



# Changements touchant les collectivités situées à l'est, au sud-est et au sud de l'aéroport international de Vancouver

## Introduction

L'espace aérien autour de l'aéroport international de Vancouver (YVR) est l'un des plus achalandés et complexes au Canada. Le Projet de modernisation de l'espace aérien de Vancouver (VAMP) de NAV CANADA vise à améliorer la sécurité, à moderniser les procédures de vol et à répondre à la demande croissante pour les services aériens.

Le projet introduit des modifications aux procédures d'arrivée à YVR, ce qui affecte les trajectoires de vol dans plusieurs zones de la région métropolitaine de Vancouver. Les procédures de départ et les trajectoires utilisées par les aéronefs opérant selon les règles de vol à vue (VFR), y compris les hélicoptères, hydravions et petits aéronefs, demeureront inchangées.

La conception des nouvelles trajectoires de vol doit respecter des normes nationales et internationales strictes en matière de sécurité, ce qui limite les options pour leur emplacement. Cependant, NAV CANADA a priorisé, dans la mesure du possible, le survol de zones moins densément peuplées afin de réduire le bruit et les émissions.

Un élément clé des changements apportés aux procédures d'arrivée est l'introduction des procédures d'Autorisation requise pour la performance de navigation requise (RNP AR). Ces procédures utilisent des satellites et des systèmes avancés pour aider les aéronefs à s'aligner plus tôt sur la piste, à emprunter des routes plus courtes, à consommer moins de carburant et à produire moins d'émissions. Elles permettent également une descente plus fluide, ce qui peut réduire le bruit de 1 à 5 décibels.

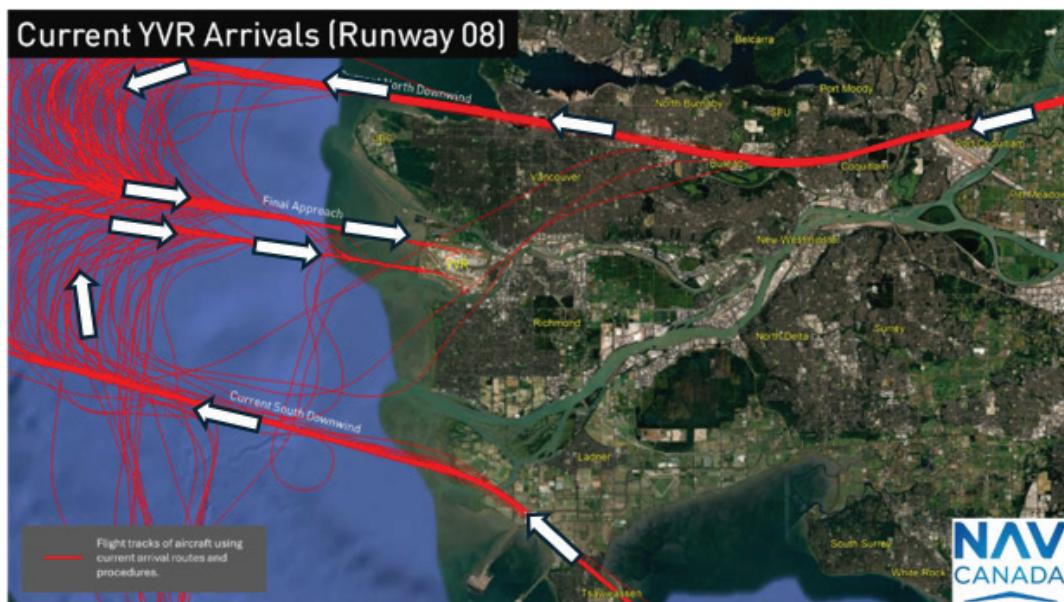
En 2022/2023, les conceptions initiales proposées ont fait l'objet d'une consultation communautaire, et NAV CANADA a invité les résidents à donner leur avis. Sur la base des commentaires recueillis, plusieurs modifications ont été apportées aux conceptions initiales pour répondre aux préoccupations soulevées, dans la mesure du possible. Un rapport complet résumant les consultations est disponible sur le [site web](#) de VAMP de NAV CANADA.

Ce document explique les opérations actuelles, les trajectoires d'arrivée proposées et finales, ainsi que leurs impacts pour les collectivités concernées.

