

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

L'honorable Judy Sgro, C.P., députée  
Présidente  
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Chère collègue,

Au nom du gouvernement du Canada, j'aimerais remercier les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour ses travaux dans l'élaboration du rapport intitulé « Évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens », déposé devant la Chambre des communes le 19 mars 2019.

Le gouvernement félicite les membres du Comité, ainsi que les témoins qui ont comparu devant lui, pour leur réflexion et leur engagement visant à améliorer l'atténuation du bruit des aéronefs au Canada.

Il est important de reconnaître que la gestion du bruit de l'aviation est une responsabilité partagée. Transports Canada joue un rôle réglementaire et gère un cadre en vertu duquel des entités privées mènent leurs activités. En fin de compte, une approche équilibrée à la gestion du bruit de l'aviation exige la collaboration entre différents ordres de gouvernement et le secteur de l'aviation lui-même. Cette collaboration s'est renforcée au cours des dernières années et continue de s'améliorer, mais cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas chercher à réaliser d'autres progrès.

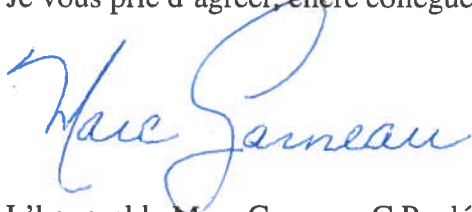
Comme vous l'indiquez à juste titre dans votre rapport, au Canada, nous sommes orientés par l'approche équilibrée à l'égard de la gestion du bruit de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Par conséquent, le Canada continuera d'aborder la gestion du bruit par l'intermédiaire des thèmes de la réduction du bruit à la source, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terres, des procédures opérationnelles de réduction du bruit et des restrictions d'exploitation.

Le gouvernement appuie un grand nombre des recommandations du Rapport, du moins en principe, et le gouvernement continuera de mobiliser divers intervenants afin d'appuyer une approche équilibrée à la gestion du bruit de l'aviation.

Canada

Vous trouverez ci-joint des réponses détaillées aux recommandations de votre comité, ainsi que des renseignements généraux sur le Réseau national d'aéroports et les administrations aéroportuaires afin de servir de contexte.

Je vous prie d'agréer, chère collègue, l'expression de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in blue ink that reads "Marc Garneau". The signature is fluid and cursive, with a large initial "M" and "G".

L'honorable Marc Garneau, C.P., député  
Ministre des Transports

Pièces jointes

## RÉPONSES DÉTAILLÉES AUX RECOMMANDATIONS CONTENUES DANS LE RAPPORT DU TRAN

Des commentaires détaillés sur chacune des recommandations sont présentés ci-dessous et regroupés sous quatre thèmes visant à rassembler les recommandations semblables.

### **Mesures d'atténuation de la surveillance opérationnelle**

Les recommandations 1 (Prise en compte de l'incidence du bruit), 4 (Approches en descente continue), 13 (Opérations aériennes étrangères), 15 (Réduction du bruit à la source) et 16 (Aménagement du territoire) renvoient principalement aux éléments de surveillance opérationnelle de la gestion du bruit. Un grand nombre des mesures ou des éléments de la gestion du bruit mentionnés sont déjà en cours ou en application. Transports Canada continuera d'appuyer les activités de gestion du bruit déjà en cours et continuera d'encourager l'industrie de l'aviation à collaborer avec les collectivités afin de cerner et de mettre en œuvre les pratiques d'atténuation du bruit qui conviennent le mieux au contexte local. Des commentaires plus détaillés sont présentés ci-dessous.

#### **Recommandation 1 (prise en considération de l'incidence du bruit par l'industrie)**

Le gouvernement est d'accord que l'incidence du bruit est une considération importants que NAV CANADA, pour les exploitants aériens et les transporteurs aériens. Les membres de l'industrie ont déjà prouvé la capacité de porter l'attention nécessaire aux incidences du bruit. Un bon exemple est l'adoption généralisée du *Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien* qui a été établi en juin 2015 par les intervenants de l'industrie à l'invitation de Transports Canada.

Les principaux transporteurs aériens du Canada continuent d'investir dans une nouvelle technologie moins bruyante. La préoccupation primaire de NAV CANADA est la sécurité, mais elles incluent régulièrement les répercussions du bruit dans le cadre de leur analyse opérationnelle et les travaux réguliers avec les exploitants d'aéroports pour comprendre et atténuer les répercussions du bruit. NAV CANADA utilise souvent la modélisation du bruit pour mieux comprendre les répercussions des changements et faire des ajustements aux concepts si possible pour réduire le nombre de personnes exposées au bruit des aéronefs.

Les exploitants d'aéroports ont différents problèmes de bruit à gérer selon leur configuration et leur emplacement. Toutes les administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports sont tenues d'avoir des comités de gestion de bruit dans le cadre de leur bail terrestre avec Transports Canada. Le dialogue continu avec les collectivités environnantes permet d'améliorer la transparence et la responsabilisation. Les exploitants d'aéroports ont un rôle de mobilisation important étant donné leur orientation locale et la nature locale des répercussions du bruit.

