forage en mer (UMFM). Ce certificat a permis à des marins canadiens de poursuivre leur carrière en eaux étrangères;
- ☞ a continué à privilégier le programme d'inspection des petits navires à passagers mis au point dans les provinces de l'Atlantique, depuis adopté à l'échelle nationale. Le programme prévoit une auto-inspection et la pose de vignettes annuelles sur les autocollants de sécurité des embarcations;
- ☞ a maintenu le Régime d'inspection pour le contrôle par l'État du port (CEP) à un niveau jamais encore atteint. Ce programme sert maintenant d'outil de surveillance de première ligne dans le cadre du programme de sûreté maritime. Au cours de la dernière année, 510 navires ont été inspectés et huit ont été arrêtés. On a enregistré au total 310 anomalies dont 11 justifiaient une détention. Même si le régime du CEP vise des inspections dans 25 % des cas, 100 % des pétroliers sont inspectés;
- ☞ a supervisé la livraison de la seconde unité flottante de production, de stockage et de déchargement en mer (FPSO) du Canada par les constructeurs coréens. L'unité a quitté l'installation de Cow Head à Terre-Neuve en vue de l'installation des modules de production des superstructures;
- ☞ a géré le programme de sécurité et santé au travail (navires) au nom de Travail Canada. Le programme a donné lieu à 49 inspections et 65 engagements de conformité volontaires. On a relevé un nombre total de 227 violations; deux enquêtes ont été menées sur des accidents et deux directives ont été données à des employeurs;
- ☞ a inspecté les navires nouvellement construits et ceux qui ont changé de pavillon. Des inspections de navires construits à l'étranger/conversions/changements de pavillon ont été réalisées au Chili, en Corée, à Singapour, en Islande, en Norvège, en Pologne et au Danemark. Environ 150 des navires inspectés ont été construits dans les provinces de l'Atlantique;
- ☞ a accrédité toutes les installations de manutention des hydrocarbures et sociétés d'intervention, dans le cadre d'un programme de renouvellement triennal. Il s'agit d'un nouveau programme qui a été transféré de la Garde côtière canadienne à Transports Canada;
- ☞ a géré le Programme de protection des eaux navigables transféré de la Garde côtière canadienne. Ce programme vise à assurer la préservation du droit de navigation. Les principaux projets visés comprennent Voisey's Bay, le projet de nickel du Labrador et les terminaux de GNL de Saint John, N.-B., et de Bear Head, Nouvelle-Écosse. L'industrie de 300 millions de dollars de l'aquaculture est un élément important du programme;
- ☞ a accueilli le Bureau de la sécurité nautique (BSN) qui a été transféré de la Garde côtière. Ce programme à multiples facettes englobe la formation, l'éducation, des démonstrations, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, le Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux d'égout des bateaux de plaisance, et la mise en application conjointe avec les services de police. Un agent du BSN a été affecté au CTC de Goose Bay pour améliorer et élargir davantage le programme de sécurité nautique au Labrador.

Réalisations

La Direction de l'aviation civile :

- ↪ a créé un groupe consultatif régional sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) chargé d'assurer une coordination et de fournir des commentaires et des conseils aux divisions régionales de l'Aviation civile au sujet de la mise en oeuvre des SGS au sein des organisations d'aviation régionale;
- ↪ a soutenu la mise au point nationale continue de changements réglementaires relatifs aux SGS dans tous les secteurs opérationnels;
- ↪ a soutenu les initiatives nationales visant la mise en place d'un système de gestion intégrée (SGI) à l'échelle de la Direction de l'aviation civile;
- ↪ a continué à donner le ton dans le cadre du projet national de mesure du rendement de l'Aviation civile à l'appui du SGI;
- ↪ a poursuivi l'expansion de l'utilisation de la documentation électronique qui remplace les dossiers papier;
- ↪ a élargi les responsabilités d'immatriculation des aéronefs du Centre de Transports Canada (CTC) de Moncton de manière à inclure les CTC d'Halifax et de St. John's;
- ↪ a élargi et amélioré le programme d'examineurs de pilotes en autorisant des délégués extérieurs qualifiés à assumer la responsabilité du renouvellement des permis d'instructeurs de vol;
- ↪ a animé et présidé les réunions semestrielles du Conseil régional sur la sécurité de l'aviation civile. Celui-ci demeure un forum très actif pour discuter de la sécurité aéronautique. Les participants au conseil représentent tous les secteurs opérationnels de l'industrie : exploitants aériens, unités d'entraînement au vol, organisations d'entretien des aéronefs, exploitants d'aéroport, fournisseurs de services d'aires de trafic, NAV CANADA et le Bureau de la sécurité des transports du Canada;
- ↪ a élargi le rôle de la Sécurité du système comme point central de gestion des renseignements de sécurité,
- ↪ a réalisé un examen de sécurité des écarts des départs normalisés aux instruments aux aéroports de Fredericton et de Saint John, lequel a permis de relever des problèmes éventuels et de soumettre des recommandations cherchant à atténuer les problèmes décelés;
- ↪ a soutenu le programme national de formation des inspecteurs de sécurité de l'Aviation civile, qui comportait une formation opérationnelle sur la gestion des risques et une formation sur les SGS;
- ↪ a poursuivi la surveillance réglementaire de toutes les compagnies d'aviation postées dans la région de l'Atlantique, notamment :
 - quatre aéroports internationaux,
 - 29 aéroports nationaux,
 - 26 hélistations agréées,
 - 60 organisations d'entretien agréées,
 - quatre exploitants aériens – lignes aériennes,
 - deux exploitants aériens – aéronefs-navettes,
 - 38 exploitants aériens – taxis aériens,
 - quatre exploitants aériens – travaux aériens,
 - 14 unités de formation au pilotage,
 - neuf certificats d'opérations aériennes spécialisés,
 - deux organisations de conception,
 - quatre fabricants,
 - 14 emplacements opérationnels de NAV CANADA,
 - 12 fournisseurs de service de navigation aérienne privée,
 - 12 stations météorologiques,
- ↪ a poursuivi la surveillance réglementaire d'Air Canada Jazz à l'échelle du pays. Cette surveillance est assurée par le biais des Centres de Transports Canada de Moncton, d'Halifax, de St. John's, de Goose Bay et de Calgary, conjointement avec la base de surveillance de London, Ontario. Cette année, les changements opérationnels déterminants apportés aux

activités de Jazz ont comporté l'approbation de minimums de séparations verticales réduites, des autorisations de catégorie 3, l'expansion de trajets et des changements à la flotte;

- ✦ a poursuivi la surveillance de CanJet, un transporteur national établi à Halifax qui est présentement en train d'étendre ses trajets à l'échelle du pays et qui est engagé dans un programme de renouvellement de la flotte;
- ✦ a supervisé l'expansion de structures des routes et l'addition d'un aéronef important chez Air Labrador et Provincial Airlines;
- ✦ a travaillé de pair avec Cougar Helicopters à surveiller le lancement des opérations d'un hélicoptère S-92 soutenant les activités pétrolières en mer (Cougar est le premier exploitant au Canada à utiliser le nouveau Sikorsky S-92);
- ✦ a participé aux travaux du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) concernant l'élaboration d'un nouveau Règlement de l'aviation canadien (CAR);
- ✦ a poursuivi l'examen continu du niveau de service de NAV CANADA; et
- ✦ a participé à un groupe de travail qui révisé le manuel des normes nationales des aérodromes (TP 312).

La Direction de la surface :

- ✦ a joué un rôle de chef de file dans la coordination de la 8^e Conférence annuelle des chemins de fer de la région de l'Atlantique, tenue à Moncton en 2004. Les participants ont regroupé des représentants de compagnies de chemin de fer fédérales et provinciales, des gouvernements provinciaux de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, de l'Association des chemins de fer du Canada, du Bureau de la sécurité des transports du Canada ainsi que de Transports Canada. Un salon des fournisseurs de l'industrie s'est également tenu conjointement à cette conférence;
- ✦ a continué à œuvrer en partenariat avec l'industrie, les associations de policiers et les conseils provinciaux de la sécurité pour sensibiliser le public aux dangers associés aux activités ferroviaires. Ce programme s'est en particulier concentré sur les dangers présents aux traverses de passages à niveau et aux intrusions à l'intérieur des emprises de chemin de fer. Ces activités ont été réalisées sous l'égide d'Opération Gareautrain et du programme Direction 2006 (D2006);
- ✦ a contribué au lancement du projet de prévention des intrusions locales D2006 à Sydney, N.-É.;
- ✦ a travaillé de près avec des représentants provinciaux des transports pour s'assurer que toutes les lois sur les chemins de fer relevant de la compétence des provinces s'harmonisent avec celles qui s'appliquent aux lignes de chemin de fer sous réglementation fédérale;
- ✦ a effectué des inspections et de la surveillance des exploitants ferroviaires de lignes courtes en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick au nom de ces provinces en vertu d'un protocole d'entente;
- ✦ a réalisé un « projet pilote » de Transports Canada relatif à l'intégration des programmes de surveillance de la sécurité ferroviaire dans les domaines de l'ingénierie, du matériel, des opérations et des systèmes de gestion de la sécurité. On a eu recours à cette approche intégrée afin de réaliser des vérifications complètes de trois compagnies de chemin de fer des provinces de l'Atlantique;
- ✦ a réalisé une inspection de traversées de voie à niveau/publiques pour déterminer la conformité des lignes de visibilité des automobilistes circulant à ces endroits. La conformité avec les normes réglementaires relatives aux passages à niveau deviendra donc une priorité vers la fin de 2004 et se poursuivra en 2005;



Réalisations

- ↪ a continué à mettre l'accent sur le rôle fondamental des systèmes de gestion de la sécurité au sein de l'industrie ferroviaire pour le respect des règles et règlements;
- ↪ a lancé conjointement avec la participation de compagnies de chemin de fer un projet d'adoption d'une approche mutuellement acceptable en vue de créer une véritable culture de la sécurité au sein de l'industrie ferroviaire. On est en train d'élargir ce projet en 2005;
- ↪ a tenu des réunions générales annuelles avec les principales compagnies de chemins de fer de la région et a fait part des conclusions des rapports de « rendement en matière de sécurité » annuels documentées par TC;
- ↪ a amélioré nos relations de travail avec les gouvernements provinciaux pour élaborer des stratégies et partager des renseignements et des ressources favorisant la conformité au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses des expéditeurs et de transporteurs de produits dangereux dans les provinces de l'Atlantique;
- ↪ a élaboré et mis en oeuvre un programme d'éducation et de sensibilisation visant à aider les premiers intervenants, comme les services d'incendie et de police, à comprendre les circonstances et les modalités reliées aux accidents mettant en cause des produits dangereux;
- ↪ a continué à vérifier « les plans d'intervention d'urgence » (PIU) des sociétés dont les activités avec les matières dangereuses exigent une telle vérification en vertu de la réglementation;
- ↪ a agi en partenariat avec des inspecteurs provinciaux et la GRC pour réaliser des exercices éclairs « de sensibilisation à la sécurité des véhicules utilitaires » (SSVU) en divers endroits de la région; et
- ↪ a continué à utiliser le « système de suivi du temps et des activités » des programmes de sécurité ferroviaire et de TMD afin de mieux illustrer l'allocation des ressources au cours de l'année.

