



Modifications des trajectoires de vol dans la région métropolitaine de Vancouver et le sud de l'île de Vancouver

Changements pour les communautés situées au nord et au nord-est de l'aéroport

BUT

Le projet vise à moderniser l'espace aérien et à garantir des opérations sécuritaires à long terme en prévision d'une croissance continue de l'industrie. Notre approche repose sur l'élaboration de concepts et le recours à des technologies de navigation en vue de proposer une structure d'espace aérien qui accroît la conscience situationnelle, augmente l'efficacité du système, réduit les retards et atténue les répercussions environnementales.

Le projet se concentre sur l'introduction de nouvelles procédures d'approche aux instruments pour l'aéroport international de Vancouver. Certaines procédures telles que les procédures de départ et les procédures utilisées par les aéronefs en règles de vol à vue (VFR) tels que les hélicoptères ou les hydravions resteront les mêmes.

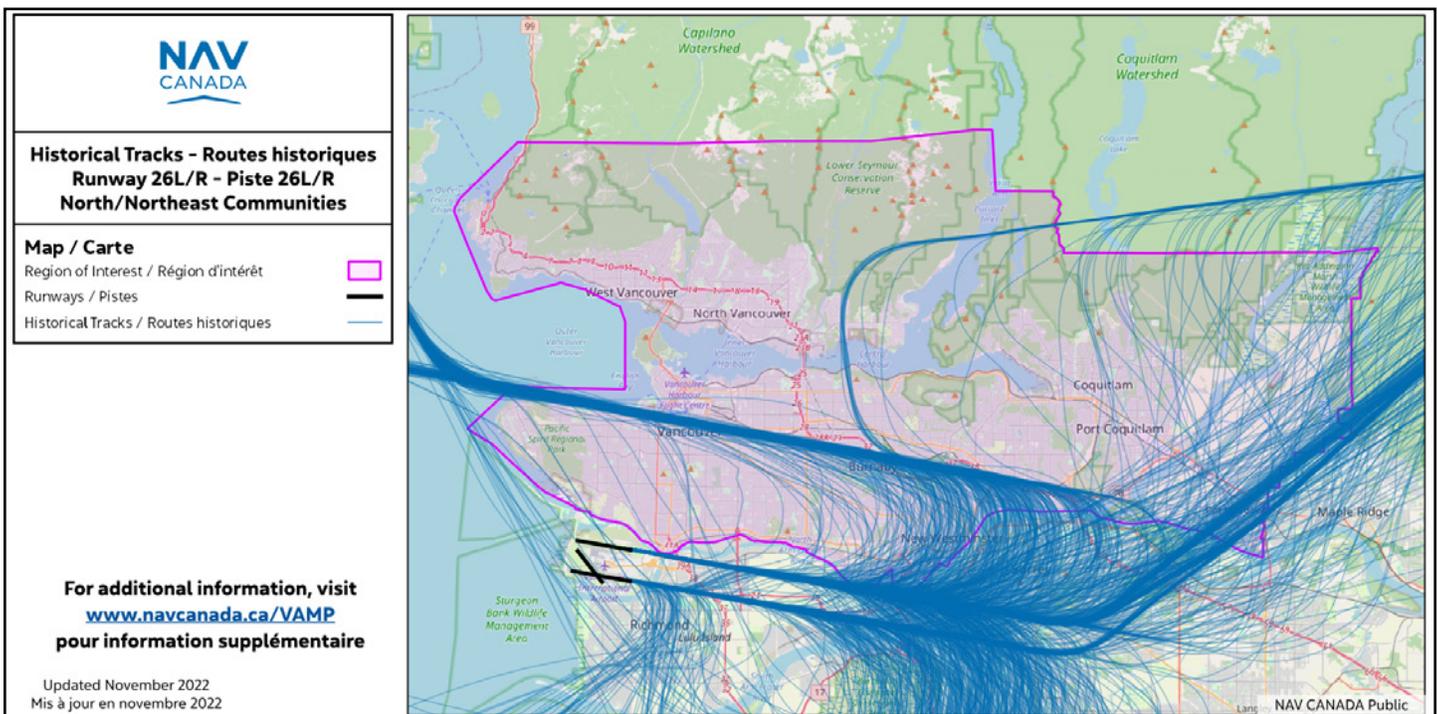
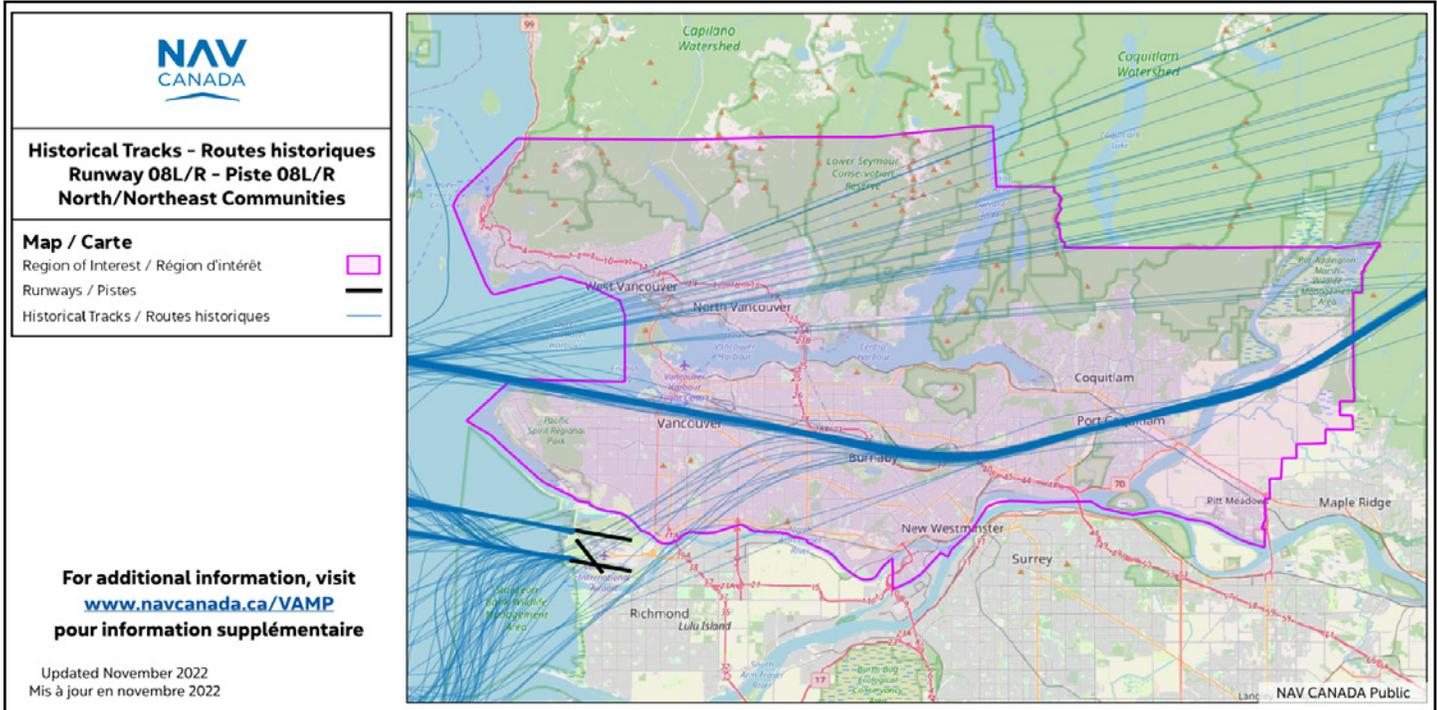
Les procédures RNP AR proposées permettront aux aéronefs de s'aligner en fonction de la piste plus rapidement qu'ils ne le pourraient s'ils utilisaient les approches conventionnelles. Les aéronefs couvriront donc une moins grande distance, consommeront moins de carburant et émettront moins d'émissions de GES. De plus, ils effectueront une approche en descente continue, qui génère moins de bruit.

Ce document fournit des informations sur changements pour les communautés situées au nord et au nord-est de l'aéroport YVR.