Transports Canada s'attend à ce que les membres de l'industrie aérienne canadienne continuent de poursuivre des mesures pratiques pour atténuer les répercussions du bruit dans la mesure du possible. Le gouvernement continuera d'encourager la collaboration entre les intervenants de l'industrie et l'inclusion de l'incidence du bruit dans la prise de décisions de l'industrie.

#### **Recommandation 4 (utilisation d'opérations de descente continue)**

Le *Règlement de l'aviation canadien* inclut des critères concernant l'approche en descente continue (ADC) qui visent à assurer la sécurité. L'ADC offre des possibilités de réduction du bruit pendant la phase d'atterrissage. Des segments de niveau exigent l'application d'une poussée de moteur et l'utilisation de volets, ce qui produit du bruit. En éliminant les segments de vols pendant l'approche, l'ADC donne lieu à un profil de bruit moins élevé pour les aéronefs qui arrivent.

L'élaboration d'ADC est une question d'ordre opérationnel que NAV CANADA doit gérer en conséquence, en collaboration avec les transporteurs aériens et les aéroports. NAV CANADA recherche déjà activement les occasions de déployer les procédures qui permettent les approches en descente continue. La navigation fondée sur les performances (PBN), qui dépend de la position des satellites et des systèmes de gestion de vol modernes, donne la possibilité de réduire l'empreinte environnementale de l'industrie, tant en termes de bruit que d'émissions de gaz à effet de serre, en augmentant le recours aux ADC. Le plan d'activités de la PBN de Transports Canada donne l'élan à un déploiement élargi. Au bout du compte, étant donné les avantages positifs pour la consommation de carburant et les répercussions du bruit, l'utilisation d'ADC devrait continuer de s'élargir à mesure que de nouvelles technologies sont entièrement utilisées.

#### **Recommandation 13 (surveillance des aéronefs internationaux)**

Il n'y a pas de traitement différentiel entre les aéronefs étrangers et intérieurs dans l'espace aérien.

Tous les aéronefs qui évoluent dans l'espace aérien canadien sont assujettis au *Règlement sur l'aviation canadien* (RAC) qui fixe les règles qui régissent l'aviation civile au Canada. Par conséquent, les aéronefs étrangers qui évoluent dans l'espace aérien canadien doivent respecter toutes les exigences de bruit opérationnelles canadiennes. Le Canada suit les lignes directrices de l'Organisation de l'Aviation Civile internationale (OACI) concernant les types d'aéronefs et leur profil de bruit.

Le fait de traiter les transporteurs aériens étrangers différemment des transporteurs intérieurs irait aussi à l'encontre de l'article 15 de la *Convention de Chicago* et pourrait violer les accords de transport aérien qui permet les survols, représentant ainsi une violation des

### **Recommandation 15 (réduire le bruit à la source)**

Comme l'indique l'approche équilibrée de l'OACI pour la gestion du bruit de l'aviation, la stratégie principale d'atténuation du bruit est la réduction du bruit à la source. Avec le temps, les aéronefs sont devenus moins bruyants (les aéronefs d'aujourd'hui sont de 75 % moins bruyants que dans les années 1960) et il est important pour les transporteurs aériens de continuer d'investir dans cette nouvelle technologie. Aussi tôt que le 31 décembre 2017, une nouvelle norme de bruit applicable aux nouvelles conceptions d'aéronefs est entrée en vigueur au Canada.

Il est extrêmement rare pour que de l'équipement de réduction du bruit devienne disponible une fois qu'un aéronef est déjà entré en service et les circonstances entourant une telle situation pourraient varier considérablement. Par conséquent, le gouvernement croit que de telles situations sont mieux traitées à titre spécial et seraient probablement principalement gérées au moyen des activités de responsabilités sociales de l'entreprise.

Comme le rapport du Comité le reconnaît, l'Airbus A320 offre un exemple raison, bien que rare, de la façon dont on pourrait composer avec l'équipement de réduction du bruit. En mars 2018, à l'invitation du ministre des Transports Air Canada s'est engagée à remettre en état son aéronef pour atténuer les répercussions du bruit, et depuis, Transports Canada demeure mobilisé avec Air Canada en ce qui concerne leurs progrès. Certains exploitants d'aéroports explorent également des programmes de vols moins bruyants qui pourraient inclure des frais plus élevés pour les aéronefs bruyants tels qu'un A320 sans remise à neuf.

