

Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien

Un protocole volontaire de l'industrie de l'aviation
Juin 2015

Préface

Au Canada, la principale tâche de l'industrie de l'aviation est d'assurer la sûreté et la sécurité des aéronefs et des passagers. Collectivement, nous visons à atteindre cet objectif tout en assurant un équilibre entre les coûts, l'efficacité, le bruit et les émissions environnementales des aéronefs.

Au Canada, le secteur de l'aviation dessert plus de 120 millions de passagers par année et injecte plus de 35 milliards de dollars au GDP national. Il soutient les objectifs économiques et sociaux du pays en assurant le transport essentiel de biens et de personnes au pays, deuxième pays au monde pour sa superficie. Nous devons également tenir compte des répercussions sur nos opérations sur les transporteurs aériens, les voyageurs et les collectivités que nous desservons, ainsi que les avantages économiques importants que procure l'aviation.

NAV CANADA et le Conseil des aéroports du Canada ont signé ce protocole pour préciser l'engagement à l'échelle de l'industrie à participer de façon ouverte et transparente avec nos intervenants et la collectivité. Nous reconnaissons que les manœuvres dans les aéroports et l'espace aérien ainsi que les mises à jour ou modifications apportées à ces manœuvres peuvent avoir une incidence sur les collectivités d'un point de vue matériel. Notre objectif est de réduire ces répercussions tout en s'assurant que nous offrons collectivement l'infrastructure critique nécessaire pour soutenir la croissance économique et sociale aux niveaux local, régional et national.

Le présent document, *Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien*, définit notre engagement à participer de façon ouverte et transparente avec les collectivités qui peuvent être concernées par les modifications proposées à l'espace aérien.

Travaux en cours

Le présent document n'est pas conçu pour mettre fin à la conversation sur le bruit des aéronefs et ses répercussions sur les collectivités au Canada. Son véritable intérêt étant plutôt d'assurer des communications ouvertes et concertées, le présent document vise à encadrer la conversation et à définir notre approche d'engagement avec les collectivités sur les défis posés par le bruit des aéronefs. Alors qu'il est prévu pour s'appliquer à l'ensemble du pays, pour certains aéroports et certaines collectivités, il sert de guide pour l'élaboration de plans locaux sur la participation publique.



John Crichton
Président et chef de la direction
NAV CANADA



Daniel-Robert Gooch
Président
Conseil des aéroports du Canada

Table des matières

1.0 Objet 4

 1.1 Contexte..... 4

 1.2 Rôles et responsabilités 5

2.0 Gestion du bruit 7

3.0 Modification apportée à l’espace aérien 8

4.0 Moment où la consultation survient 9

 4.1 Types de modifications de l’espace aérien 10

5.0 Comment ont lieu les consultations 11

 5.1 Responsabilité relative à la consultation 12

 5.2 Définition d’auditoire..... 13

 5.3 Période 13

 5.4 Plans de participation publique locaux..... 14

6.0 Circonstances exceptionnelles..... 14

7.0 Prise de décisions et communication des décisions finales..... 15

 7.1 Évaluation dans les 180 jours..... 16

8.0 Engagement à examiner le protocole..... 16

Annexe A 17

1.0 Objet

L'industrie de l'aviation s'engage à travailler avec le public sur les modifications apportées à la conception de l'espace aérien qui se trouve au-dessus de collectivités résidentielles. Les quartiers et les personnes prévoient être informés et consultés lorsque des modifications à l'espace aérien qui pourraient modifier l'exposition actuelle au bruit des aéronefs dans leurs quartiers sont proposées.

Ce protocole décrit l'approche de notre engagement avec nos intervenants, y compris les collectivités, dans lesquelles nous travaillons, la valeur que nous accordons à cet engagement et les diverses méthodes de consultation que l'industrie utilisera. Ce protocole établit un cadre pour s'assurer que les résidents ont la possibilité de savoir qu'une modification peut être mise en place, pour indiquer la raison pour laquelle la modification est nécessaire et pour apprendre et connaître la façon dont modification peut les concerner. Il permet également aux résidents de donner des commentaires qui seront pris en compte lors du processus de conception. L'industrie s'engage à identifier les intervenants concernés et à communiquer de façons transparente, opportune et facile à comprendre.

Différents niveaux de sensibilisation et d'engagement de la collectivité sont appropriés selon le type de modification proposé. Dans tous les cas, l'objectif sera d'informer les résidents pour qu'ils soient au courant d'une modification, et non surpris par cette modification. Pour des projets de plus grande envergure, comme les modifications apportées aux trajectoires de vols existantes ou l'ajout d'une nouvelle piste, un processus de participation publique solide avec la possibilité de formuler des commentaires et d'obtenir des réponses est approprié et sera entrepris.