PROCÉDURES ACTUELLES

À titre d'exemple, voici des images montrant des échantillons de trafic à l'arrivée prises lors de journées achalandées en 2019, avec les procédures actuelles en place. La piste en service est déterminée par les conditions de vent à l'aéroport puisque les aéronefs doivent atterrir et décoller face au vent pour des raisons de sécurité. La première image montre des aéronefs en approche en direction est vers les pistes 08L et 08R, avec un vent d'est. La deuxième image montre des aéronefs en approche en direction ouest vers les pistes 26L et 26R, avec un vent d'ouest.

CARTES POUR CHAQUE SECTEUR :



Comme vous pouvez le constater, les aéronefs ne suivent pas tous la même trajectoire, et il arrive souvent qu'on leur donne des instructions de guidage contraires aux procédures pour assurer la sécurité de la mise en séquence ou pour permettre l'utilisation de trajectoires plus directes. Cette façon de procéder se poursuivra. De nombreux facteurs, dont la direction et la vitesse du vent, influent sur la décision concernant le sens d'utilisation de la piste. Les procédures d'approche RNP AR ne modifieront pas directement le sens d'utilisation des pistes.

CARTES POUR CHAQUE SECTEUR :

MODIFICATIONS PROPOSÉES

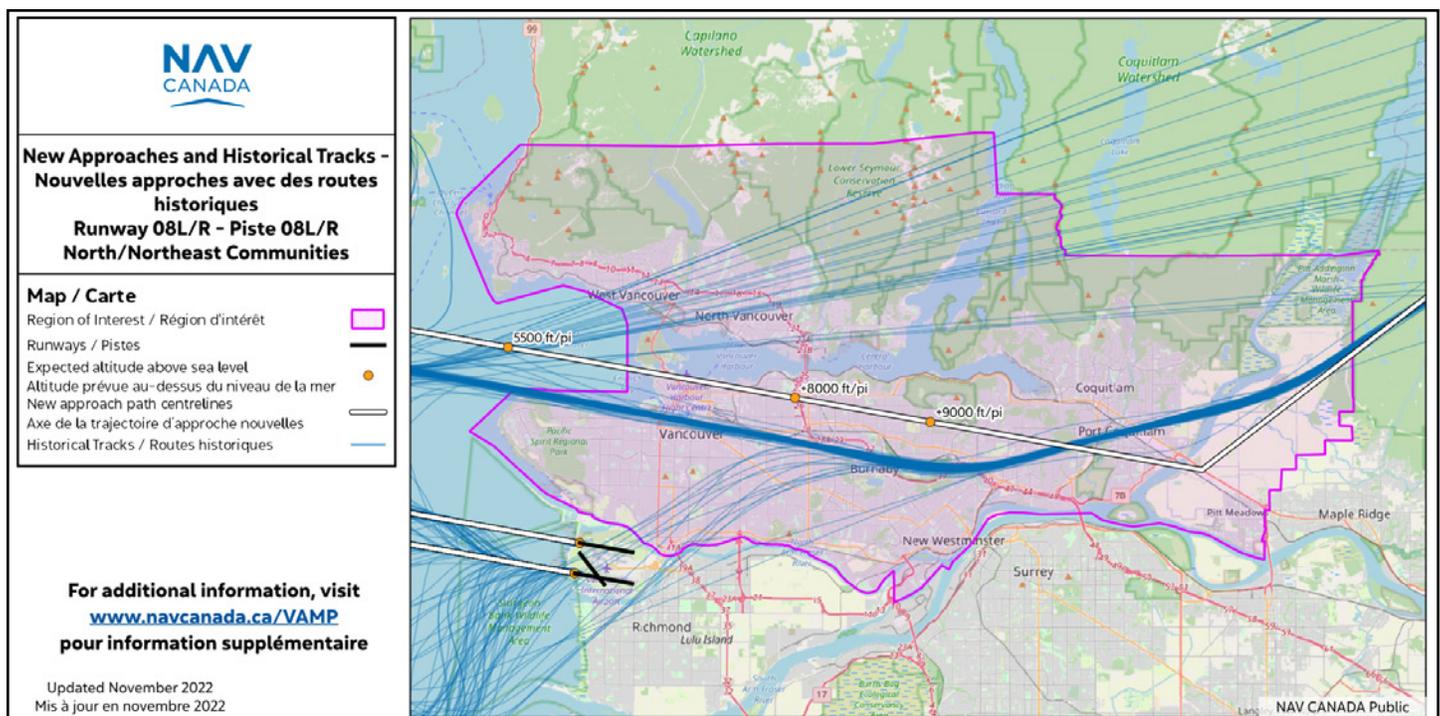
NAV CANADA propose de modifier les procédures d'approche aux instruments à YVR, notamment par l'ajout de nouvelles procédures satellitaires et par la modification de certaines procédures existantes ainsi que de certaines routes d'arrivée plus éloignées de l'aéroport.