Programmes et cessions :

- ↪ L'achèvement imminent des activités liées à la Politique nationale des aéroports et à la Politique maritime nationale a amené d'autres ajustements organisationnels dans la région, notamment l'évolution de l'organisation environnementale, de même que la progression vers une fusion complète des activités d'Aéroports et de Havres et ports.

Ces directions :

- ↪ ont continué à exploiter les 28 ports restants, qui ont produit des recettes brutes de plus de 6 millions de dollars au cours de l'exercice. Les ports de Miramichi et de Corner Brook ont été cédés à des administrations locales;
- ↪ ont mis en place un système de base de données détaillées de surveillance des ports à l'intention des administrations portuaires canadiennes et des ports régionaux/locaux qui ont été cédés, moyennant leur obligation opérationnelle de mettre en place un mécanisme efficace et efficient pour maintenir leurs engagements à long terme envers Transports Canada;
- ↪ le système de base de données de surveillance des ports mis au point dans la région de l'Atlantique a été adopté à l'échelle du pays comme outil de suivi efficace et efficient des besoins et des résultats de la gestion des programmes internes et externes;
- ↪ ont continué à promouvoir l'Association des aéroports du Canada Atlantique comme forum efficace pour l'échange de renseignements entre les commissions et les administrations aéroportuaires indépendantes, dans la poursuite de leurs objectifs communs;



- ↪ ont consacré 1,9 million de dollars à des projets touchant la sécurité dans divers aéroports de la région de l'Atlantique en vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA);
- ↪ ont consacré 1,0 million de dollars à des projets de remise en état de diverses bandes d'atterrissage du Labrador en vertu du Programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador. Ce financement vise à permettre aux bandes d'atterrissage de continuer à satisfaire aux exigences relatives à la certification des aéroports de Transports Canada et à fournir un accès sûr et accessible au transport aérien aux localités qu'elles desservent;
- ↪ ont participé activement à titre de membre au comité national chargé de la préparation du renouvellement de la Politique nationale des aéroports, laquelle a été renouvelée avec succès le 1er avril 2005;
- ↪ ont maintenu un programme complet de suivi des baux des aéroports du RNA afin d'aider les administrations aéroportuaires à gérer de façon efficace et efficiente leurs obligations en ce qui a trait à leurs baux fonciers à long terme avec Transports Canada;
- ↪ ont veillé à ce que les relations de travail avec les administrations aéroportuaires et les commissions des aéroports cédés antérieurement continuent à mûrir et à évoluer de façon positive;
- ↪ ont consacré, en vertu du Fonds pour les infrastructures aéroportuaires, un montant de 5,4 millions de dollars à des travaux de modernisation et d'amélioration des installations des infrastructures côté piste ainsi qu'à la modernisation et à l'achat de matériel lourd côté piste;
- ↪ ont investi 0,8 million de dollars dans des projets de restauration des immobilisations soutenant la gestion du cycle de vie des installations aux aéroports de Wabush et de St. Anthony;
- ↪ ont investi environ 6,1 millions de dollars dans l'assainissement de l'environnement en 2004-2005. Une tranche de 2,1 millions de dollars de ces investissements est provenue du fonds d'intervention accéléré vis-à-vis des sites fédéraux contaminés;
- ↪ ont investi environ 620 000 \$ pour aider aux évaluations environnementales et à la gestion des sites contaminés en 2004-2005. Une tranche de 121 000 \$ de ces investissements provenait du fonds d'intervention accélérée vis-à-vis des sites fédéraux contaminés. Elle a demandé un investissement de 238 000 \$ en 2005-2006;
- ↪ ont réalisé des travaux d'assainissement de l'environnement à deux emplacements de NAV CANADA dans la région de l'Atlantique;
- ↪ ont participé aux travaux du Groupe de travail interministériel régional sur les sites contaminés;
- ↪ ont atteint l'objectif établi dans le cadre de la SDD afin de promouvoir les transports actifs en assistant à des conférences et des ateliers régionaux axés sur les transports actifs et en faisant la promotion des transports actifs. Ces activités comprenaient la conférence sur les transports actifs du Canada atlantique à Moncton et un atelier à Halifax sur les transports actifs dans la municipalité régionale d'Halifax;
- ↪ ont participé aux travaux du Groupe de travail interministériel pan-atlantique sur le développement durable dans les opérations gouvernementales (SDOG);
- ↪ ont élaboré un plan de gestion de l'environnement propre au site pour le port de Fortune, à Terre-Neuve-et-Labrador;
- ↪ ont organisé des réunions et des séances d'information avec divers intervenants au sujet des SDD du ministère pour 2004-2006 et fait la promotion de programmes subventionnés par l'AC, tels le Programme de démonstrations de transport urbain, le programme de subventions au transport de marchandises et le programme SRTD;

Réalisations

- ↗ gèrent actuellement 87 sites contaminés à l'intérieur des provinces de l'Atlantique. Ce nombre représente une baisse par rapport aux 107 sites signalés en 2004-2005; le nombre continuera à diminuer au fur et à mesure que progressera le programme de gestion des sites contaminés;
- ↗ ont veillé à la réalisation d'évaluations environnementales (EE) conformément à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE), y compris celles liées à la Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN), dont la responsabilité a été transférée à Transports Canada le 1er avril 2004. Affaires environnementales a examiné à cette fin environ 270 projets, dont 208 ont entraîné la réalisation d'une évaluation environnementale (examen environnemental préalable, étude ou examen par une commission) en vertu de la LCEE. Il est à noter que les EE actuellement en cours sont associées à des activités de restauration reliées aux étangs bitumineux de Sydney et aux activités reliées à la carrière de roche de White's Point, Nouvelle-Écosse, ainsi qu'au complexe pétrochimique et aux installations de GNL de la Keltic à Goldboro, Nouvelle-Écosse;
- ↗ Transports Canada participe actuellement, en association avec Pêches et Océans Canada, à la réalisation de deux examens préalables par catégories de remplacement liés à un aménagement aquicole dans la baie de Tabusintac et dans le port de Richibucto, dans le sud-est du Nouveau-Brunswick;
- ↗ ont participé aux travaux du Comité régional d'évaluation environnementale (CREE);
- ↗ ont amorcé diverses activités pour assurer notre conformité avec la « Loi sur les espèces en péril ». Elles ont participé à titre de « membre bienfaiteur » au soutien du Centre de données sur la conservation du Canada Atlantique (CDCCA) à Sackville, Nouveau-Brunswick;
- ↗ ont réduit les émissions de gaz à effet de serre (GES) de ses activités internes en achetant un véhicule hybride (essence/électricité) supplémentaire portant le nombre total de véhicules hybrides de la région à quatre. On estime avoir réduit les émissions de dioxyde de carbone de 35 000 kilogrammes en utilisant ces véhicules depuis leur mise en service; et
- ↗ ont fourni de l'aide et des conseils sur des questions environnementales touchant la gestion du Pont de la Confédération.



La Direction des services généraux :

- ↪ a fourni des services de gestion des finances, des ressources humaines et des communications pour appuyer les nombreuses initiatives régionales, notamment la cession de deux ports; et
- ↪ a fourni des services de communication à l'appui des annonces des programmes du Ministère, comme les projets du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires dans notre région, le Programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador, la cession du port de Corner Brook et du port de Newcastle, et diverses activités liées à des annonces au sujet des routes.

Faits et tendances

TRANSPORT AÉRIEN

En avril 2005, 1 290 aéronefs étaient immatriculés dans la région de l'Atlantique, ce qui représente une légère augmentation par rapport à l'année précédente. Parmi ceux-ci, 895 étaient des appareils privés, 371 des appareils de ligne et 24 étaient propriété de l'État. On dénombre au total 928 aéronefs à voilure fixe, 67 hélicoptères, 256 aéronefs ultra-légers, 28 planeurs, quatre autogyres et sept ballons.

En avril 2005, 4 012 personnes détenaient une licence d'équipage de conduite ou de contrôleur de la circulation aérienne dans la région de l'Atlantique. De ce nombre, 2 420 détenaient des licences de pilote d'aéronef à voilure fixe, soit 1 366 licences de pilote privé, 488 licences de pilote professionnel et 566 licences de pilote de ligne. Il y avait aussi 230 titulaires de licences de pilote d'hélicoptère, dont 17 licences de pilote privé, 131 licences de pilote professionnel et 82 licences de pilote de ligne. On comptait également dans la région 349 détenteurs de licences de contrôleur de la circulation aérienne; six détenteurs de licences de mécanicien navigant; 508 licences de planeur; six licences de ballon; 121 licences de pilote d'aéronef ultra-léger; 66 détenteurs de permis de pilote de loisir et 365 détenteurs de permis d'élève-pilote.