### **Recommandation 16 (planification de l'utilisation des terres)**

La planification de l'utilisation des terres est mise en évidence dans l'approche équilibrée de l'OACI à la gestion du bruit de l'aviation comme composante principale de l'atténuation des répercussions du bruit. Le gouvernement reconnaît le rôle important de la planification de l'utilisation des terres et il a publié les directives TP1247 : Utilisation des terrains au voisinage des aérodromes afin d'aider les planificateurs et les législateurs de tous les ordres de gouvernement à se familiariser avec les questions liées à l'utilisation des terrains au voisinage des aérodromes. Ces directives, dont la dernière mise à jour remonte à 2013-2014, présentent le concept de planification compatible, y compris les considérations relatives au bruit des aéronefs.

Les exploitants des aéroports et Transports Canada offrent souvent des directives aux autorités de planification locale concernant les développements au voisinage des aéroports, mais au bout de compte, ce sont les administrations locales qui sont responsables des développements qui sont approuvés, et dans certains, elles peuvent choisir de ne pas tenir compte des conseils qui leur sont donnés.

Le gouvernement continuera de mettre les directives à jour au besoin et de collaborer avec les exploitants d'aéroport et les administrations locales pour encourager des utilisations compatibles des terres au voisinage des aéroports.

### Mesures et normes de la gestion du bruit

Les recommandations 7 (Examen de la mesure du bruit), 8 (Transparence des données), 9 (Lignes directrices de l'Organisation mondiale de la Santé) et 12 (Collaboration avec les autorités sanitaires) renvoient aux mesures et aux normes qui sont employées pour la gestion du bruit des aéronefs. Transports Canada a entrepris de remplacer son outil pour produire les courbes de niveau de bruit. Les principaux objectifs consistent à mieux faire correspondre les pratiques canadiennes aux pratiques d'autres administrations, à fournir des capacités d'analyse plus modernes et à faciliter une meilleure évaluation des études qui examinent les liens entre le bruit des aéronefs et les problèmes de santé. De plus, Transports Canada et Santé Canada ont commencé à examiner une voie à suivre pour mettre à jour les lignes directrices du gouvernement liées aux répercussions du bruit et à la santé. Transports Canada reconnaît également qu'il y a une possibilité de collaborer avec les partenaires de l'industrie afin d'étudier des moyens qui permettent de mieux synthétiser et fusionner les renseignements disponibles dans le but d'atteindre une meilleure transparence des données et une meilleure accessibilité à celles-ci. Des commentaires plus détaillés sont présentés ci-dessous.

#### Recommandation 7 (mettre à jour les mesures sur le bruit)

Les mesures de la gestion du bruit employées au Canada pour produire les courbes de niveau effectif de bruit perçu (EPNdB) et les prévisions d'ambiance sonore (NEF). L'EPNdB est une mesure instantanée du bruit qui continue de servir de mesure de référence pour la certification acoustique des aéronefs conformément à l'OACI. Les NEF sont fondées sur l'EPNdB et représentent une exposition cumulative au bruit sur une période de 24 heures. Les NEF sont développées par les exploitants d'aéroports au moyen d'une méthodologie fournie par Transports Canada. Lorsque de nouvelles NEF sont produites par les exploitants d'aéroports, Transports Canada vérifie souvent si la méthodologie a été utilisée correctement.

Les courbes du bruit servent à des fins variées. Au Canada, elles sont habituellement utilisées à des fins de planification de l'utilisation des terrains. Elles prévoient le bruit de 5 à plus de 15 ans dans l'avenir et ne sont pas produites souvent.

Il existe plusieurs mesures de la gestion du bruit qui sont utilisées à différentes fins, et elles diffèrent principalement dans leur façon de tenir compte du spectre des fréquences d'un son. L'EPNdB est l'une des plus complexes à cet égard et, en raison de cette complexité, elle exige une technologie qui n'est pas facilement adaptable aux appareils portables. C'est la mesure du bruit pondéré en gamme A (dBA) qui est devenu la mesure la plus reconnaissable et utilisée pour mesurer le bruit dans un contexte communautaire. Le dBA tient compte du

spectre des fréquences dans un son d'une manière qui suit celle de l'oreille humaine et la technologie nécessaire pour le faire peut facilement être adaptée aux dispositifs portables.

Les équivalents du dBA pour les NEF comme mesure représentant une exposition cumulative au bruit sur une période de 24 heures sont le niveau sonore moyen pondéré sur une période de 24 heures (Ldn) et le niveau sonore continu équivalent pour une journée (Lden). Les NEF et le Ldn incluent tous les deux une pénalité de bruit pour les mouvements d'aéronefs la nuit alors que le Lden inclut aussi bien une pénalité pour bruit la nuit et une autre pénalité plus faible pour le bruit d'aéronefs pendant la soirée.

Transports Canada reconnaît bien que l'outil de calcul utilisé pour calculer les NEF pour produire des courbes exige de certaines améliorations. Transports Canada reconnaît aussi la confusion qui peut parfois découler du recours à l'EPNdB dans la discussion sur les courbes de bruit.