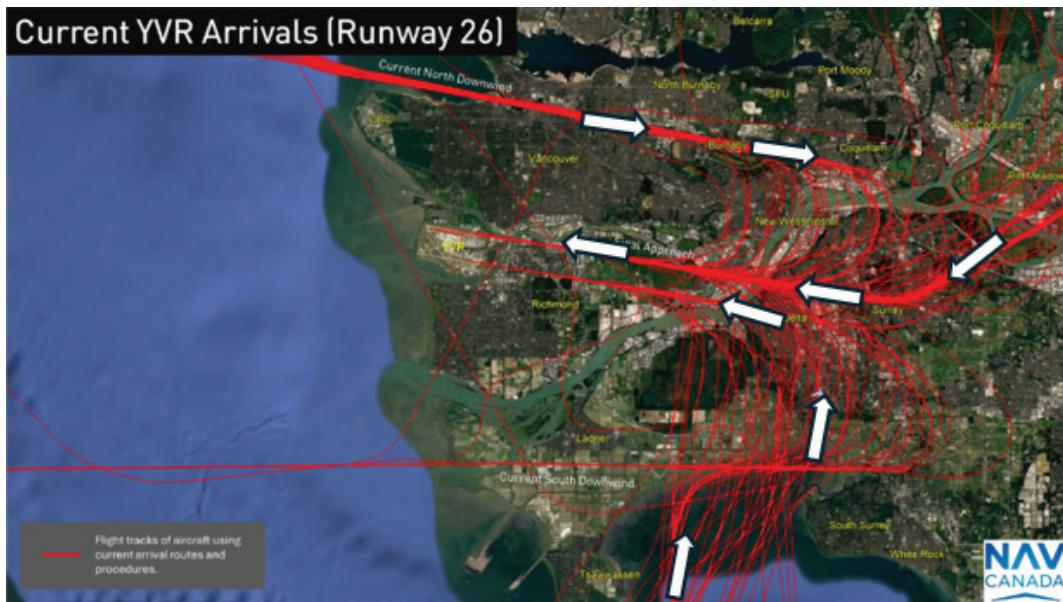
## Opérations actuelles

YVR exploite un système à double piste et, comme les aéronefs doivent décoller et atterrir face au vent pour des raisons de sécurité, ils approchent l'aéroport par l'est ou par l'ouest, selon les conditions de vent. Lorsque les vents soufflent de l'est, les aéronefs à l'arrivée survolent le détroit de Georgia en direction est (**FIGURE 1**); lorsqu'ils soufflent de l'ouest, les arrivées se font en direction ouest au-dessus de Richmond (**FIGURE 2**).

Comme l'illustrent les cartes ci-dessus, les aéronefs ne suivent pas toujours exactement la même trajectoire à l'arrivée à YVR. Le contrôle de la circulation aérienne peut dévier les aéronefs de la trajectoire habituelle pour les aligner en toute sécurité ou raccourcir leur trajet. Cette pratique sera maintenue dans les nouvelles procédures, et la direction des atterrissages et l'utilisation des pistes demeureront inchangées.



**FIGURE 1**



**FIGURE 2**

## Conceptions préliminaires proposées

En 2022, NAV CANADA a organisé des engagements communaux pour recueillir de la rétroaction sur les propositions de conceptions préliminaires pour les procédures d'arrivée à YVR. La FIGURE 3 et la FIGURE 4 présentent les conceptions préliminaires proposées pour les trajectoires de vol d'arrivée.

Elles comprenaient notamment les procédures RNP AR par positionnement satellitaire, qui auraient déplacé certaines trajectoires d'arrivée vers des zones plus éloignées de l'aéroport. Les procédures RNP AR par positionnement satellitaire assurent une transition précise et reproductible, permettant aux aéronefs de s'aligner de façon constante avec la piste tout en respectant les normes les plus strictes de sécurité et de navigation.