En 2003, les services aériens de passagers dans les aéroports de la région de l'Atlantique étaient assurés par huit compagnies aériennes canadiennes effectuant des vols intérieurs réguliers, quatre compagnies internationales offrant des services réguliers internationaux et quatre transporteurs nolisés.

La région de l'Atlantique compte 27 aéroports offrant des services réguliers de transport de passagers. Parmi ceux-ci, 12 sont exploités à titre privé, 13 sont exploités par le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et les deux aéroports que Transports Canada continue à exploiter se trouvent à des stades différents de cession à des exploitants privés.

Le tableau 1 fait état des passagers embarqués et débarqués dans les aéroports de la région de l'Atlantique pendant la période de 2002 à 2004.

En 2004, on a dénombré 344 674 mouvements d'aéronefs dans les aéroports de la région de l'Atlantique. De ce nombre, 282 384 étaient des mouvements de transporteurs aériens et 61 990, des mouvements d'aviation générale et des mouvements locaux.

	2002	2003	2004
Halifax	2 853,8	2 932,2	3 242,4
St. John's	868,6	949,9	1 083,2
Saint John	192,6	175,3	179,9
Moncton	391,0	464,8	499,9
Charlottetown	158,7	163,5	169,0
Deer Lake	150,6	171,6	201,0

Source : Compilé par Transports Canada



TRANSPORT DE SURFACE

La région de l'Atlantique compte environ 2 400 kilomètres de voies ferrées principales, dont 925 kilomètres exploités par le CN. S'ajoutent à ceux-ci environ 950 kilomètres de voies ferrées dans les embranchements et les gares de triage.

Les inspecteurs de Transports Canada assurent la surveillance de huit chemins de fer fédéraux et de cinq lignes ferroviaires principales sur courtes distances. La région compte au total 2 056 passages à niveau, dont 195 à croisements superposés et 1 135 se trouvant sur des terrains privés ou dans des exploitations agricoles; les 726 autres sont dotés de divers dispositifs d'avertissement.

Les grandes routes de la région de l'Atlantique couvrent une distance de 64 000 kilomètres, dont 2 880 kilomètres (des 24 400 kilomètres de l'ensemble du pays) font partie intégrante du réseau routier national. En 2001, 1 336 512 véhicules routiers étaient immatriculés dans la région de l'Atlantique, ce qui représente 7,4 % du total canadien. Parmi ceux-ci, 95 %, soit 1 266 556, étaient des véhicules de moins de 4 500 kilogrammes, 42 138 pesaient plus de 4 500 kilogrammes, 5 921 étaient des autobus et 21 897 étaient des motocyclettes. Outre ces véhicules, on dénombrait 145 905 remorques et 188 825 véhicules tout-terrain, véhicules de construction et véhicules agricoles.

TRANSPORT MARITIME

L'industrie des paquebots de croisière continue son expansion impressionnante dans les provinces de l'Atlantique, comme l'indique le tableau 2. La diminution anticipée du nombre d'escales de navires ne s'est pas matérialisée en 2004; le nombre a en fait augmenté de près de 67 %. Halifax et Saint John continuent de représenter plus de 75 % de cette activité, mais d'autres ports d'escale prévoient eux aussi une augmentation marquée. L'Atlantic Canada Cruise Association estime que les passagers et les équipages des paquebots de croisière ont dépensé 26 millions de dollars dans les provinces de l'Atlantique en 2002 (dernière année au sujet de laquelle on dispose de telles données).

Le tableau 3 fournit des données sur l'achalandage des services traversiers de Marine Atlantique pendant la période de 2002 à 2004.

L'administration de pilotage de l'Atlantique a enregistré 11 848 affectations de pilotage en 2004, ce qui donne une indication du nombre d'escales dans les ports de l'Atlantique. Ce nombre représente une augmentation par rapport au chiffre record antérieur de 12 510 affectations, enregistrées en 2003.

Le tableau 4 fournit des renseignements au sujet du transport des marchandises dans les principaux ports des provinces de l'Atlantique. Le nombre total de marchandises au port de Saint John a chuté légèrement comparativement à l'année précédente.

Le trafic au port de St John's est pratiquement demeuré inchangé par rapport à 2004, se situant juste au-dessus de 1,6 million de tonnes pour la deuxième année consécutive.

Tableau 2 Paquebots de croisière

	2002	2003	2004
Passagers	327 850	345 800	479 100
Paquebots	277	285	428

Source : Compilé par Transports Canada

Tableau 3 Passagers de Marine Atlantique (,000)

	2002	2003	2004
Passagers	529	457,2	419,2
Véhicules passagers	172,7	151,2	137,3
Véhicules industriels	79,1	81,2	85,7

Source : Rapport annuel de Marine Atlantique

Tableau 4 Manutention totale (en ,000 tonnes) de cargaison

Port	2002	2003	2004
Halifax	12 844,0	13 857,6	13 815,9
St. John's	1 415,3	1 608,4	1 617,0
Saint John	25 727,0	26 090,0	23 300,0

Source : Compilé par Transports Canada

Le volume de marchandises du port d'Halifax n'a chuté que légèrement en 2004. Le tableau 5 fournit des données au sujet du volume de conteneurs ayant circulé dans les ports d'Halifax, de Saint John et de St. John's.

Port	2002		2003		2004	
	Cargaison (t)	E.V.P	Cargaison (t)	E.V.P	Cargaison (t)	E.V.P
Halifax	4 274,0	524,3	4 603,3	541,7	4 497,3	525,6
St. John's	423,3	98,3	438,2	99,5	434,0	102,5
Saint John	228,0	37,9	274,0	45,6	279,0	48,7

Source : Compilé par Transports Canada

TOURISME

Environ 5,6 millions de personnes ont visité la région de l'Atlantique en 2004 et y ont dépensé, officiellement, 3 milliards de dollars. L'industrie touristique a connu une hausse spectaculaire entre 1996 et 2002. On estime qu'en 1996, les non-résidents ont effectué 3,7 millions de visites dans les provinces de l'Atlantique. Malgré une diminution en 2003 et 2004 on rapporte 5,6 millions de touristes en 2004, soit une hausse globale de 40 % par rapport à 1996. L'Île-du-Prince-Édouard a enregistré la hausse la plus spectaculaire : le nombre de visiteurs y est passé de 788 000 en 1996 à 1 271 100 en 1999 (un bond de 61 %) avant de régresser à 1 105 000 en 2004. Les chiffres préliminaires de 2004 des autres provinces et les changements par rapport à 2000 indiquent 465 000 (+9,2 %) visiteurs à Terre-Neuve-et-Labrador (nombre inchangé), 2 247 000 (+3,2 %) en Nouvelle-Écosse et 1 770 000 (+22,4 %) au Nouveau-Brunswick.

Aperçu des activités et des services

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

La Région de l'Atlantique continuera à promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau de transport national par la mise en oeuvre des règlements et des normes de sécurité et de sûreté.



Sécurité maritime

Le mandat de la Direction de la sécurité maritime englobe la gamme complète des responsabilités liées à la sécurité des navires et à la protection de la vie humaine, des biens et de l'environnement. La Direction se charge de l'inspection des navires qui circulent dans notre région. Elle s'acquitte de son mandat par la prestation des services suivants : enquêtes et inspections des navires; approbation des plans; délivrance de certificats au personnel de bord; prévention de la pollution et application de la loi; services de gardiens de port; immatriculation des navires; surveillance du transport des marchandises et des matières dangereuses; inspection des navires étrangers en vertu des conventions internationales et du contrôle par l'État du port; enquêtes sur les accidents maritimes et application de la loi; promotion de pratiques sécuritaires; mise en application de programmes de sécurité et d'hygiène au travail destinés aux navigateurs et aux manutentionnaires; préservation de la navigation au moyen du Programme de protection des eaux navigables, surveillance de la planification d'urgence et environnementale, et sécurité des embarcations de plaisance et des plaisanciers.

Objectifs et priorités

Objectifs et priorités de la Direction de la sécurité maritime :

- Continuer à mettre l'accent sur les activités de prévention de la pollution, notamment mener une campagne de sensibilisation auprès des exploitants de navires étrangers et de leurs équipages. Une surveillance de haut niveau sera maintenue. La Direction continuera d'inspecter les pétroliers pour éviter que les navires non conformes aux normes ne naviguent dans les eaux de l'Est canadien. Le programme de surveillance aérienne sera amélioré grâce à l'ajout d'équipement plus performant dans le Dash 8. Ce matériel augmentera l'efficacité de la surveillance.
- Continuer à travailler étroitement avec l'Office Canada/Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers et avec l'Office Canada/Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers. Avec la mise en valeur de ressources pétrolières et gazières sur la côte est du Canada et la situation mondiale des ressources pétrolières et gazières, nous prévoyons que les travaux d'exploration vont se poursuivre, notamment le forage en eau profonde au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve.
- Poursuivre les pourparlers avec l'industrie de la pêche au sujet de la réglementation sur la construction et la sécurité des petits bateaux de pêche et sur la certification obligatoire du personnel des bateaux de pêche.
- Poursuivre, en vertu du pouvoir qui lui est présentement délégué, le travail d'administration du Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires) au nom de Travail Canada. Le programme actuel a été révisé pour répondre aux nouveaux buts et objectifs de Travail Canada en vertu du programme AT 2000 et le travail se poursuivra dans ce domaine.
- Continuer à former et à équiper des inspecteurs pour assurer leur sécurité personnelle.
- Faciliter le processus de consultation de la phase I de la réforme de la réglementation, prévue pour les deux prochaines années.
- Assurer la surveillance et l'inspection des constructions nouvelles, notamment l'achèvement de l'unité flottante de production, stockage et déchargement en mer Sea Rose; un pétrolier navette de 100 000 PTL; un pétrolier côtier de 38 000 PTL, deux gros navires hauturiers de ravitaillement, plusieurs remorqueurs et un gros bateau de pêche aux palourdes de fond. Les changements de pavillon toucheront un pétrolier côtier et quatre gros bateaux de pêche. Le programme d'inspection de la construction des petits bateaux devrait se poursuivre à son rythme actuel.
- Participer à des groupes nationaux de travail sur la réforme de la réglementation, les petits bateaux de pêche, le régime des rapports d'inspection des navires, les petits navires à passagers, etc. Notre participation à ces forums permettra d'acquérir une expérience opérationnelle et d'entendre les opinions des groupes clients des provinces de l'Atlantique.
- Nous pencher sur les dossiers sectoriels et, le cas échéant, les intégrer à des forums nationaux. La priorité sera accordée à l'uniformisation des normes d'inspection à l'échelle de l'ensemble des provinces de l'Atlantique. D'autres groupes s'occuperont des normes régissant les petits navires à passagers, les petits bateaux de pêche et les navires de réserve, des normes relatives aux plates-formes pour hélicoptères sur les navires, des normes de certification du personnel naval hauturier et des normes de sécurité et de santé au travail.
- Continuer à participer aux travaux du Groupe de travail sur le lest liquide de l'Atlantique aux côtés de nos homologues des États du Nord-Est des États-Unis afin de réduire l'effet du rejet de lest liquide dans les eaux canadiennes.