Par conséquent, Transports Canada prend des mesures pour remplacer son outil afin de produire des courbes de bruit avec un nouvel équivalent fondé sur les dBA. Cela viendrait mieux faire correspondre les pratiques canadiennes à celles d'autres administrations, fournirait des fonctionnalités plus avancées et permettrait plus de capacités d'analyse en plus de faciliter l'évaluation d'études qui examinent les liens entre le bruit des aéronefs et les problèmes de santé. Même si les courbes du bruit aujourd'hui servent principalement à la planification de l'utilisation des terrains, cela peut donner des possibilités pour qu'elles servent à d'autres fins afin de mieux gérer les attentes au voisinage des aéroports. Le gouvernement continuera de travailler en vue de cette importante mise à jour, mais avertit qu'un changement à l'outil de calcul n'a pas d'incidence sur le bruit au voisinage des aéroports; il s'agit simplement d'un moyen différent pour le décrire.

#### **Recommandation 8 (transparence des données)**

Comme c'est le cas pour bien des problèmes, les données sont une composante essentielle à la compréhension des problèmes et à l'élaboration de solutions ou de mesures d'atténuation. Une grande partie des données portant sur la gestion du bruit, comme les statistiques sur les plaintes et les renseignements opérationnels, sont collectées et détenues par des intervenants de l'industrie de l'aviation, comme les exploitants des aéroports et NAV CANADA. Par exemple, les grands aéroports, comme ceux de Toronto Pearson et de l'aéroport international de Vancouver, ont des activités de surveillance du bruit et offrent WebTrack, un outil en ligne qui permet à la collectivité de voir des données historiques et en temps réel sur les vols et sur le bruit. NAV CANADA participe également à des activités de modélisation afin d'éclairer la conception de procédures visant à réduire les répercussions du bruit et comme outil pour la mobilisation transparente de la collectivité.

À l'heure actuelle, le gouvernement ne collecte ni ne gère directement les données liées à la gestion du bruit étant donné sa nature principalement locale. Comme il est noté pour la recommandation 7, le gouvernement ne fournit pas la méthodologie pour les prévisions

d'ambiance sonore et il cherche à mettre cet outil à jour. De plus, le gouvernement collaborera avec les partenaires de l'industrie afin d'étudier des moyens qui permettent de mieux synthétiser et fusionner les renseignements disponibles dans le but d'atteindre une meilleure transparence des données et une meilleure accessibilité à celles-ci.

#### **Recommandation 9 (lignes directrices de l'Organisation mondiale de la Santé)**

Le gouvernement du Canada a publié deux documents liés au bruit des aéronefs. En 2001, Santé Canada a publié un examen détaillé de la documentation scientifique liée au bruit des aéronefs et à la santé dans un document intitulé : « *Le bruit des avions civils à proximité des aéroports : effets sur la santé humaine : I : bruits, stress et maladies cardio-vasculaires* ». En 2002, Santé Canada et Transports Canada ont produit un document en langage clair et simple intitulé « *Le bruit des avions près des aéroports* ». Ce dernier a régulièrement fait l'objet de légères mises à jour, dont la dernière a été effectuée en 2010. Des discussions sont en cours sur des mises à jour possibles à l'information du gouvernement sur les répercussions de l'exposition au bruit sur la santé, qui pourrait s'appliquer au bruit des aéronefs.

Des études sur les répercussions du bruit de l'aviation et les résultats de santé sont en cours dans bien des parties du monde. L'ensemble des connaissances continue de s'élargir et de nouveaux examens scientifiques de l'Organisation mondiale de la Santé et l'OACI viennent d'être produits. Ces types d'études mettent l'accent sur les effets possibles de la perturbation par le bruit sur un récepteur. L'atténuation est invariablement associée à la réduction de l'exposition du bruit par la réduction du bruit de la source ou de la protection acoustique du récepteur qui se distinguent de ces types d'études.

À mesure que le gouvernement fédéral procède avec ces mises à jour potentielles, il envisagera de mobiliser les autres ordres de gouvernement.

#### **Recommandation 12 (coopération avec les autorités de santé)**

Comme l'indique la recommandation 9, Transports Canada et Santé Canada examinent la voie à suivre pour la mise à jour des lignes directrices du gouvernement. Cet examen pourrait inclure la mobilisation de différents ordres de gouvernement.

En ce qui concerne les pratiques d'atténuation du bruit, deux des moyens les plus efficaces pour réduire les répercussions du bruit consistent à réduire le bruit à la source et la planification de l'utilisation des terrains comme le reconnaît l'approche équilibrée de l'OACI pour la gestion du bruit de l'aviation.

Aussi récemment que le 31 décembre 2017, une nouvelle norme sur le bruit s'appliquant aux nouvelles conceptions d'aéronefs est entrée en vigueur au Canada; il faut plusieurs années pour que les effets de ces nouvelles technologies se fassent ressentir dans les aéroports. Même si les aéronefs produits aujourd'hui sont de 75 % moins bruyants que dans les



années 1960, le nombre de mouvements d'aéronefs continue d'augmenter. Les aéronefs d'aujourd'hui sont beaucoup moins bruyants, et continueront de le devenir grâce aux progrès des nouvelles technologies.