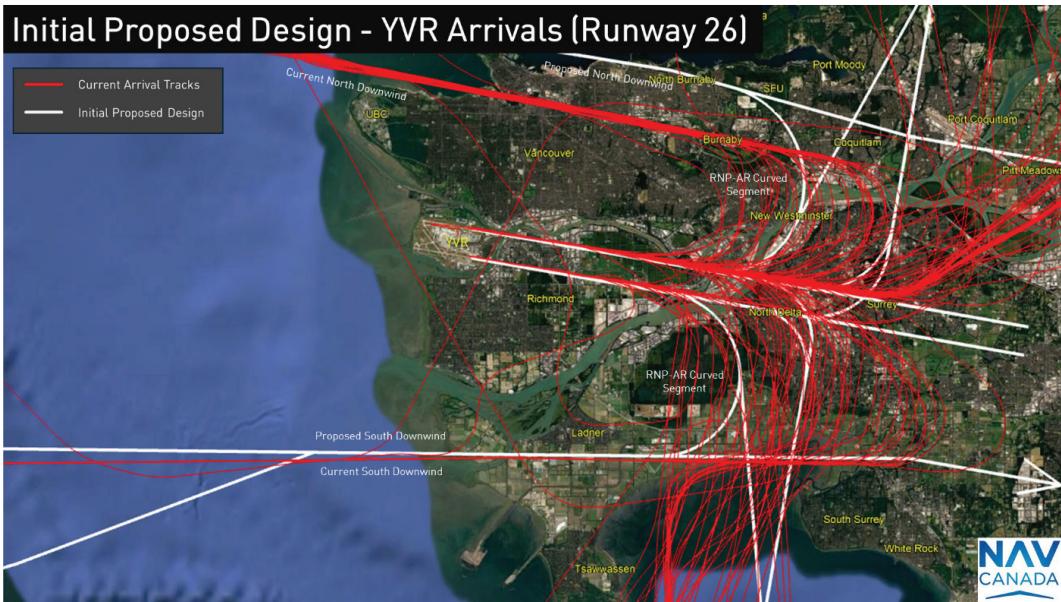
Les aéronefs à l'arrivée au sud de YVR continueront d'emprunter la trajectoire de vol actuelle; toutefois, les nouvelles procédures d'arrivée, qui incluent les procédures d'approche RNP AR, introduisent un segment en courbe pour permettre aux aéronefs de s'aligner avec la piste.

Pour les arrivées à la piste 26, le segment en courbe a été conçu pour passer au-dessus de Burns Bog afin d'éviter de survoler les secteurs plus peuplés avant l'approche finale vers l'aéroport. Cela dit, ce ne sont pas tous les aéronefs qui utiliseront ces nouvelles procédures. Leur usage est réservé aux aéronefs dotés de la technologie avancée requise et ayant reçu l'approbation de Transports Canada. Leur utilisation sera influencée par les conditions météorologiques et la circulation aérienne, comme c'est le cas aujourd'hui.

Les aéronefs qui n'empruntent pas la route RNP AR suivront tout de même la nouvelle trajectoire générale et seront dirigés au besoin par le contrôle de la circulation aérienne. La trajectoire prévue pour les aéronefs à l'arrivée par le sud à la piste 26 passe au-dessus de Boundary Bay, ce qui permet d'éviter de survoler des secteurs résidentiels. Dans le cas des arrivées en direction est par le sud, la route a été déplacée plus au nord, pour éviter Tsawwassen.



**FIGURE 3**



**FIGURE 4**

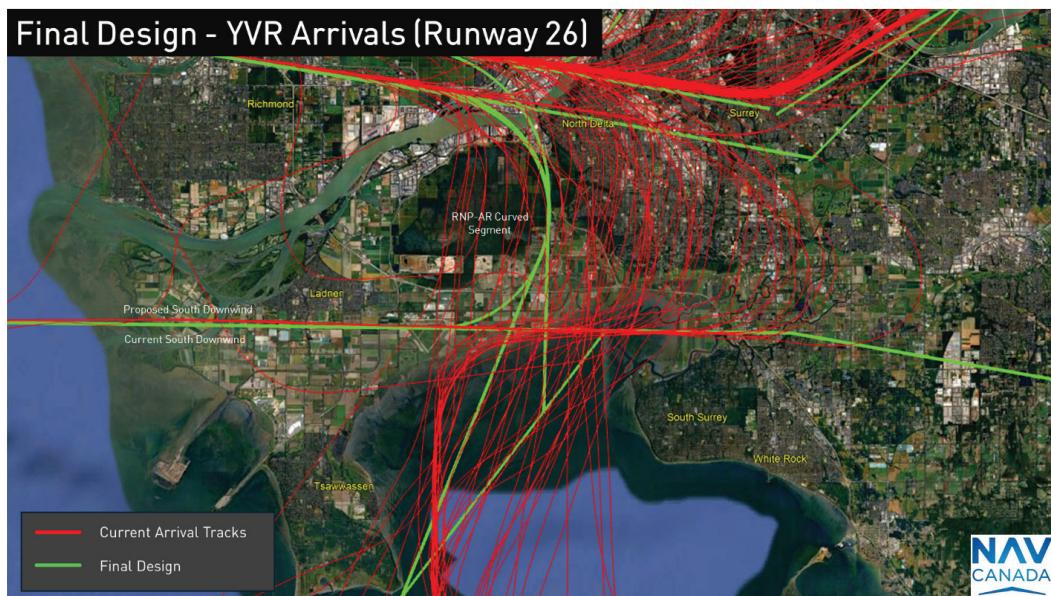
## Réactions des collectivités, mesures d'atténuation et conceptions définitives