1.1 Contexte

Au Canada, le secteur de l'aviation dessert plus de 120 millions de passagers par année et injecte plus de 35 milliards de dollars au GDP national. Tout en contribuant grandement à l'économie, en fournissant des services aériens essentiels aux régions éloignées et dans le Nord et en soutenant la volonté de la collectivité pour un transport aérien, les défis relatifs au bruit et aux émissions d'aéronefs sont également des facteurs importants qui sont pris en compte par le secteur de l'aviation au Canada lorsque des modifications à l'espace aérien sont envisagées.

L'industrie de l'aviation s'est engagée à réduire ses répercussions sur l'environnement et à définir des objectifs ambitieux à cet égard. Au cours des années, les transporteurs aériens ont amélioré leurs flottes afin de réduire le bruit et les émissions. Par conséquent, partout dans le monde aujourd'hui, les aéronefs ont réduit leurs décibels d'environ 30 dB (une réduction de 90 % dans la zone d'empreinte sonore) en comparaison aux anciens aéronefs à réaction. Déjà en possession d'une des flottes les plus récentes, les plus efficaces et les moins bruyantes au monde, les transporteurs aériens au Canada investiront plus de 20 milliards de dollars au cours des trente prochaines années pour des aéronefs plus récents, plus modernes et moins bruyants.

En outre, l'industrie de l'aviation au Canada s'est engagée à réduire les émissions de gaz à effet de serre, et toutes les parties sont signataires du *Plan d'action du Canada sur la réduction des gaz à effet de serre dans*

l'aviation. Ce plan détermine de nombreuses mesures clés pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, y compris un espace aérien efficacement conçu qui améliore la capacité, réduit les milles inutiles parcourus et offre des trajectoires efficaces et des routes directes. L'industrie de l'aviation reconnaît qu'il faut obtenir un équilibre approprié entre la réduction des émissions et les répercussions du bruit, surtout à basses altitudes. Le défi de l'industrie est de s'assurer que les mesures d'atténuation du bruit et les stratégies relatives à la réduction des émissions sont complémentaires et qu'elles peuvent être accomplies sans répercussion négative importante ou compromis.

1.2 Rôles et responsabilités

Dans une collectivité, la gestion de l'exposition au bruit des aéronefs est un effort collectif de la part de nombreuses parties. Cette section donne un sommaire de haut niveau des rôles et responsabilités des principales parties.

Organisation de l'aviation civile internationale

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est un organisme des Nations Unies qui a été créé afin de promouvoir le développement normalisé et sécuritaire de l'aviation civile internationale. L'OACI établit les normes et règlements nécessaires à la sécurité, à l'efficacité et à la régularité de l'aviation, à la navigation aérienne et à la protection environnementale (y compris le bruit et les émissions). L'OACI adopte le principe d'une « approche équilibrée » à la gestion du bruit des aéronefs. Cette approche vise à déterminer et à mettre en œuvre les moyens les plus rentables pour corriger les problèmes de bruit dans un aéroport, y compris la réduction de bruit à la source, la planification de l'utilisation des terrains et les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions d'utilisation.

Transports Canada

Transports Canada et l'organisme de réglementation de l'aviation au Canada. Son rôle est d'élaborer des politiques et une législation en matière de transport qui garantissent un niveau élevé de sécurité et de sûreté et qui soutiennent un secteur de l'aviation stable et prospère au Canada. Les responsabilités de Transports Canada concernant le bruit comprennent l'examen, l'approbation et la publication de propositions de nouvelles mesures de contrôle du bruit dans les aéroports, ainsi que la mise en application des lois contre des infractions présumées aux procédures d'atténuation des bruits publiées.

Transports Canada établit les normes relatives aux bruits et aux émissions et il est chargé d'établir les critères qui régissent la conception des trajectoires de vol. Ces normes et critères reposent sur la norme des États-Unis sur les procédures aux instruments en région terminale (TERPS). Transports Canada doit également examiner et approuver toutes les modifications nouvelles ou proposées aux procédures d'atténuation du bruit dans un aéroport. Le promoteur de toute proposition de procédures d'atténuation du bruit doit respecter les exigences précisées dans la *Circulaire d'information (CI) numéro 302-002 sur la Mise en œuvre de procédures d'atténuation du bruit nouvelles ou modifiées*.

Le document de Transports Canada TP1247, qui donne aux autorités de la planification de l'utilisation des terrains des conseils sur les niveaux de bruit qui sont compatibles avec les zones résidentielles¹. Il utilise le système de prévision d'ambiance sonore, qui comprend un exposé définitif sur le bruit venant de tous les aéronefs évoluant dans une zone, le nombre de fois qu'une perturbation se manifeste et la distribution quotidienne des événements liés au bruit. Transports Canada décourage les utilisations de terrains résidentiels et autres utilisations de terrain non compatibles dans les zones exposées à une prévision d'ambiance sonore supérieure à 30 (prévision d'ambiance sonore à 25 dans les nouveaux aérodromes). Cependant, des perturbations importantes sont souvent signalées par des personnes qui habitent dans les zones où le niveau de bruit est inférieur à ce seuil. Rien dans le présent document ne prévoit modifier les exigences actuelles.