Aperçu des activités et des services

- Compléter les approbations finales en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN) en attendant la fin des études sur les manoeuvres relatives aux terminaux de GNL de Saint John et de Bear Head. L'approbation finale en vertu de la LPEN du projet de Voisey's Bay sera fournie cette année.

Objectifs et priorités

Objectifs et priorités de la Direction de l'aviation civile :

- Implanter des systèmes de gestion de la sécurité dans les secteurs concernés de l'industrie de l'aviation civile. Dans le document Vol 2005 : Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada, Transports Canada s'est engagé à mettre en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans les organisations aéronautiques. L'objectif de base est d'améliorer la sécurité par une gestion proactive plutôt que d'assurer une conformité en réaction à des exigences réglementaires. Au cours des années à venir, les titulaires de permis d'exploitation aérienne délivrés par Transports Canada devront implanter un système de gestion de la sécurité dans leur organisation. Cette initiative devrait entraîner une amélioration des pratiques de sécurité et une culture davantage axée sur la sécurité dans l'industrie de l'aviation civile. Au cours de 2005-2006, les organisations touchées seront les exploitations de lignes aériennes et les organisations d'entretien agréées connexes (c.-à-d. exploitation des lignes aériennes en vertu de l'article 705 du Règlement de l'aviation canadien) ainsi que les aéroports internationaux.
- Travailler, conjointement avec la Direction de l'assurance de la qualité et de la gestion des ressources, à la mise en oeuvre d'un système de gestion intégrée au sein de nos activités régionales, et par conséquent encourager une amélioration continue du programme régional d'aviation civile.
- Définir les dangers, évaluer les risques et mettre en oeuvre les recommandations visant la sécurité partout dans la région.
- Partager les renseignements de sécurité aéronautique à l'échelle de la Direction de l'aviation civile.
- Poursuivre la communication et les relations de travail avec les organismes fédéraux et provinciaux d'application de la loi.
- Donner des ateliers aux exploitants de ligne aérienne et d'aéroports pour les aider à mieux comprendre comment fournir des comptes rendus sur l'état de la surface des pistes.
- Informer le personnel des aéroports régionaux au sujet des nouveaux règlements sur le contrôle de la faune et des oiseaux, l'entretien hivernal, la lutte contre l'incendie et l'intervention d'urgence.
- Travailler de pair avec CanJet et Jazz au fur et à mesure que ces sociétés continuent à étendre leur flotte d'aéronefs et leurs trajets.
- Continuer d'évaluer le niveau de service de NAV CANADA et poursuivre les études sur les standardistes pour assurer un niveau acceptable constant de sécurité au sein de ce service.
- Assurer un suivi à l'examen de sécurité de l'espace aérien voisin de Lourdes-de-Blanc-Sablon.
- Assurer un suivi à l'examen de sécurité des départs normalisés aux instruments aux aéroports de Fredericton et de Saint John.
- Assurer une visibilité en aviation civile et mener des enquêtes, donner des exposés, faire de la surveillance et maintenir une interaction avec ce milieu.
- Continuer à former nos inspecteurs pour les familiariser aux technologies nouvelles et aux changements qui surviennent dans l'industrie.
- Réaliser les objectifs de l'Aviation civile par rapport au niveau de service.
- Maintenir la surveillance et respecter les politiques sur la fréquence des inspections de l'aviation civile dans les organisations aéronautiques de la région de l'Atlantique.

Aviation civile

La Direction de l'aviation civile est chargée de voir à la sécurité du réseau d'aviation canadien. Dans la région de l'Atlantique, une soixantaine d'inspecteurs de l'Aviation civile font des vérifications, des inspections, des évaluations et de la surveillance. Les autres activités de la Direction reliées à la sécurité de l'aviation comprennent l'homologation des produits aéronautiques, l'agrément des personnes et des organisations, l'établissement de règles, l'éducation, la promotion, les enquêtes et la mise en application du Règlement de l'aviation canadien. L'amélioration de la qualité déjà impressionnante de l'aviation canadienne en matière de sécurité est une responsabilité partagée. À cette fin, nous travaillons de près avec nos partenaires de l'industrie pour encourager une culture axée sur la sécurité en intégrant des systèmes de gestion de la sécurité partout dans l'industrie aéronautique.



Aperçu des activités et des services

- Continuer à soutenir le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.
- Continuer à animer et à présider les réunions semestrielles du Conseil régional de sécurité de l'aviation civile; et
- participer activement aux travaux du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne.

Surface

La Direction de la surface a pour rôle d'assurer un niveau élevé de sécurité au sein du transport ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer. La Direction surveille les pratiques des sociétés de transport au moyen d'inspections et de vérifications ayant pour but d'assurer le respect des normes, des lois et des règlements.

Sécurité ferroviaire

La Direction de la surface de la région de l'Atlantique assume la responsabilité de toutes les fonctions touchant la sécurité ferroviaire, notamment la planification stratégique et opérationnelle requise pour administrer à l'échelle régionale la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et la partie II du Code canadien du travail. Elle assure aussi une liaison et des consultations auprès des entreprises, des gouvernements provinciaux, des municipalités et des autres ministères fédéraux en vue de promouvoir la sécurité ferroviaire.

Transport des marchandises dangereuses (TMD)

La Direction assume en outre la responsabilité de la gestion de toutes les activités relatives à l'administration de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses dans la région, y compris la planification stratégique et opérationnelle; elle assure une liaison et des consultations auprès des entreprises, des gouvernements provinciaux, des municipalités et des autres ministères fédéraux pour promouvoir la sécurité du TMD.

Objectifs et priorités

Objectifs et priorités de la Direction de la surface :

- Continuer de se concentrer sur la collaboration avec les partenaires, tant l'industrie que les autres organismes gouvernementaux, pour bénéficier de façon optimale des activités qui suivent.
- Maintenir notre présence comme élément moteur dans l'organisation de la 9^e Conférence annuelle des chemins de fer de la région de l'Atlantique prévue les 7 et 8 juin à Moncton, N.-B.
- Mettre un accent accru sur l'éducation et la sensibilisation du public aux passages à niveau et aux intrusions sur les emprises ferroviaires en déployant ces efforts en partenariat avec les conseils provinciaux de sécurité, les associations de police et l'industrie. Des programmes sont offerts conjointement avec Opération Gareautrain et l'initiative Direction 2006 de Transports Canada.
- Jouer un rôle plus actif auprès de nos homologues provinciaux pour faire mieux respecter les règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses dans les provinces de l'Atlantique.
- Mettre au point, avec les gouvernements provinciaux, de meilleurs outils d'évaluation du respect des normes et des lois qui régissent les chemins de fer de lignes courtes de compétence provinciale. En même temps, maintenir une harmonisation étroite des règles et des règlements provinciaux et fédéraux.
- Continuer à insister auprès de l'industrie ferroviaire sur l'importance d'établir un système solide de gestion de la sécurité au sein de leurs entreprises afin de créer et d'encourager une « culture de la sécurité » à l'intérieur de l'industrie. Pour appuyer cette initiative, la Direction de la sécurité ferroviaire de la région de l'Atlantique servira de « projet pilote » de Transports Canada en ce qui concerne l'importance de la mise en oeuvre et du respect des éléments décrits dans la réglementation sur les systèmes de gestion de la sécurité.
- Mettre davantage l'accent sur l'éducation et la sensibilisation de l'industrie par rapport au respect des règlements sur le transport des marchandises dangereuses dans les provinces de l'Atlantique. Ces efforts seront déployés en partenariat avec d'autres organismes gouvernementaux, des homologues provinciaux et des représentants de l'industrie.

Objectifs et priorités

Objectifs et priorités de la Direction de la sûreté et des préparatifs d'urgence :

- Faire l'inspection des transporteurs aériens, des aéroports, des navires, des installations portuaires ainsi que des opérations et installations de transport ferroviaire pour s'assurer qu'ils se conforment aux règlements fédéraux et aux protocoles d'entente fédéraux sur la sécurité.
- Assurer une liaison avec les groupes internes, les autres ministères fédéraux, les autres niveaux de gouvernement, les organismes non gouvernementaux et les intervenants de l'industrie afin de participer à des exercices d'intervention d'urgence régionale et de protection des infrastructures essentielles.
- Garder le Centre régional de coordination toujours prêt à gérer efficacement les incidents et les communications en cas d'urgence.
- Veiller au respect des exigences de la Politique du gouvernement sur la sécurité en faisant des enquêtes, en évaluant la menace et les risques, et en présentant des exposés de sensibilisation à la sécurité.
- Organiser des séances de sensibilisation pour que tous les partenaires et intervenants restent au courant des nouvelles modifications apportées à la Loi sur l'aéronautique et à leur application, et pour s'assurer qu'ils demeurent vigilants dans leurs activités quotidiennes.
- Travailler avec nos partenaires et intervenants pour assurer la mise en oeuvre harmonieuse et transparente du nouveau Règlement sur la sûreté du transport maritime, du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, et des modifications apportées en 2002 à la Convention SOLAS relativement au Code ISPS de l'industrie,
- Accroître notre participation avec nos partenaires et intervenants dans le secteur des transports de surface pour nous assurer que l'industrie comprenne clairement le rôle et les responsabilités de la Direction de la sûreté et des préparatifs d'urgence (la sûreté ferroviaire devient de plus en plus une priorité dans la région).

