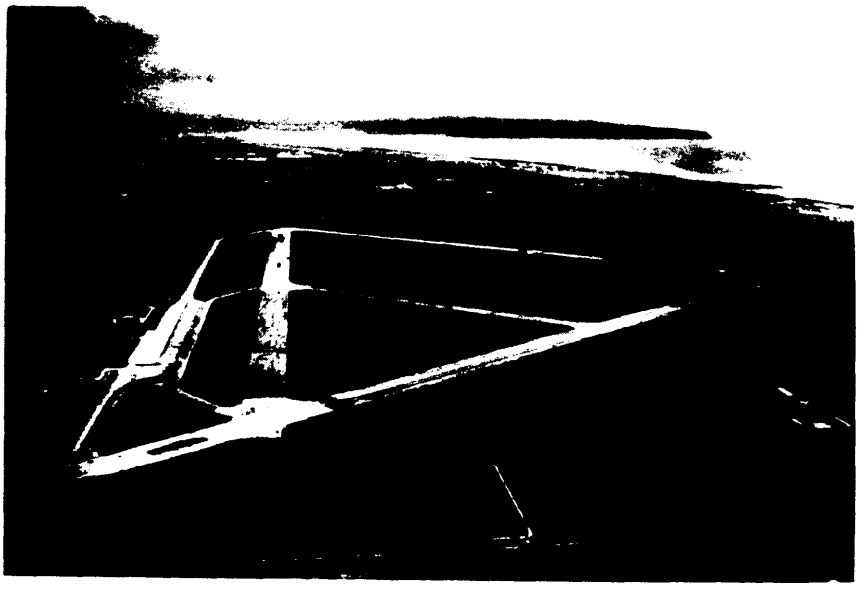
# RAPPORT DE LA COMMISSION D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

# REMISE EN SERVICE DE L'AÉRODROME DE BOUNDARY BAY



**NOVEMBRE 1979**

**RAPPORTS DES COMMISSIONS D'EVALUATION**
**AU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT**
**RELATIFS AU PROJETS EXAMINES**
**DANS LE CADRE DU PROCESSUS**

1. **Centrale nucléaire à Point Lepreau, Nouveau-Brunswick. (mai 1975)**

2. **Projet d'énergie hydro-électrique de Wreck Cove, Ile du Cap Breton, Nouvelle-Ecosse. (août 1977)**

3. **Gazoduc de la route de l'Alaska, Territoire du Yukon. (Rapport intérimaire, août 1977)**

4. **Raffinerie d'uranium de l'Eldorado Nucléaire Ltée, à Port Granby, Ontario. (mai 1978)**

5. **Projet routier Shakwak, Colombie-Britannique et Territoire du Yukon. (juin 1978)**

6. **Forage hauturier dans l'est de l'arctique, sud du détroit de Davis. (novembre 1978)**

7. **Forage hauturier détroit de Lancaster. (février 1979)**

8. **Raffinerie d'hexafluorure d'uranium de l'Eldorado Nucléaire Ltée, en Ontario. (février 1979)**

9. **Extension du port de Roberts Bank, Colombie-Britannique (mars 1979)**

10. **Pipe-line de la route de l'Alaska, Audiences au Yukon (août 1979)**

11. **Projet routier à Banff (octobre 1979)**

**Ces publications sont disponibles au:**

**Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales**
**Ottawa, Ontario K1A OH3**

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1979

Nº de cat. En 105-12/1979

ISB N O-662 -50596-4

Government of Canada / Gouvernement du Canada

Environmental Assessment Review / Examen des évaluations environnementales

Ottawa, Ontario
K1A 0H3

L'honorable **John Fraser, C.P., député**
**Ministre de** l'Environnement
**Chambre des Communes**
**Ottawa, Ontario**

**Monsieur le Ministre,**

**Conformément au Processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, la Commission d'évaluation environnementale pour la remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay a le plaisir de vous présenter son rapport à ce sujet.**

**Après avoir examiné l'énoncé des incidences environnementales préparé par Transports Canada et avoir considéré tous les commentaires reçus, la Commission en est arrivée à conclure que l'aérodrome de Boundary Bay peut être remis en service sans répercussions écologiques ou sociales importantes si ses recommandations sont suivies et si les engagements pris par Transports Canada sont respectés.**

**Dans le présent rapport, la Commission examine les problèmes, les impacts et les mesures correctrices concernant la remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay et vous soumet ses recommandations à ce sujet.**

**Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.**

F.G. Hurtubise

**F.G. Hurtubise**
**Président**
**Commission d'évaluation environnementale**
**Remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay**

# TABLE DES MATIÈRES


Page

Résumé ..... 1

Introduction ..... 7

Renseignementsdebase ..... 13
Situation actuelle de l'aviation dans la région de Vancouver ..... 13
Autres solutions considérées par le promoteur. ..... 16

Considérations biologiques ..... 19
L'ecosystéme de Boundary Bay ..... 21
Réduction et dégradation de l'habitat des oiseaux ..... 21
Risques de collision avec les oiseaux. ..... 23
Pollution de l'air et de l'eau ..... 24

Bruit et dérangement ..... 25
Introduction ..... 27
Préoccupations particulières ..... 28

Utilisation des terres ..... 33
Agriculture ..... 35
Loisirs ..... 36
Aménagements connexes ..... 37
Autres considérations concernant l'utilisation des terres ..... 38

Répercussions sociales ..... 39
Introduction ..... 41
Qualité de la vie ..... 41
Développement futur de la collectivité ..... 41

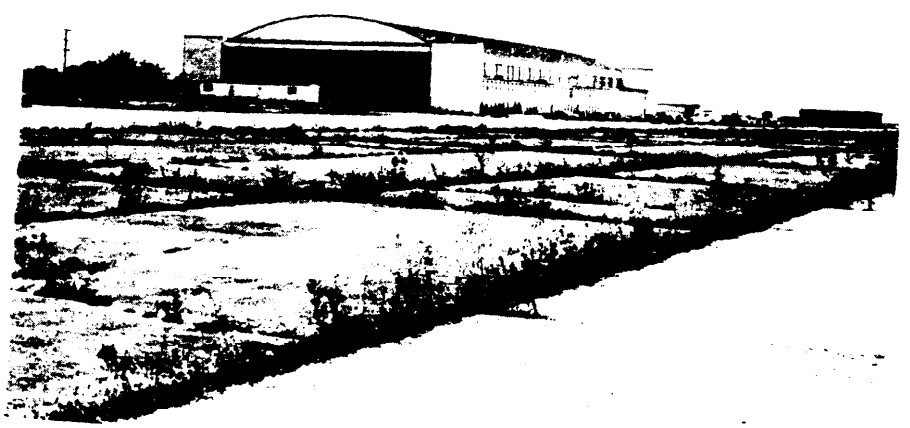
Mise en application des recommandations de la commission ..... 43

Conclusion et sommaire des recommandations. ..... 47

ANNEXES

A — Participants à l'examen des répercussions environnementales de la remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay ..... 54
B — Liste des documents de la Commission ..... 58
C — Biographie des membres de la Commission ..... 59
D — Conseillers de la Commission ..... 62
E — Remerciements.. ..... 63

# RÉSUMÉ



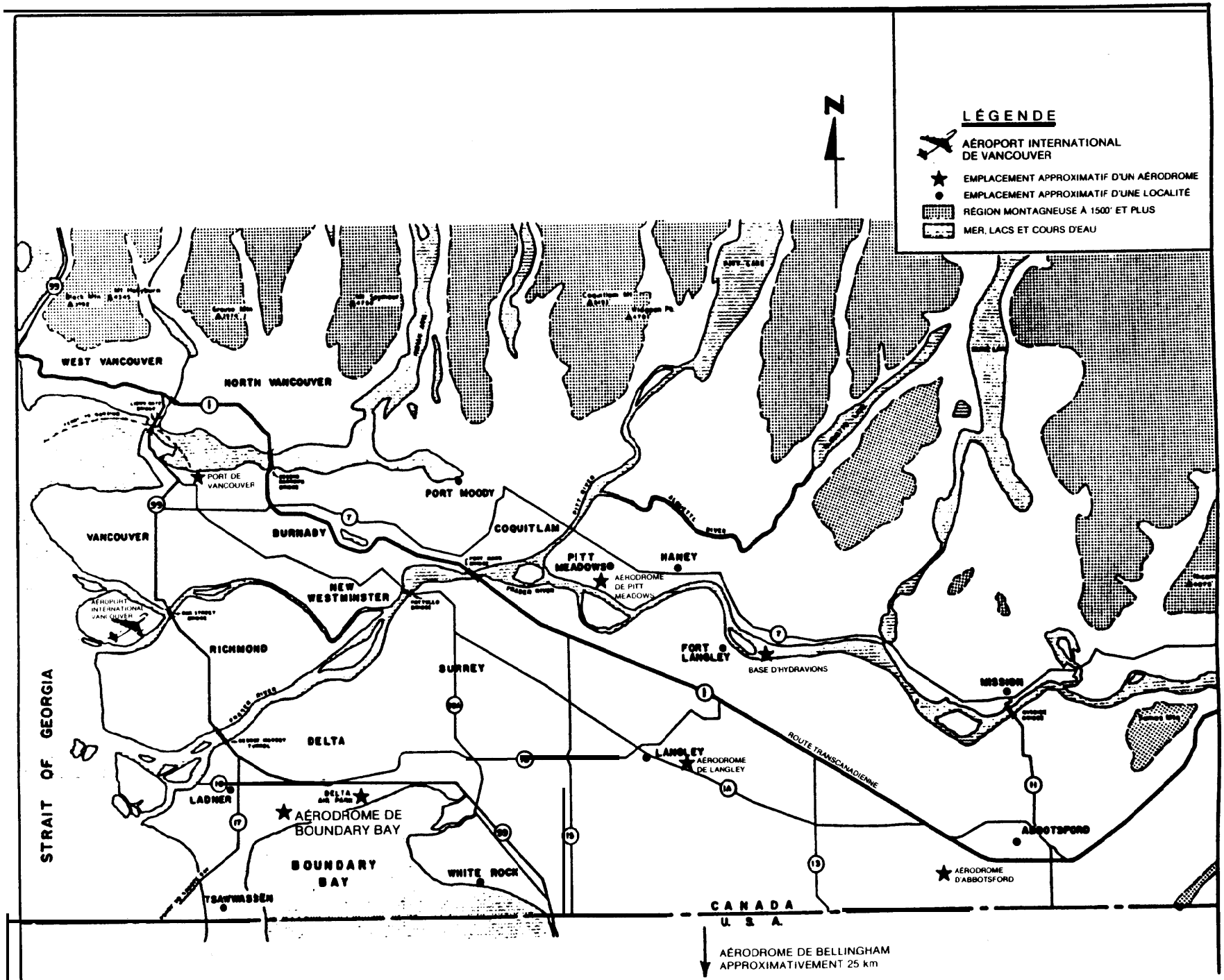



FIGURE 1 — EMPLACEMENT DES AÉRODROMES DANS LE LOWER MAINLAND

## RÉSUMÉ

Le projet d'aérodrome de Boundary Bay, tel que proposé par Transports Canada, consiste à remettre une base militaire aérienne de la deuxième guerre mondiale en service et de l'utiliser pour les besoins de l'aviation générale. L'aérodrome est situé au sud de Vancouver, dans les limites de la municipalité de Delta, en bordure de Boundary Bay. L'utilisation du sol alentour de l'aérodrome est principalement agricole et récréative. La Commission a procédé à l'examen du projet avec l'aide du public, du monde de l'aviation et des organismes gouvernementaux. Cette aide a été reçue sous la forme de commentaires écrits envoyés à la Commission ainsi que par la participation à la série de réunions publiques qu'elle a tenues à Delta pendant cinq jours.

Après avoir étudié toutes les informations reçues, la Commission en est arrivé à conclure que l'aérodrome de Boundary Bay peut être remis en service sans répercussions écologiques ou sociales importantes si ses recommandations sont suivies et si les engagements pris par Transports Canada sont respectés.

La raison invoquée par Transports Canada pour remettre l'aérodrome de Boundary Bay en service est basée en majeure partie sur son désir de replacer dans un endroit plus adéquat une partie de l'aviation légère qui est actuellement basée à l'aéroport international de Vancouver. Le grand nombre de petits avions utilisant actuellement l'aéroport international n'est pas compatible avec les avions à réaction gros-porteurs commerciaux et constitue un risque sérieux d'accidents. Une autre raison qui incite Transports Canada à remettre Boundary Bay en activité est le souci de répondre aux besoins d'équipement au sol prévus pour l'aviation générale dans le Lower Mainland.

Lors des réunions publiques, l'accord des participants était général au sujet du sérieux du problème que représente la composition hybride du trafic aérien à l'aéroport international de Vancouver et sur 1 a nécessité de le résoudre. Tous les participants n'étaient cependant pas prêts à admettre que la remise en service de Boundary Bay est la seule solution acceptable capable de l'alléger et certains prétendaient qu'utiliser la capacité disponible offerte par l'aérodrome d'Abbotsford serait une solution plus pratique.

La région de Boundary Bay renferme une partie de l'habitat faunique le plus important existant dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique; dans le cadre de la remise en service de l'aérodrome proposé, un des points particulièrement importants à ce sujet est l'utilisation de cet endroit comme lieu de repos, de relais et d'hivernage principaux par les oiseaux migrateurs.

Afin de protéger l'habitat des oiseaux, la Commission recommande que la partie du terrain de l'aérodrome située à l'extérieur de la digue (donc côté mer de celle-ci) soit confiée à un organisme approprié et administrée pour les besoins de la faune.

Tout au long de l'examen public, des préoccupations ont été manifestées au sujet du dérangement que le bruit et les mouvements des avions cause aux oiseaux. Afin de diminuer ce dérangement, la Commission recommande d'adopter un certain nombre de procédures concernant les circuits de vol, l'altitude des vols au-dessus de la baie et le survol des parties les plus vulnérables de celle-ci. La Commission recommande en outre de procéder à des

études complémentaires dont l'objet serait d'inventorier convenablement les populations d'oiseaux ainsi que l'usage qu'ils font des habitats situés dans la région de Boundary Bay afin de pouvoir évaluer les mesures correctrices proposées et en déterminer d'autres si nécessaire.

Les volées régulières et importantes d'oiseaux, principalement des mouettes, au-dessus de l'aérodrome présente un risque de collision de ceux-ci avec les avions. L'importance de ce risque doit encore être évaluée. La Commission recommande d'entreprendre des études dont l'objet sera de déterminer l'importance du danger que représente ce problème.

La Commission a pris en considération l'impact du bruit sur la population. Le bruit causé par les aérodromes d'aviation générale peut être cause de dérangements de deux manières différentes. Dans le premier cas, les habitants qui vivent à proximité de circuits d'entraînement au vol subissent les passages fréquents et réguliers des petits avions. Dans le second cas, l'extrême mobilité des petits avions fait qu'ils portent leur bruit jusque dans n'importe quelle zone de résidence ou de récréation. Cette dernière manière est un sujet sérieux de préoccupations pour certaines personnes de South Surrey. En effet, des pilotes, qui n'ont pas le sens des responsabilités et qui volent dans la zone d'entraînement au vol CYA 125(A) (figure 2, p. 8) déterminée par Transports Canada ainsi que dans la région de Boundary Bay en général, dérangent les habitants de ces endroits par des manoeuvres à basse altitude qui sont dangereuses et illégales.