Comme on l'a noté précédemment, le document « *Utilisation des terrains au voisinage des aérodromes* » de Transports Canada fournit à d'autres ordres de gouvernement des lignes directrices détaillées sur la planification des terrains pour leur utilisation afin d'éviter d'autres empiètements d'utilisations des terrains incompatibles avec les activités des aéroports.

Les études liées à l'incidence du bruit de l'aviation et l'état de santé ou la relation entre le bruit de l'aviation et l'irritation sont complexes et exigent beaucoup de ressources. Par conséquent, on trouve un contenu canadien limité. Le gouvernement évalue actuellement différentes orientations et possibilités pour la mise à jour des lignes directrices du gouvernement.

### **Considérations opérationnelles locales**

Les recommandations 3 (Alternance des pistes), 5 (Application des recommandations d'Helios), 6 (Aéroport international de Calgary) et 14 (Examen de la politique sur les vols de nuit) concernent des domaines qui dépendent fortement du contexte ou mettent l'accent principalement sur une préoccupation locale. Depuis le début des années 1990, le gouvernement a pris une série de décisions afin d'aider à améliorer le système de transport aérien. L'une d'elles visait à se retirer des opérations quotidiennes du système de navigation aérienne et des aéroports. Par conséquent, NAV CANADA et un grand nombre des exploitants d'aéroports sont des sociétés indépendantes qui sont mieux placées pour agir habilement et participer aux considérations locales. Le gouvernement est convaincu que NAV CANADA et les exploitants d'aéroports continueront de collaborer avec les collectivités locales pour cerner des pratiques opérationnelles équilibrées.

#### **Recommandation 3 (alternance de pistes)**

Le gouvernement reconnaît que l'alternance des pistes peut être un outil de gestion du bruit utile; toutefois, la viabilité de l'alternance de pistes dépend du contexte. Le choix des pistes est dicté, d'abord et avant tout, par des questions de sécurité qui exigent de tenir compte des facteurs tels que les conditions météorologiques et l'emplacement d'autres aéronefs. Le gouvernement est d'avis que les intervenants locaux et les exploitants d'aéroports sont les mieux placés pour déterminer si une telle approche serait utile dans un cas donné, pourvu que la sécurité soit maintenue en tout temps.

La faisabilité d'utiliser l'alternance des pistes pour gérer les incidences de bruit dépendra toujours des facteurs locaux. Par exemple, il est possible que certains exploitants d'aéroports aient une capacité limitée à alterner l'utilisation des pistes étant donné leur configuration de pistes actuelles et les demandes en matière de capacité. De plus, tout stratagème d'alternance de piste ne serait utile que s'il a des incidences mesurables et le soutien général

des collectivités locales environnantes. L'alternance des pistes peut être avantageuse pour les collectivités qui sont très près de l'aéroport, mais elle peut également accroître considérablement la complexité opérationnelle, et dans certains, elle ne pas être possible. À l'heure actuelle, les aéroports internationaux de Calgary et Toronto Pearson ont étudié et fait l'essai de stratagèmes d'alternance de pistes.

#### **Recommandations 5 (mise en œuvre des recommandations formulées par Helios)**

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) et NAV CANADA ont déjà mis en œuvre un grand nombre des recommandations d'Helios ont été effectués. Un rapport, commandé par NAV CANADA, s'intitulait « Examen indépendant de l'espace aérien en vue de réduire le bruit des aéronefs à Toronto » et « Best Practices in Noise Management ». L'établissement d'un Conseil de l'industrie sur la gestion du bruit (CIGB), l'élaboration d'un code de conduite entre les contrôleurs et les pilotes et de nouvelles procédures pour les opérations en descente continue (CDO) – après un processus de consultation rigoureux – ont été mis en œuvre. De plus, de nouvelles procédures pour les arrivées de nuit ont été mises en œuvre afin de réduire l'incidence du bruit des aéronefs lorsque la fréquence réduite de la circulation des aéronefs permet une plus grande souplesse dans le séquençement des aéronefs. Le déploiement d'un gestionnaire des arrivées (AMAN) pour améliorer la prévisibilité opérationnelle et le séquençement, ce qui appuiera une utilisation accrue des nouvelles procédures, est en cours de déploiement précoce. GTAA a lancé de nouveaux forums sur la gestion du bruit au début de 2019 et élabore des options pour un nouveau programme de vols silencieux. Les autres recommandations sont mises en œuvre si elles sont réalisables.

GTAA et NAV CANADA ont collaboré afin de communiquer les progrès qu'ils ont réalisés concernant les rapports lors de réunions subséquentes sur la gestion du bruit ainsi que dans le site Web de GTAA.