NAV CANADA veille à consulter les collectivités touchées par les changements de trajectoires de vol et à réduire les effets du bruit des aéronefs sur les milieux habités, tout en garantissant la sécurité et l'efficacité des activités aéroportuaires. De décembre 2022 à février 2023, une engagement public de 60 jours a permis de recueillir les commentaires de la population de la région métropolitaine de Vancouver sur les conceptions préliminaires. En plus de la période de consultation publique, des occasions de suivi ont été offertes aux municipalités et aux parties prenantes afin de discuter davantage des enjeux locaux, tout en reconnaissant que le niveau de participation variait d'une région à l'autre.

La rétroaction des résidentes et résidents, résumée dans le rapport de engagement du projet (LIEN), fait état de préoccupations concernant la fréquence des vols, les horaires et les répercussions possibles des procédures d'arrivée initialement proposées pour les aéronefs en direction ouest. NAV CANADA a tenu compte de ces commentaires pour améliorer les conceptions, dans la mesure du possible, tout en respectant les normes de sécurité nationales et internationales. Depuis 2022, elle a également modernisé ses systèmes de gestion de la circulation aérienne, ce qui a permis de revoir les conceptions préliminaires.

**La conception initiale pour les aéronefs approchant par le sud en vue d'un atterrissage sur la piste 26 prévoyait des routes d'arrivée au-dessus de Boundary Bay pour éviter les zones habitées. Cependant, cela aurait rapproché les aéronefs de South Surrey par rapport à la circulation actuelle.**

**À la lumière des commentaires recueillis, les routes d'arrivée ont été redessinées pour s'éloigner davantage du littoral de South Surrey (FIGURE 5). Cela dit, le contrôle de la circulation aérienne pourrait encore diriger certains aéronefs au-dessus de South Surrey, comme c'est le cas aujourd'hui.**



**FIGURE 5**

**Les conceptions proposées pour les arrivées sur la piste 08 n'ont fait l'objet d'aucune modification importante susceptible d'avoir une incidence sur les résidentes et les résidents. La version finale correspond à celle illustrée à la FIGURE 3.**

## Répercussions pour la population

Dans la mesure du possible, des efforts ont été faits pour faire passer les aéronefs au-dessus de zones moins densément peuplées, comme des terrains industriels, des plans d'eau ou des terrains à usage non résidentiel, afin de réduire l'exposition au bruit tout en améliorant l'efficacité opérationnelle et en réduisant les émissions. La conception des procédures d'arrivée doit répondre à des normes de sécurité strictes; toutefois, tous les efforts ont été déployés pour atténuer le bruit dans la mesure du possible.

**Selon la modélisation du bruit, les conceptions finales survolent jusqu'à 120 000 personnes de moins que la proposition initiale, soit environ 38 000 foyers de moins exposés à des niveaux sonores supérieurs à 60 dBA, selon la procédure utilisée.** Malgré l'intégration de plusieurs mesures d'atténuation du bruit dans la conception finale, certaines résidentes et certains résidents pourraient remarquer davantage ou moins de circulation aérienne qu'auparavant, selon leur emplacement précis et la proximité des trajectoires de vol.

Dans l'ensemble, la modélisation de l'exposition sonore indique que plusieurs secteurs de la région métropolitaine de Vancouver connaîtront des niveaux de bruit aérien semblables ou réduits grâce aux nouvelles procédures; toutefois, les effets varieront selon la localisation et la proximité des trajectoires. Des renseignements supplémentaires sur la modélisation du bruit se trouvent dans le rapport complet de consultation.

## Prochaines étapes

Les nouvelles procédures d'arrivée entreront en vigueur en novembre 2025, après leur publication dans les publications aéronautiques fédérales. Un examen sera effectué 180 jours après leur mise en œuvre, et les résultats seront publiés sur le site Web de NAV CANADA [site web](#).

Merci aux résidentes et résidents ainsi qu'aux représentantes et représentants des collectivités pour leur précieuse participation au processus d'engagement. Votre rétroaction a été essentielle à l'élaboration des procédures définitives et continuera d'orienter la recherche de l'équilibre entre la demande croissante de services aériens et les efforts de l'industrie pour renforcer la sécurité et la responsabilité environnementale.

**Les questions relatives au bruit des aéronefs doivent être adressées à YVR**

[Contact Gestion du bruit YVR.](#)

**Les questions relatives à la conception de l'espace aérien doivent être envoyées à**

[consultation@navcanada.ca](mailto:consultation@navcanada.ca)