PROGRAMMES ET CESSIONS

La Direction des programmes et cessions de la région de l'Atlantique poursuivra ses activités de cessions et de dessaisissement des aéroports, des havres et des ports, tout en maintenant un réseau de transports sûrs, adéquats, sécuritaires, efficaces et écologiques.

Sûreté et préparatifs d'urgence

Le mandat du Groupe de la sûreté et des préparatifs d'urgence de la région de l'Atlantique est de faire respecter par les intervenants de tous les modes de transport, les lois sur la sûreté, de s'assurer que le personnel régional du Ministère soit en mesure de répondre aux urgences régionales et nationales de l'industrie des transports et de voir à ce qu'il respecte la Politique du gouvernement sur la sécurité, laquelle englobe la sûreté et les préparatifs d'urgence organisationnels.

L'établissement du Centre d'opérations de la sûreté maritime à Halifax (COSM) regroupera toutes les ressources civiles et militaires nécessaires pour déceler les menaces à la sûreté maritime, les évaluer et intervenir. Il contribuera à la mise en place d'une solide infrastructure de sûreté maritime afin d'améliorer la sûreté du réseau national de transport. Cette initiative vise à sauvegarder l'infrastructure maritime côtière en développant des outils pour intercepter et appréhender des terroristes potentiels ou leurs dispositifs, ainsi qu'à améliorer les activités de sensibilisation aux navires, marchandises, équipages et passagers qui se dirigent vers le réseau maritime du Canada ou qui circulent à l'intérieur de celui-ci. On a eu recours à une stratégie de gestion des risques pour évaluer la possibilité de menaces, la vulnérabilité et l'incidence probable des incidents terroristes. D'une façon générale, les mesures d'atténuation des risques ont été basées sur le niveau de risque rattaché aux lacunes en matière de sûreté.

Aéroports

Les cessions d'aéroports se sont poursuivies à un rythme graduel : plus de 90 % des aéroports se trouvent maintenant sous contrôle local. Le programme de cession des aéroports de la Politique nationale des aéroports a été renouvelé le 1er avril 2005. La région continue de négocier la cession des installations restantes.

Objectifs et priorités

Objectifs et priorités de la Direction des aéroports :

- Gérer de manière sûre et efficace les aéroports de Transports Canada de la région Atlantique qui n'ont pas encore été cédés tout en poursuivant les efforts pour les céder à des exploitants locaux.
- Mettre en oeuvre le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) dans la région de l'Atlantique afin d'aider les aéroports régionaux/locaux qui ne font pas partie du RNA mais qui assurent des vols réguliers de passagers, à financer des projets d'immobilisations;
- Gérer le Programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador (PRBAL) conjointement avec le gouvernement provincial de Terre-Neuve-et-Labrador pour garantir aux localités côtières du Labrador un accès à longueur d'année à des services de transport.
- Protéger les investissements publics et l'intérêt du public dans sept aéroports du Réseau national des aéroports (RNA) par la surveillance, le contrôle et la gestion efficace des baux, par l'évaluation de la gestion de l'environnement, par le dialogue et les relations de travail continus avec les autorités des aéroports locaux et en travaillant de près avec l'Administration centrale afin d'améliorer le programme de surveillance des baux.
- Continuer à coordonner les 2,0 millions de dollars qui restent dans le Fonds pour la sécurité des infrastructures aéroportuaires de la région de l'Atlantique en vue de travaux de modernisation et d'améliorations des installations des infrastructures côté piste, de même que de la modernisation et de l'achat de matériel lourd roulant côté piste dans plusieurs aéroports du RNA, afin de permettre des améliorations à la sécurité des installations côté piste.
- Participer à la mise en oeuvre de la 3e Stratégie de développement durable de Transports Canada.
- Continuer à travailler à la réalisation des buts et des objectifs décrits dans le Système de gestion de l'environnement (SGE) de la région de l'Atlantique de 2004-2006.
- Poursuivre l'élaboration des plans de gestion environnementale de Port aux Basques, Terre-Neuve-et-Labrador, et du port de Georgetown, Î.-P.-É.
- Continuer la mise à jour annuelle des plans d'urgence environnementale de chacune des installations de Transports Canada.
- Assurer un leadership par rapport à la promotion du transport durable à Transports Canada et au gouvernement fédéral, en respectant les engagements du Canada concernant le changement climatique et en réduisant les incidences écologiques des transports.
- Encourager une sensibilisation à l'environnement à l'intérieur du Ministère pour sensibiliser davantage les intéressés et pour que les activités du Ministère se déroulent de façon écologique.
- Continuer à effectuer des évaluations environnementales, conformément à la LCEE pour appuyer les activités des directions de Aéroports, de Havres et ports, et de la Sécurité maritime.
- Favoriser chez les intervenants une sensibilisation régionale aux programmes environnementaux nationaux de TC, notamment Sur la route du transport durable (SRTD), le Programme de démonstrations de transport urbain, les programmes visant le transport des marchandises, etc.
- Continuer à gérer les sites contaminés de la région en faisant des évaluations et des programmes de surveillance propres à chaque emplacement, en établissant des priorités, en élaborant des plans de mesures correctives et d'assainissement actif, en attendant qu'on définisse les priorités nationales et qu'on dispose de fonds.

Objectifs et priorités :

Objectifs et priorités de la Direction des havres et ports :

- Céder les ports locaux et régionaux de la région de l'Atlantique à des exploitants locaux plus en mesure d'harmoniser les aspirations et les besoins locaux avec les réalités économiques locales.
- Assurer la mise en oeuvre des exigences du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) et continuer à superviser la gestion des ports de Transports Canada de la région de l'Atlantique qui n'ont pas encore été cédés à des exploitants locaux.
- Assurer le suivi de la cession des ports de même que des améliorations à leur apporter.
- Surveiller les administrations portuaires canadiennes dans la région.

ADMINISTRATION MINISTÉRIELLE

Gestion ministérielle/Services généraux

L'administration ministérielle de la région de l'Atlantique continue à fournir des services généraux utiles et efficaces, de même que des services de soutien à sa clientèle et aux intervenants régionaux.

Objectifs et priorités :

Objectifs et priorités du Bureau du directeur régional :

- Encourager dans la région de l'Atlantique un milieu de travail propice à la vision « Bâtir TC ensemble ».
- Assurer la liaison avec les gouvernements provinciaux en ce qui concerne les transports.

Objectifs et priorités

Objectifs et priorités de la Direction des finances et de l'administration :

- Soutenir et promouvoir la gestion et la responsabilisation dans la région.
- Assurer un accès amélioré au système de gestion des finances et des dossiers, ainsi que les moyens de tirer parti des données qu'il renferme.
- Assurer l'accessibilité continue de l'infrastructure régionale des TI en évaluant les risques et en faisant une gestion proactive du matériel.

Havres et ports

La Direction des havres et ports de la région de l'Atlantique s'emploie à mettre en oeuvre le programme de dessaisissement décrit dans la Politique maritime nationale, tout en poursuivant la gestion des autres emplacements d'une manière sûre, responsable et efficace. Elle répond ainsi aux besoins d'une clientèle diversifiée et augmente la possibilité de cessions dans l'avenir.

Bureau du directeur général régional

Le Bureau du directeur général régional continuera à assurer un leadership et la gestion de toutes les activités régionales, ainsi qu'à représenter le ministre et le Ministère dans les quatre provinces de l'Atlantique.

Finances et administration

La Direction des finances et de l'administration offre à toutes les unités régionales des services efficaces dans le domaine des finances, de l'administration et du traitement des données. Ces fonctions comprennent les services requis pour satisfaire aux exigences opérationnelles ou prévues par la loi, comme les services de comptabilité, d'achat, d'information et de gestion des systèmes, de même que des conseils en matière d'administration.



Communications

La Direction des communications est chargée de l'élaboration et de la mise en oeuvre des plans de communication internes et externes. Elle offre aux autres directions de la région de l'Atlantique des services et des conseils en matière de communication.

Objectifs et priorités

Objectifs et priorités de la Direction des communications :

- Répondre aux demandes de renseignements du public, verbalement ou par écrit.
- Agir comme point de convergence des demandes de renseignements des médias.
- Préparer et mettre en oeuvre des plans de communication pour faire la promotion des programmes, des services, des politiques et des initiatives du Ministère.
- Coordonner et assurer les services de création, comme la rédaction et la révision de documents et la photographie.
- Préparer et mettre en oeuvre des plans de communication destinés à améliorer les communications entre les employés (bulletin des employés, sites Web interne et externe).

Ressources humaines

La Direction des ressources humaines aide et conseille les gestionnaires. Elle s'occupe de la classification des emplois, de la dotation en personnel, des mutations, des relations de travail, de l'équité en matière d'emploi, de la diversité, de la planification des ressources humaines, des questions de sécurité et de santé, de la formation et du développement organisationnel, des langues officielles, de la gestion des installations, ainsi que de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels.

Objectifs et priorités

Objectifs et priorités de la Direction des ressources humaines :

- Fournir à tous les gestionnaires de la région de l'Atlantique des services en matière de ressources humaines afin d'aider chacun à atteindre ses objectifs opérationnels.
- Fournir des services de ressources humaines complets au personnel de toutes les disciplines de la région de l'Atlantique.
- Contribuer au programme « Bâtir TC ensemble » en fournissant l'appui nécessaire aux gestionnaires et en assurant l'administration et la coordination du programme.
- Faire la promotion du dossier administratif de la diversité et aider les gestionnaires qui embauchent des employés à se doter d'un personnel représentatif et à le maintenir.

Coordination et conseils en politique

La Direction de la coordination et des conseils en politique de la région de l'Atlantique continuera à fournir un soutien au directeur général régional dans la gestion et la coordination d'un vaste éventail de services.

La Direction de la coordination et des conseils en politique assume la responsabilité des relations avec les principaux intervenants du secteur des transports et assure une participation régionale à l'élaboration des politiques en matière de transport. La Direction effectue en plus des analyses économiques et évalue les activités de l'industrie des transports de l'Atlantique. Elle est aussi responsable de l'administration de divers accords relatifs au Pont de la Confédération

Objectifs et priorités

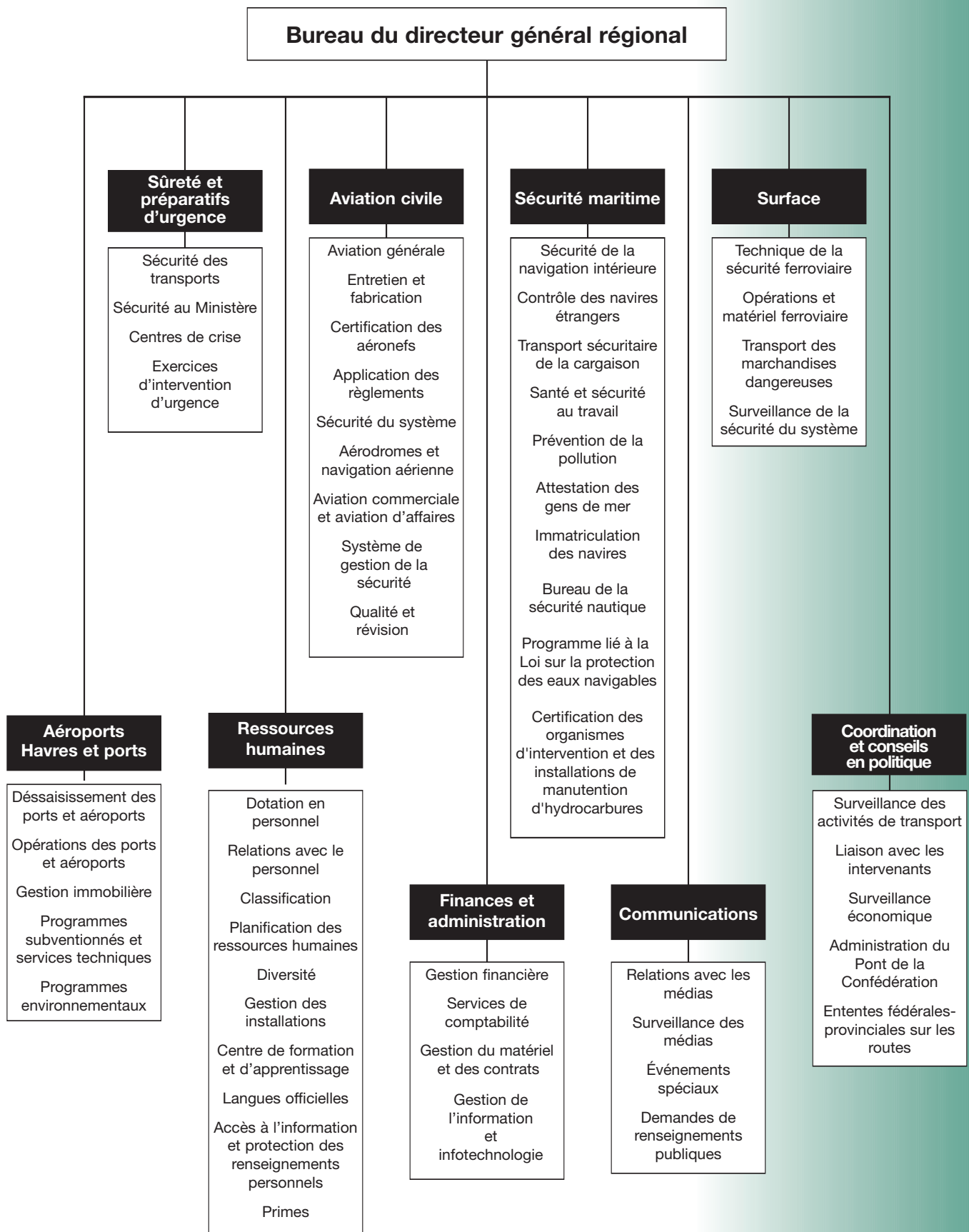
Objectifs et priorités de la Direction de la coordination et des conseils en politique :

- Suivre de près les développements économiques et ceux du transport dans les provinces de l'Atlantique.
- Consulter nos partenaires, comme les conseils fédéraux et l'industrie, et coordonner nos actions avec ceux-ci.
- Administrer les ententes et les marchés relatifs au Pont de la Confédération.



Transports Canada

ORGANISATION DE LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE



Budget de 2005-2006¹

par secteur d'activités ministérielles
(en milliers de dollars, au 27 mai 2005)

Sécurité et sûreté

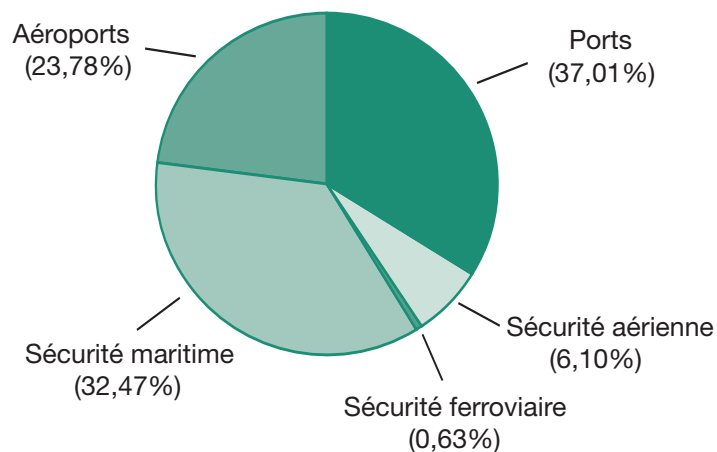
Sécurité maritime	2 575
Sécurité aérienne	484
Sécurité ferroviaire	50

Programmes et cessions

Ports	2 935
Aéroports	1 886

TOTAL 7 930 \$

Recettes et recouvrement des coûts



Sécurité et sûreté

Sécurité maritime	175
-------------------	-----

Programmes et cessions

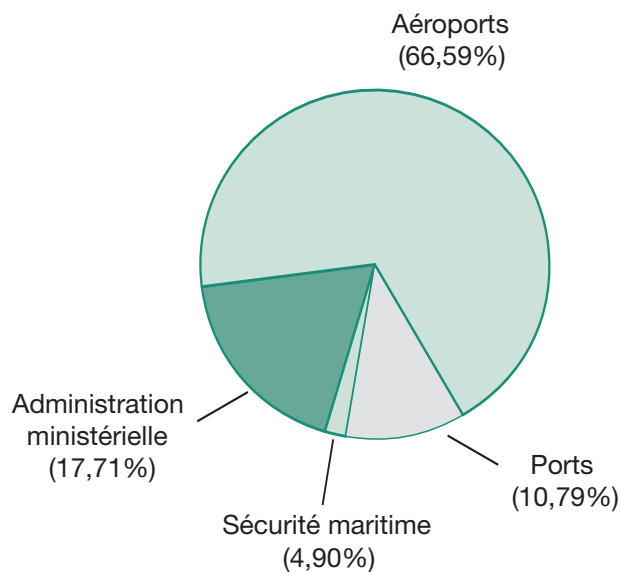
Aéroports	2 937
Ports	385

Administration ministérielle

632

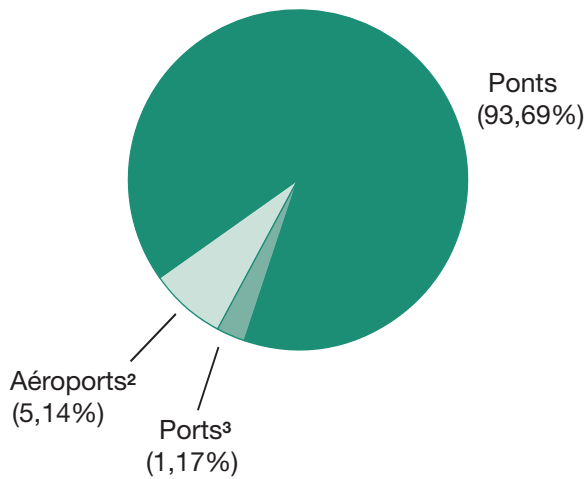
TOTAL 3 568 \$

Immobilisations



¹ L'information financière est présentée selon le Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR). À partir de 2006-2007, l'information financière sera conforme à la nouvelle architecture des activités des programmes (AAP) entrée en vigueur en avril 2005.

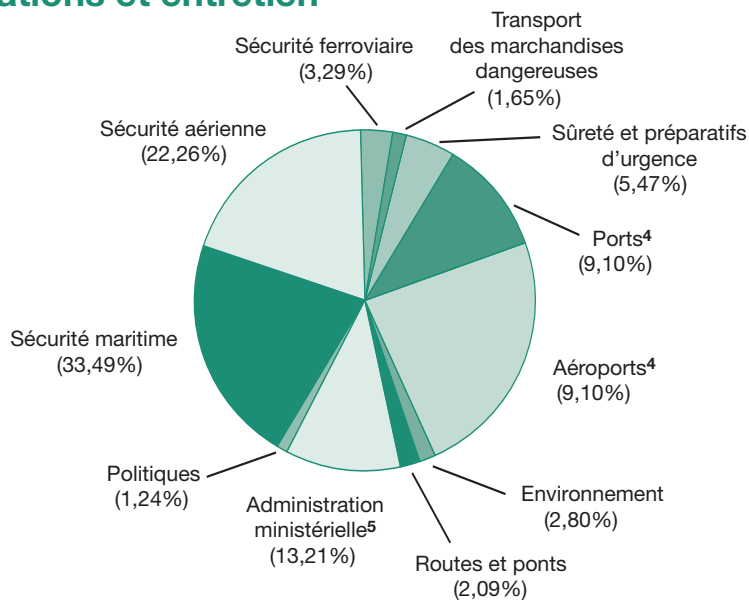
Subventions et contributions



Programmes et cessions

Aéroports ²	1 047
Ports ³	19 085
Ponts	239
TOTAL	20 371 \$

Opérations et entretien



Sécurité et sûreté

Sécurité maritime	13 190
Sécurité aérienne	8 766
Sécurité ferroviaire	1 296
Transport des marchandises dangereuses	651
Sûreté et préparatifs d'urgence	2 122

Programmes et cessions

Aéroports ⁴	3 583
Ports ⁴	2 155
Environnement	1 103
Routes et ponts	824

Administration ministérielle⁵

Politiques	489
------------	-----

TOTAL	39 381 \$
--------------	------------------

² Inclut le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

³ Inclut les fonds de cession des ports

⁴ Exclut les fonds pour l'assainissement de l'environnement

⁵ Inclut le Bureau du DGR, Communications, Finances et administration, Ressources humaines

Région de l'Atlantique

Centres de Transports Canada

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Charlottetown

97, rue Queen, Bloc 1270
 Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7M8
 Tél. : (902) 566-7987

NOUVEAU-BRUNSWICK

Moncton

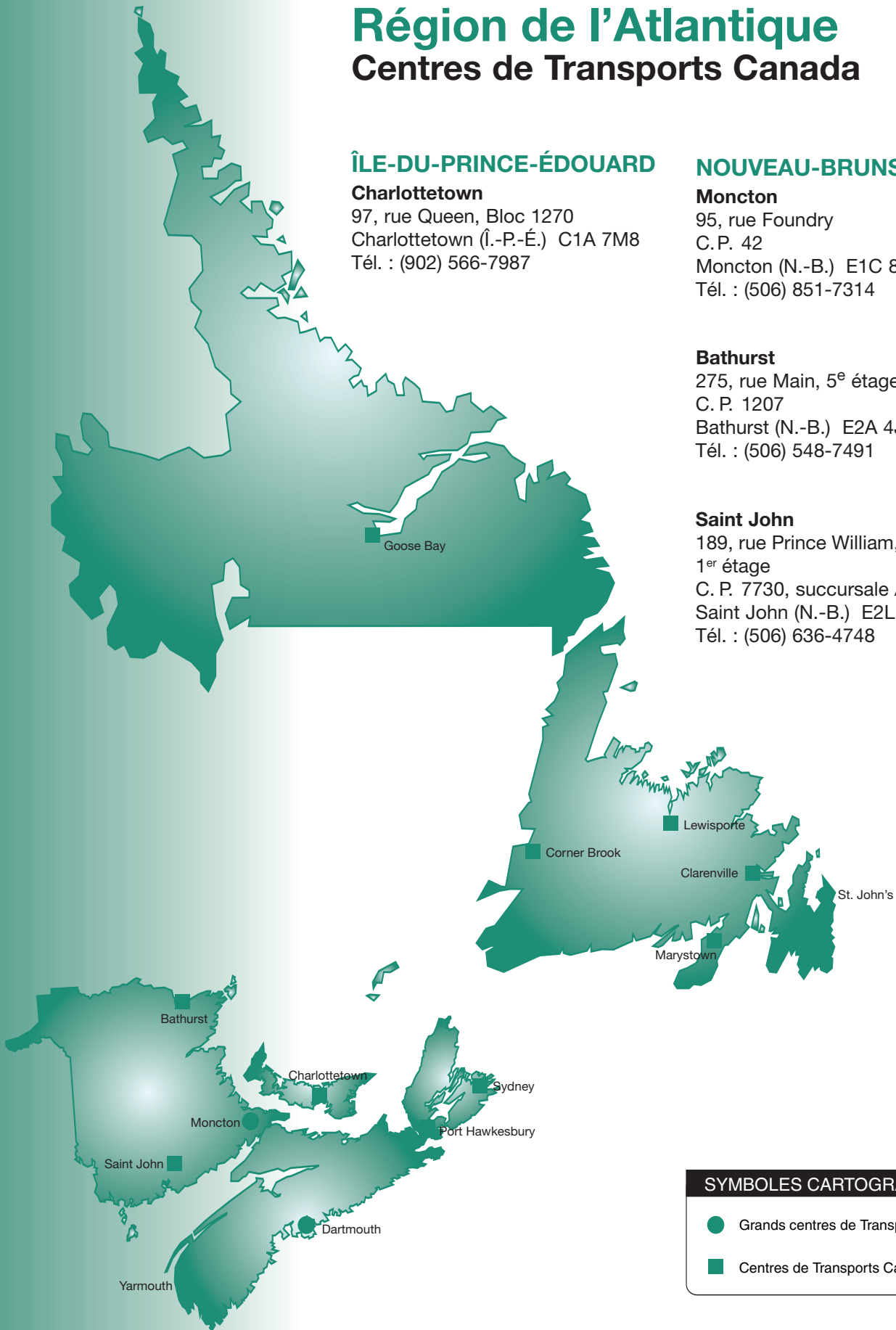
95, rue Foundry
 C. P. 42
 Moncton (N.-B.) E1C 8K6
 Tél. : (506) 851-7314

Bathurst

275, rue Main, 5^e étage
 C. P. 1207
 Bathurst (N.-B.) E2A 4J1
 Tél. : (506) 548-7491

Saint John

189, rue Prince William,
 1^{er} étage
 C. P. 7730, succursale A
 Saint John (N.-B.) E2L 2B9
 Tél. : (506) 636-4748



SYMBLES CARTOGRAPHIQUES

- Grands centres de Transports Canada
- Centres de Transports Canada

NOUVELLE-ÉCOSSE

Dartmouth

45, promenade Alderney
C. P. 1013
Dartmouth (N.-É.) B2Y 4K2
Tél. : (902) 426-7795

- et -

50, promenade Goudey
Enfield (N.-É.) B2T 1K3
Tél. : (902) 873-1376

Port Hawkesbury

811, rue Reeves, Pièce 1
C. P. 2012
Port Hawkesbury (N.-É.) B9A 2S4
Tél. : (902) 625-0803

Sydney

196, rue George
Édifce fédéral des arts, 2^e étage
Sydney (N.-É.) B1P 1J3
Tél. : (902) 564-7002

Yarmouth

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

TERRE-NEUVE- ET-LABRADOR

St. John's

10, Barter's Hill
C. P. 1300
Édifce John Cabot
St. John's (T.-N.-L.) A1C 6H8
Tél. : (709) 772-6197

Corner Brook

4, ave. Herald, tour Fortis
C.P. 22
Corner Brook (T.-N.-L.) A2H 6C3
Tél. : (709) 637-4390

Goose Bay

110, rue Dow
Aéroport de Goose Bay
C.P. 189, succursale A
Goose Bay (T.-N.-L.) A0P 1S0
Tél. : (709) 896-6190

Lewisporte

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

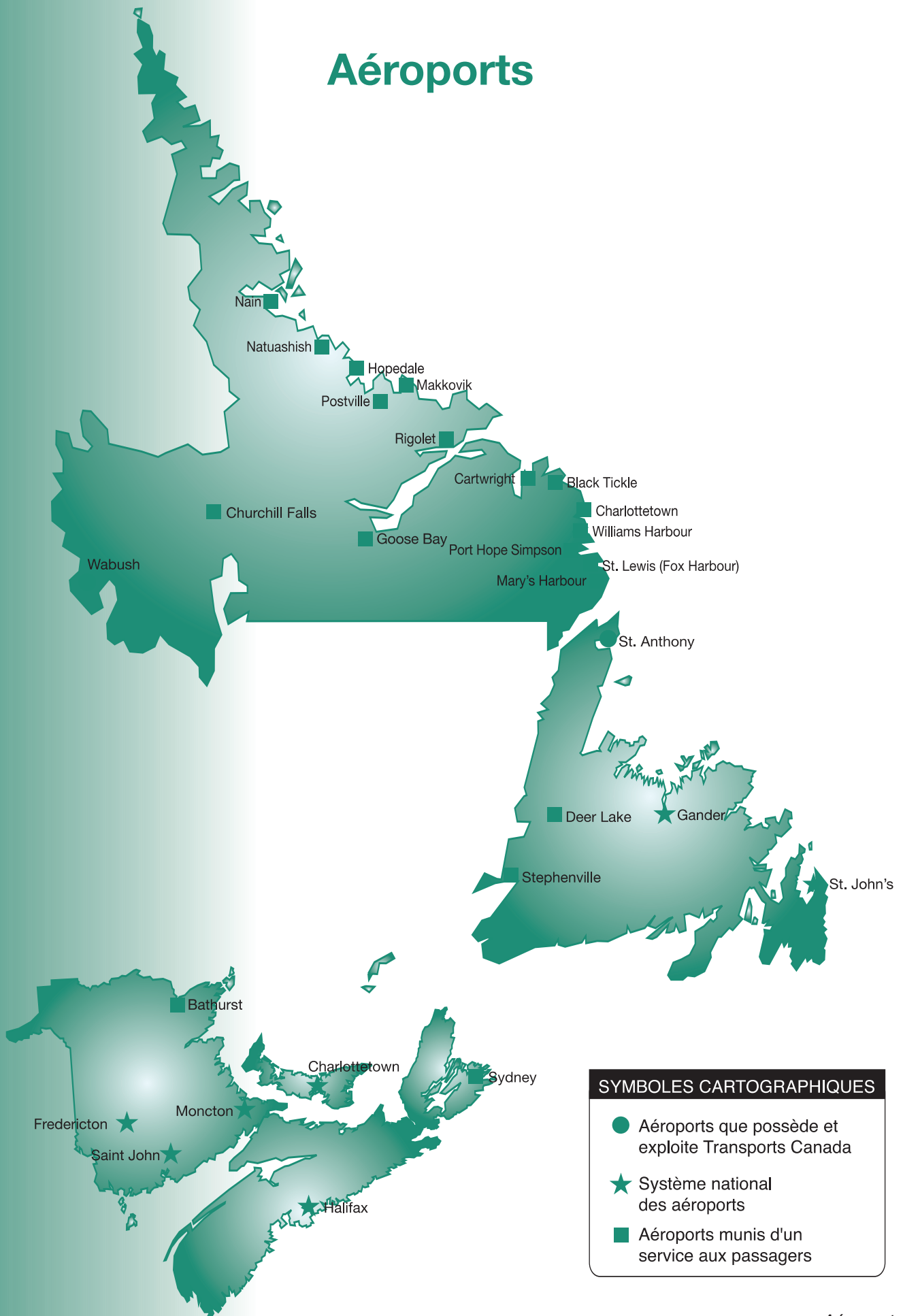
Marystown

Promenade Ville Marie
C. P. 1143
Marystown (T.-N.-L.) A0E 2M0
Tél. : (709) 279-2201