Le gouvernement continue d'être encouragé par les activités de NAV CANADA et de GTAA en réponse à ces rapports.

#### **Recommandation 6 (approches à l'Aéroport international de Calgary)**

Le gouvernement comprend l'incidence importante de la conception des trajectoires sur les collectivités locales, mais il n'est pas en position de dicter les opérations à un endroit particulier et il est convaincu que NAV CANADA et les exploitants d'aéroports poursuivront leur collaboration afin de déterminer des pratiques opérationnelles équilibrées.

Le rôle de Transports Canada concernant les trajectoires de vol consiste à veiller à ce que les normes de sécurité soient respectées. Le ministère ne dicte pas les opérations particulières dans des lieux particuliers et il intervient principalement pour des motifs de sécurité. NAV CANADA est responsable de la conception des trajectoires qui, en plus d'être dictées par la

sécurité et les critères de conception, incluent des considérations de facteurs tels que l'efficacité, la capacité et l'incidence du bruit.

#### **Recommandation 14 (politiques sur les vols de nuit)**

Comme les stratagèmes de rotation de pistes, le meilleur équilibre des opérations de vol de nuit est principalement dicté par le contexte local particulier. Le gouvernement encourage les exploitants d'aéroports à collaborer avec leurs intervenants locaux pour évaluer si des ajustements devraient être apportés à leur politique de vol de nuit actuelle et à soumettre à Transports Canada, au besoin, toute modification proposée aux procédures et aux restrictions.

L'approche équilibrée l'OACI pour la gestion du bruit de l'aviation, que le Canada respecte, indique que les restrictions opérationnelles devraient généralement servir uniquement lorsque d'autres stratégies d'atténuation de bruit (réduction du bruit à la source, planification de l'utilisation des terres et procédures de réduction du bruit) ne sont pas disponibles ou sont inefficaces. Pour la plupart des aéroports, rien n'empêcherait ou n'exigerait une politique particulière pour les vols de nuit. Ainsi, les exploitants d'aéroports peuvent collaborer avec les collectivités locales et d'autres utilisateurs d'aéroports afin de déterminer une approche appropriée aux vols de nuit qui convient à leur contexte particulier. Certains aéroports ont déjà publié des procédures d'atténuation du bruit pour limiter la quantité ou le type d'opérations de nuit conformément à leur environnement.

#### **Mobilisation des intervenants**

Les recommandations 2 (Lignes directrices pour les comités de gestion du bruit), 10 (Collaboration avec des groupes consultatifs indépendants) et 11 (Envisager la création d'un poste d'ombudsman du bruit des aéronefs) renvoient aux moyens dont disposent les intervenants locaux pour exprimer leurs préoccupations concernant la gestion du bruit des aéronefs. En reconnaissance du fait que les problèmes de bruit sont mieux gérés au niveau local, les exploitants d'aéroport sont les mieux placés comme centre de liaison. Les administrations aéroportuaires sont tenues d'avoir des comités de gestion du bruit comme condition des baux de longue durée qu'elles ont avec Transports Canada. La composition et le fonctionnement exacts de ces comités peuvent varier. Par conséquent, elles donnent la possibilité à Transports Canada d'indiquer et de communiquer certaines des pratiques exemplaires qui permettent de réaliser la mobilisation publique de façon plus uniforme dans l'ensemble des grands aéroports. De plus, l'amélioration des comités existants pourrait être plus efficace que la création de nouveaux comités. Transports Canada reconnaît l'importance d'avoir un forum public pour tenir des discussions concernant la gestion du bruit, et il s'est engagé à collaborer avec des partenaires afin d'élaborer des pratiques exemplaires.

**Recommandation 2 (lignes directrices pour les comités de gestion du bruit)**

Le gouvernement considère les comités de gestion du bruit des aéronefs comme un élément vital de la gestion du bruit des aéronefs. Ces comités, qui sont une exigence des contrats de location à long terme du gouvernement avec les administrations aéroportuaires, réunissent les intervenants et le public pour échanger des renseignements et des idées concernant la gestion du bruit local. Les administrations aéroportuaires peuvent avoir des approches différentes à leurs comités de gestion du bruit, mais il est important qu'il y ait un niveau de transparence et de participation constant. Le gouvernement collaborera avec les administrations aéroportuaires et d'autres intervenants afin de cerner et de diffuser les pratiques exemplaires pour les comités de gestion du bruit afin d'améliorer et d'harmoniser l'expérience pour les intervenants mobilisés et le public.

En ce qui concerne les répercussions du bruit découlant de changements opérationnels, le gouvernement fait confiance au *Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien* qui a été élaboré par les intervenants de l'industrie en 2015 à l'invitation de Transports Canada. En plus de confirmer que les problèmes du bruit des aéronefs particuliers sont mieux compris et gérés au niveau local, le protocole cherche à assurer la responsabilisation et la transparence tout en créant un ensemble clair d'attentes concernant les modifications à l'espace aérien. Depuis son établissement, le protocole a été largement respecté et a mené à des communications publiques améliorées concernant les changements à l'espace aérien et les répercussions du bruit.