Exploitants d'aéroport

Au Canada, les plus grands aéroports ont été commercialisés ou transférés à l'entreprise privée en vertu de la *Politique nationale des aéroports* du Gouvernement du Canada à compter des années 1990. Aujourd'hui, la plupart des principaux aéroports commerciaux au Canada sont exploités par les administrations aéroportuaires locales – dans la majorité des cas, des corporations sans capital-actions avec l'entière responsabilité de gérer l'exploitation des aéroports. Au Canada, il incombe aux aéroports de gérer leurs aménagements et pistes de façon à garantir la sécurité des opérations et à soutenir la demande constante pour des services aériens, y compris la gestion de l'essor aéroportuaire. Dans de nombreux cas, il incombe aux aéroports de gérer le bruit, ainsi que de répondre aux besoins de la collectivité, de surveiller le bruit et d'élaborer des procédures d'atténuation du bruit pour leurs aéroports.

NAV CANADA

NAV CANADA offre des services d'information et de gestion de la circulation aérienne dans l'espace aérien canadien et dans l'espace aérien international délégués au contrôle canadien. Il incombe à NAV CANADA d'assurer la sécurité de la coordination et l'efficacité des mouvements d'aéronefs. Il lui incombe également de planifier et de gérer l'espace aérien, y compris les trajectoires de vol et les voies aériennes utilisées par les transporteurs aériens. Les principaux aménagements exploités par NAV CANADA comprennent les tours de contrôle, les centres de contrôle régional, les centres d'information de vol et les stations d'information de vol. En plus, la Société utilise l'équipement et les aides d'approche et de navigation et en assure l'entretien.

Transporteurs aériens et autres exploitants d'aéronef

Les transporteurs aériens et autres exploitants d'aéronef sont tenus d'exécuter leurs activités en conformité avec les règlements de Transports Canada et les procédures d'atténuation du bruit publiées. Les experts en la matière de transporteurs aériens et d'exploitants d'aéronef font aussi activement partie de groupes et d'équipes de travail qui soutiennent les améliorations à la sécurité et à l'efficacité de l'aviation par l'élaboration responsable de la conception de l'espace aérien et de la navigation fondée sur la performance.

¹ TP1247E 2013/2014. *Utilisation des terrains au voisinage des aérodromes*. 9^e édition. Transport Canada. Partie IV – Bruit des aéronefs.

Municipalités et autres paliers de gouvernement

Le rôle des municipalités est de s'assurer qu'un développement compatible est effectué autour de l'aéroport grâce à l'élaboration et à l'exploitation de contrôles de planification d'utilisation de terrains. Alors que Transports Canada fournit des directives sur l'utilisation des terrains au voisinage des aéroports, la planification incombe aux villes locales qui ont le choix de suivre ou non ces directives.

Certaines provinces, comme l'Alberta, ont pris des mesures proactives pour protéger les terrains autour des aéroports par l'intermédiaire de règlements provinciaux (par exemple, la *Municipal Government Act* prévoit des zones tampons de l'aéroport).

2.0 Gestion du bruit

Lorsque les aéroports ont été transférés au contrôle local en vertu de la *Politique nationale des aéroports*, un principe fondamental était que les problèmes de bruit sont mieux traités au niveau local. Le personnel d'aéroport local a une vaste connaissance des questions régionales et généralement, il est le mieux placé pour répondre aux préoccupations locales. Par conséquent, les aéroports constitueront le point de contact unique pour enregistrer les plaintes du public.

De nombreux grands aéroports disposent de programmes complets de gestion du bruit avec du personnel spécialisé et des ressources d'appui. Afin de soutenir l'engagement avec la collectivité, les bureaux de surveillance du bruit dans l'aéroport ont assuré la formation du personnel et accèdent à des systèmes de surveillance du bruit et de suivi des vols sophistiqués afin capter les niveaux de bruits dans la collectivité et de s'assurer que les préoccupations par rapport à un vol spécifique font l'objet d'une enquête complète. Ces outils permettent à l'exploitant d'aéroport d'analyser, de déterminer les tendances, d'en assurer le suivi et de produire des rapports sur les préoccupations reçues. Ces données sont accessibles à la collectivité et présentées aux comités d'aéroport pertinents. Les coordonnées des personnes-ressources pour savoir où et comment le public peut enregistrer ses préoccupations se trouvent sur les sites Web de l'aéroport.

Alors que les programmes et les procédures applicables au bruit peuvent différer légèrement selon les aéroports pour tenir compte des différences régionales, les principaux éléments comprennent généralement ce qui suit :

- Les procédures nécessaires pour recevoir les questions et préoccupations de la collectivité et y répondre;
- Les comités formés des représentants de l'industrie et de la collectivité qui se rencontrent régulièrement pour discuter des problèmes de bruit dans les aéroports;
- Les procédures d'atténuation du bruit publiées, créées conformément à la circulaire d'information 302-002 de Transports Canada (*Mise en œuvre de procédures d'atténuation du bruit nouvelles ou modifiées*);
- Les plans de gestion du bruit pluriannuels;

- Systèmes de surveillance du bruit dans les aéroports et de suivi des vols.