La Commission recommande de créer un Comité de liaison de l'aérodrome qui serait chargé d'examiner les procédures de vol de l'aérodrome et de suggérer les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à celles-ci. La Commission recommande également certains changements qui devraient être faits à l'utilisation de la zone d'entraînement CYA 125(A).

Les projets de "The Corporation of Delta" de créer un quartier résidentiel important au nord-ouest de l'aérodrome est un sujet de préoccupation pour la Commission. Celle-ci considère en effet que l'aménagement d'un quartier résidentiel à cet endroit est incompatible avec l'existence de l'aérodrome de Boundary Bay en activité.

Les terres de et alentour de l'aérodrome de Boundary Bay sont cultivées et très appréciées pour leur valeur agricole. La Commission est d'avis que la remise en service de l'aérodrome laissera la possibilité d'utiliser une partie importante du terrain pour l'agriculture. Une administration efficace et une sage gestion des terres donneront l'occasion à l'aviation générale et à l'agriculture de bénéficier de l'affaire; la première du fait du maintien aux alentours des pistes d'espaces dégagés bien administrés, la seconde du fait d'une productivité agricole améliorée.

Au cours des réunions publiques, la question de savoir si un développement industriel possible qui résulterait de la remise en service de l'aérodrome est souhaitable ou non a suscité des points de vue opposés. L'attention a été spécialement attirée sur l'aménagement possible de 40 hectares du terrain de l'aérodrome situés au nord de la voie ferrée du B.C. Railway. Transports Canada a déclaré ne pas avoir de projet en ce moment pour cet endroit. La Commission est d'avis qu'aucun aménagement, aucune destination de cette partie du terrain ne devraient être déterminés tant que sa meilleure utilisation, ses possibilités de développement

et l'impact environnemental n'auront pas été examinés.

La Commission considère que la formation d'un Comité d'évaluation pour l'aérodrome de Boundary Bay doit faire partie intégrante de la remise en service de Boundary Bay. Le premier rôle de ce Comité devrait être de contrôler la réalisation du projet ainsi que le fonctionnement de l'aérodrome en veillant tout particulièrement à ce que les recommandations faites par la Commission soient respectées.

"Nous sommes responsables, devant le monde de l'aviation et le public qui voyage, de la sécurité de ce système et une partie de notre mandat exige que nous définissions les besoins futurs de façon à satisfaire à la demande qui continue de se développer dans le monde de l'aviation"

M. Darrel Smith, Transports Canada

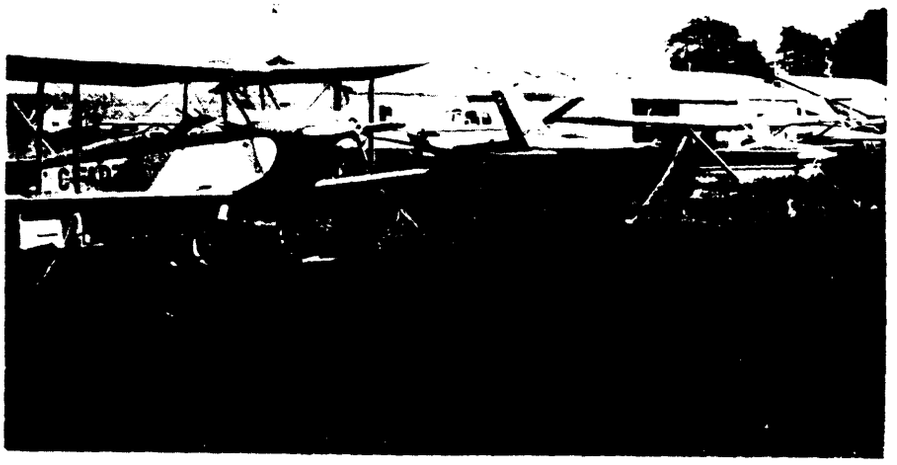
"...étant donné l'énorme avantage financier de la solution Abbotsford pour les contribuables, et compte tenu de l'absence d'avantage de Boundary Bay sur Abbotsford pour toutes les questions d'importance (en ce compris la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'Aéroport international de Vancouver) et compte tenu du manque de données pour certains points de comparaison primordiaux, tels que financiers par exemple, il est évident qu'un examen plus approfondi et plus sérieux des diverses solutions doit être fait. Cet examen sérieux devra soupeser soigneusement l'intérêt général par rapport à l'intérêt d'une minorité"

Mme B. Johnson, Association des citoyens de Delta.

"Si nous voulons notre juste part du marché de l'aviation au Canada, voilà une excellente source d'emplois pour nos jeunes. N'hésitons pas à rouvrir l'aéroport de Boundary Bay et à créer un environnement favorable à l'industrie aéronautique"

M. William L. Marr, résidant de Delta.

# INTRODUCTION



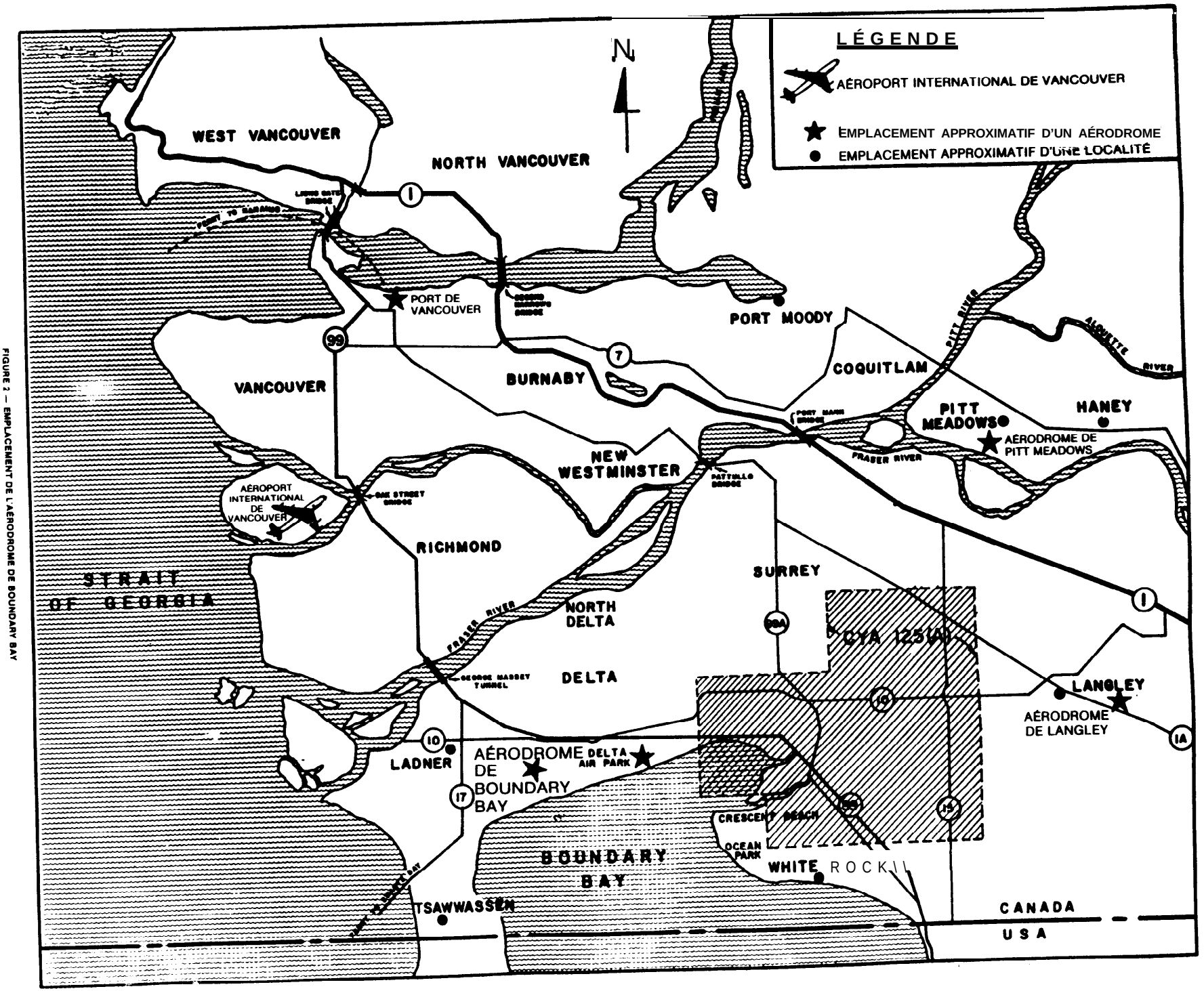



FIGURE 2 — EMPLACEMENT DE L'AÉRODROME DE BOUNDARY BAY

# INTRODUCTION

L'aérodrome de Boundary Bay a été construit, au début de la seconde guerre mondiale, par le Corps d'aviation royal canadien pour servir de base d'entraînement. A la fin de la guerre, il comprenait une piste de 1 525 m et deux de 1 830 m, disposées en triangle, ainsi que l'infrastructure nécessaire et les baraquements militaires.

En 1945, la base a été fermée en tant qu'aérodrome. De 1948 à 1968, la Défense nationale a utilisé la base comme centre de communications. En 1972, Transports Canada a été chargé d'exploiter cette propriété et en 1977, il devenait propriétaire des 500 hectares de terrain la constituant.

Actuellement, le terrain est utilisé par plusieurs locataires qui ont des baux avec Transports Canada. Parmi ces propriétaires on trouve: le B.C. Safety Council, Variety Farms, une usine de fabrication de maisons mobiles, un aéroclub pour modèles télécommandés ainsi que plusieurs exploitations agricoles.

Transports Canada a proposé la remise en service du terrain comme aéroport d'aviation générale pour appareils légers (non à réaction) de moins de 5 680 kg (12 500 lb), et plus précisément la remise en état et l'exploitation de deux des trois pistes. Le schéma du projet est donné à la figure 3, (p.10).

Transports Canada a étudié un certain nombre de solutions en vue d'augmenter les installations d'aviation générale pour appareils légers dans le "Lower Mainland", en ce compris la remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay et l'agrandissement de l'aérodrome d'Abbotsford; seule la remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay lui a paru acceptable.

## Emplacement du projet

L'aérodrome de Boundary Bay est situé au sud de Vancouver dans la municipalité de Delta, à environ 16 km au sud-est de l'aéroport international de Vancouver. Le terrain donne sur la Boundary Bay et s'étend au-delà de la digue sur le rivage.

L'utilisation du sol aux environs immédiats de l'aérodrome est surtout agricole et récréative. Il n'existe pas de complexe industriel important dans le voisinage de l'aérodrome mais il y a cependant un peu d'industrie légère à l'intérieur des limites de l'aérodrome. Delta Air Park, petit terrain d'atterrissage privé situé à 3 km à l'est de Boundary Bay, fonctionne depuis un certain nombre d'années. La zone domiciliaire la plus proche se trouve à environ 1,5 km de l'aérodrome, et le centre urbain d'importance le plus proche, Ladner, est à environ 5 km.

La municipalité de Delta dont la vocation était fondamentalement rurale à l'origine a connu une croissance spectaculaire au cours des 20 dernières années qui lui donne aujourd'hui l'aspect d'une banlieue comprenant de vastes zones agricoles en activité. Les trois centres de population de Delta sont Ladner, Tsawwassen et North Delta. D'autres agglomérations situées près de l'aérodrome sont indiquées à la figure 2, (p. 8).

## Description du projet

Le projet prévoit la remise en service de deux des trois pistes en dur (07/25 et

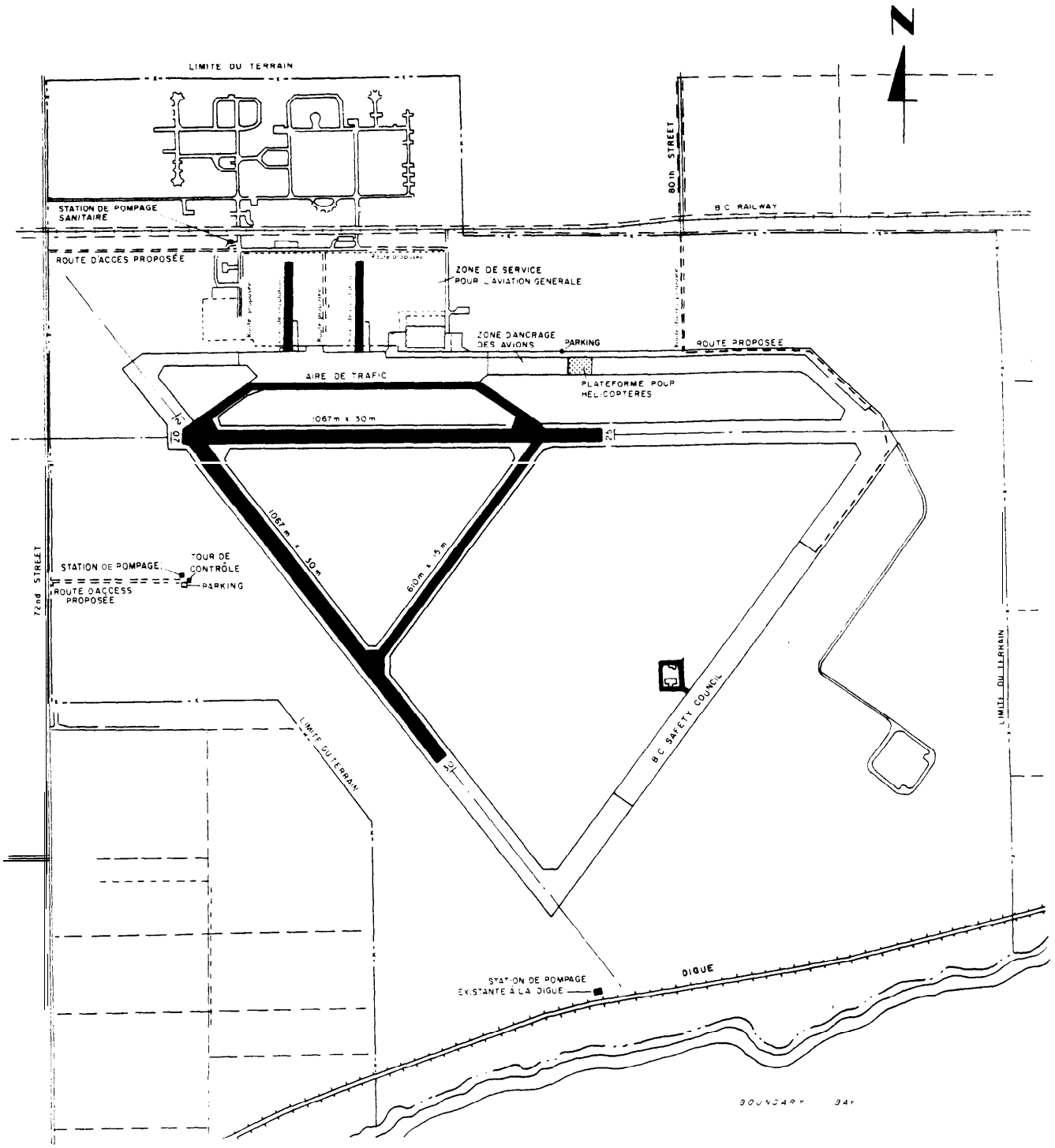



FIGURE 3 — PLAN PROPOSÉ POUR L'AÉRODROME

12/30), qui devront être réparées et remises en état sur une longueur de 1 067 m. Il prévoit également l'amélioration des voies de dégagement des pistes ainsi que l'aménagement d'une infrastructure pour l'aviation générale (hangars, ateliers, bureaux et aire de stationnement des appareils). Une tour de contrôle de la circulation aérienne devra également être construite, ainsi que de nouvelles routes d'accès (fig. 2). Toutes ces installations seraient à l'intérieur des limites actuelles de l'aérodrome et derrière la digue.

