



ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT DE VANCOUVER

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION ORDINAIRE

Comité de gestion du bruit aéronautique (CGBA)

Jeudi 9 mars 2023 – 13 h

En ligne – Par Microsoft Teams

Présents :

Présidence : Wendy Avis Directrice par intérim, Climat et environnement – YVRAA

Secrétariat : Lionel Leong Analyste environnemental – YVRAA

Participants :

Erin Newman-Renwick	Représentante des citoyens – Ville de Vancouver
Lesley Fordham	Représentante du personnel – Ville de Vancouver
Gary Abrams	Représentant des citoyens – Ville de Richmond
Howard Jampolsky	Représentant des citoyens – Ville de Richmond
Ron Sorensen	Représentant des citoyens – Ville de Surrey
Hugh Campbell	Représentant du personnel – Ville de Surrey
Paula Kolisnek	Représentante du personnel – Ville de Delta
Morgan Guerin	Bande Musqueam
Don McLeay	Conseil national des lignes aériennes du Canada
Fred Gagnon	Directeur, Tour de Vancouver – NAV CANADA
Dave Schneider	Gestionnaire, Activités des pistes – YVRAA
Mark Cheng	Superviseur, Élimination du bruit et qualité de l'air – YVRAA

Invité : Jason Tse Directeur, Location de locaux commerciaux (fret) – YVRAA

1.0 MOT DE BIENVENUE ET ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Wendy Avis souhaite la bienvenue aux participants et reconnaît le territoire non cédé de la Première Nation Musqueam, sur lequel est situé l'aéroport. Les participants sont invités à prendre des pauses-sécurité et à se dégourdir au besoin pendant la réunion. Les membres du comité et l'invité sont présentés :

- Howard Jampolsky – Représentant des citoyens, Ville de Richmond
- Tracy Adole – Représentante des citoyens, Ville de Vancouver (absence justifiée)
- Fred Gagnon – Directeur, Tour de Vancouver, NAV CANADA
- Jason Tse – Directeur, Location de locaux commerciaux (fret), YVRAA (invité)

2.0 ACTIVITÉS DE FRET

Jason Tse, conférencier invité, fait le point sur les activités de fret à YVR. Il fait remarquer que moins de 1 % des marchandises sont expédiées par avion à l'échelle mondiale, mais que la valeur par poids est environ 32 fois plus élevée que celle des envois en transport terrestre. Les chaînes d'approvisionnement continuent de s'ajuster à la norme, la demande de biens étant plus élevée que la demande de services.

De nouveaux services de fret ont fait leur arrivée à YVR. Parmi ces derniers, on compte Air Canada Cargo, WestJet Cargo, Prime Air et China Southern. YVR est le seul aéroport de la côte ouest qui simplifie la validation de principe d'un système communautaire de fret aérien, permettant ainsi de réserver des créneaux de transport terrestre en vue d'améliorer et d'accélérer le transport des marchandises. L'amélioration et l'agrandissement éventuel des installations de fret et des aires de trafic à YVR sont envisagés pour faciliter le déplacement des avions-cargos.

3.0 MISE À JOUR DU PROJET DE MODERNISATION DE L'ESPACE AÉRIEN DE VANCOUVER (PMEAV) DE NAV CANADA

Fred Gagnon fait le point sur le Projet de modernisation de l'espace aérien de Vancouver (PMEAV). L'amélioration de la sécurité, la mise en œuvre d'un nouveau processus de navigation par satellite ainsi que la réduction des émissions et des répercussions du bruit sont tous des éléments importants auxquels il faut tenir compte, dans la mesure du possible, dans le contexte de ce projet.

Dans le cadre des consultations auprès de la collectivité à l'appui du PMEAV, des renseignements sur le projet, notamment des cartes des changements proposés aux trajectoires d'arrivée à YVR, ont été ajoutés au site Web de NAV CANADA à l'adresse www.navcanada.ca/fr/circulation-aerienne/revues-de-lespace-aerien/modernisation-de-lespace-aerien-de-vancouver.aspx.

Ces renseignements ont été appuyés lors de huit séances d'information en personne organisées dans diverses collectivités et de six séances en ligne. Un sondage à l'intention des collectivités a également été publié sur le site Web de NAV CANADA.

Les commentaires reçus au cours de la période de consultation auprès de la collectivité font actuellement l'objet d'un examen, et NAV CANADA évalue si des mesures d'atténuation peuvent être intégrées à la conception de l'espace aérien proposé afin de réduire au minimum les répercussions du projet. Un rapport final sera rendu public avant la mise en œuvre de tout changement à l'espace aérien.