Un composant essentiel du programme de gestion du bruit consiste à recevoir les préoccupations liées au bruit et à y répondre. Le personnel des aéroports est régulièrement accessible à la collectivité, souvent par l'intermédiaire de rencontres individuelles, par ligne téléphonique d'information réservée au bruit, en plus de possibilité de courriel réservé, ou d'autres programmes de sensibilisation de la collectivité.

La sécurité est la principale priorité pour tous et en raison de la complexité de l'espace aérien autour des principaux aéroports, il n'est pas toujours simple de modifier les routes ou les procédures de navigation aérienne pour éliminer les vols au-dessus de zones peuplées. À un aéroport, les pratiques liées à la gestion du bruit sont souvent non applicables à un autre aéroport en raison des différences dans la région et de la nature des manœuvres de l'aéronef. Les comités chargés de la gestion du bruit dans les aéroports offrent un forum pour discuter de tous les problèmes de bruit puisque l'adhésion inclut généralement tous les intervenants. Dans certaines collectivités, non seulement les transporteurs aériens et NAV CANADA y participent, mais également les organisations de la collectivité locale et Transports Canada. La portée et le mandat de ces comités sont de donner des conseils et des commentaires à l'exploitant d'aéroport sur les efforts qu'il faut déployer pour gérer le bruit et de trouver un consensus sur les problèmes, dans la mesure du possible.

Étant donné que ces comités se rencontrent régulièrement, ils peuvent ouvrir la voie pour discuter des procédures et des modifications à venir dans l'espace aérien et solliciter des commentaires sur les mesures d'atténuation et les efforts déployés pour surveiller de bruit. D'autres méthodes pour faire participer la collectivité peuvent s'avérer nécessaires, selon la modification proposée et les répercussions prévues et/ou l'intérêt de la collectivité.

3.0 Modification apportée à l'espace aérien

Il incombe à NAV CANADA de planifier et de gérer l'espace aérien du Canada en vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*. Cependant, les transporteurs aériens, les aéroports et NAV CANADA ont un rôle à jouer lorsque des modifications de l'espace aérien sont envisagées et/ou mises en œuvre.

En plus des principaux utilisateurs de l'espace aérien, des transporteurs aériens et des autres exploitants d'aéronef, les parties de ce protocole conviennent que les aéroports sont bien placés pour contribuer au processus de conception de l'espace aérien et par conséquent, ils seront recrutés tôt et tout au long de la phase d'élaboration de nouvelles procédures ou de restructuration de l'espace aérien afin d'offrir un soutien et de donner des conseils à NAV CANADA lorsqu'une modification est envisagée. En faisant part de leur connaissance concernant l'exposition actuelle au bruit, la détermination des zones sensibles au bruit et d'autres préoccupations de la collectivité, la participation active des aéroports dans le processus de conception peut donner de meilleurs résultats relatifs à la conception.

Lorsque des modifications à la trajectoire de vol sont mises en œuvre, la collectivité peut mal réagir, surtout si de nouvelles zones sont survolées. Dans le cas d'une modification de l'espace aérien, les exploitants d'aéronef, NAV CANADA et les aéroports locaux s'engagent à participer au processus de consultation publique qui permet de donner à la collectivité des données factuelles et précises avant et après la mise en œuvre d'une modification. À la suite de la mise en œuvre d'une modification, NAV CANADA et les exploitants d'aéronef offrent une expertise technique appropriée afin de soutenir des discussions du personnel d'aéroport avec la collectivité.

Les objectifs des fonctions de soutien et d'information fournies par les aéroports comprennent ce qui suit :

- Fournir à NAV CANADA ou au promoteur des modifications de l'espace aérien des conseils et des points de vue sur les procédures et les trajectoires de vol si l'occasion se présente.
- Coordonner les présentations et favoriser les discussions avec les comités d'aéroport sur le bruit.
- Recueillir de l'information auprès de NAV CANADA et/ou des exploitants d'aéronef pour répondre aux questions de la collectivité.
- S'assurer que des réponses précises et cohérentes sont fournies à la collectivité.
- Permettre à l'organisation qui propose de modifier l'espace aérien de bien comprendre les problèmes liés à la zone locale et à la collectivité, obtenir des commentaires au plan de consultation et participer au processus de consultation s'il y a lieu.
- Cerner les occasions de consulter en raison de leur connaissance de la zone locale.
- Cerner les occasions qui se présentent avant et après la surveillance du bruit.

4.0 Moment où la consultation survient

Nous nous engageons à des communications et des consultations transparentes et ponctuelles. Les communications et les consultations porteront sur une gamme de problèmes, par exemple :

- Projets d'infrastructure, qui peuvent donner lieu à des modifications aux trajectoires de vol ou en nécessiter, ou encore à la manière dont une trajectoire de vol est utilisée,
- modifications à la trajectoire de vol et aux procédures, surtout si de nouveaux vols sont envisagés au-dessus de résidents.