Clareville

8, ave Myer's
C.P. 368
Clareville (T.-N.-L.) A0E 1J0
Tél.: (709) 466-4515

Aéroports



SYMBOLES CARTOGRAPHIQUES

- Aéroports que possède et exploite Transports Canada
- ★ Système national des aéroports
- Aéroports munis d'un service aux passagers

Ports

Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard



SYMBOLES CARTOGRAPHIQUES

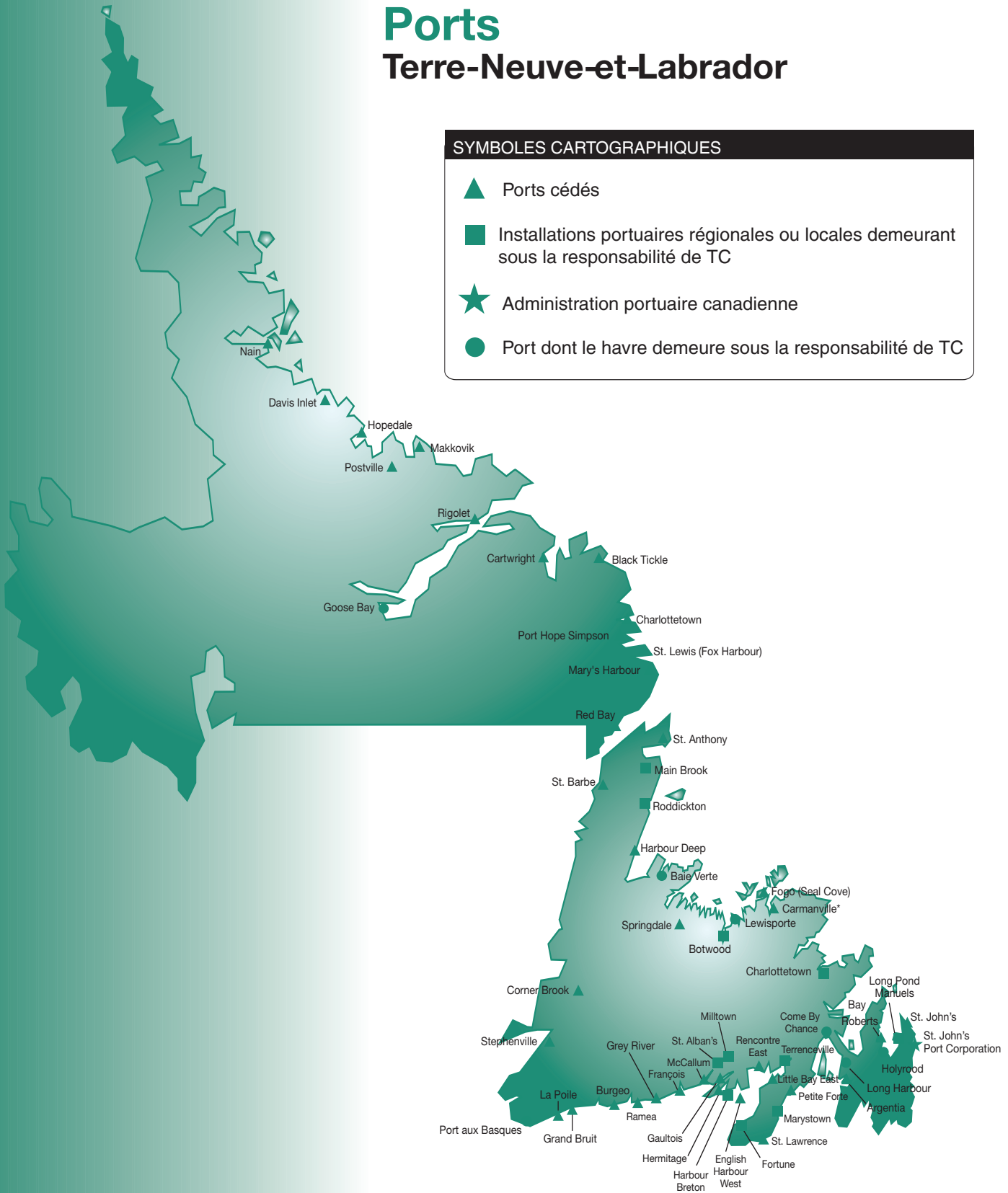
- ▲ Ports cédés
- Installations portuaires régionales ou locales demeurant sous la responsabilité de TC
- ★ Administration portuaire canadienne
- Port dont le havre demeure sous la responsabilité de TC

Ports

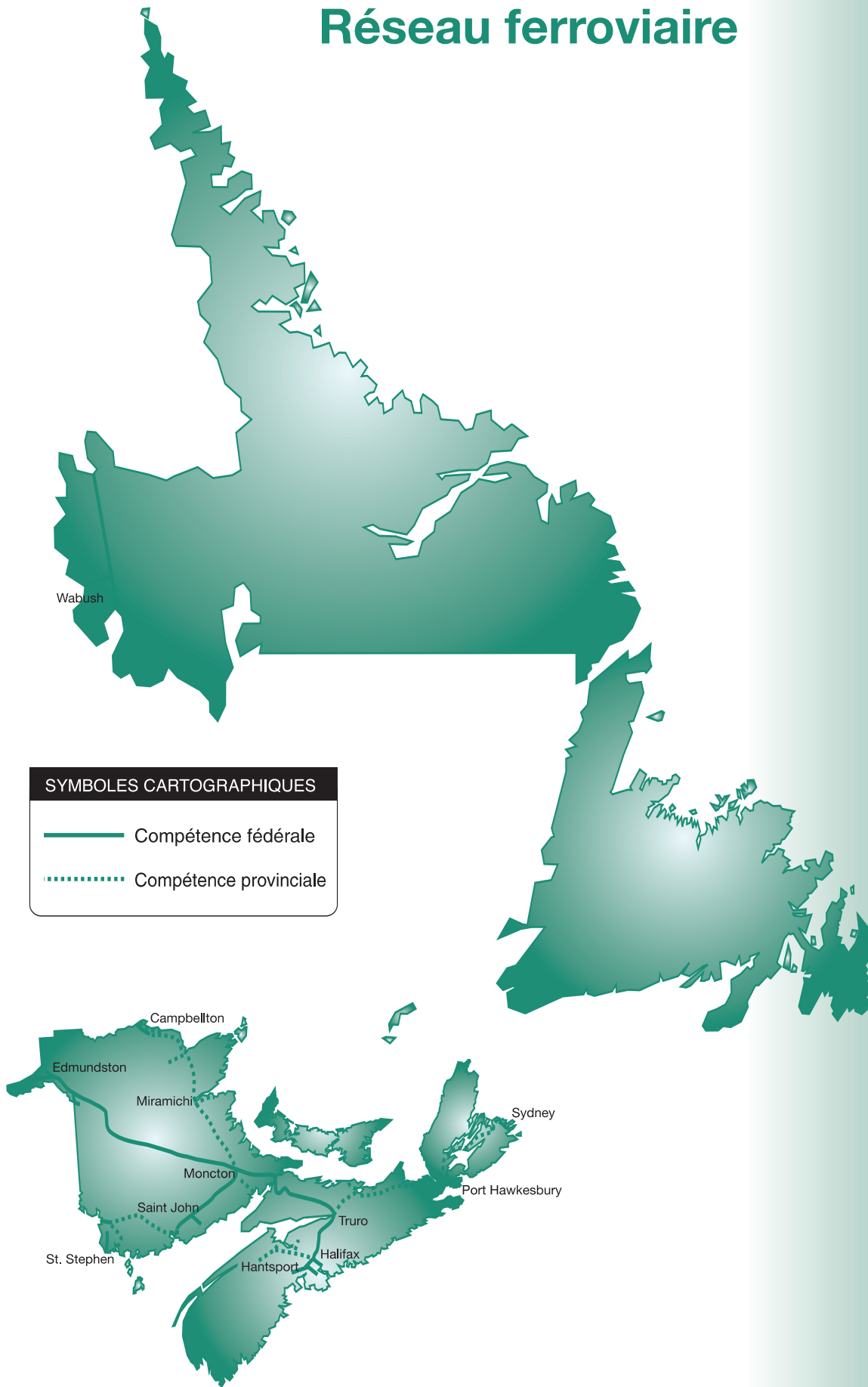
Terre-Neuve-et-Labrador

SYMBOLES CARTOGRAPHIQUES

- ▲ Ports cédés
- Installations portuaires régionales ou locales demeurant sous la responsabilité de TC
- ★ Administration portuaire canadienne
- Port dont le havre demeure sous la responsabilité de TC



Réseau ferroviaire



Réseaux routiers et traversiers