L'utilisation de l'aérodrome ainsi réaménagé serait réservée uniquement aux avions à turbopropulseurs ou à moteurs à pistons de moins de 5 680 kg (12 500 lb) et aux hélicoptères. Parmi les usagers on pourrait avoir des écoles de pilotage, des pilotes d'avions légers de plaisance, des services commerciaux aériens par avions légers ainsi que des avions d'affaires légers.

En théorie, l'aérodrome aurait une capacité de 250 000 mouvements par année. On estime que 70% environ de ces mouvements seront des vols d'entraînement.

En plus de la remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay, Transports Canada a présenté un certain nombre de possibilités d'aménagements futurs dans les limites du terrain de l'aéroport. On notera parmi ceux-ci la mise en valeur d'un terrain de 40 hectares situé au nord de la voie du "British Columbia Railway" pour l'installation d'industries légères ainsi que la construction d'une nouvelle piste, parallèle à la piste 07/25, et située derrière la digue.

Ces projets ainsi que d'autres possibilités de développement ne font pas partie du projet tel que décrit dans l'énoncé par Transports Canada, ils n'ont donc pas été examinés en détails par la présente Commission. Ils seraient soumis au Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE) si Transports Canada venait à proposer leur réalisation. L'importance des répercussions environnementales possibles de ces projets déterminera s'il est nécessaire qu'ils fassent l'objet d'un examen officiel par une Commission d'évaluation environnementale.

## Examen de répercussions environnementales

Le PEEE, établi par décision du Conseil des ministres en 1973, exige que tous les projets fédéraux susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement fassent l'objet d'une évaluation environnementale. Lorsque des projets sont jugés susceptibles d'avoir un impact important, une Commission d'évaluation environnementale est formée afin d'examiner et d'évaluer les répercussions possibles de leur réalisation.

Le projet de remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay a été soumis par Transports Canada (Administration canadienne des transports aériens) au Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales à la fin de 1976 en vue d'un examen officiel par une Commission d'évaluation environnementale. Le présent rapport au ministre fédéral de l'environnement est le résultat de cet examen.

La Commission a été établie au début de 1977. Sa première tâche a été d'établir un projet de directives en vue de la préparation d'un Enoncé des incidences environnementales (E.I.E.) qu'elle a soumis ensuite à un examen public qui s'est terminé par une réunion publique à Delta le 26 juillet 1978. Après cette réunion, la Commission a examiné les commentaires et opinions reçus, oralement et

par écrit, et modifié ses directives en conséquence. La version finale de ces directives a été remise à Transports Canada le Il septembre 1978.

Transports Canada, avec l'aide de F.F. Slaney and Company Ltd., a préparé un E.I.E. conformément aux directives de la Commission. Pendant la préparation de cet énoncé, Transports Canada a procédé à un programme de consultation et d'information publiques. Ce programme comprenait la mise en service d'un bureau d'information à l'aérodrome durant une période de huit semaines afin de répondre aux demandes du public, et prendre note des remarques, au sujet du projet. Ce programme a été annoncé dans les journaux de la ville et les journaux locaux, par "publipostage" auprès de particuliers, de groupes et d'organismes et par des lettres et des appels téléphoniques à 350 ménages situés dans un rayon de 3 km de l'aérodrome. L'E.I.E., en cinq volumes, a été présenté à la Commission en février 1979.

La Commission en a immédiatement distribué plus de 300 exemplaires et a demandé à la population et aux organismes gouvernementaux de faire connaître leurs opinions. La participation à l'examen a été sollicitée par des annonces dans les médias et par des lettres.

La Commission a achevé son examen par une série de réunions publiques qui avaient pour objet de permettre une discussion très étendue sur les répercussions sociales et écologiques découlant de la réalisation du projet. Ces séances, au nombre de dix, ont eu lieu à Delta du 24 au 28 juin 1979. Des représentants de Transports Canada et de ses experts-conseils ont assisté à toutes. Etaient également présents un certain nombre de conseillers de la Commission, spécialisés dans certains domaines déterminés.

La Commission a entendu en tout 36 particuliers, groupes et organismes gouvernementaux.

Les séances ont été enregistrées, et on peut obtenir le procès-verbal complet des délibérations en s'adressant au Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales à Hull ainsi qu'au bureau régional du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales à Vancouver. Au cours de l'examen final, la Commission a reçu 143 mémoires, qui ont été rassemblés en un volume également disponible à ces Bureaux.

Le nom des auteurs de mémoires ou des intervenants est donné à l'annexe A. Tous les documents produits dans le cadre de l'exarnen sont cités à l'annexe B.

Le présent rapport a été préparé par les membres de la Comnission d'évaluation environnementale dont voici les noms:

M. Fernand G. Hurtubise (président)
Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales
Hull

M. Al. A. Bach
Transports Canada
Vancouver

M. V.C. (Bert) Brink
Vancouver

M. Laszlo I. Retfalvi
Environnement Canada
Vancouver

M. Jonathan P. Secter
Ministère de l'Environnement (C.-B.)
Victoria

Mme Suzanne Veit
Esquimalt

Une brève biographie de chaque membre es donnée à l'annexe C.

# RENSEIGNEMENTS DE BASE

"J'aimerais faire remarquer que la région de Boundary Bay est la dernière région relativement inhabitée dont nous puissions disposer"

M. E. Bachelor, instructeur de pilotage.

". ..malgré les arguments de poids et parfois frénétiques en faveur du déplacement des petits avions hors de l'Aéroport international de Vancouver, nous ne croyons pas que les preuves qui ont été présentées soient irréfutables et suffisantes pour justifier le choix de Boundary Bay comme lieu d'accueil pour ces petits appareils."

Mme J. Cromarty, Association des citoyens de Delta.

". ..fait remarquer que Boundary Bay est l'une des dernières régions relativement inhabitée dans la vallée du Fraser ou dans l'estuaire du Fraser, pour être plus précis, et que cela peut avoir une grande importance pour de nombreuses personnes autres que les membres de l'école de pilotage et les pilotes privés."

M. Gregory Reif, SPEC.

## RENSEIGNEMENTS DE BASE

### Situation actuelle de l'aviation dans la région de Vancouver

A l'aéroport international de Vancouver, l'utilisation des pistes est plus forte qu'à tout autre aéroport canadien important. Cette forte utilisation est rendue d'autant plus difficile que 60% des mouvements sont effectués par des avions légers qui suivent les règles du vol à vue (VFR); aux aéroports de Malton et de Dorval, le VFR ne représente que 20 à 30% des mouvements.

Le promoteur est d'avis que le mélange d'avions légers et lourds à un endroit où la circulation aérienne est très dense présente une possibilité sérieuse de danger; en effet, les caractéristiques de vol et de vitesse des avions légers et des gros porteurs sont différentes et les pilotes d'appareils légers ont, en moyenne, moins d'expérience que ceux des gros avions de ligne. L'utilisation du même espace aérien et des mêmes pistes, surtout lorsqu'il y a prépondérance d'avions légers, rend le contrôle de la circulation aérienne difficile et augmente le danger de collision en vol.

Outre les questions de sécurité, cette situation empêche une utilisation rationnelle des pistes, ce qui provoque des retards et augmente les coûts d'exploitation ainsi que la consommation de carburant tant pour les appareils des compagnies aériennes que pour ceux de l'aviation générale. En effet, un plus grand espacement est nécessaire à l'approche et au décollage en raison de la turbulence de sillage produite par le passage des gros avions et des risques que cela représente pour les appareils légers. Le promoteur est d'avis que, si l'on ne remédie pas à cette situation dans un proche avenir, l'utilisation inefficace des pistes à Vancouver rapprochera de plusieurs années la nécessité de construire une piste parallèle dont le coût estimé est de l'ordre de 40 à 50 millions de dollars.

Les préoccupations de Transports Canada concernant la composition du trafic à Vancouver ont reçu un appui considérable lors des séances publiques. Presque tous les intervenants ont convenu de l'existence du problème et de la nécessité de s'en occuper immédiatement. Cependant, tous n'étaient pas d'avis que la remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay est la meilleure solution.

Certains ont dit que, même si Boundary Bay était remis en service, les utilisateurs d'avions légers pourraient décider de rester à Vancouver. Selon Transports Canada, environ 40% du trafic actuel des appareils légers (provenant principalement des activités des cinq écoles de pilotage et des appareils légers de plaisance) pourrait facilement être déplacé ailleurs. Le promoteur s'est engagé à mettre fin aux baux des écoles de pilotage situées à Vancouver le jour ou Boundary Bay serait remis en service comme aéroport pour l'aviation générale. Diverses dispositions réglementaires permettent de déloger les avions légers de plaisance de Vancouver. Cependant ce ne sont pas tous les exploitants d'avions légers qui trouveront pratique de déménager; en effet la nature même de leurs affaires exige d'être installé à proximité des gros transporteurs commerciaux. Aussi, quelle que soit la décision, il continuera d'y avoir coexistence 'd'avions légers et lourds à Vancouver, mais Transports Canada a l'intention de ramener celle-ci à des proportions plus maniables.

Transports Canada prévoit que la capacité existante des installations pour l'avia-

tion générale dans le Lower Mainland sera insuffisante d'ici 1982 et que l'excédent de la demande par rapport à cette capacité actuelle sera de 340 000 mouvements par année en 1990. C'est là une deuxième raison pour laquelle Transports Canada veut remettre Boundary Bay en service.

## Autres solutions considérées par le promoteur

Avant de fixer son choix sur la remise en service de Boundary Bay comme meilleure solution pour alléger les problèmes posés par l'aviation dans la région de Vancouver, Transports Canada avait considéré diverses solutions et seule cette remise en service de Boundary Bay lui a paru acceptable.

Un certain nombre de participants aux réunions publiques ont prétendu que l'une des solutions, notamment la relocalisation d'une partie des activités des avions légers à Abbotsford, a été écartée beaucoup trop rapidement, particulièrement si l'on tient compte du coût considérablement moins élevé de cette solution.

Abbotsford qui présentement ne fonctionne pas à pleine capacité pourrait absorber 100 000 mouvements additionnels par année sans aucune dépense supplémentaire; 60 000 autres mouvements par an pourraient s'y ajouter grâce à la construction d'une piste parallèle, à un coût estimatif de $800 000. En comparaison, la remise en service de Boundary Bay ajouterait entre 165 000 et 175 000 mouvements par an à la capacité des installations du Lower Mainland. En fait, la remise en service de Boundary Bay permettrait de faire face à environ 250 000 mouvements par année, mais la fermeture de Delta Air Park réduirait le gain total du système d'environ 75 000 mouvements par an. Le coût de la remise en service de cet aérodrome varierait, semble-t-il, selon que le secteur privé ou Transports Canada soit chargé de la construction et de l'exploitation. Le monde de l'aviation ainsi que d'autres intervenants ont soutenu que la remise en service de l'aérodrome pourrait être réalisée à un coût bien inférieur aux 6,3 millions de dollars estimés par le promoteur.

Certains avaient également l'impression que l'augmentation de l'utilisation d'un aéroport existant aurait beaucoup moins de répercussions, spécialement dans le domaine social, que la remise en service de l'ancien aérodrome à Boundary Bay. D'autre part, les utilisateurs d'avions légers qui seraient probablement forcés de quitter Vancouver ont indiqué que le déménagement à Abbotsford leur serait financièrement dommageable car cet aérodrome est trop éloigné des marchés qu'ils desservent présentement dans la région de Vancouver.

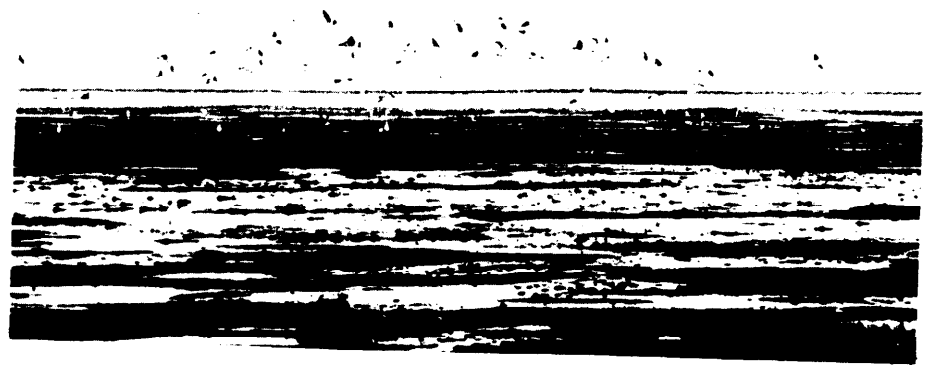
Les difficultés graves qui pourraient résulter de l'augmentation de l'utilisation d'avions légers à Abbotsford ont été soulevées à plusieurs reprises au cours des réunions. Abbotsford est utilisé par les compagnies aériennes pour l'entraînement des pilotes de gros appareils comme le Boeing 747. Transports Canada et le monde de l'aviation ont souligné que les compagnies aériennes sont actuellement en période de croissance ce qui les amène à engager et à former des pilotes. L'installation la plus pratique et la plus acceptable économiquement pour cet entraînement est l'aérodrome d'Abbotsford. En plus d'une utilisation probablement plus intensive pour l'entraînement des pilotes de gros avions à réaction, Abbotsford continuera à être utilisé comme aérodrome de déroutement pour

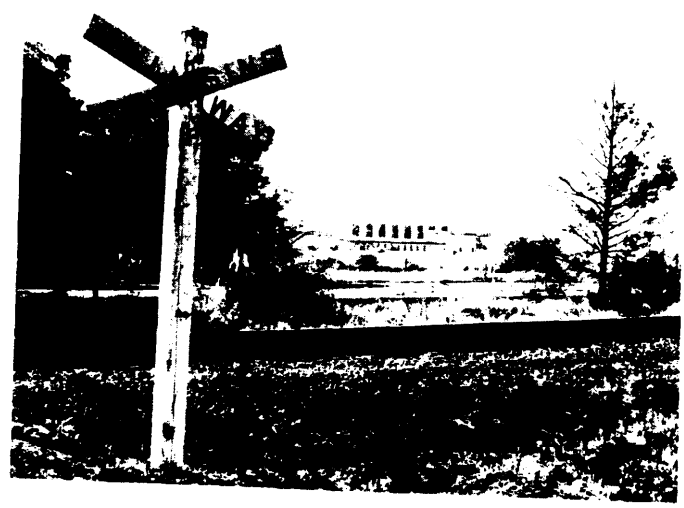
Vancouver en cas de mauvais temps. Des craintes sérieuses ont été manifestées de ce que tout transfert d'avions légers de Vancouver à Abbotsford ne ferait que déplacer d'un aéroport à un autre le problème de sécurité créé par la composition mixte, avions gros porteurs et avions légers, du trafic.