Alors qu'une communication transparente et ponctuelle avec des collectivités susceptibles d'être concernées est toujours l'objectif, les procédures de consultation décrites dans ce protocole s'appliquent aux modifications proposées aux procédures aux instruments d'arrivée et de départ dans les aéroports ayant

plus de 60 000 mouvements de règles de vol aux instruments (IFR) par année.² Aux aéroports avec des volumes de trafic moins élevés, mais qui sont néanmoins situés dans des zones métropolitaines, ce protocole sert de guide utile pour l'industrie et peut être adapté à des cas individuels, au besoin.

Pour plus de clarté, d'autres détails sur les types de modifications qui ont lieu et sur l'utilisation de ce protocole se trouvent dans la section suivante. Néanmoins, rien dans ces sections ne vise à exclure la communication et la consultation, le cas échéant, favoriserait les objectifs communs de ce protocole.

4.1 Types de modifications de l'espace aérien

Lorsqu'il est prévu que des modifications à la conception des trajectoires de vol donnent lieu à des vols d'aéronefs dans de nouvelles zones autour d'un aéroport, les résidents et les gouvernements municipaux locaux dans les zones nouvellement concernées seront informés. Même lorsque de nouvelles trajectoires de vol font en sorte que les aéronefs volent à haute altitude et qu'il est prévu que les répercussions du bruit sur les résidents soient réduites au minimum, les résidents seront informés à l'avance de la modification pour les sensibiliser et les aider à mieux comprendre.

Lorsque des modifications à la conception des trajectoires de vol sont proposées à basse altitude, la consultation est nécessaire avant la mise en œuvre. Les principes suivants s'appliquent :

1. Les modifications à la conception des trajectoires de vol qui ont une incidence sur le positionnement latéral de la trajectoire de vol de règles de vol aux instruments (IFR) sur laquelle se trouve l'aéronef, soit à une altitude inférieure à 4 000 pieds au-dessus du sol (AGL) et au-dessus d'une zone résidentielle, doivent faire l'objet d'une analyse des répercussions environnementales, y compris les répercussions du bruit, et d'un processus de consultation publique, tel que décrit à la section 5.

L'analyse des répercussions environnementales doit tenir compte du bruit et des émissions prévus, ainsi que du nombre de personnes susceptibles d'être concernés de façon positive ou négative, de la fréquence des vols, de la distribution du trafic de jour/de nuit et de l'exposition qui existait déjà aux manœuvres d'aéronef.

2. Pour les modifications à la conception des trajectoires de vol au-dessus de 4 000 pieds AGL, une communication a lieu pour assurer la transparence dans la prise de décisions et fournir l'information sur les répercussions prévues, surtout dans le cas des modifications entre 4 000 et 6 000 pi AGL. Pour les modifications des trajectoires de vol au-dessus de 6 000 pi AGL mais dans le voisinage d'un aéroport, les communications seront adaptées selon la possibilité de vols effectués au-dessus de nouvelles collectivités.
3. Il peut arriver que la mise à l'essai d'une nouvelle procédure de vol soit utilisée pour déterminer son incidence sur l'efficacité et/ou le bruit. Les collectivités concernées seront informées avant le début de

² Afin de déterminer les aéroports qui répondent à ce critère, le TP 577 est utilisé, *Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs : tours et stations d'information de vol de NAV CANADA : Rapport annuel*.

tout essai, par consultation menée conformément à ce protocole avant de rendre une modification de procédure permanente.

4. Il arrive parfois que les modifications de l'espace aérien ou d'une procédure ne changent pas l'emplacement latéral de la trajectoire de vol mais pourtant, elles ont une incidence sur les profils de bruit ou la fréquence des vols.

La fréquence des vols peut être influencée par de nombreuses modifications de procédure conçues pour s'appliquer aux taux d'arrivées et de départs horaires des aéroports. Les modifications peuvent être temporaires (p. ex. en raison d'une réfection de piste) ou permanentes. Une consultation sera tenue s'il s'agit de modifications permanentes qui augmentent de 30 % ou plus durant le jour la fréquence des vols dans une zone particulière à une altitude inférieure à 4 000 pi AGL, ou de 15 % ou plus durant la nuit (de 0 h à 6 h).

5. Lorsque la mise en œuvre de nouvelles technologies de pointe en matière de navigation comme la RNP donne lieu à une nouvelle procédure qui reproduit une trajectoire de vol ou une route IFR existante, la communication sert à informer les collectivités avant la modification même si la trajectoire de vol n'est pas modifiée. Pour les procédures RNP, le promoteur de la modification de l'espace aérien effectue la surveillance et indique aux comités et aux autres intervenants sur la façon dont les nouvelles trajectoires de vols respectent le corridor de vol actuel. Lorsque les nouvelles procédures, y compris la RNP, reproduisent les trajectoires de vol VFR actuelles ou une route de vol à vue, NAV CANADA ou le promoteur de la modification détermine avec l'exploitant d'aéroport si des consultations sont requises en raison de la zone survolée et des répercussions prévues engendrées par la trajectoire RNP ajoutée.