**Recommandation 10 (collaboration avec des groupes consultatifs indépendants)**

La collaboration continue a lieu par l'intermédiaire des comités de gestion du bruit qui existent actuellement, conformément aux contrats de location à long terme qu'ont les administrations aéroportuaires avec le gouvernement. Tel que noté dans la réponse à la recommandation 2, le gouvernement collaborera avec les administrations aéroportuaires et d'autres intervenants afin de cerner et de diffuser les pratiques exemplaires pour les comités de gestion du bruit afin d'améliorer et d'harmoniser l'expérience pour les intervenants mobilisés et le public.

**Recommandation 11 (considération de la création d'un rôle d'ombudsman pour le bruit des aéronefs)**

Le gouvernement est d'accord qu'il est très important que les citoyens aient un mécanisme efficace pour exprimer leurs préoccupations aux exploitants d'aéroports et NAV CANADA. Le gouvernement estime toutefois que ce mécanisme est déjà fourni au moyen des comités de gestion du bruit dans les grands aéroports canadiens. De plus, le *Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien*, qui a été largement respecté, appuie l'importance de mobiliser les collectivités locales pour obtenir leur rétroaction et fournir des lignes directrices claires concernant la consultation liée aux modifications à l'espace aérien.

Le bruit des aéronefs est un problème qui ne sera peut-être jamais entièrement réglé, mais il doit être géré de façon transparente. Le gouvernement continuera de collaborer et d'encourager les partenaires de l'industrie à poursuivre des façons efficaces de mobiliser leurs collectivités locales.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES

### **Politique nationale des aéroports (PNA)**

L'impulsion pour la PNA en 1994 était une décision que le gouvernement devrait se désinvestir des aéroports et mettre l'accent sur son rôle en tant qu'organisme de réglementation du système de transport aérien. À cette fin, la PNA mettait principalement l'accent sur la catégorisation des aéroports dont Transports Canada était le propriétaire-exploitant, et leur cession à d'autres exploitants.

La PNA catégorisait les aéroports principalement en fonction de leur niveau de trafic régulier de passagers. En tout, 130 des aéroports appartenant à Transports Canada ont été cédés à d'autres exploitants. Dix-huit (18) aéroports, dont la majorité était classée comme des aéroports éloignés, continuent d'appartenir à Transports Canada et à être exploités par lui.

La PNA affirme que, dans la majorité des cas, les aéroports sont censés d'être financièrement autonomes et exploités par un intérêt local d'une forme quelconque, pour s'assurer que les besoins de la collectivité locale soient les mieux desservis par l'aéroport. Cela se compare au modèle précédent, où le système était contrôlé centralement et la majorité des aéroports ne rencontraient pas les coûts au moyen de leurs recettes. Il avait pour but que le contrôle local éviterait la prise de décisions spéciale et servirait mieux non seulement les collectivités locales, mais aussi le réseau national dans son ensemble. De plus, l'exigence d'autonomie financière complète ou partielle déplace les coûts des contribuables à l'utilisateur du système de transport aérien.

Il y a quatre catégories d'aéroports en vertu de la PNA de 1994. Elle mettait l'accent sur les aéroports dont Transports Canada était, à l'époque, propriétaire-exploitant. Les voici.

1. Le Réseau national d'aéroports (RNA)
2. Les aéroports locaux et régionaux
3. Les petits aéroports
4. Les aéroports des régions arctiques et éloignées

### **Les aéroports du RNA**

Les aéroports du RNA sont les plus grands aéroports, représentant 95 % du trafic de passagers au Canada. La propriété fédérale des aéroports du RNA a été maintenue en reconnaissance du rôle essentiel que jouent ces aéroports « dans la prospérité intérieure et la compétitivité internationale » (p. ex., dans une capitale fédérale, provinciale ou territoriale), et pour permettre au gouvernement fédéral de garantir la viabilité à long terme de ces aéroports. La justification pour la création du RNA était que le seuil annuel de 200 000 passagers pour les sites du RNA représentait une clientèle suffisamment importante pour qu'un aéroport réalise l'autosuffisance financière complète.

La majorité des aéroports du RNA a été cédée aux administrations des aéroports. Les autorités aéroportuaires sont des sociétés privées, à but non lucratif sans participation qui louent leurs aéroports du gouvernement fédéral. Les administrations aéroportuaires sont gouvernées par des conseils de représentants nommés par des gouvernements locaux, provinciaux et fédéraux, ainsi que par des groupes d'affaires et d'autres parties intéressées. Les aéroports du RNA sont administrés selon les principes de gouvernance et d'imputabilité publique qui font partie de leurs baux. La cession est accompagnée de la responsabilité intégrale de l'exploitation de l'aéroport. Les administrations aéroportuaires exploitent des aéroports primaires à Victoria, à Vancouver, à Prince George, à Calgary, à Edmonton, à Saskatoon, à Regina, à Winnipeg, à Thunder Bay, à London, à Toronto (Toronto Pearson), à Ottawa, à Montréal (Mirabel et Trudeau), à Québec, à Fredericton, à Saint John, à Moncton, à Charlottetown, à Halifax, à Gander et à St. John's.

