



Serving a world in motion  
Au service d'un  
monde en mouvement  
[navcanada.ca](http://navcanada.ca)

## Avis : Améliorations de l'espace aérien à l'aéroport Billy Bishop

NAV CANADA, en collaboration avec PortsToronto, s'apprête à mettre en œuvre, à compter du 5 décembre 2019, des procédures d'arrivée améliorées pour les exploitants d'aéronefs à l'aéroport Billy Bishop de Toronto. Ces nouvelles procédures s'appuient sur les capacités de la navigation par satellite pour :

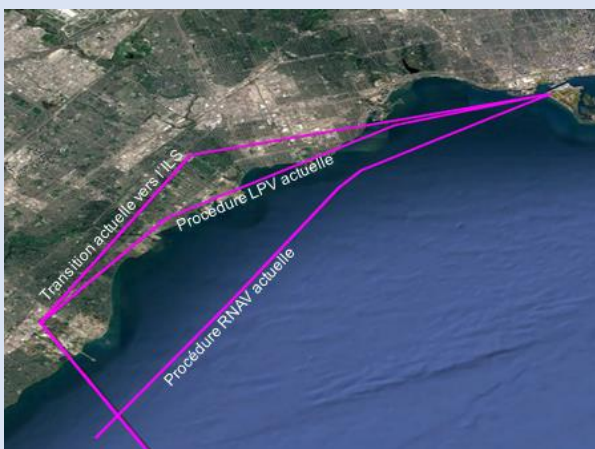
- améliorer l'intégration du trafic et accroître l'efficacité opérationnelle;
- réduire la complexité opérationnelle associée aux obstacles environnants;
- réduire l'exposition au bruit des zones résidentielles en gardant un nombre supérieur d'aéronefs au-dessus de l'eau en approche;
- réduire le temps de vol et, du coup, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.

Grâce à ces procédures d'arrivée améliorées, les exploitants d'aéronefs gagneront jusqu'à 5 minutes de temps de vol, soit une réduction annuelle estimée de 970 tonnes métriques d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Ces changements sont conformes à l'Accord tripartite de 1983 et n'influencent pas le type ou le nombre d'aéronefs exploités à l'aéroport Billy Bishop.

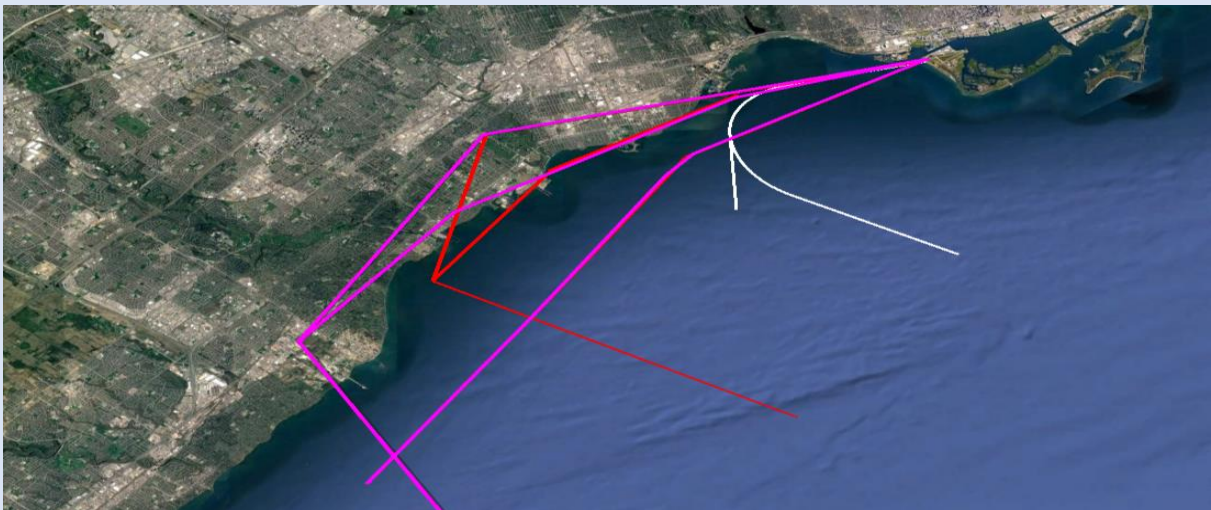
### **Améliorations aux procédures d'arrivée sur la piste 08**

La piste 08 sert principalement lorsque les vents viennent de l'est, soit de 30 à 40 % du temps, en général. Les transitions et les trajectoires d'approche finales raccourcies vers toutes les procédures réduiront le survol de certaines collectivités à l'ouest de l'aéroport. Par ailleurs, en plus de l'amélioration des procédures actuelles, une nouvelle procédure fondée sur l'autorisation requise pour la qualité de navigation requise (RNP-AR) sera ajoutée, laquelle maintiendra les aéronefs à l'arrivée au-dessus de l'eau. Les diagrammes ci-dessous montrent l'emplacement des procédures actuelles en rose et les nouvelles procédures en rouge ou en blanc; sur le troisième diagramme, on peut voir une comparaison des anciennes et des nouvelles procédures.

Aperçu des procédures d'arrivée sur la piste 08 : actuelles (à gauche) et nouvelles (à droite).



Comparaison des procédures d'arrivée sur la piste 08 : actuelles (rose) et nouvelles (rouge et blanc).