5.0 Comment ont lieu les consultations

Les parties intéressées auront l'occasion d'apprendre et de comprendre comment une modification peut avoir une incidence sur elles et la raison pour laquelle elle est nécessaire. Ils pourront également formuler des commentaires.

Nous nous engageons à :

- Écouter les intervenants et la collectivité
- Accuser réception de la rétroaction et en tenir compte
- Transmettre les décisions et les justifier
- Travailler en collaboration avec l'industrie pour que le public ait un point de contact unique et qu'il comprenne bien comment obtenir plus de renseignements.

L'industrie utilise une vaste gamme d'outils de consultation, selon la situation et la portée de la modification de l'espace aérien envisagée. Les outils varient d'une communication unidirectionnelle (avis dans les journaux) à des discussions plus énergiques et interactives avec les collectivités et les intervenants.

Des documents de consultation seront élaborés afin d'aider les personnes qui participent à la consultation à comprendre l'incidence du bruit prévue de la modification, les raisons la justifiant (comme l'incidence sur le débit des aéroports, la sécurité et l'efficacité des vols) et toutes les options qui ont été prises en compte. Ces documents seront accessibles sur le site Web du promoteur de la modification de l'espace aérien. Le promoteur travaillera en collaboration avec l'exploitant d'aéroport pour s'assurer qu'un avis est accessible sur le site Web de l'aéroport et qu'il achemine les résidents à l'endroit où se trouvent les documents de consultation.

Les documents de consultation élaborés seront partagés avec les comités de gestion du bruit aux aéroports ou les comités consultatifs de la collectivité, ainsi qu'avec les gouvernements municipaux, le personnel municipal et les autres représentants locaux élus.

Dans certains cas, des réunions d'information publique seront tenues afin de permettre aux résidents de mieux comprendre les répercussions possibles d'une proposition de modification pour faciliter le dialogue sur les options et obtenir une rétroaction de la collectivité.

Peu importe la nature de la modification de vol proposée, les demandes des médias seront traitées par le promoteur de la modification de l'espace aérien. Un soutien technique de la part des autres parties sera offert au besoin.

Dans tous les cas, peu importe le promoteur qui lance la modification, l'industrie travaillera en collaboration sur la planification des communications et/ou de la consultation ainsi qu'à l'identification des intervenants.

5.1 Responsabilité relative à la consultation

La principale responsabilité quant à la consultation incombe à l'organisation (le « promoteur ») qui propose de faire la modification, en travaillant en étroite collaboration avec les autres partenaires de l'industrie. Dans certains cas, une entente peut être conclue pour une autre disposition; cependant, en général :

- Dans le cas de modifications de procédure aux instruments IFR dans les grands aéroports, dans la plupart des cas, le promoteur est NAV CANADA. Dans les cas où des approches ou des départs conçus dans le secteur privé sont élaborés pour les aéroports assujettis à ce protocole, NAV CANADA ou le promoteur de la modification est responsable des exigences relatives à la consultation et aux communications. Ce choix sera déterminé au cas par cas entre NAV CANADA et le promoteur de la modification.
- Dans le cas des modifications à l'infrastructure de l'aéroport qui nécessitent de nouvelles trajectoires de vol et/ou des modifications aux trajectoires de vol actuelles (p. ex. nouvelle construction de piste) ou qui répondraient par ailleurs aux exigences de la section 4.1, l'exploitant d'aéroport sera chargé de la consultation publique en tant que promoteur. La situation sera identique même dans les cas où une nouvelle conception de l'espace aérien est effectuée par NAV CANADA en tant qu'expert technique. La consultation sera entreprise en fonction des autres exigences actuelles auxquelles peuvent être assujetties les modifications, comme *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*

(LCEE 2012) afin d'éviter la duplication. NAV CANADA et les aéroports travaillent en collaboration lorsque des renseignements sur les modifications proposées aux collectivités sont présentés, peu importe la partie qui représente le promoteur principal.

5.2 Définition d'auditoire

Dans tous les cas, peu importe le promoteur qui lance la modification, l'industrie travaillera en collaboration sur la planification des communications et/ou de la consultation ainsi qu'à l'identification des intervenants.

Les comités de gestion du bruit aux aéroports, s'il y a lieu, ou un comité consultatif de la collectivité de l'aéroport de construction similaire, participeront activement à diverses étapes. Ces comités participeront durant le processus de conception, avant le début de la consultation et lorsque les décisions finales sont prises.

Les autorités locales et municipales seront directement consultées. Différentes formes de consultation et de participation avec le grand public seront utilisées selon le type de modification proposé et la possibilité de répercussions sur le groupe de résidents, qu'il soit large ou restreint. Lorsqu'il est prévu que les répercussions seront nombreuses, une vaste consultation sera nécessaire. Lorsqu'il est prévu que les répercussions seront minimales et que les intervenants seront plus facilement identifiables, une consultation directe avec une collectivité peut être appropriée.