Les procédures RNP AR proposées ajoutent un segment défini en courbe le long de la trajectoire d'approche précise qui fait passer les aéronefs (qui évoluent au nord de l'aéroport et se dirigent vers l'est ou l'ouest) de l'étape vent arrière jusqu'à l'approche finale (lorsque les aéronefs s'alignent en fonction de la piste). Ce segment en courbe est différent des approches actuelles en ce sens que sa trajectoire au-dessus du sol est prédéfinie de façon précise et ne varie pas d'un aéronef à l'autre. Cela dit, ce ne sont pas tous les aéronefs qui utiliseront ces segments en courbe.

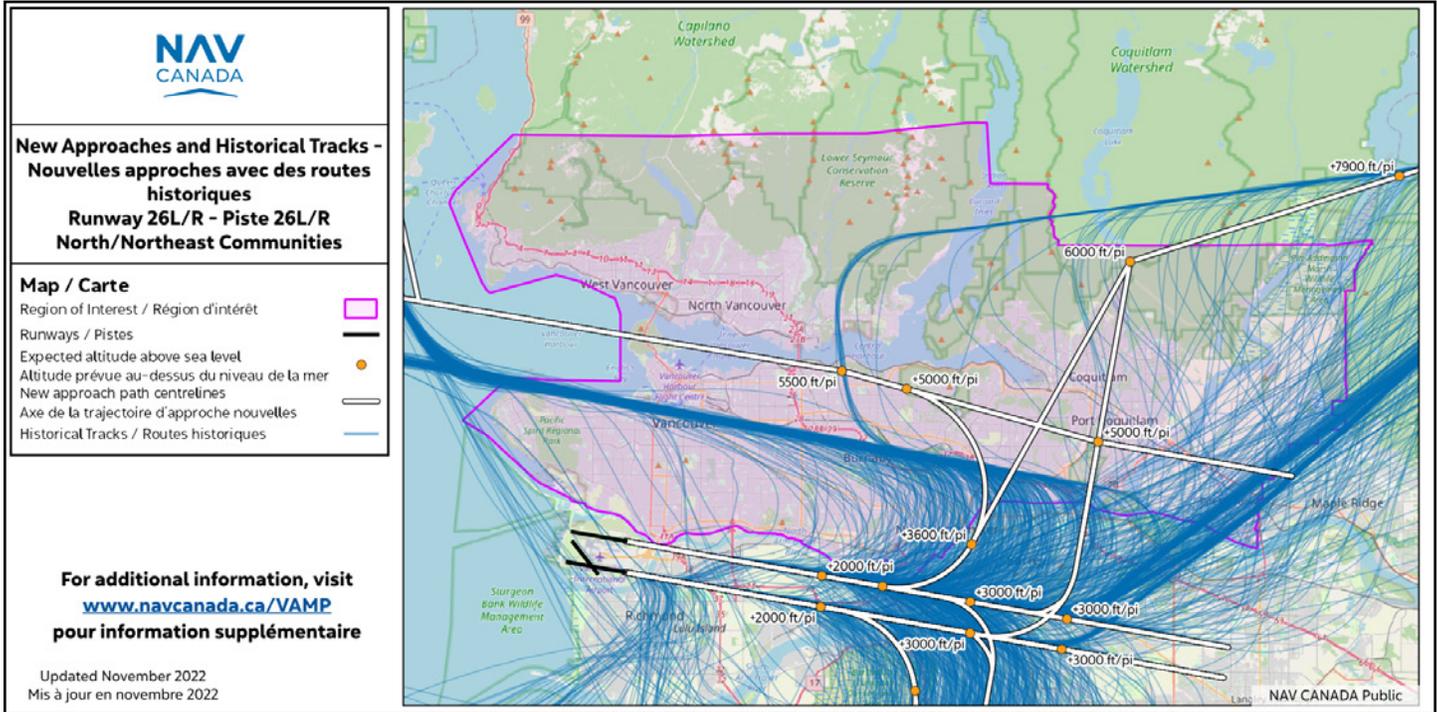
Pour favoriser la mise en œuvre de ces segments en courbe, l'étape vent arrière au nord qui surplombe actuellement la ville serait déplacée plus au nord au-dessus de l'eau. Ainsi, les aéronefs auront une plus grande marge de manœuvre pour effectuer leur virage à 180 degrés et s'aligner en fonction de la piste.