Quatre aéroports du RNA ne sont pas exploités par les administrations aéroportuaires. Les trois aéroports des capitales territoriales ont été cédés aux gouvernements territoriaux qui en sont maintenant les propriétaires-exploitants. De plus, l'aéroport de Kelowna appartient, et ce, depuis 1959, en majorité par le gouvernement et en partie par la municipalité. En vertu de modalités particulières qui remontent avant la PNA et le RNA, la ville de Kelowna loue la portion fédérale des terrains des aéroports de Kelowna en vertu d'un bail à long terme, mais contrairement aux administrations aéroportuaires, la municipalité ne paie qu'un loyer nominal. Les aéroports territoriaux et de Kelowna ne sont pas assujettis à la *Loi relative aux cessions d'aéroports*, aux principes d'imputabilité devant le public, ou à toute disposition qui sort du règlement normal sur la sûreté et la sécurité qui s'applique à tout aéroport ou aérodrome.

### **Aéroports non inclus dans le RNA**

Les aéroports locaux et régionaux sont le palier suivant de la PNA. Ces aéroports ont du trafic ordonnancé, mais moins de 200 000 passagers par année. La majorité des aéroports locaux et régionaux ont été cédés à la municipalité qu'ils desservent. On compte 68 aéroports locaux et régionaux.

Les petits aéroports sont ceux qui n'ont pas de service passager prévu. Ils servent principalement aux vols de loisir. Les petits aéroports ont également été cédés à des intérêts locaux. On compte 31 petits aéroports en vertu de la PNA.

Les aéroports dans l'arctique ont été cédés aux gouvernements territoriaux pertinents. Les aéroports éloignés sont ceux qui constituent le seul accès annuel fiable pour la collectivité. Des 13 aéroports éloignés de la PNA, 10 appartiennent toujours à Transports Canada.

Les petits aéroports, les aéroports locaux et les aéroports régionaux ont été principalement cédés, pour une contrepartie nominale, aux municipalités concernées. Les accords de contribution ont été convenus en fonction du financement pour une période de cinq ans (1995 - 2000), le montant étant réduit chaque année après 1995 pour tenir compte du coût pour Transports Canada d'exploiter l'aéroport (c.-à-d., si l'aéroport a été cédé en 1995, le

nouvel exploitant a reçu cinq ans de financement; s'il a été cédé en 1998, le nouvel exploitant a reçu deux ans de financement). Pour les aéroports cédés après 2000, cette option de financement n'était pas disponible. Dans certains cas, un financement en capital spécial a également été fourni, mais cela seulement au cas par cas.

Les petits aéroports, ainsi que les aéroports locaux et régionaux, ont été cédés sous réserve d'un accord d'exploitation qui exigeait que le nouveau propriétaire exploite continuellement l'aéroport, et maintienne le Certificat d'aéroport. Cela visait à s'assurer que le nouveau propriétaire ne vende pas l'aéroport à d'autres fins après la cession. Dans la majorité des cas, les modalités de l'accord étaient de 10 ans, mais dans certains cas, particulièrement lorsque les terres étaient de plus grande valeur, les modalités étaient considérablement plus longues. Les accords contenaient également une disposition qui permet au gouvernement d'acheter l'aéroport si le propriétaire détermine qu'il ne peut plus l'exploiter. Cette disposition visant la durée de l'accord, et exigeait un préavis de six mois au gouvernement.

### **Les administrations aéroportuaires inscrites**

Pour l'application de toute mesure ou description fédérale, une « administration aéroportuaire » est une société désignée par le gouverneur en conseil conformément à l'article de la *Loi relative aux cessions d'aéroports* et qui louent son aéroport primaire du gouvernement fédéral. On compte 21 administrations aéroports (énumérées ci-dessous). Toute autre entité qui exploite un aéroport est un exploitant d'aéroport, peu importe le nom qu'elle se donne.

<i>Montréal</i>	<i>Regina</i>
<i>Ville de Québec</i>	<i>Saskatoon</i>
<i>Calgary</i>	<i>Saint John</i>
<i>Charlottetown</i>	<i>St. John's</i>
<i>Edmonton</i>	<i>Thunder Bay</i>
<i>Fredericton</i>	<i>Victoria</i>
<i>Gander</i>	<i>Vancouver</i>
<i>London</i>	<i>Winnipeg</i>
<i>Moncton</i>	
<i>Toronto (Pearson)</i>	
<i>Halifax</i>	
<i>Ottawa</i>	
<i>Prince George</i>	