Un autre facteur soulevé est le chevauchement des espaces aériens des aérodromes d'Abbotsford et de Bellingham. Transports Canada a indiqué que le conflit potentiel d'espaces aériens peut être réglé mais que les mesures requises tenderaient à réduire la capacité de l'aérodrome d'Abbotsford.

*Les intervenants étaient tous d'accord pour dire que le problème de la composition du trafic aérien au-dessus de l'aéroport international de Vancouver est sérieux et doit être résolu. Cependant, malgré les déclarations du monde de l'aviation, on doutait sérieusement de ce que la remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay soit la seule solution acceptable qui puisse aider à résoudre ce problème.*

# CONSIDERATIONS BIOLOGIQUES





"Il y a deux ans, au cours de l'été, un avion a survolé la plage en rase-mottes, à 10 ou 15 pieds au-dessus des gens; une centaine de mères se sont précipitées pour saisir leurs enfants et ont disparu pour le reste de la journée, dans la peur de voir revenir un autre avion."

M. Frank Muir, résidant de Surrey.

"Contrairement à beaucoup d'espèces de canards, la plupart des oies sont facilement effrayées et dispersées par les avions; en particulier la bernache cravant."

M. Tom Burgess, faune et poissons, ministère de l'environnement de la C.-B.

"...nous avons surtout trouvé dans l'Enoncé des incidences environnementales, qu'il y avait un sérieux manque de données concernant les oiseaux migrateurs; aussi, si on en a le temps avant 1 a réouverture de l'aéroport, il serait bon de recueillir d'autres données."

M. G. Watson, Service canadien de la faune, Environnement Canada.

## CONSIDÉRATIONS BIOLOGIQUES

### L'écosystème de Boundary Bay

La région de Boundary Bay renferme quelques-uns des territoires de faune les plus importants du Lower Mainland. Bien qu'elle ait été fortement modifiée par les activités humaines au cours des années, elle est cependant restée un habitat important pour les oiseaux. Cette région, y compris Mud Bay, est un lieu d'hivernage important pour des milliers d'oiseaux migrateurs et sert de lieu de repos et de halte à des dizaines de milliers d'autres au cours de leurs migrations de printemps et d'automne sur le trajet migratoire du Pacifique. La baie renferme les plus vastes lits de zostères marines du delta du Fraser, qui sont importants pour le frai du hareng et l'alimentation des jeunes salmonidés et représentent également un potentiel élevé pour la production de coquillages.

D'un intérêt particulier est la présence de la bernache cravant du Pacifique qui utilise les lits de zostères de la baie lors de sa migration vers le nord au printemps. Certaines bernaches y hivernent également. D'autre part, beaucoup d'oiseaux de rivage ont besoin de larges flaques boueuses et, selon des indications récentes, une sous-population entière de bécasseaux à dos roux hiverneraient dans la baie. En tout, 186 espèces d'oiseaux ont été observées dans la région de Boundary Bay et toutes les espèces d'oiseaux marins présentes dans le delta du Fraser se retrouvent également à Boundary Bay.

Un grand nombre d'oiseaux migrateurs marins utilisent ordinairement les terres entourant la baie pour s'alimenter et s'abriter par temps inclément. Les populations d'oiseaux de proie sont exceptionnellement élevées, et on trouve une grande variété de passereaux. Plusieurs espèces d'oiseaux qui utilisent les flaques boueuses de la baie survolent régulièrement l'aérodrome pour se rendre à leurs lieux d'alimentation et en revenir. Les volées de mouettes entre la baie et la décharge contrôlée de Burns Bog au nord de l'aérodrome, à l'aube et au crépuscule est particulièrement notable. En octobre et en novembre, jusqu'à 20 000 oiseaux de cette famille peuvent être présents dans la région.

Les inquiétudes exprimées lors des audiences publiques et dans les mémoires concernaient presque exclusivement les répercussions de la réalisation du projet sur les oiseaux. La Commission estime également que c'est sur cet aspect que l'attention doit être portée.

### Réduction et dégradation de l'habitat des oiseaux

Si Boundary Bay était remis en service, les activités normales des avions pourraient avoir un effet nuisible sur la qualité de l'habitat ainsi que sur le nombre d'oiseaux dans le voisinage. Toutefois, étant donné la nature réglementée des activités proposées et le fait que certaines activités non réglementées à l'heure actuelle le deviendraient, il sera possible d'atténuer les dommages.

Transports Canada a indiqué que les lieux requis pour l'exploitation de l'aérodrome devraient être rendus non attrayants pour les oiseaux. La Comnission reconnaît que cela entraînera une perte d'habitat pour ceux-ci. Compenser cette perte par l'établissement de zones plus attrayantes pour les oiseaux à l'intérieur des limites de l'aérodrome, comme c'est recomman-

dé dans l'E.I.E., n'est, à son avis, pas souhaitable. Cependant, *LA COMMISSION RECOMMANDE que le terrain de l'aérodrome situé à l'intérieur de la digue et au sud de la voie ferrée de la B.C. Railway et non requis pour l'aviation ni par les locataires actuels, soit laissé vacant.*

*La Commission constate que Transports Canada réserve le terrain de l'aérodrome situé à l'extérieur de la digue comme zone de récréation. Elle RECOMMANDE que cette zone soit confiée à un organisme approprié tel que le Service canadien de la faune d'Environnement Canada et administré pour les besoins de la faune tout en tenant compte de son potentiel récréatif.*

D'après certaines publications, le bruit et les manoeuvres des avions dérangent les oiseaux et les amènent à s'envoler. Toutefois, en raison d'un manque général de données scientifiques, on ne peut faire une évaluation approfondie de la nature exacte et de l'importance du problème. Il semble bien que les diverses espèces d'oiseaux réagissent différemment aux dérangements causés par les avions. D'autre part, lorsqu'il y a dérangement, l'effet de celui-ci peut varier selon le moment de la journée. L'importance du dérangement varie aussi selon le type d'appareil qui est en cause (un hélicoptère est pire qu'un avion à aile fixe), l'altitude de l'appareil (pire généralement en dessous de 500 mètres d'altitude) et la fréquence des mouvements d'appareils. Provoquer l'envol des oiseaux leur nuit gravement car on trouble leur équilibre énergétique en les forçant à dépenser de l'énergie et en les empêchant de se nourrir. Un dérangement continu forcera les oiseaux à utiliser des zones où la nourriture est de qualité moindre ce qui ne fera qu'aggraver le résultat de celui-ci. Le problème est surtout sérieux en hiver lorsque les réserves d'énergie des oiseaux sont basses.

La Commission a été informée de ce que la bernache cravant est l'espèce d'oiseau la plus facilement dérangée, dans la région de la baie Boundary. Le déplacement des avions affecte plus cette espèce que ne le fait le bruit de ceux-ci et beaucoup plus que ne le font les déplacements des humains. Le nombre des oiseaux de cette espèce qui hivernent dans la baie a diminué considérablement au cours des dernières années au point qu'ils n'en restent plus que quelques-uns. On pense qu'il s'agit plutôt d'un déplacement des habitudes d'hivernage vers le sud le long de la côte du Pacifique que d'une réduction générale de la population. La diminution du nombre de bernaches hivernant à Boundary Bay est peut-être attribuable aux dérangements. On s'est inquiété de ce que les efforts de la B.C. Fish and Wildlife Branch pour rétablir la fréquentation de plusieurs aires d'hivernage du Lower Mainland, y compris à Boundary Bay, par un plus grand nombre de bernaches soient inutiles si l'aérodrome est remis en service. La Commission pense que le mouvement et le bruit des avions dans la région, de même que les dérangements causés par la chasse et d'autres activités récréatives peuvent avoir contribué à la réduction du nombre de bernaches hivernant à cet endroit.

Le peu de données scientifiques sur les effets du bruit sur les mammifères et les oiseaux est fâcheux. D'après quelques sources, il ne suffit pas de mesurer l'énergie du bruit pour en bien déterminer les répercussions mais il est également important d'en définir le type. Les bruits intermittents, soudains et inattendus peuvent être plus nuisibles qu'un bruit intense et constant.

Certains craignaient que les modifications du comportement causées par le bruit dans les zones d'hivernage nuisent aux oiseaux dans les zones de reproduction et, de ce fait, diminuent leurs

chances de reproduction. On s'est également inquiété de ce que les oiseaux migrateurs pourraient être plus sérieusement touchés que les oiseaux sédentaires.

D'après la documentation présentée à la Commission, le mouvement des avions, seul ou combiné au bruit, perturbe plus les oiseaux que le bruit seul. L'accoutumance à un environnement très perturbé est probable mais, compte tenu de la fragilité et des variations saisonnières des espèces, on pense que la composition de celles-ci pourraient changer et que la densité de leurs effectifs pourrait diminuer. Encore une fois, la rareté de données scientifiques fiables empêche la Commission de procéder à une évaluation satisfaisante. Si, d'une part, le Service canadien de la faune et la B.C. Fish and Wildlife Branch recorrrnandent de procéder à des études supplémentaires afin de mieux déterminer les correctifs qui s'imposent, ces organismes ont indiqué d'autre part que la fragilité de région n'est pas telle qu'il faille empêcher ou retarder la remise en service de l'aérodrome.

*La Commission conclut que les effets nocifs sur la faune aviaire peuvent être réduits au minimum ou même empêchés par l'observance stricte des recommandations émises dans l'énoncé des incidences environnementales en ce qui concerne les circuits de vol, l'altitude des vols au-*dessus *de la baie et l'élimination générale du survol des parties* centrales *et extérieures de la* zone *intertidale à moins de 500 m de hauteur. LA COMMISSION RECOMMANDE l'adoption des procédures de vol particulières suivantes:*

- *La piste 07/25 sera utilisée de préférence à la piste 12/30 et les vols d'entraînement sur la piste 07/25 seront effectués au nord de celle-ci.*
- *Interdiction de survoler Boundary Bay à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aérodrome sauf pour l'approche de la piste* 30 ou *au départ de la piste* 12.
- *Interdiction de survoler Boundary Bay en dehors de la* zone *de contrôle à moins de 500 mètres d'altitude.*

*La Commission pense que des études supplémentaires sont* requises *afin de bien connaître les populations d'oiseaux ainsi que l'utilisation qu'elles font de la zone de Boundary Bay, d'évaluer l'efficacité des correctifs recommandés ci-dessus et d'en déterminer de* nouveaux si nécessaire. Les *données obtenues seront* des *plus utiles pour évaluer les répercussions que pourrait avoir la construction d'une piste parallèle à Boundary Bay. LA COMMISSION RECOMMANDE que ces études soient parrainées par Transports Canada et effectuées par un organisme approprié tel que le Service canadien de la faune d'Environnement Canada. Il n'est toutefois pas nécessaire qu'elles soient achevées avant la remise en service de l'aérodrome mais elles devraient être entreprises dès que la remise en service aura été décidée. Le plan détaillé des études devrait être établi par le Comité proposé d'examen de l'aéroport de Boundary Bay (V. p. 45).*

## Risques de collisions avec le8 oiseaux

Les vols habituels et très nombreux des oiseaux, surtout des mouettes, au- dessus de l'aérodrome constitueraient un risque de collision avec les avions mais l'importance de ce risque n'a pas encore été déterminé. Le nombre d'oiseaux susceptibles d'être tués de cette manière serait faible et ne constitue pas une préoccupation sur le plan écologique. Le monde de l'aviation soutient énergiquement que ces

collisions présentent peu de danger pour l'homme, et que d'ailleurs ce danger ne serait pas plus grand à Boundary Bay qu'aux autres aéroports. Toutefois, la Commission a été avertie que ce danger pourrait être élevé à Boundary Bay et constituer une menace sérieuse pour la sécurité aérienne étant donné l'importance des vols de mouettes et du fait que la majorité des mouvements d'avions seraient accomplis par des élèves-pilotes. La menace, pour les activités au sol, provenant d'aéronefs endommagés est également un élément à considérer.

*LA COMMISSION RECOMMANDE que les déplacements ainsi que les habitudes alimentaires des oiseaux dans la région de l'aérodrome soient étudiés par Transports Canada afin de déterminer si à certaines périodes la concentration des oiseaux présente un grand risque de collision avec un avion en vol.*

## Pollution de l'eau et de l'air

Les principales causes de pollution reliées à la remise en service de l'aérodrome seraient les déversements accidentels d'hydrocarbures ou de composés toxiques qui atteindraient les eaux de la baie via le système d'évacuation de l'aérodrome. Ces déversements pourraient résulter des opérations de ravitaillemwt en carburant des avions ou provenir des produits chimiques entreposés à l'aéroport tel que, par exemple, les insecticides utilisés pour la pulvérisation aérienne des terres agricoles. Le promoteur a indiqué qu'un plan d'intervention d'urgence serait préparé et mis en oeuvre pour parer à tout accident qui pourrait survenir. De plus il est prévu que des séparateurs de carburant seront placés dans les rigoles de la zone d'avitaillement et que des séparateurs de graisses et d'huiles seront installés à tous les conduits d'évacuation des bâtiments. *La Commission adhère à ces mesures et estime qu'elles devraient empêcher toute pollution majeure de l'eau.*

*La Commission conclut que la remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay n'aura pas de répercussions importantes en ce qui concerne la pollution de l'air.*

# BRUIT ET DÉRANGEMENT

". ..cet emplacement a un gros avantage sur celui de beaucoup d'autres aérodromes du fait qu'actuellement et considérant la propagation du bruit des petits avions, il y a relativement peu de population aux alentours."

M. Ken Harford, Kennedy, Wakefield Ltd.

"Il y en a un en particulier, je ne connais pas son nom ni son numéro d'immatriculation, mais son avion est peint de couleurs éclatantes, une grosse étoile blanche au bout de chaque aile et une tête de flèche sur le dessus; eh bien celui-là, il trouve un malin plaisir à faire enrager les gens de la région de Ridge."

M. E. Koch, citoyens touchés de Panorama Ridge.

"Nous sommes prêts à parier n'importe quoi, et notre conviction est basée sur une vaste expérience pratique, que les dangers dûs au mélange du trafic aérien à l'aéroport international de Vancouver et à celui d'Abbotsford sont plus grands que les risques de collisions entre avions et oiseaux à Boundary Bay; il me semble que c'est là un pari qu'il vous faut accepter."

M. Ron Heath, Conseil de l'aviation de la C.-B.

". ..nombreux sont ceux d'entre nous qui ont choisi la région de South Delta-Ladner à cause de sa tranquilité, de son ambiance reposante, de la proximité des plages, des lieux de promenade et de son éloignement des centres industriels et commerciaux en effervescence. Nous imposer un aéroport et ses problèmes de sécurité, de bruit et de circulation est d'une injustice flagrante."

Mme J. Cromarty, Association des citoyens de Delta.

# BRUIT ET DERANGEMENT

## Introduction

L'incidence du bruit sur l'être humain a donné lieu à des conflits sociaux important au cours des deux dernières décennies dans les zones domiciliaires entourant les aéroports pour avions à réaction. Des techniques ont été mises au point afin d'estimer cette incidence: des courbes d'intensité moyenne du bruit sont tracées sur une carte délimitant ainsi des zones dans lesquelles l'intensité du bruit perçu par une personne peut être déterminée. Cette figure est nommée "empreinte au sol du bruit de l'aéroport" et il est courant que des milliers ou des dizaines de milliers de personnes vivent dans les limites de cette empreinte. Autour de l'aéroport international de Vancouver par exemple, environ 15 000 personnes sont soumises à une intensité sonore moyenne le jour et la nuit ($L_{dn}$) de 60 décibels (dB) ou plus, ce qui est suffisant pour perturber de façon significative les activités normales d'un être humain.