Les aéronefs circulant dans cette zone utiliseront la nouvelle étape vent arrière. Toutefois, seuls les aéronefs dotés de l'avionique RNP AR et de la certification de Transports Canada pourront suivre le segment en courbe. De plus, on ne prévoit pas que tous les aéronefs suivent ce segment en raison de considérations opérationnelles comme le trafic, la mise en séquence ou les conditions météorologiques.

Les images ci-dessous montrent l'emplacement de la nouvelle étape vent arrière et du segment en courbe depuis l'étape vent arrière jusqu'à l'approche finale, ainsi que les anciennes trajectoires des aéronefs. En résumé, les aéronefs qui suivaient les anciennes trajectoires en bleu utiliseront dorénavant la nouvelle étape vent arrière et certains d'entre eux emprunteront le segment en courbe plus court.



CARTES POUR CHAQUE SECTEUR :



RÉPERCUSSIONS POUR LA POPULATION

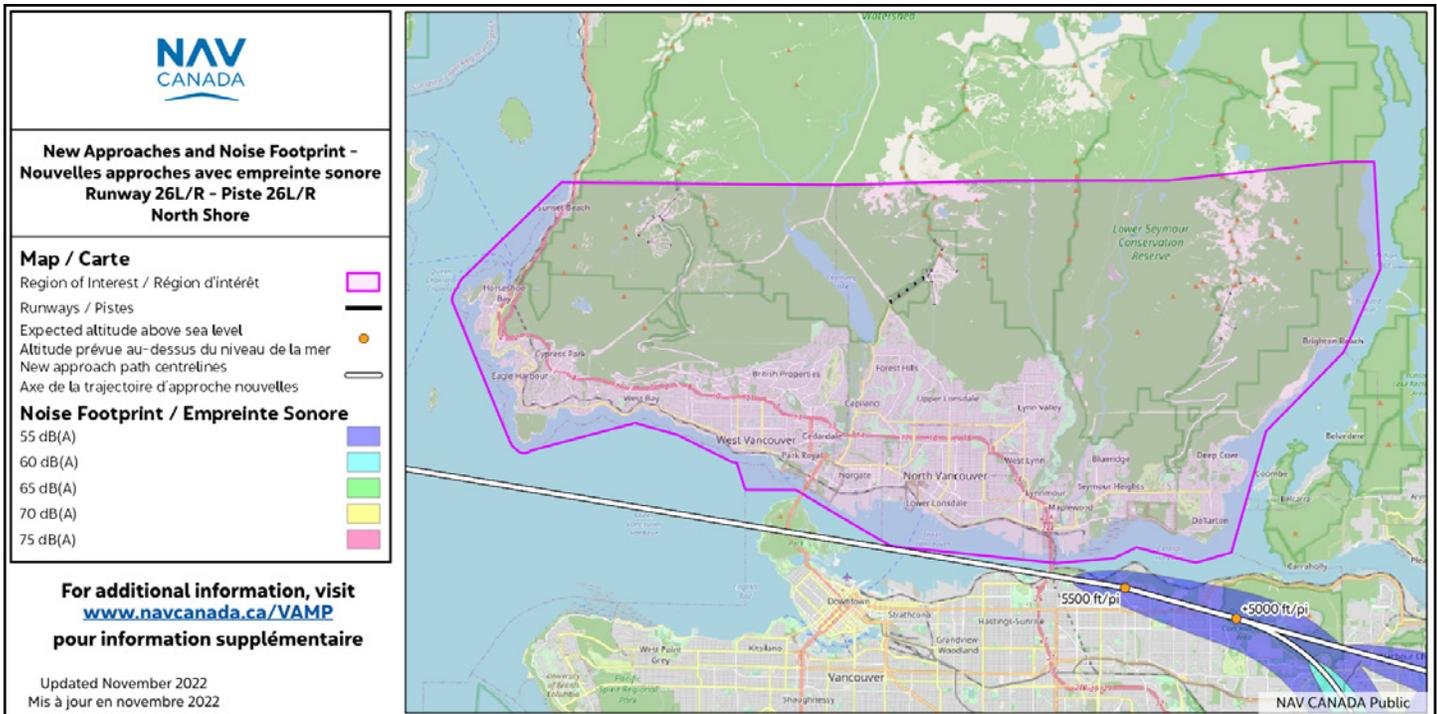
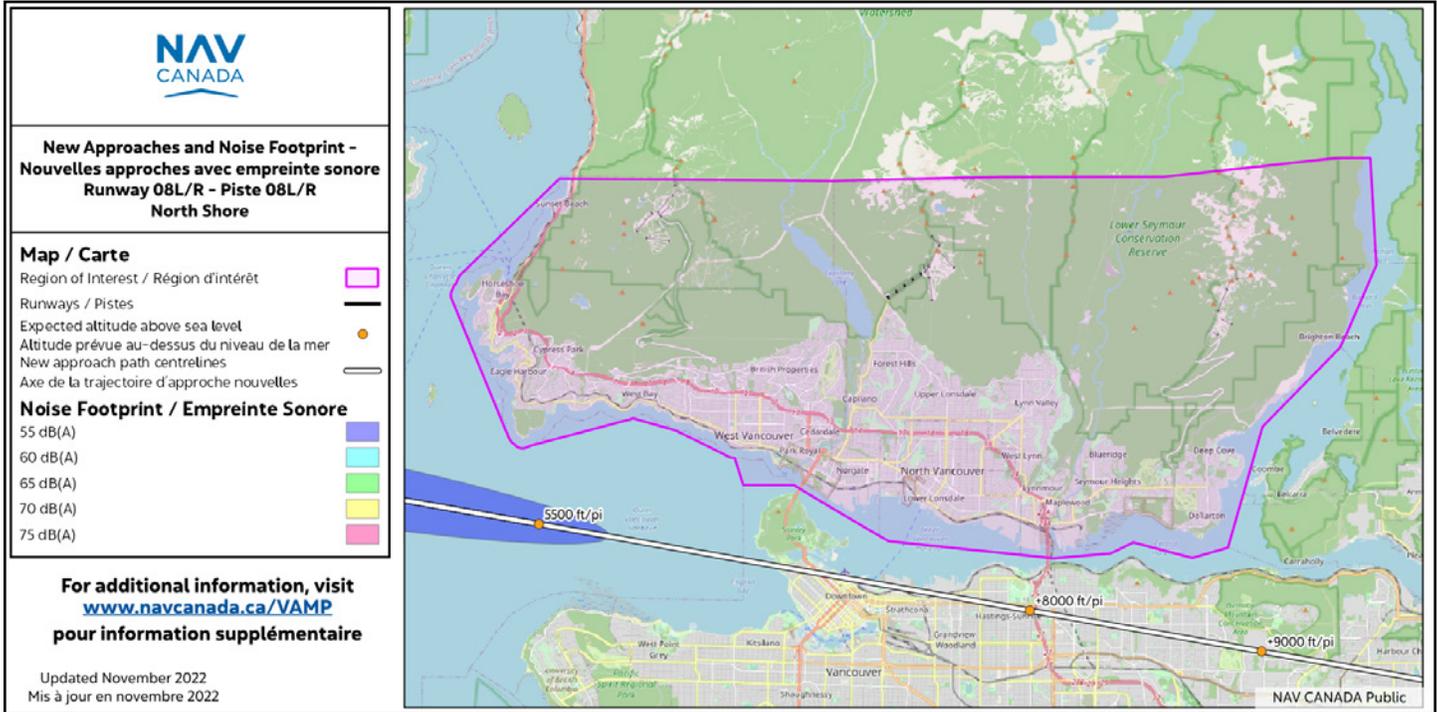
NAV CANADA a compilé des renseignements détaillés sur les aéronefs qui arrivent à YVR – notamment sur la composition de la flotte, comme le type d'aéronef, les heures d'arrivée et de départ et les routes de vol –, ce qui lui a permis de modéliser le bruit pour mieux comprendre les répercussions sonores des procédures proposées. Cette modélisation excluait les départs de YVR puisque aucune modification n'a été proposée pour les procédures de départ.