4.0 PROJETS CÔTÉ PISTE ET CHANGEMENTS AUX ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES ET CÔTÉ PISTE PRÉVUS POUR 2023

En 2023, plusieurs projets sont prévus sur la zone sud de l'aéroport. Ces projets viseront à assurer la sécurité des activités aéroportuaires ainsi qu'à entretenir et à optimiser nos infrastructures. Ils auront aussi pour but de maintenir la zone sud de l'aéroport en bon état en prévision des travaux qui seront réalisés sur la piste nord. Mark Cheng et Dave Schneider font le point sur les projets côté piste et leurs répercussions sur les activités aéroportuaires et sur les pistes.

Projets :

Les travaux de la zone sud de l'aéroport s'échelonnent d'avril à novembre et comprendront le remplacement de panneaux de béton, l'installation d'éclairage à faible visibilité, l'amélioration des voies de circulation rapides ainsi que l'entretien de diverses voies de circulation et intersections entre celles-ci et les pistes.

Répercussions sur les activités :

- Ces projets nécessiteront la fermeture nocturne de la piste sud, au cours de laquelle les arrivées et les départs seront déplacés vers la piste nord.
- De plus, pendant la journée, certains départs seront effectués sur la piste nord, car un des projets consiste en un revêtement complet de la voie de circulation Lima, ce qui limitera l'accès à l'extrémité ouest de la piste sud.
- Lima Holding Bay, située près de l'extrémité ouest de la piste sud, ne sera pas libre pour les points fixes moteurs. De manière générale, seuls les avions à réaction pourront utiliser cet emplacement pour effectuer des points fixes (essais de moteur) après l'entretien. Ainsi, d'autres emplacements seront nécessaires pour poursuivre ces activités. L'équipe côté piste d'YVR évalue actuellement s'il serait possible d'utiliser d'autres emplacements afin de garantir le plus haut niveau de sécurité tout en réduisant au minimum les répercussions négatives sur la collectivité.

La façon prévue d'exploiter la piste nord pendant le projet est conforme aux engagements d'exploitation et aux exemptions du ministre des Transports.

La longue fermeture de la piste sud ne sera pas sans précédent. De 2015 à 2017, les fermetures prolongées de la piste sud ont duré plusieurs mois afin de faciliter la construction de zones de sécurité d'extrémité de piste. Des nouvelles à ce sujet seront publiées sur le site Web ainsi que sur les médias sociaux de l'aéroport.

5.0 RÉSUMÉ DE 2022 ET RAPPORT DU T1 DE 2023

Lionel Leong présente un résumé des préoccupations liées au bruit reçues en 2022. Au cours de cette période, 2 183 préoccupations ont été communiquées par 130 personnes, (92 % par trois personnes. Au cours des mois de janvier et de février 2023, 541 préoccupations ont été communiquées par 74 personnes, ce qui représente une augmentation pour la période correspondante de deux mois des années précédentes.

Erin Newman-Renwick a voulu connaître la méthode utilisée pour recueillir des données auprès de la collectivité sur les dérangements causés par le bruit des aéronefs, ce que l'Administration de l'aéroport de Vancouver a accepté de vérifier.

La firme de sondage a été jointe et a répondu ce qui suit :

Les questions sur le bruit ont été posées à des résidents du Grand Vancouver et d'Abbotsford choisis au hasard parmi le groupe de consultation en ligne de la population générale que s'est constitué la firme de sondage.

L'échantillon comptait en tout 1 595 personnes, soit 452 de la ville de Vancouver, 342 de Richmond et 801 du reste du Grand Vancouver et d'Abbotsford. Pour s'assurer que l'échantillon était représentatif, la firme de sondage a respecté des seuils de représentativité des populations chinoise, autochtone et de l'Asie du Sud ainsi que des personnes ayant un handicap visible ou non visible. Les données ont été statistiquement pondérées pour veiller à ce que les caractéristiques globales de l'échantillon en matière d'appartenance régionale, d'âge et de sexe reflètent celles de la population du Grand Vancouver dans son ensemble, selon le recensement du gouvernement canadien.

6.0 AUTRES POINTS

a) Mandat

Le cadre de référence du CGBA doit être examiné et mis à jour. Une ébauche sera distribuée aux fins d'examen avant la prochaine réunion du CGBA, prévue pour le 14 septembre.

b) Réunion du 14 septembre du CGBA

Une rencontre en personne accompagnée d'une visite guidée sera prévue.

LEVÉE DE LA SÉANCE

Wendy remercie les membres et l'invité de leur présence et lève la séance à 14 h 40.

Prochaine réunion ordinaire du CGBA : 14 septembre 2023