Suite à la prise de conscience croissante de ce problème du bruit, on possède maintenant de nouvelles techniques substantielles qui réduisent mécaniquement le bruit fait par les réacteurs ainsi que des procédures de vol adéquates qui réduisent le bruit perçu dans les localités. Beaucoup de recherches ont également été réalisées sur la relation entre les niveaux mesurés de bruit et les effets de celui-ci sur l'être humain. La mesure actuellement acceptée de ces effets est le nombre de personnes qui indiquent dans un questionnaire lors d'enquêtes sociologiques qu'elles sont "fortement gênées". La gêne est le degré par lequel le bruit trouble les activités normales d'un individu, surtout les communications orales (conversation, appels téléphoniques, écoute de la télévision, etc.) et le sommeil. La gêne due au bruit est maintenant reconnue comme une mesure subjective du stress subi par un individu.

Contrairement aux aéroports pour avions à réaction, les aéroports d'aviation générale, même ceux à fort trafic, ont une petite empreinte de bruit au sol et, par conséquent, semblent fonctionner en harmonie relative avec les activités des habitants du voisinage. Par exemple, il n'y a actuellement qu'une seule maison dans la bande de $L_{dn}$ 50 prévue pour une exploitation à pleine capacité. des deux pistes à Boundary Bay. Par conséquent, le problème de bruit qu'entraînerait la remise en service de cet aérodrome serait relativement faible.

Etant donné les niveaux plus faibles de bruit produits par les aéroports d'aviation générale, peu d'études ayant pour objet de considérer les effets sociaux de l'exploitation de tels aéroports ont été entreprises. On fait également remarquer qu'on pourrait réduire le bruit provenant des avions à hélices grâce à des développements technologiques accrus et à l'application de règlements.

Le bruit provenant de l'aviation générale peut souvent être masqué par le bruit de la circulation routière. Etant donné qu'un petit avion à hélice produit beaucoup moins de bruit qu'un avion à réaction, on doit examiner attentivement le rôle d'autres sources de bruit moins intense, plus particulièrement la circulation routière. Les mesures prises par Transports Canada indiquent que Ladner est déjà très fortement touché par les bruits de la circulation sur les routes 99, 17 et 10. Le bruit provenant des activités à Boundary Bay n'a par conséquent un effet direct que dans les zones éloignées de ces couloirs routiers, où

d'ailleurs peu de personnes habitent en partie en raison de l'Agricultural Land Reserve.

Deux aspects du bruit provenant des aérodromes d'aviation générale, et qui ne s'appliquent pas aux gros aéroports, ont été examinés par la Comnission. Le premier est le grand nombre de vols d'entraînement. En effet, les personnes résidant près des circuits d'entraînement proposés à Boundary Bay pourront être survolées par de petits appareils pendant la plus grande partie de la journée, à des intervalles d'une minute environ. Même si le niveau moyen de bruit n'est pas élevé, le niveau de pointe peut être suffisant pour interrompre une conversation à l'extérieur.

Le second aspect est la mobilité des petits appareils, qui augmente de beaucoup les nuisances possibles, car même si le bruit est faible et ne s'entend pas de loin, il peut être apporté sur toutes les zones domiciliaires et récréatives. Il est donc nécessaire que les pilotes fassent preuve de discipline lorsqu'ils s'exercent dans les circuits d'entraînement de l'aérodrome ou ailleurs, de façon à éviter de survoler à faible hauteur les zones domiciliaires et récréatives. Le manque de discipline de quelques pilotes qui actuellement s'exercent loin des aérodromes, plus particulièrement près de South Surrey, est apparu comme une préoccupation majeure lors des audiences publiques.

### Préoccupations particulières

Plusieurs habitants de South Surrey et de Delta, y compris des représentants de la South Surrey Resident's Association, ont signalé que parce que les règlements de Transports Canada ne sont pas respectés dans leur secteur, ils sont fortement dérangés par des pilotes volant à très faible altitude et s'exerçant à des acrobaties aériennes. Ils craignent que la remise en service de Boundary Bay situé à proximité augmente le nombre de pilotes s'exerçant dans le voisinage et, par conséquent, leur cause plus de dérangement. Ces régions seraient à l'extérieur de 1 a zone de contrôle proposée pour l'aérodrome. De plus, un certain nombre d'habitants de South Surrey ont indiqué qu'ils sont fortement dérangés par les exercices dans la zone d'entraînement CYA 125(A) (V. fig. 2, p. 8.) située directement au-dessus d'eux comme le permettent les règlements de Transports Canada. La Commission reconnaît qu'il s'agit de problèmes très réels qui doivent être résolus que l'aérodrome soit remis en service ou non.

*LA COMMISSION RECOMMANDE que si l'aérodrome est remis en service on crée un comité de* Ziaison *de l'aéroport; ce comité devrait être composé de représentants de Transports Canada, de The Corporation of Delta et du monde de l'aviation. Transports Canada serait chargé de former ce comité qui devrait faire rapport à l'administrateur pour la* région *du Pacifique, Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada. Ce comité aurait notamment pour mission d'examiner les méthodes d'exploitation de l'aérodrome susceptibles de déranger Zes habitants et d'élaborer des recommandations pour modifier ces méthodes et ces activités suivant le besoin. Le comité devrait encourager activement les habitants locaux touchés par le fonctionnement de l 'aérodrome, de lui présenter oralement ou par écrit le détail de leurs préoccupations à ce sujet. En plus de sa mission principale d'examiner les activité: de l 'aérodrome, le comité devra également examiner Zes activités de la zone d'en-*

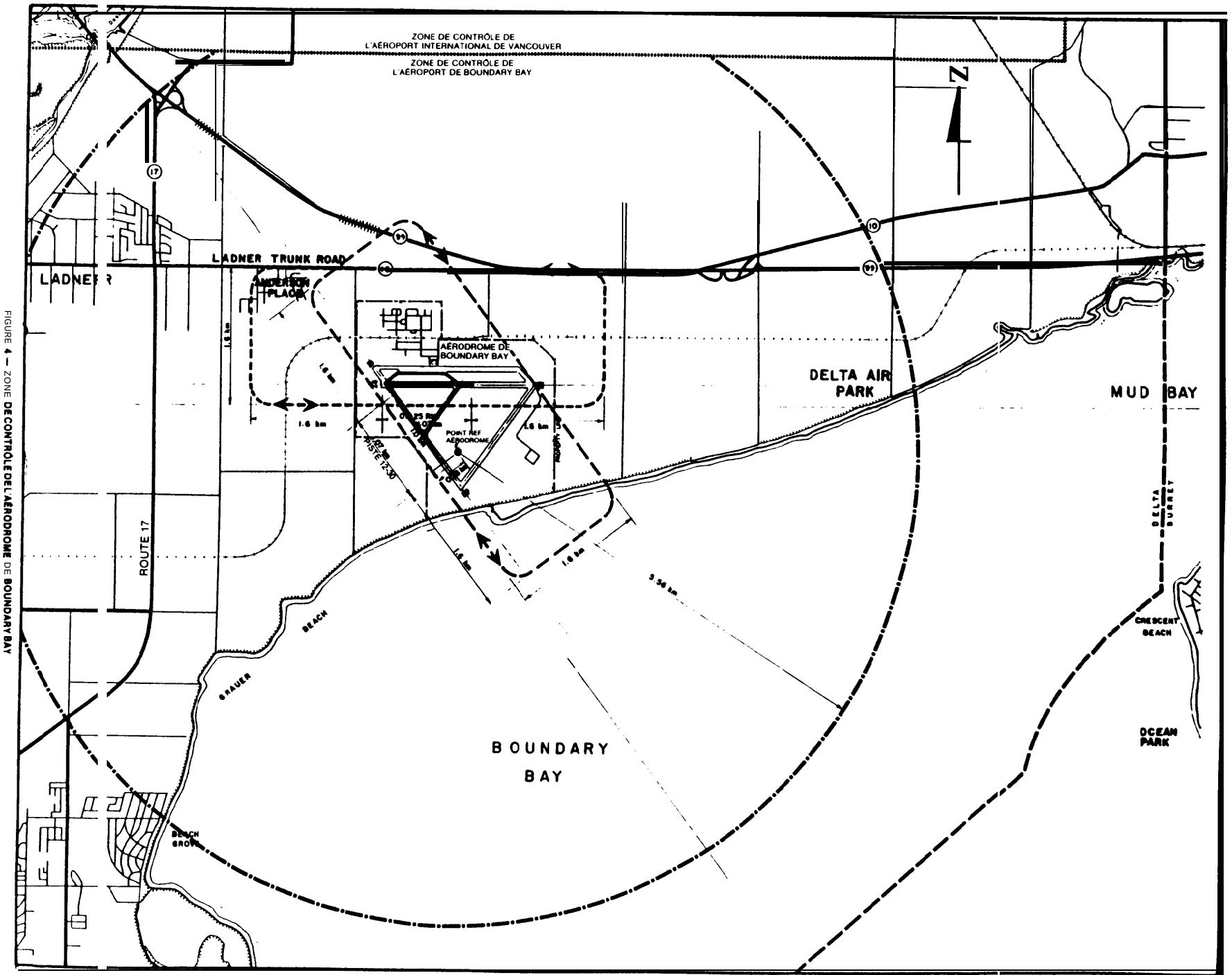



FIGURE 4 — ZONE DE CONTRÔLE DE L'AÉRODROME DE BOUNDARY BAY

traînement CYA 125(A); afin de pouvoir accomplir cette dernière partie de sa mission, le comité sollicitera la participation des habitants et des représentants élus de South Surrey.

LA COMMISSION RECOMMANDE que dans la zone d'entraînement CYA 125(A) l'altitude de vol minimum soit augmentée et que l'on considère la possibilité de limiter les acrobaties aériennes. Si après une période d'essai suffisante, Zes modifications recommandées pour la CYA 125(A) ainsi qu'une surveillance accrue n'ont pas réduit de façon acceptable Zes dérangements subis par Zes habitants, la zone d'entraînement devrait être déplacée vers une région moins peuplée.

LA COMMISSION RECOMMANDE EGALEMENT que, même si l'aérodrome n'est pas remis en service, Transports Canada organise un comité de liaison de L'aviation qui s'occuperait des problèmes relatifs à la zone CYA 125(A). Les règlements actuels de Transports Canada devraient être rigoureusement appliqués afin de réduire les activités aériennes dangereuses et illégales.

**Environ 50 maisons sont situées dans une zone au nord-ouest de l'aéroport et au sud de la route 10 (dans ce rapport nous désignerons cette zone sous le nom d'Anderson Place) et proche des circuits d'entraînement proposés pour les pistes 07/25 et 12/30 (voir fig. 4). Dans le rapport "Aviation Noise Impact Review" du promoteur, il est indiqué que le bruit des avions utilisant ces circuits gênera les habitants de ce secteur, principalement dans leurs communications orales à l'extérieur. La Commission a été informée de ce que la forme de ces circuits pourrait être modifiée de façon à réduire les incidences du bruit.**

LA COMMISSION RECOMMANDE que l'entraînement au vol soit étroitement surveillé par Transports Canada et que la configuration des circuits soit modifiée là où c'est nécessaire afin de réduire au minimum la gêne causée par le bruit aux habitants. Toute modification des circuits d'entraînement devrait être examinée avec le Comité proposé de Ziaison de l'aérodrome avant d'être mise en application.

**Anderson Place a été zoné par la municipalité de Delta en vue de nouveaux aménagements domiciliaires. Il pourrait contenir jusqu'à 400 maisons unifamiliales. La possibilité de nouveaux aménagements domicililaires dans ce secteur inquiète beaucoup la Commission en raison de la gêne que le bruit dû à l'aérodrome pourrait causer.** Selon la Commission, la remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay ne serait pas compatible avec l'établissement d'une importante zone domiciliaire dans ce secteur et, par conséquent, les nouvelles constructions de maisons dans le secteur devraient être fortement découragées.

**La présence d'un hôpital à côté des bureaux municipaux près de la zone d'approche directe de la piste 07 a été soulignée. Le promoteur a indiqué que le bruit des avions perçus à l'hôpital serait masqué par celui de la circulation sur la route 17 située non loin, et que des méthodes de réduction du bruit tel que le changement immédiat de direction après le décollage ou une approche indirecte pour l'atterrissage réduirait au minimum le bruit des avions perçu à Ladner, y compris à l'hôpital.**

LA COMMISSION RECOMMANDE que les méthodes de réduction du bruit mentionnées ci-dessus soient adoptées et que leur efficacité soit contrôlée par le Comité proposé de liaison de l'aéroport.

**Les hélicoptères peuvent causer beaucoup de dérangements. Actuellement les hélicoptères sont rassemblés à Delta Air**

Park et leur utilisation est présentement cause d'un dérangement par le bruit. On ignore s'ils continueront d'utiliser la base de Delta Air Park lorsque Boundary Bay sera remis en service ou si cette remise en service aura pour résultat une augmentation de l'activité des hélicoptères dans la région. La Commission est cependant d'avis que la zone de contrôle de l'aérodrome devrait atténuer en bonne partie les répercussions d'une augmentation quelconque de l'activité des hélicoptères en relation avec la remise en service de l'aérodrome.

Plusieurs autres préoccupations ont été exprimées au sujet de l'inexactitude de l'analyse de la gêne causée par le bruit qui a été donnée dans l'EIE. Ces préoccupations se retrouvent dans les mémoires présentés par la "Citizens' Association of Delta" et la "Community Forum on Airport Development". Lors des réunions publiques, le promoteur a présenté des mesures supplémentaires du bruit ainsi qu'une analyse de ceux-ci. La Commission considère que cette information supplémentaire répond adéquatement aux questions soulevées au cours de l'examen.

# UTILISATIONS DES TERRES

"Si le désir du Ministère des transports de rêouvrir l'aéroport de Boundary Bay en tant qu'aéroport civil est sérieux, il a l'occasion sous la main de remédier à de nombreuses années de négligence sur le plan agricole."

M. Ian Paton, B.C. Institute of Agrologists.

"Leur bail actuel de cinq ans est trop court pour permettre une gestion efficace, à long terme, de terres à usage agricole. La fierté de cultiver et d'exploiter souffre de pareilles conditions. Des baux de 15 à 20 ans seraient plus indiqués pour encourager de bonnes pratiques agricoles."

M. E.W. Walker, ministère de l'agriculture de la C.-B.

". ..la Chambre est d'avis qu'avec une planification appropriée et des contrôles efficaces et raisonnables à l'échelon local, l'aéroport de Boundary Bay peut devenir un avantage économique important pour Delta."

M. C.F. Taylor, B.E.M., Chambre de commerce de Delta.

## UTILISATIONS DES TERRES

### Agriculture

Les terres comprises dans les limites de l'aérodrome de Boundary Bay ainsi que les terres avoisinantes sont utilisées à des fins agricoles; tant le sol que le climat de cet endroit sont très favorables pour l'agriculture. Ces terres situées dans l'"Agricultural Land Reserve (A.L.R.)" de la province contribuent beaucoup à la production agricole mais sont loin d'avoir atteint leur potentiel.

Moins de la moitié des terres agricoles autour de l'aérodrome sont exploitées par le propriétaire. La plupart appartiennent aux gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique ainsi qu'à des corporations et à des particuliers résidant ailleurs. La répartition des propriétaires est approximativement la suivante:

| | |
|---|---|
| Gouvernement du Canada (Aérodrome de Boundary Bay) | 500 ha |
| B.C. Harbours Board | 1600 ha |
| B.C. Green Belt | 160 ha |
| Résidants ailleurs (particuliers et corporations) | 500 ha |
| Exploitants | 500 ha |

La plupart des terres appartenant aux gouvernements et à ceux qui résident ailleurs sont louées à court terme. Une conséquence fréquente du bail à court terme est que le propriétaire et le locataire sont peu stimulés à améliorer ou maintenir le drainage, la fertilité, les clôtures et les bâtiments, à lutter contre les ravageurs, les maladies et les mauvaises herbes, à se préoccuper des valeurs écologiques ou à considérer d'autres utilisations du sol compatibles avec les activités agricoles.

LA *COMMISSION RECOMMANDE que les parties du terrain de l 'aérodrome louées à des fins agricoles le soient par des baux à long terme.* Ces *baux devraient renfermer des dispositions qui encourageraient les bons modes d 'exp Zoitation.*

La remise en service de l'aérodrome pour les avions légers n'empêchera pas l'utilisation d'une partie importante du terrain à des fins agricoles et connexes. L'encouragement par le promoteur des modes efficaces d'exploitation bénéficierait à la fois à l'aviation générale et à l'agriculture: à la première du fait du maintien d'un espace ouvert et bien aménagé, et à la seconde du fait d'un accroissement important de la production. Les mesures d'aide pourraient comprendre:

a) des améliorations des terres agricoles de l'aérodrome par la pose de drains, le creusage de fossés et la construction de ponceaux ou de canaux tubulaires.

b) la collaboration avec les agriculteurs et la municipalité de Delta pour l'amélioration du drainage dans la région et l'alimentation en eau d'irrigation.

Un projet mis au point conjointement par la Water Investigation Branch du ministère de l'Environnement (C.-B.), le ministère de l'Agriculture (C.-B.) et la municipalité de Delta afin d'améliorer le drainage et de fournir de l'eau de bonne qualité pour l'irrigation dans la partie est de Delta a atteint un stade avancé. La Commission a été assurée que l'aérodrome pourrait être inclus facilement dans ce projet.

On s'attend à ce que le projet appelé East Delta Water Management Project soit financé en vertu de l'entente complémentaire fédérale-provinciale pour l'agriculture et l'aménagement des terres agricoles (Agricultural and Rural Development Sub Agreement ou A.R.D.S.A.), la municipalité de Delta et les propriétaires fonciers contribuant dans une proportion, négociable, au tiers environ des coûts. Une analyse coût/bénéfices entreprise par le ministère provincial de l'Agriculture indique que les charges foncières pourraient raisonnablement être amorties en quelques années grâce à l'augmentation du rendement et des recettes.

*LA COMMISSION RECOMMANDE que Transports Canada améliore le drainage et l'irrigation à l'intérieur des limites de l'aérodrome afin d'augmenter la productivité agricole des terres. Les améliorations ne devraient pas se Zimiter au strict minimum requis pour la remise en service de l'aérodrome mais devraient être conçues avec pour objectif d'abaisser le niveau de la nappe phréatique aux endroits désignés à des fins agricoles et d'y améliorer les installations d'irrigation de la région. Ces efforts devraient être faits de concert avec l'East Delta Water Management Project.*

La remise en service de l'aérodrome imposerait quelques restrictions mineures quant au type de production agricole autorisé près des pistes. L'élevage des animaux à fourrure et l'aviculture, qui ne sont pas actuellement des activités importantes dans la région, conviennent bien là où les bruits intenses sont peu fréquents.

Du point de vue de l'aviation générale, l'emplacement d'un aérodrome dans un cadre agricole où la population est relativement faible est souhaitable. Il est à souligner que les avantages d'un tel cadre proviennent du maintien du paysage rural qui représente une zone tampon entre les populations considérables d'oiseaux et les activités récréatives passives de plein air dans la région de Boundary Bay et les zones domiciliaires denses. Le maintien des terres agricoles permet également de se réserver des options pour 1 'avenir.

**Loisirs**

Le rivage de Boundary Bay à l'extérieur de la digue pourrait devenir une zone récréative importante pour les habitants du Lower Mainland. Présentement, il est utilisé de façon variée pour la marche, le cyclisme, l'équitation, la chasse, l'étude de la nature et d'autres formes de loisirs.

*La Commission est d'avis que le bruit et le dérangement qu'occasionnera une utilisation accrue de l'espace aérien de la baie, spécialement aux alentours du seuil de la piste 30 pourraient altérer qualitativement et quantitativement certaines formes actuelles de loisirs. Toutefois, la Commission fait remarquer que l'exploitation de l'aérodrome offrirait de nouvelles possibilités de loisirs.*

Divers groupes et organismes ont proposé plusieurs projets d'utilisation et d'amélioration du potentiel récréatif de la région. Cependant, à 1 'heure actuelle, le sort de ces projets est incertain.

L'attribution par le promoteur de la partie du terrain de l'aérodrome se trouvant à l'extérieur de la digue à un organisme tel que le Service canadien de la faune, comme l'a recommandé la Commission (V. p. 22), aiderait à compenser à la fois les pertes de possibilités dans le domaine des loisirs et dans le domaine de la conservation.

Le promoteur projette de faire de la piste 07/25 la piste principale de l'aérodrome. Les circuits d'entraînement de cette piste et de la 12/30 seraient de préférence établis au nord des deux pistes.

*La Commission estime que ces procédures devraient être employées afin de réduire au minimwn les effets nuisibles sur Zes oiseaux et Zes loisirs en diminuant Zes vols au-dessus de la baie et du rivage.*

**Aménagements connexes**

Au cours de l'examen public, des opinions opposées ont été exprimées concernant la désirabilité d'un aménagement industriel éventuel sur le terrain même de l'aérodrome et dans ses environs et qui découlerait de sa remise en service.

**Aménagements sur le terrain même**

Il est reconnu que les infrastructures situées immédiatement au nord des installations actuelles de l'aire de trafic feront partie intégrante de l'aérodrorne si celui-ci est remis en service. Il s'agit de hangars, d'ateliers d'entretien, de bureaux, d'aires de stationnement des avions, d'écoles de pilotage et de bases d'opérations.

De plus, il est à souligner que la plupart des locataires actuels, tel que le B.C. Safety Council et la Variety Training Farm, vont continuer leur exploitation dans les limites de l'aérodrome comme auparavant et, en général, ne seront pas dérangés. L'utilisation possible de l'emplacement par le Radio Controlled Flying Club of B.C. serait à négocier avec Transports Canada.

La Commission admet que les parties du terrain au sud de la voie ferrée de la B.C. Railway et au nord de la digue, qui ne sont pas nécessaires pour les besoins de l'aviation et ne font pas partie du réseau actuel de pistes, conviennent le mieux à une utilisation agricole ou comme réserve d'habitat pour la faune dans l'état où elles se trouvent actuellement.

La Commission reconnaît que l'Experimental Aircraft Association, Chapter 85, actuellement installée au Delta Air Park, pourrait être logée à l'aérodrome de Boundary Bay.

Les 40 ha de terrain situés au nord de la voie ferrée de la B.C. Railway et comprenant un réseau de routes, de services et de fondations n'ont pas encore été examinés quant aux utilisations appropriées, aux possibilités d'aménagement ou aux incidences environnementales.

*La Commission est d'avis que tout aménagement ou toute affectation de cette partie du terrain de l'aérodrome devrait attendre que Zes études nécessaires aient été faites. Aussi, LA COMMISSION RECOMMANDE-T-ELLE que cette partie du terrain soit exclue du contrat de location* au cas où *Transports Canada déciderait de louer l'aérodrome au secteur privé pour sa remise en service avant que ces études n'aient été effectuées.*

**Aménagement à l'extérieur du terrain**

La Commission constate que la société "The Corporation of Delta" et la "B.C. Agricultural Land Commission", ont la responsabilité de l'orientation des aménagements dans le voisinage de l'aéroport. Cependant, en se basant sur

les préoccupations exprimées lors des réunions publiques, la Commission est d'avis que tout bâtissement résidentiel devrait être exclu dans ce voisinage et que seul des activités compatibles avec l'aviation et l'agriculture devraient y être autorisées. Les services municipaux fournis sur le terrain de l'aéroport devraient donc être calculés en conséquence.

## Autres considérations concernant l'utilisation des terres

### Circulation routière

La remise en service de l'aérodrome augmenterait la circulation sur la 62nd Street et la Ladner Trunk Road, ce qui aggravera le problème actuel de sécurité résultant du fait que l'équipement agricole lent emprunte les mêmes routes que les autres véhicules. La Commission considère qu'il est actuellement nécessaire d'améliorer la Ladner Trunk Road.

*LA COMMISSION RECOMMANDE qu'avant la remise en service de l'aérodrome, Transports Canada prenne l'initiative, en accord avec le ministère des Transports, des Communications et de la Voirie de la Colombie-Britannique, de s'assurer de ce que le carrefour de la 72nd Street et de la Ladner Trunk Road ne soit pas dangereux et que sa capacité soit suffisante.*

La possibilité qu'une deuxième route d'accès à l'aérodrome le long de la 80th Street soit nécessaire a été portée à l'attention de la Commission. La Commission pense que cette deuxième route devrait être construite s'il s'avérait que la circulation engendrée par l'aéroport entraînait de sérieux encombrements sur la 72nd Street.

### Emplacement de la tour de contrôle

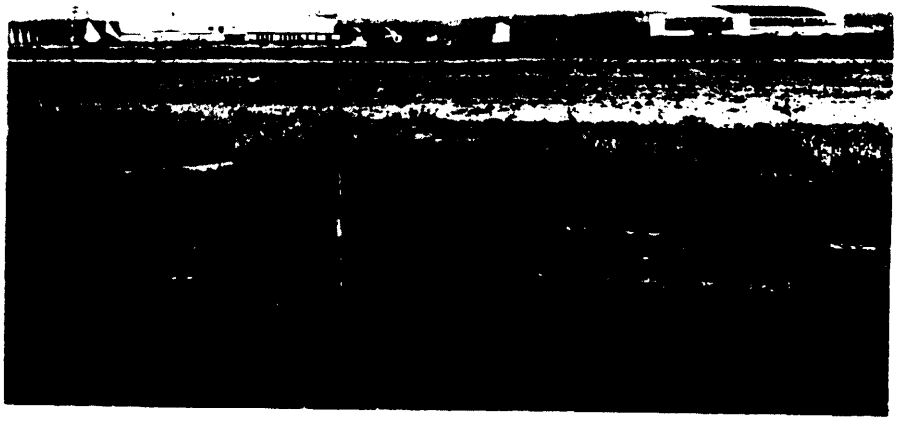
L'administration de la Variety Club Training Farm a informé la Commission de ce que l'emplacement proposé pour la tour de contrôle de l'aéroport au sud et à l'ouest des pistes pourrait nuire à ses activités agricoles et entraîner la disparition d'une partie des terres agricoles qu'elle a soigneusement aménagées. La Commission pense que la nécessité d'installer la tour à l'emplacement proposé devrait être réexaminée compte tenu des perturbations qui résulteraient de l'adoption de celui-ci.

### Modification du tracé de la route 10

La Commission a été informée de ce que le ministère des Transports, des Communications et de la Voirie de Colombie-Britannique examine un certain nombre de possibilités pour la modification du tracé de la route 10. L'une des solutions envisagées est de la faire passer au sud de l'aérodrome juste derrière la digue.

Des objections concernant ce tracé ont été soulevées par diverses personnes dont le Ministère de l'Agriculture de la Colombie-Britannique et la "Citizen's Association of Delta" et ce en raison surtout des effets nuisibles sur l'agriculture, la faune et les loisirs. Transports Canada a également émis un avis défavorable concernant ce projet. La Commission partage ces avis et considère que cette solution devrait être rejetée définitivement.

# RÉPERCUSSIONS SOCIALES



". ..Je pense qu'il y aurait des collisions entre of seaux et avions et, tout spécialement à un aéroport d'entraînement, je considère que cela constituerait un danger Supplémentaire pour les apprentis-pilotes. Même si les dégâts faits par un oiseaux peuvent ne pas être importants, l'effet de surprise et de distraction pourrait amener un pilote inexpérimenté à faire une fausse manoeuvre et cela peut augmenter les risques d'accidents."

M. V. Solman, Service canadien de la faune, Environnement Canada

"J'étais aux commandes d'un 747 en bout de piste à Vancouver, qui est un gros avion qui consomme beaucoup de carburant, et j'ai attendu pendant que 4, 5, 6, 8 petits avions décollaient."

Capitaine W.E. Dunn, CP Air

"Tout processus de prise de décisions qui permet l'apport du public est en soi une bonne chose; mais le public doit pouvoir se rendre compte d'une façon tangible qu'il a été écouté sans quoi ce processus est une cause de dommage du fait qu'il absorbe des énergies qui pourraient être utilisées ailleurs et qu'il est considéré comme un instrument servant à anéantir le droit d'être entendu."

Mme J. Cromarty, Association des citoyens de Delta.

# REPERCUSSIONS SOCIALES

## Introduction

Il faut répondre à deux questions fondamentales pour déterminer les répercussions sociales de la remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay: 1) Cela modifiera-t-il la qualité de la vie des résidants de Delta et, le cas échéant, jusqu'à quel point ces modifications seront-elles bénéfiques ou nuisibles? 2) Cela altérera-t-il le caractère de la collectivité et son développement?

## Qualité de la vie

La Commission a conclu que la remise en service de l'aérodrome imposerait certains changements aux habitants de Delta mais que ces changements n'altéreraient pas la qualité de la vie de la grande majorité. Les répercussions particulières, qui ont été décrites de façon détaillée dans d'autres parties du présent rapport, sont une augmentation du bruit qui pourrait être importante pour les personnes habitant près d'Anderson Place au nord-ouest de l'aérodrome, une perte partielle de zones récréatives relativement calmes, certains gains possibles pour les agriculteurs et la possibilité d'aménagements connexes qui sont vus d'un bon oeil par certains et d'un mauvais par d'autres. La remise en service ne nécessiterait ni achat de propriété ni expropriation ni déménagement forcé. Elle ne comporterait pas non plus de construction prolongée sur un vaste chantier ni un afflux permanent de résidants dans la région.

Par conséquent, la Commission a conclu que les répercussions directes sur les habitants de Delta seraient relativement peu importantes, exception faite du bruit pour certains habitants d'East Delta et particulièrement ceux d'Anderson Place. La qualité de la vie pourrait être dégradée si les mesures destinées à réduire au minimum les bruits de l'aéroport n'étaient pas efficaces.

La Commission a tenu compte des opinions exprimées par les citoyens de Delta lors du programme de consultation organisé par le promoteur aussi bien que des préoccupations et des souhaits de ceux qui ont participé aux réunions publiques et de ceux qui lui ont présenté des commentaires écrits. Elle convient de ce que le programme de consultation du promoteur aurait dû inclure des réunions publiques et que cette omission réduit la crédibilité de ce processus de consultation. Néanmoins, les activités combinées ainsi que l'exposition au public du projet par les réunions publiques tenues par la Comnission et par le programme de consultation du promoteur étaient suffisantes, d'après la Commission, pour donner un bon éventail d'opinions sur le projet.

