

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 8/20

AVIS D'ESSAI POUR LA MODIFICATION PROPOSÉE DU SYSTÈME DE PISTE PRÉFÉRENTIELLE À L'AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON DE TORONTO

But de la circulaire

Cette circulaire a pour but d'informer les pilotes du début des essais de la modification proposée du système de piste préférentielle à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (CYYZ), à compter du **27 février 2020 à 0 h, heure locale**.

Contexte

Dans le cadre des initiatives d'atténuation du bruit de Toronto (six idées) et du plan d'action quinquennal de gestion du bruit 2018-2022, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) propose de modifier le système de piste préférentielle en place à CYYZ (de nuit, de 0 h à 6 h 29, heure locale). Un essai aura lieu du 27 février 2020 à 0 h, heure locale, au 26 février 2021 à 6 h 29, heure locale. À la date de début, le système de piste préférentielle modifié remplacera le système de piste préférentielle actuel. La GTAA évaluera l'essai et recueillera des commentaires tout au long de l'essai. Si l'essai s'avère un succès, la GTAA demandera à Transports Canada que cette modification devienne permanente avant la date de fin de l'essai.

L'objectif d'un système de piste préférentielle est d'éloigner les aéronefs des zones sensibles au bruit pendant les phases initiales du décollage et de l'atterrissage (*Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* [AIM de TC], TP 14371F, section RAC 7.6.1, « *Procédures pour la réduction du bruit - Départ – Généralités* »). Le système actuel date de plusieurs décennies, les communautés environnantes se sont considérablement développées depuis, et l'aéroport a ajouté deux nouvelles pistes au cours de cette période. La GTAA a estimé qu'il était nécessaire de s'assurer que le système de piste préférentielle actuel répondait toujours à l'objectif, tel que défini par Transports Canada dans l'AIM de TC.

Après une analyse approfondie des données sur la population et des niveaux de bruit auxquels les communautés étaient confrontées, la GTAA a déterminé que les pistes existantes de premier et de second choix (pistes 05 et 15L pour les arrivées, et pistes 23 et 33R pour les départs) étaient toujours les meilleures options pour éloigner les aéronefs des zones très peuplées et sensibles au bruit. Le troisième choix actuel, la piste 06L/24R, n'est plus une piste préférentielle. Toutefois, elle est disponible comme autre piste lorsque la piste 05/23 ne l'est pas.

Système de piste préférentielle modifié

Le système modifié prévoit un aménagement différent des pistes. Plutôt qu'un système qui donne trois options pour les départs et trois options pour les arrivées par ordre de préférence, la GTAA a élaboré des paires de pistes (configurations d'arrivée et de départ) et prévu une piste dans chaque direction. Cela permettra à NAV CANADA de continuer à utiliser le système, en sélectionnant les pistes optimales en fonction des conditions météorologiques et de la disponibilité de l'infrastructure.

Le système de piste préférentielle modifié proposé est illustré à la figure 1 :