Les autres organisations qui représentent les intérêts des personnes qui vivent à proximité de la zone en vertu de laquelle la modification de la trajectoire de vol est proposée seront incluses, s'il y a lieu, dans le processus de consultation (p. ex. les autorités municipales, les groupes de collectivités, les associations de consommateurs).

Dans tous les cas, lorsqu'une modification est proposée, l'exploitant d'aéroport travaille en collaboration avec l'organisation qui propose de faire la modification afin de déterminer le niveau de consultation à entreprendre et il tiendra compte de l'échelle et des répercussions de la modification proposée et de la gamme d'intervenants possibles concernés ainsi que de leur capacité à contribuer, soit directement ou par l'entremise d'un groupe représentatif, comme un représentant élu ou une association de quartier.

5.3 Période

Les personnes doivent disposer d'une période suffisante pour soumettre des commentaires. Une période minimale de 45 jours pour soumettre des commentaires est offerte à la suite de la publication des documents de consultation et de l'avis à la collectivité.

Si des réunions d'information publiques sont tenues dans le cadre de consultation, les avis doivent être publiés dans les journaux et d'autres sources, fournissant ainsi au moins des avis de trois semaines de toute réunion.

5.4 Plans de participation publique locaux

Dans certaines collectivités, il est prévu que ce document servira de guide pour élaborer des plans de participation publique locaux plus spécifiques. Pour des modifications importantes de l'espace aérien avec les répercussions matérielles sur la collectivité, ces plans décrivent la façon dont l'industrie exécute ce qui suit :

- Établit le cadre pour le processus de consultation
- Détermine les intervenants clés
- Informe les intervenants, y compris la collectivité
- Donne l'occasion d'obtenir d'autres renseignements
- Rend l'information accessible et facile à comprendre
- Encourage les commentaires
- Tient compte de la rétroaction avant de prendre une décision finale
- Communique les décisions de NAV CANADA aux intervenants et à la collectivité.

Les plans locaux peuvent décrire de façon plus précise des façons dont l'industrie s'engage avec les collectivités. Quelle que soit la méthode utilisée, la consultation est entreprise de manière transparente et accessible. Les méthodes de consultation utilisées seront appropriées et proportionnelles à la modification proposée ou au projet entrepris et au nombre d'intervenants concernés.

6.0 Circonstances exceptionnelles

Il existe un nombre limité de situations où il est impossible de modifier l'espace aérien pour des raisons de sécurité, de sûreté et d'autres raisons où une consultation en vertu de ce protocole peut s'avérer impossible ou irréalisable. Des communications doivent cependant être établies s'il y a lieu.

Modifications relatives à la sûreté et à la sécurité

Des modifications sont parfois apportées à la route de vol afin de résoudre des problèmes de sécurité immédiats ou pour des raisons de sécurité ou de défense nationale. Cela s'applique également à la restructuration de routes peu utilisées dont l'objectif est d'assurer la sécurité, comme les procédures d'approche interrompue.

Classification de l'espace aérien

La classification de l'espace aérien détermine le type de services de contrôle de la circulation aérienne offert dans un bloc d'espace aérien particulier, ou désigne un bloc d'espace aérien réservé à une certaine activité. Les modifications apportées à la classification de l'espace aérien sont faites selon la nécessité d'offrir un service sécuritaire et généralement, elles ne modifient pas l'utilisation de l'espace aérien.

Routes de règles de vol à vue (VFR)

Généralement, les opérations VFR ne suivent pas de routes établies. En vertu des opérations VFR, les pilotes utilisent une référence visuelle au sol et naviguent au moyen des lignes de côte, des autoroutes et d'autres points de repère basés au sol. À ce titre, les opérations VFR semblent se produire de façon plus aléatoire. Dans certains cas, les routes VFR sont établies pour aider les pilotes à coordonner les activités dans les zones où les manœuvres sont nombreuses. Ces routes ne sont pas obligatoires et peuvent être établies dans l'espace aérien non contrôlé. Leur objectif est de réduire les dangers liés à la sécurité des vols.

Modifications des critères de conception réglementaires

Les trajectoires de vol sont conçues pour répondre à des critères de conception stricts, tel que défini dans les *Criteria for the Design of Instrument Procedures (Critères relatifs à la conception de procédures aux instruments) TP308* de Transports Canada. Ces critères sont établis selon les normes internationales et elles garantissent la sécurité des procédures. Les critères sont mis à jour de temps à autre et le cas échéant, les procédures aux instruments doivent être mise à jour afin de répondre aux critères actuels dans les délais établis. NAV CANADA fait participer les aéroports à ce processus le plus tôt possible et travaille conjointement avec les aéroports afin d'évaluer les répercussions possibles sur la collectivité de toute modification apportée à l'espace aérien.

Les modifications apportées à la suite de modifications de critères de conception, qui répondraient par ailleurs aux exigences établies à la Section 4.1, sont transmises aux résidents qui se trouvent dans les zones concernées. S'il y a lieu, les plans de participation publique locaux seront élaborés et communiqués.