## Développement futur de la collectivité

A court terme et pris isolément, il n'y a aucune raison de prévoir que le projet influera sur le caractère de la collectivité. Cependant, si on considère le projet dans un cadre plus vaste, comme l'un des nombreux aménagements possibles dans la région de Delta, il est important de réaliser qu'il est rattaché à la question plus globale du développement de la collectivité. A Delta, l'agriculture et la collectivité agricole vivent côte à côte avec d'importants quartiers résidentiels et des exploitations commerciales et industrielles. Au cours des dernières années, la collectivité agricole s'est vu

menacée par l'augmentation de la demande de terres agricoles à des fins domiciliaires. Certains habitants craignent que la remise en service de l'aérodrome agissant comme un catalyseur attire d'autres établissements industriels dans la région de Boundary Bay et modifie de ce fait l'équilibre de l'utilisation des terres aux dépens de l'agriculture. Une petite partie de Delta seulement serait touchée, mais des pressions similaires sur les terres agricoles se font également sentir dans d'autres parties de la municipalité. Toute modification de l'équilibre entre les utilisations agricoles, résidentielles et industrielles des terres altérerait inévitablement le caractère de la localité. Le service de planification de la municipalité de Delta exprime ses vues concernant la nature de Delta dans les termes suivants:

> "Le caractère unique de la municipalité est le résultat d'une coexistence raisonnablement harmonieuse d'éléments contradictoires: le traditionnel et le moderne, la campagne et la ville, la terre et la mer, le calme des quartiers résidentiels et l'animation du commerce, de l'industrie et l'environnement. Tous ces éléments doivent vivre côte à côte en harmonie".

Bien que la Commission n'estime pas que la remise en service de Boundary Bay en soi-même modifiera cet équilibre, elle note que c'est là un des nombreux aménagements possibles susceptible de changer le caractère futur de la localité. Pour ces raisons, la Commission considère qu'il est essentiel que le promoteur s'associe de façon permanente avec les habitants et les autorités locales de Delta en vue d'assurer des relations harmonieuses entre l'aérodrome et la collectivité en général. Le Comité proposé de liaison de l'aéroport (V.p. 28.) pourrait aider à réaliser cet objectif.

Ce genre de collaboration essentielle serait probablement rendu plus difficile si Transports Canada louait le terrain de l'aérodrome à des intérêts privés pour son exploitation. Néanmoins, on se doit d'insister pour que la responsabilité finale concernant l'inclusion dans le bail de conditions relatives à l'environnement revienne au gouvernement fédéral en tant que propriétaire.

# MISE EN APPLICATION DES **RECOMMENDATIONS** DE LA COMMISSION

"C'est ce que j'appellerais l'effet du bourdon: Si vous essayez de profiter agréablement d'un barbecue dans votre jardin et que toutes les 60 secondes un petit avion s'en vient vrombir au-dessus de votre maison, comment parviendriez-vous à mesurer pareil effet?"

M. Tom Siddon, député de Richmond-Sputh Delta

". ..si Dieu avait voulu créer le milieu idéal pour la formation de pilotes, il l'aurait fait à Boundary Bay..."

M. A.E. Harvey, Pacific Flying Club.

"Comme vous le savez, les mouettes sont des nettoyeurs; ils se nourrissent de l'étourderie et du gaspillage des humains. Les autres espèces d'oiseaux, par contre, ont des régimes plus stricts: en d'autres mots, ils ne mangeront pas des restes de hamburgers de chez McDonald..."

M. David Alcroft, Vancouver Natural History Society.

## MISE EN APPLICATION DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION

Un grand **nombre des recommandations faites par la Commission exigent des mesures ou des engagements de la part de Transports Canada. Certaines d'entre elles nécessiteront pour leur application efficace la coordination des efforts des divers organismes fédéraux, provinciaux et municipaux, de même que la participation directe du monde de l'aviation et des citoyens de Delta et de South Surrey. Le promoteur a fait savoir lors des réunions publiques que l'aérodrome pourrait être exploité par le secteur privé. Le cas échéant, la responsabilité fondamentale de la mise en application des recommandations de la Commission incomberait à Transports Canada, et les exploitants de l'aérodrome devraient participer à la mise en application d'un certain nombre d'entre elles.**

**La surveillance est un aspect important de l'examen des évaluations environnementales. Cette surveillance comprend les points suivants: conseiller le promoteur concernant la mise en application des recommandations de la Commission, déterminer l'efficacité des correctifs et des mesures de compensation et faire rapport sur les répercussions sociales et écologiques réelles de la réalisation du projet.**

**Pour ces raisons, la Commission est d'avis qu'un mécanisme devrait être établi en vue d'assurer la coordination et la surveillance des activités résultant de ses recommandations.**

*LA COMMISSION RECOMMANDE la formation d'un comité d'examen de l'aérodrome de Boundary Bay. Ce comité fera rapport annuellement aux ministres fédéraux de l'Environnement et des Transports et sera composé de représentants du Service canadien de la faune d'Environnement canada, des ministères de l'Environnement et de l'Agriculture de la Colombie-Britannique, de "The Corporation of Delta" et de Transports Canada. LA COMMISSION RECOMMANDE EN OUTRE que ce comité soit présidé de façon permanente par le* représentant *d'Environnement Canada.*

**Le mandat de ce comité serait:**

1. **D'examiner comment les recommandations de la Comnission et les engagements de Transports Canada** sont suivis **au cours de la construction et des trois premières années d'exploitation de l'aérodrome, et de faire rapport à ce sujet.**

2. **De coordonner l'examen et d'évaluer si les études supplémentaires et les correctifs requis sont adéquats.**

3. **D'exercer un rôle d'ombudsman lorsque la communication entre les groupes intéressés au projet semble inefficace.**

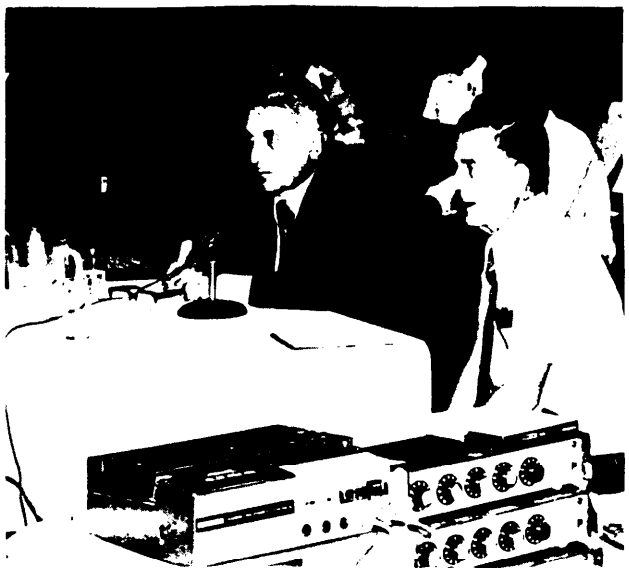
4. **De solliciter l'avis et l'opinion de la population intéressée et de maintenir le dialogue avec celle-ci.**

*LA COMMISSION RECOMMANDE que le secrétariat de ce comité soit assuré par le bureau régional du Bureau fédéra2 d'examen des évaluations environnementales à Vancouver. Ce bureau pourrait également servir d'intermédiaire entre Zes groupes et les particuliers qui désireraient communiquer avec le Comité.*

**La Commission a recommandé la formation de deux comités pour traiter des préoccupations environnementales relatives au**

relatives au projet, à savoir le Comité de liaison de l'aérodrome (V. p. 28) et le comité d'examen de l'aéroport de Boundary Bay. La Commission est d'avis que les deux sont indispensables pour assurer que les activités dans le cadre de l'aviation dans la région de Boundary Bay soient menées de telle façon qu'elles soient écologiquement et socialement acceptables maintenant et dans le futur.

# CONCLUSION
# **ET SOMMAIRE**
# **DES RECOMMANDATIONS**



"Je crois que ce que nous devrions examiner ici, ce n'est pas cette proposition en particulier mais tout le projet 'pour l'aviation générale dans le Lower Mainland."

M. J. Stewart Tyhurst, groupe sur la construction des aéroports

Je voudrais vous redire brièvement en quoi consiste notre projet: il s'agit de remettre Boundary Bay en activité et d'exploiter un aéroport équipé de deux pistes d'envol, de voies d'accès, de pistes de roulement au sol, d'accès aux routes et aux services, d'une tour de contrôle et d'un espace industriel de 25 acres. Tout autre développement sur l'emplacement de 1 200 acres (y compris les 102 acres situés au nord de la voie ferrée) ferait l'objet d'une nouvelle analyse des incidences environnementales. Je pensais qu'il fallait clairement rappeler ces faits."

M. Darrel Smith, Transports Canada

". ..nous prenons note du problème du dérangement causé par les vols et je tiens à dire que l'un des aspects les plus utiles de ces audiences aura été d'attirer notre attention sur ce problème."

M. J. Burns, conseil de l'aviation de la C.-B.

# CONCLUSION ET SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

## Conclusion

La Commission conclut que l'aérodrome de Boundary Bay peut être remis en service sans répercussions nuisibles majeures au point de vue écologique et social à condition que ses recommandations soient suivies et que Transports Canada respecte ses engagements.

## Sommaire des recommandations

### Problèmes biologique8

1. Le terrain de l'aérodrome situé à l'intérieur de la digue et au sud des voies ferrées de la B.C. Railway et non requis pour l'aviation ni par les locataires actuels, devrait être laissé vacant.

2. Le terrain de l'aérodrome situé à l'extérieur de la digue devrait être confié à un organisme approprié tel que le Service canadien de la faune et administré pour les besoins de la faune tout en tenant compte de son potentiel récréatif.

3. Les procédures de vol particulières suivantes devraient être adoptées afin de réduire au minimum les effets nocifs sur les oiseaux:

   - La piste 07/25 sera utilisée de préférence à la piste 12/30 et les vols d'entraînement seront effectués au nord de celles-ci.

   - Interdiction de survoler Boundary Bay à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aérodrome sauf pour l'approche de la piste 30 ou au départ de la piste 12.

   - Interdiction de survoler Boundary Bay en dehors de la zone de contrôle à moins de 500 mètres d'altitude.

4. Des études supplémentaires devraient être entreprises afin de bien connaître les populations d'oiseaux ainsi que l'utilisation qu'elles font de la zone de Boundary Bay, d'évaluer l 'efficacité des correctifs recommandés ci-dessus (recommandat ion no 3) et d'en déterminer de nouveaux si nécessaire. Ces études devraient être parrainées par Transports Canada et effectuées par un organisme approprié tel que le Service canadien de la faune d'Environnement Canada. Il n'est toutefois pas nécessaire qu'elles soient achevées avant la remise en service de l'aérodrome mais elles devraient être entreprises dès que la remise en service aura été décidée. Le plan détaillé des études devra être établi par le Comité proposé d'examen de l'aérodrome de Boundary Bay (recommandation no 15).

5. Les déplacements et les habitudes alimentaires des oiseaux dans la région de l'aérodrome devraient être étudiés par Transports Canada afin de déterminer si à certaines périodes la concentration des oiseaux présente un grand risque de collisions avec un avion en vol.

### Bruit et dérangement

6. Un comité de liaison de l'aérodrome, composé de représentants de Transports Canada, de The Corporation of Delta et du monde de l'aviation de-

vrait être établi si l'aérodrome est remis en service. Transports Canada devrait être chargé de former ce comité qui devrait faire rapport à l'administrateur pour la région du Pacifique, Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada. Ce comité aurait notamment pour mission d'examiner les méthodes d'exploitation de l'aérodrome susceptibles de déranger les habitants et d'élaborer des recommandations pour modifier ces méthodes et ces activités suivant le besoin. Le Comité devrait encourager activement les habitants locaux touchés par le fonctionnement de l'aérodrome, de lui présenter oralement ou par écrit le détail de leurs préoccupations à ce sujet. En plus de sa mission principale d'examiner les activités de l'aérodrome, le Comité devra également examiner les activités de la zone d'entraînement CYA 125(A); afin de pouvoir accomplir cette dernière partie de sa mission, le Comité sollicitera la participation des habitants et des représentants élus du South Surrey.

7. L'altitude de vol minimum dans la zone CYA 125(A) devrait être augmentée et il faudrait considérer la possibilité de limiter les acrobaties aériennes. Si après une période d'essai suffisante, les modifications recommandées pour la CYA 125(A) ainsi qu'une surveillance accrue n'ont pas réduit de façon acceptable les dérangements subis par les habitants, la zone d'entraînement devrait être déplacée vers une région moins peuplée.

8. Même si l'aérodrome n'est pas remis en service, Transports Canada devrait organiser un Comité de liaison de l'aviation qui s'occuperait des problèmes relatifs à la zone CYA 125(A). Les règlements actuels de Transports Canada devraient être rigoureusement appliqués afin de réduire les activités aériennes dangereuses et illégales.

9. L'entraînement au vol devrait être étroitement surveillé par Transports Canada et la configuration des circuits d'entraînement devrait être modifiée là où c'est nécessaire afin de réduire au minimum la gêne causée par le bruit aux habitants. Toute modification des circuits d'entraînement devrait être examinée avec le Comité proposé de liaison de l'aéroport.

10. Des mesures antibruit tel que le changement immédiat de direction après le décollage ou une approche indirecte pour l'atterrissage devraient être adoptées par Transports Canada afin de réduire au minimum la gêne pour les quartiers habités de Ladner, et l'efficacité de ces mesures devrait être contrôlée par le Comité de liaison de l'aéroport.

**Utilisations des terres**

11. Les parties du terrain de l'aérodrome louées à des fins agricoles devraient être louées à bail pour de longs termes. Ces baux devraient renfermer des dispositions qui encourageraient les bons modes d'exploitation.

12. Transports Canada devrait améliorer le drainage et l'irrigation du terrain de l'aérodrome afin d'augmenter la productivité agricole des terres. Ces améliorations ne devraient pas se

limiter au strict minimum requis pour la remise en service de l'aérodrome et devraient être conçues avec pour objectif d'abaisser la nappe phréatique aux endroits désignés à des fins agricoles et d'améliorer les installations d'irrigation de cette région. Ces efforts devraient être faits de concert avec l'East Delta Water Management Project.

13. Si Transports Canada décidait de louer l'aérodrome au secteur privé pour sa remise en service avant que les études concernant les utilisations appropriées, les possibilités d'aménagement et les incidences environnementales de l'aménagement de la zone de 40 ha située au nord de la voie ferrée de la B.C. Railway, n'aient été effectuées, cette zone devrait être exclue du contrat de location.

14. Avant la remise en service de l'aérodrome, Transports Canada, en accord avec le ministère des Transports, des Communications et de la Voirie de la Colombie-Britannique, devra prendre l'initiative de s'assurer de ce que le carrefour de la 72nd Street ne soit pas dangereux et de ce que sa capacité soit suffisante.