Grâce à l'AEDT (Aviation Environmental Design Tool), NAV CANADA a pu se servir de la modélisation du bruit pour comparer l'exposition au bruit des collectivités avec les procédures actuelles et les nouvelles. Toutes les procédures entraînent une réduction de la population survolée à un niveau sonore supérieur à

55 dBA. La nouvelle procédure RNP-AR (laquelle garde les aéronefs dûment équipés au-dessus de l'eau) est celle qui offre la plus grande réduction, en l'occurrence, 34 000 habitants de moins qui sont exposés à un niveau sonore supérieur à 55 dBA.

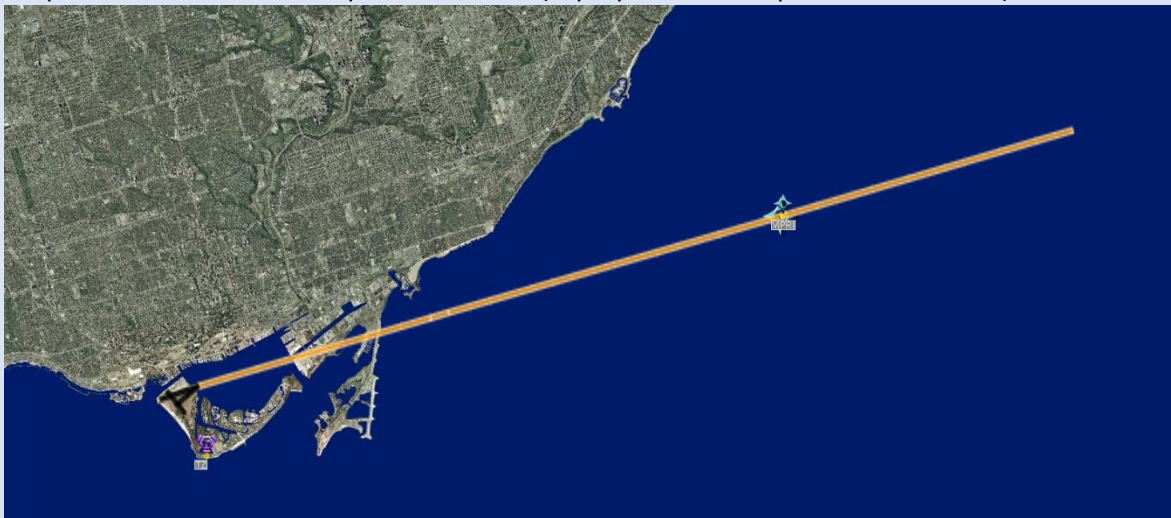
L'utilisation opérationnelle de cette procédure commencera le 5 décembre 2019.

### Améliorations aux procédures d'arrivée sur la piste 26

Lorsque les vents viennent de l'ouest (60 à 70 % du temps), les aéronefs atterrissent sur la piste 26. Actuellement, les exploitants utilisent un système d'atterrissage aux instruments (ILS) lorsque la visibilité est réduite. La procédure ILS est exceptionnelle par son angle de descente, ou vitesse verticale de descente, hors normes de 4,8 degrés. Pour utiliser efficacement cette procédure complexe, les pilotes ont besoin d'une formation spécialisée.

Pour la remplacer, NAV CANADA a créé une nouvelle approche fondée sur la performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV) dont l'angle de descente de 3,98 degrés tombe dans la fourchette normale et réduit grandement la complexité opérationnelle de son exécution. L'emplacement de la procédure d'arrivée demeure inchangé. Cette nouvelle procédure LPV remplacera la procédure ILS, qui sera mise hors service. L'utilisation opérationnelle de cette procédure commencera également en décembre 2019<sup>1</sup>.

Emplacement des nouvelles procédures LPV (superposées sur la procédure actuelle).



<sup>1</sup> Mise à jour de la première version publiée, laquelle indiquait que l'utilisation opérationnelle de cette procédure commencera en janvier 2020.



Serving a world in motion  
Au service d'un  
monde en mouvement  
[navcanada.ca](http://navcanada.ca)

Cette nouvelle procédure permettra aux exploitants d'aéronefs d'atterrir en utilisant un réglage réduit de l'hélice, ce qui, dans le cas d'un aéronef comme le Q400, peut réduire de 2,4 décibels l'empreinte sonore, selon le manuel de vol de l'aéronef publié par son fabricant.

En outre, la procédure LPV permettra de gagner en efficacité dans le positionnement au sol pour les départs, en raison de l'espacement sécuritaire moindre nécessaire pour les aéronefs au départ. Sans compter que le temps de marche au ralenti au sol sera ainsi réduit, de même que la consommation de carburant, les émissions de GES et le bruit connexes des aéronefs en attente pour décoller, alors que la résilience opérationnelle en conditions de faible visibilité sera en hausse.

### **Sommaire**

En tirant profit des critères de conception approuvés par Transports Canada et de la navigation par satellite, NAV CANADA et PortsToronto amélioreront la structure de l'espace aérien entourant l'aéroport Billy Bishop de Toronto afin de favoriser l'exploitation de la circulation tout en réduisant le temps de vol, la consommation de carburant, les émissions de GES et l'exposition au bruit des collectivités. Envoyez vos questions ou commentaires à [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca).