

# Gestion du bruit et utilisation du sol

Transports Canada reconnaît le besoin d'une consultation adéquate et a mis sur pied une procédure qui permet aux utilisateurs d'un aéronef de remettre en question les projets de modifications aux règles d'émission de bruit aux aérodromes. Cette procédure comprend une liste de contrôle d'après laquelle toutes les parties intéressées doivent être consultées avant que de nouvelles exigences d'émission de bruit soient publiées dans le CAP ou le CFS. Lorsque la liste de contrôle ci-après concernant une proposition sur les exigences d'émission de bruit à un aérodrome aura été remplie et puis vérifiée et approuvée par Transports Canada et le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC), ces exigences d'émission de bruit seront publiées dans les documents aéronautiques pertinents.

La coordination et la vérification et approbation par Transports Canada et le CCRAC relève du Gestionnaire régionale de la Sécurité des aérodromes.

## LISTE DE CONTRÔLE

1. Le proposant définit clairement le problème de bruit. Les documents d'appui traiteront, sans s'y limiter, les points suivants :

- Description du problème;
- Solution proposée (y compris les exceptions possibles);
- Solutions de rechange (telles que des procédures de rechange ou l'utilisation des terrains dans la collectivité);
- Coûts (tels l'incidence sur les recettes, les coûts directs et indirects assumés par la collectivité, les exploitants et les utilisateurs d'aéroport);
- Évaluation des nuisances acoustiques;
- Incidences sur les émissions d'aéronefs;
- Incidences sur la capacité actuelle et future de l'aéroport;
- Conséquences découlant de l'abandon de la proposition;
- Problèmes de mise en oeuvre (p. ex., technologie des aéronefs, disponibilité des aéronefs de remplacement, installations au sol);
- Incidence sur le réseau de l'aviation;
- Conséquences pour la sécurité;
- Gestion de la circulation aérienne;
- Incidence sur la flotte.

2. Le proposant mène une consultation auprès de toutes les parties concernées afin d'inclure les entités suivantes :

- Directeur/exploitant d'aéroport;
- Comité de gestion du bruit (le cas échéant);
- Représentants de la communauté;
- NAVCANADA;
- Association du transport aérien canadien (ATAC) (par écrit ou par représentation);
- Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA) (par écrit ou par représentation);
- Canadian Owners and Pilots Association (COPA) (par écrit ou par représentation);
- Tous les exploitants réguliers qui assurent des activités à l'aéroport;
- Transports Canada;
- Tous les exploitants des services aéronautiques à l'aéroport (FBO).

3. Le proposant :

a. Explique clairement et en détail à toutes les parties les incidences et consigne par écrit cette consultation et les renseignements produits par ce processus de sorte qu'il n'y ait pas de doute concernant ce qui a été transmis à qui et toute réaction.

b. Lorsque toutes les parties sont d'accord avec la proposition, l'exploitant d'aéroport devra soumettre une description de la proposition et du processus de consultation. Le dossier devra comprendre une approbation signée par tous les participants indiquant qu'il y a consensus.

i. Le processus de consultation comprendra la description des renseignements pris en compte et une indication explicite d'un accord stipulant les points particuliers à ne pas prendre en compte et qui a fait quelle réponse. Les renseignements à prendre en compte dans le cadre de ce processus ont été définis par le Groupe de travail sur l'examen de la liste de vérifications relative à l'atténuation du bruit.

c. Lorsqu'il n'y a pas de consensus, le proposant consignera la consultation de la façon indiquée en b) ci-dessus et il incorporera tout point de vue dissident et transmettra ces renseignements à l'exploitant d'aéroport aux fins de transmission subséquente à Transports Canada. Les points de vue dissidents doivent contenir toutes les raisons justifiant la position adoptée.

4. Le personnel régional de la Sécurité des aérodromes examine les documents et la proposition afin de s'assurer que le processus de consultation a été suivi et que le rapport est complet et exact, et il le transmet au directeur de la Sécurité des aérodromes avec sa recommandation. L'adhésion ou la non adhésion du bureau régional doit être indiquée dans ce rapport ainsi que les explications à l'appui.

5. Le directeur de la Sécurité des aérodromes examine la soumission et demande l'approbation du Bureau de responsabilité technique principal afin de s'assurer que la proposition répond à la perspective du programme national et vérifie les conséquences sur le réseau national des aéroports, s'il y a lieu.

6. Lorsque consensus il y a, la proposition sera expédiée aux fins de publication.

7. S'il n'y a pas d'accord, le directeur de la Sécurité des aéroports prépare une note documentaire explicative à faire suivre aux membres du Comité sur le bruit et les émissions des aéronefs.

8. Le directeur de la Sécurité des aérodromes convoquera une réunion du Comité sur le bruit et les émissions des aéronefs afin de planifier un examen de la proposition.

9. Lorsque des points de vue dissidents ont été transmis, le directeur de la Sécurité des aérodromes prépare des notes et transmet un document de discussion au secrétariat du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne à mettre à l'ordre du jour de la réunion du Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC).

10. S'il n'y a pas de points de vue dissidents ou si le CRAC a fait connaître sa décision, le directeur de la Sécurité des aérodromes se met d'accord avec la Région pour publier les procédures et les restrictions