**Mise en application des recommandations de la Commiulon**

15. Un comité d'examen de l'aérodrome de Boundary Bay devrait être formé. Ce Comité fera rapport annuellement aux ministres fédéraux de l'Environnement et des Transports et sera composé de représentants du Service canadien de la faune d'Environnement Canada, des ministères de l'Environnement et de l'Agriculture de la Colombie-Britannique, de "The Corporation of Delta" et de Transports Canada. Ce Comité devrait être présidé de façon permanente par le représentant d'Environnement Canada. Son mandat serait:

a) d'examiner comment les recommandations de la Comnission et les engagements de Transports Canada sont suivis au cours de la construction et des trois premières années d'exploitation de l'aérodrome, et de faire rapport à ce sujet.

b) de coordonner l'examen et d'évaluer si les études supplémentaires et les correctifs requis sont adéquats.

c) d'exercer un rôle d'ombudsman lorsque la communication entre les groupes intéressés au projet semble inefficace.

d) de solliciter et d'accepter l'avis et l'opinion de la population intéressée et de maintenir le dialogue avec celle-ci.

Le Secrétariat de ce comité devrait être assuré par le bureau régional de Vancouver du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales.

**COMMISSION D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE POUR LA REMISE EN SERVICE DE L'AERODROME DE BOUNDARY BAY**

Fernand G. Hurtubise
(Président)

Laszlo I. Retfalvi

Al. A. Bach

Jonathan P. Secter

V.C. (Bert) Brink

Suzanne Veit

# ANNEXES

ANNEXE A:

## PARTICIPANTS A L'EXAMEN DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES DE LA REMISE EN SERVICE DE L'AÉRODROME DE BOUNDARY BAY

### A Groupes

1. Aero Club of B.C.
2. Bay Air Ltd.
3. Bayside Environmental Society
4. British Columbia Aero-Para Sportsmen
5. British Columbia Aviation Council
6. B.C. Institute of Agrologists
7. B.C. Wildlife Federation
8. Canadian Air Line Pilots Association
9. Canadian Owners' and Pilots' Association, Flight 16
10. Canadian Museum of Flight and Transportation
11. Citizens' Association of Delta
12. Community Forum on Airport Development
13. Concerned Citizens of Panorama Ridge, Ocean Park, Crescent Beach and South Surrey
14. Crescent Beach Property Owners Association
15. Delta Chamber of Commerce
16. Delta Sportsman Flying Club
17. Experimental Aircraft Association, Chapter 85
18. Merritt Flying Club
19. Ocean Park Comnunity Association
20. Pacific Flying Club
21. P.S.L. Flying Club
22. Radio Controlled Flying Club of B.C.
23. South Surrey Residents Association
24. Southwestern British Columbia Tourist Association
25. Canadian Scientific Pollution and Environmental Contra1 Society (SPEC)
26. Tsawwassen Business Association
27. Vancouver Airport Business Association
28. The Vancouver Board of Trade
29. Vancouver Natural History Society
30. Westview Flying Club

### B Particuliers

1. M. D.E. Anderson, Ing.p.
2. Mlle C.A. Baker
3. M. F.P. Bernard
4. M. F. Bianco
5. M. G. Blair
6. M. R. Blakely

7. Mme Charel Blakleys
8. W.T. Boyd
9. C.W. Brown
10. M. George A. Brown
11. M. Gordon W.E. Brown
12. R.C. Catt
13. M. J. Arthur Charpentier
14. M. Ronald Laird Cliff
15. M. E.P. Callison
16. M. Walter Davidson, Député (prov.)
17. M. Peter De Boer
18. M. Peter Dyck
19. Eldon et Judy Elliott
20. M. W.T. Floyd
21. Famille John V. Friesen
22. M. William D. Friesen
23. M. Bruce H. Gelhorn
24. M. Dick Goldammer
25. M. John D. Graham
26. R.K. Graham
27. Dr. Andrew R.S. Gray
28. Mlle H.D. Green
29. M. Joseph A. Groenewegen
30. G. Grover
31. M. Stephen Henningson
32. H. Henri
33. R.C. Henwood
34. M. Robert C. Hoglund
35. Norman, Carel et John Hopper
36. M. L.B. Howard
37. M. William H. Irvine
38. M. Wilfred Jenkins
39. Mlle Elaine Johnston
40. M. David L. Killam
41. Dr. B.A. Leach
42. M. G. Blair Ledingham
43. Frank Leitner et Joan Barnes
44. G.N. Lloyd
45. M. Gordon Lowes
46. D. McCartney
47. M. Robert N. McCollum
48. F.J. MacDonald
49. M. Peter D. McWilliams
50. M. William L. Marr
51. Capitaine D.F. Moir (à la retraite)
52. M. Dugald J. Morrison

53. M. Veryl M. Nouch
54. A.W. Oldhaver
55. Mme Muriel H. Plommer
56. M. A.M. Poje
57. M. Peter 3. Power
58. D.F. Prentice
59. Capitaine R.K. Rausch
60. R.B. Reavill
61. C. Riemer
62. M. Stephen Rogers, Député (prov.)
63. Dr. Wm.A. Rozecki
64. M. Bruce C.E. Russell
65. M. Peter W. Schreiber
66. N.E. Sharpe
67. M. T. Siddon, Député (féd.)
68. M. V.C. Simmons
69. Capitaine J.H. Spronk
70. M. Bill Stewart
71. M. Jim Stoddart
72. M. C.F. Taylor, B.E.M.
73. Dr. Gordon E. Tomm
74. M. Horst Toportysek
75. Mme Margareta Toporzysek
76. Joan Trout
77. 1. Turbitt
78. W.S. Thomas
79. M. Bernard Wadsworth
80. Bert & Loretta Ward
81. W.M. Williams
82. R. Winkelman
83. M. Roger Yorke

## C Organismes fédéraux

1. Environnement Canada
2. Transports Canada

## D Organismes provinciaux

1. Ministère de l'Agriculture
2. British Columbia Agricultural Land Commission
3. Ministère de l'Environnement
   - Fish & Wildlife Branch
   - Environmental Studies Division
4. Ministère des Transports, des Communications et de la Voirie

## E Organismes municipaux et régionaux

1. The Corporation of Delta

2. Greater Vancouver Regional District
3. Village of Port McNeill
4. The District of Surrey
5. City of Vancouver

F Sociétés

1. V.W. Aero-Flite Ind.
2. Aircair Services Ltd.
3. Air Canada
4. Airspan Enterprises Ltd.
5. AirWest Airlines Ltd.
6. Assoc. Flying Schools
7. B?ue Sky Lease Ltd.
8. British Columbia Telephone Company, Flight Operations
9. Canadian Aircraft Products Ltd.
10. CP Air, Flight Operations
11. Collins Manufacturing Co. Ltd.
12. Conair Aviation Ltd.
13. Delta Cable Television Ltd.
14. The Delta Town & Country Inn
15. Glen River Industries Co. Ltd.
16. Gulf-Air Aviation Ltd.
17. Helicopter Welders of Canada Ltd.
18. Interior Mill Equipment Ltd.
19. International Aviation Terminals Ltd.
20. Okanagan Helicopters Ltd.
21. Quest Consultants Limited
22. R.R. Lake General Contractors Ltd.
23. SR Aviation Support Services Ltd.
24. Tracer 1 E.L.Ts. & Power Paks Ltd.
25. West Coast Air Services Ltd.

## ANNEXE B:

## LISTE DES DOCUMENTS DE LA COMMISSION

Transcripts of Public Meeting held in Delta on July 26, 1978, to hear comments on draft guidelines for the preparation of an Environmental Impact Statement (3,00 $). Fearo

A Compendium of Written Submissions on Draft Environmental Impact Statement Guidelines to the Environmental Assessment Panel, 14 août 1978. Fearo

Environmental Assessment Panel - Guidelines for Preparation of an Environmental Impact Statement on the Proposed Reactivation of Boundary Bay Airport, 11 septembre 1978. Fearo

Transport Canada - Environmental Impact Statement on the Reactivation of Boundary Bay Airport, février 1979

Volume 1 - Summary
Volume 2 - Project Background
Volume 3 - Review of Related Developments
Volume 4 - Environmental Impacts
Volume 5 - Public and Government Perceptions

Transport Canada Commitments Pertaining to the Boundary Bay Airport E.I.S. Recommendations

Harford, Kennedy, Wakefield Ltd. - Aviation Noise Impact Review Related to the Reactivation of Boundary Bay Airport, juin 1979
(Rapport commandé pour Transport Canada)

Boundary Bay Airport Reactivation - A Compendium of Written Submissions to the Environmental Assessment Panel, juillet 1979. Fearo

Transcripts of Public Meetings held in Delta between June 24, 1979 and June 28, 1979 to hear comments on the proposed reactivation of Boundary Bay Airport (six volumes) (5,00 $). Fearo

Ces documents peuvent être consultés au bureau régional de Vancouver du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales.

ANNEXE C:

## BIOGRAPHIE DES MEMBRES DE LA COMMISSION

### FERNAND G. HURTUBISE (Président)

Monsieur Hurtubise a obtenu un diplôme en chimie à l'université Carleton en 1951. Il a ensuite poursuivi ses études en chimie et en physique dans plusieurs universités canadiennes et américaines. 11 est membre de l'Institut de Chimie du Canada et de plusieurs autres associations professionnelles et scientifiques. Il détient aussi le diplôme d'administration industrielle de l'Université de Genève.

Après l'obtention de son diplôme, il est entré à la compagnie Les Recherches CIP Ltée où il est resté jusqu'en 1971 en tant que directeur de la section de l'amélioration des procédés. Il est ensuite entré à la Direction de la protection de l'environnement du tout nouveau ministère de l'Environnement et a occupé divers postes avant d'être nommé directeur général de la Direction générale de la conservation de l'environnement en 1975.

M. Hurtubise a été nommé président exécutif du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales en 1976.

### AL. A. BACH

Monsieur Bach est bachelier ès arts de l'université de Toronto en mathématiques et physique depuis 1954. Après avoir obtenu ce baccalauréat, Monsieur Bach s'est joint à Geophysical Service Incorporated et y a participé à des prospections pour la recherche de pétrole dans l'ouest du Canada, en Australie, en Italie et en Indonésie. De 1960 à 1972, Monsieur Bach a été au service de la firme Kates, Peat, Marwick and Co. en qualité de consultant en gestion; il est devenu un associé de cette firme en 1969. Il est passé ensuite à Transports Canada en qualité de directeur pour les transports urbains et régionaux durant trois ans et de directeur général de la politique courante de développement durant deux ans.

En août 1977, Monsieur Bach a été nommé directeur général des routes et, en février 1978, il est devenu administrateur régional de l'administration canadienne du transport aérien.

### V.C. (BERT) BRINK

Monsieur Brink a obtenu un baccalauréat en sciences appliquées à l'université de Colombie-Britannique en 1934 et une maîtrise en ce domaine en 1937. En 1940, il obtenait un doctorat en physiologie botanique appliquée à l'université du Wisconsin. Monsieur Brink est devenu membre de la faculté de l'université de Colombie-Britannique en 1940 en qualité de chargé de cours de la section d'agronomie dont il devint professeur attitré en 1951. Il a présidé la division des sciences botaniques de 1954 à 1970. Il a été membre de la B.C. Land Commission.

Monsieur Brink est membre de nombreuses organisations et, parmi celles-ci, de l'Agricultural Institute of Canada, la Ecological Society of America, la Vancouver Natural History Society et la B.C. Federation of Naturalists. Il est l'auteur de plus de 50 ouvrages techniques et de vulgarisation. Monsieur Brink a quitté la faculté de l'université

de Colombie-Britannique au printemps de 1978.

## LASZLO I. RETFALVI

Monsieur Retfalvi est bachelier ès sciences en sylviculture de l'université de Colombie-Britannique depuis 1961. En 1965, il a obtenu une maîtrise en sylviculture à la même université. En 1964, au début de son service au service canadien de la faune, il s'est occupé du problème du risque que les oiseaux représentaient pour les avions à l'aéroport international d'Edmonton. Exception faite pour une brève période de service pour Parcs Canada au Parc national des hautes terres du Cap-Breton, Monsieur Retfalvi n'a pas cessé d'être à l'emploi du service canadien de la faune.

Etant en poste à Edmonton, il a travaillé de 1966 à 1973 en qualité de chercheur biologiste aux problèmes de gestion des grands mammifères dans les parcs nationaux de l'ouest. En 1974, il a été muté à l'administration centrale du service canadien de la faune à Ottawa en qualité de coordonnateur pour les études d'impacts biologiques dans le cadre du projet de route du Mackenzie.

En 1976, il a été nommé chef de l'évaluation de l'habitat et de l'écologie pour la région du Pacifique et du Yukon du service canadien de la faune, fonction qu'il exerce encore à ce jour.

## JONATHANP. SECTER

Monsieur Secter est bachelier ès sciences en agronomie de l'université de Colombie-Britannique depuis 1965. En 1970, il a obtenu une maîtrise en sciences biologiques fauniques à l'université de l'Utah. Avant de retourner au Canada, il a poussé ses études au niveau du doctorat dans les matières suivantes à la même université: systèmes écologiques, gestion des ressources et planification environnementale.

Monsieur Secter est chef de la section des services environnementaux de la division des études environnementales du ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique et est responsable des services environnementaux en charge du développement des terres et ressources.

Depuis 1973 jusqu'en 1977 il a été écologiste principal et coordonnateur des services environnementaux pour la direction de la gestion des terres du Ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique. De 1971 à 1973 il était chercheur biologiste au service canadien de la faune à Saskatoon et s'y occupait de l'utilisation des, et des besoins. en, ressources fauniques dans l'ouest du Canada.

## SUZANNEVEIT

Madame Veit est bachelière ès sciences sociales de l'université d'Ottawa (Collège St. Patrick) depuis 1965. Elle a obtenu une maîtrise en sciences sociales, spécialisation en politique sociale, à l'université de Colombie-Britannique en 1972.

Durant les cinq dernières années, Madame Veit a travaillé en qualité de consul tante. Elle est un des membres de la firme Suzanne Veit et associés. Elle a conçu et mené à bien des évaluations d'impact social pour de gros projets tels que ceux de centrales hydro-électriques, de mines de charbon et d'améliorations de grandes

routes. La firme vient d'achever une étude pour le gouvernement provincial concernant la stabilité de 1 apopulation et le rendement agricole dans les localités à ressource du nord.

Avant de s'établir comme consultante, Madame Veit a travaillé en qualité de directeur de projet au Conseil canadien du développement social à Ottawa (1972-1973). De 1968 à 1970, elle était coordonnatrice des services des étudiants au Collège St. Patrick et, avant cela, elle a passé deux ans dans l'ouest africain pour le SECO.

## ANNEXE D:

## CONSEILLERS DE LA COMMISSION

1. M. J.E. Piercy
   Conseil national de recherches
   Ottawa

2. M. R.D. Jakimchuk
   R.D. Jakimchuk Management
   Associates Ltd.
   Sidney, C.-B.

3. M. Peter L. Arcus
   Vancouver

4. M. W.C. McNeal
   McNeal, Hildebrand and
   Associates Ltd.
   Vancouver

5. M. G.A. Constable
   Canadian Resourcecon Limited
   Vancouver

## ANNEXE E:

## REMERCIEMENTS

La Commission tient à remercier le public en général, les représentants de l'industrie de l'aviation ainsi que les représentants des organismes gouvernementaux pour leur contribution à l'examen de ce projet.

Elle remercie également les membres de l'administration dont les noms suivent, pour l'aide qu'ils lui ont apportée durant ses travaux.

| | |
|---|---|
| John Herity | secrétaire de la Commission jusqu'en août 1979 |
| Paul Scott | secrétaire de la Commission à partir d'août 1979 |
| Gwen Saund | secrétaire |
| Margaret Davidson | secrétaire |
| Bud Elsie | publicité et photographie |