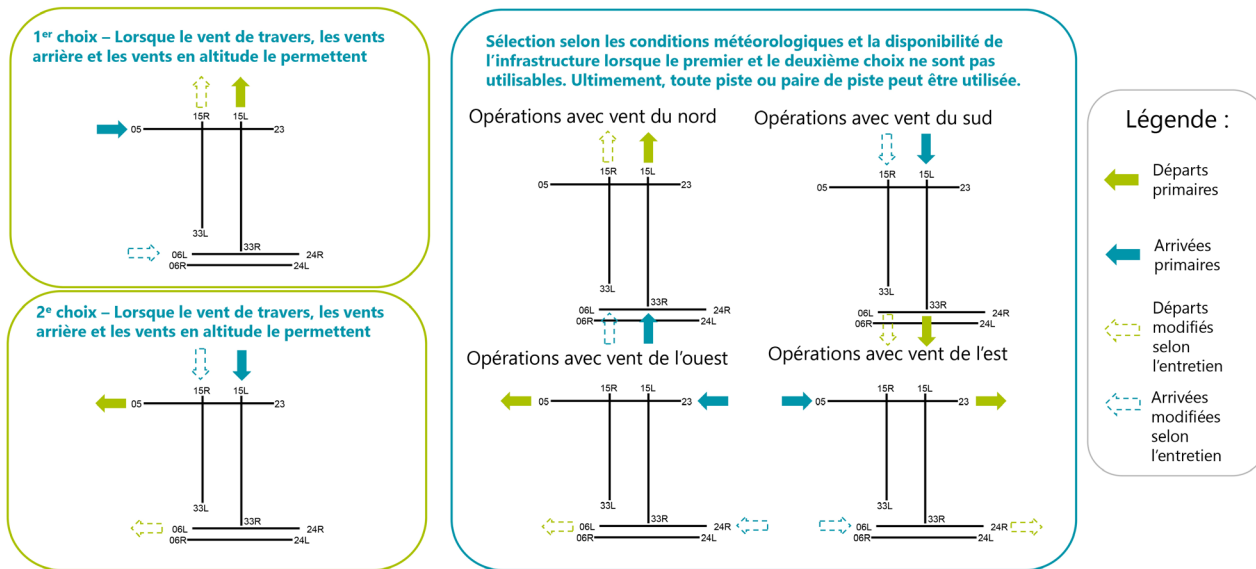


Figure 1 : Système de piste préférentielle modifié proposé

Les tableaux suivants présentent une comparaison du système actuel et du système modifié :

Système de piste préférentielle actuel		
Préférence	Arrivées	Départs
1	05	23
2	15L	33R
3	06L	24R

Système de piste préférentielle modifié			
Préférence	Arrivées	Départs	Notes
1	05 (06L/R)*	33R (33L)	Utilisées en paire
2	15L (15R)	23 (24L/R)	Utilisées en paire

* Les pistes entre parenthèses sont disponibles lorsque la piste préférentielle correspondante n'est pas disponible..

Sélection en fonction des conditions météorologiques et de la disponibilité de l'infrastructure **			
Option	Arrivées	Départs	Notes
Du nord	33R (33L)	33R (33L)	Opérations sur une seule piste
Du sud	15L (15R)	15L (15R)	Opérations sur une seule piste
De l'ouest	23 (24R/L)	23 (24R/L)	Opérations sur une seule piste
De l'est	05 (06L/R)	05 (06L/R)	Opérations sur une seule piste

** NAV CANADA peut utiliser n'importe laquelle de ces pistes, au besoin, lorsque la première paire et la deuxième paire de pistes préférentielles ne sont pas disponibles ou ne constituent pas un choix approprié.

La modification du système de piste préférentielle fait partie de l'engagement, pris par la GTAA envers les communautés environnantes, de continuer à respecter les objectifs du système de piste préférentielle, d'améliorer la fiabilité du système et d'être transparente grâce à des rapports d'utilisation accessibles au public.

Le plan d'action de la gestion du bruit de la GTAA peut être consulté dans le site Web de l'aéroport international Pearson de Toronto à l'adresse <<https://www.torontopearson.com/fr/communaute/gestion-du-bruit>>. Lorsqu'ils seront disponibles, d'autres détails ou liens vers des renseignements relatifs à l'essai seront disponibles dans le site Web de l'aéroport international Pearson de Toronto à l'adresse <<https://www.torontopearson.com/fr/communaute/participez/conversations-collectivite>>.

Actions attendues

Les exploitants doivent se conformer au système de piste préférentielle de nuit, qui est en vigueur de 0 h à 6 h 29, heure locale. L'approbation pendant cette période est requise pour toute demande de départ ou d'arrivée sur une piste non préférentielle, ou les deux. Ces demandes doivent être faites au :

Gestionnaire délégué d'aéroport de la GTAA

Tél. : 416-776-3030

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'James Ferrier', with a long horizontal stroke extending to the right.

James Ferrier
Directeur, Gestion de l'information aéronautique