Modifications temporaires de la route

Modifications de routes occasionnelles qui sont temporaires, comme la nécessité d'acheminer le trafic en fonction d'un événement spécifique ou en raison de facteurs comme la construction d'une piste.

Guidage et approches visuelles

Les aéronefs n'évoluent pas uniquement sur des trajectoires de vol désignées. Les contrôleurs de la circulation aérienne fournissent une autorisation de guidage radar ou d'approche visuelle aux pilotes afin d'assurer la mise en séquence du trafic à des fins de gestion de la circulation sécuritaire et efficace ou pour d'autres raisons, comme éviter le mauvais temps.

7.0 Prise de décisions et communication des décisions finales

À la suite de la consultation, les commentaires reçus seront évalués et pris en compte. Une décision finale par l'organisation qui propose la modification de vol sera annoncée ainsi qu'une description, s'il y a lieu, de toutes les modifications apportées à la proposition d'origine. La décision sera accessible sur le site Web du promoteur de la modification de l'espace aérien et dans les cas où l'aéroport n'est pas le promoteur, l'aéroport pertinent. La décision sera rendue au moins trois semaines avant la mise en œuvre. Un document résumant les commentaires reçus au cours de la consultation et les raisons justifiant la décision finale seront accessibles.

7.1 Évaluation dans les 180 jours

Pour les modifications de l'espace aérien assujetties à la consultation en vertu de ce protocole, une évaluation de la modification sera effectuée par l'organisation qui met en œuvre la modification et l'exploitant d'aéroport concerné dans les 180 jours suivant la mise en œuvre. Cette évaluation déterminera si les niveaux de bruit correspondent à ce qui était prévu et elle doit comprendre les véritables mesures relevées, en décibels, dans la zone concernée.

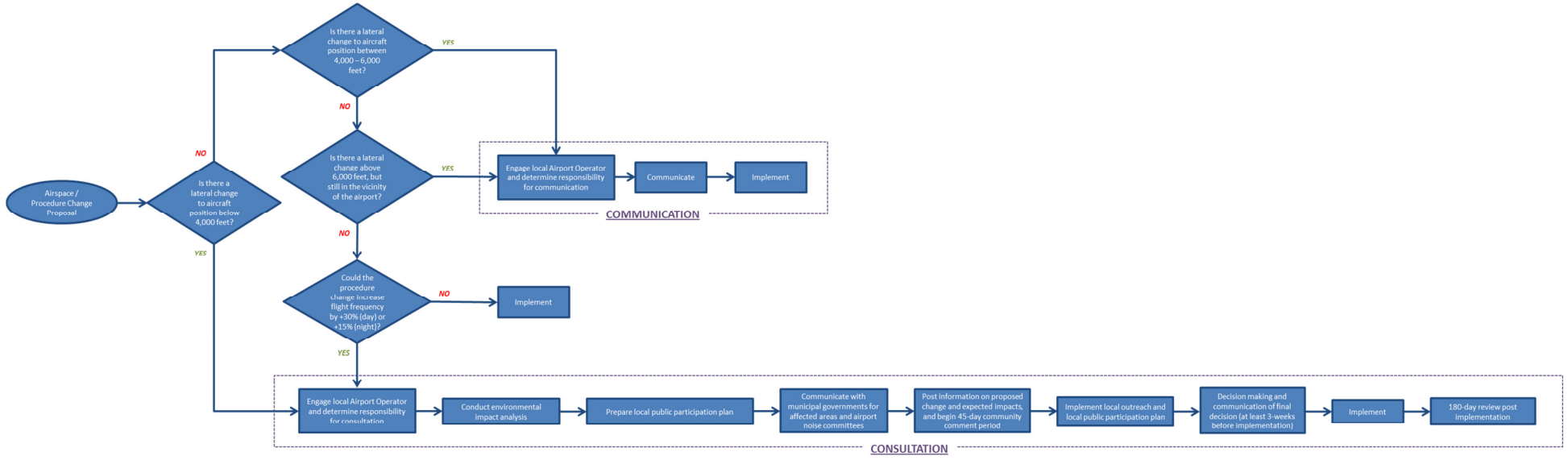
8.0 Engagement à examiner le protocole

Tel qu'indiqué ci-dessus, ce protocole vise à établir le cadre des communications et des consultations avec les collectivités qui risquent d'être concernés par les modifications à la conception de l'espace aérien.

L'industrie de l'aviation continue d'être proactive dans la gestion des répercussions du bruit provoqué par les manœuvres des aéronefs. À mesure que la technologie relative à la propulsion des aéronefs et les attentes de la collectivité évoluent avec le temps, l'industrie de l'aviation examine ce protocole afin de s'assurer que les processus décrits demeurent pertinents et suffisants. Un examen sera effectué après un an et tous les cinq ans à partir de la mise en place d'un protocole de communications et de consultation final.

Annexe A

ORGANIGRAMME : Proposition de modification d'espace aérien ou de procédure



ORGANIGRAMME : Proposition de procédure RNP