Les pilotes des aéronefs qui évoluent selon les règles de vol à vue (VFR) à l'extérieur de certaines classes d'espace aérien contrôlé n'ont pas toujours besoin d'être en contact avec le contrôle de la circulation aérienne. Comme ces aéronefs évoluent à la discrétion du pilote sur des routes variable et non définies, ils ont également été exclus de la modélisation.

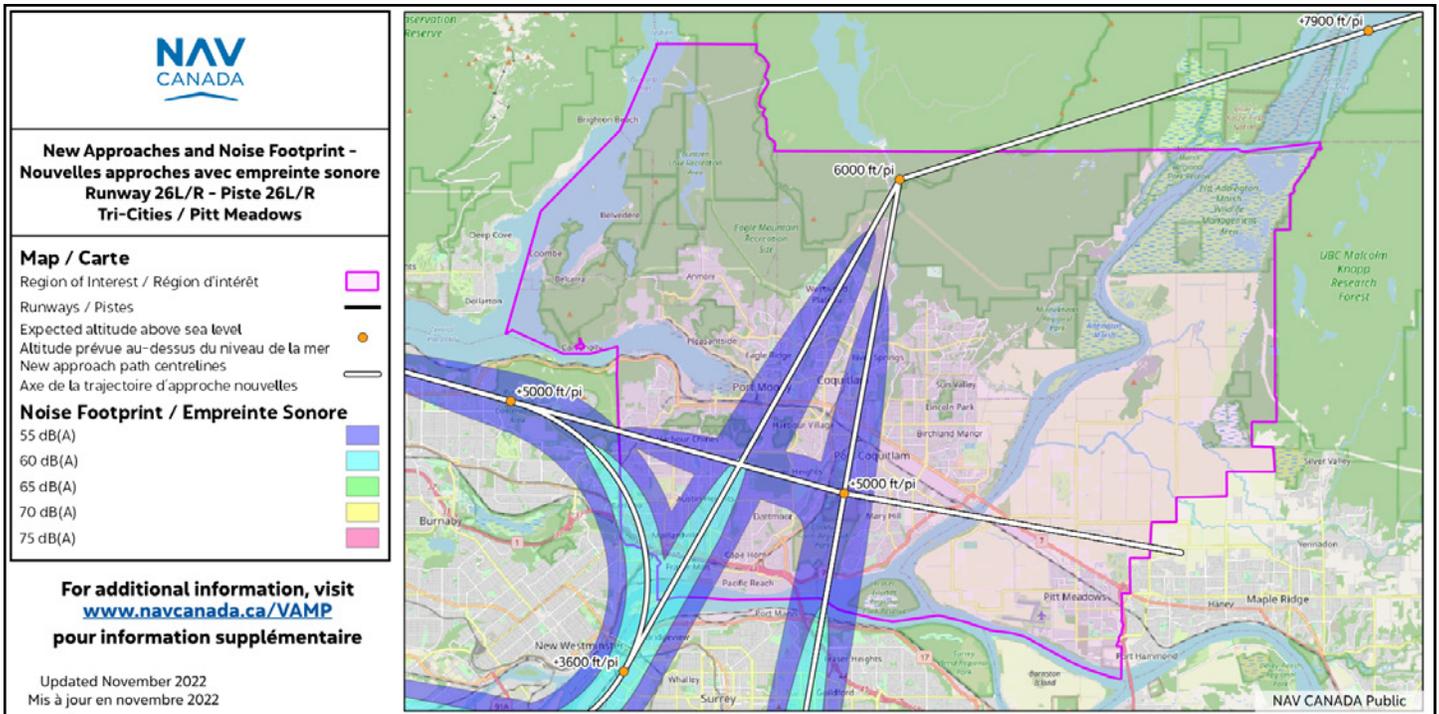
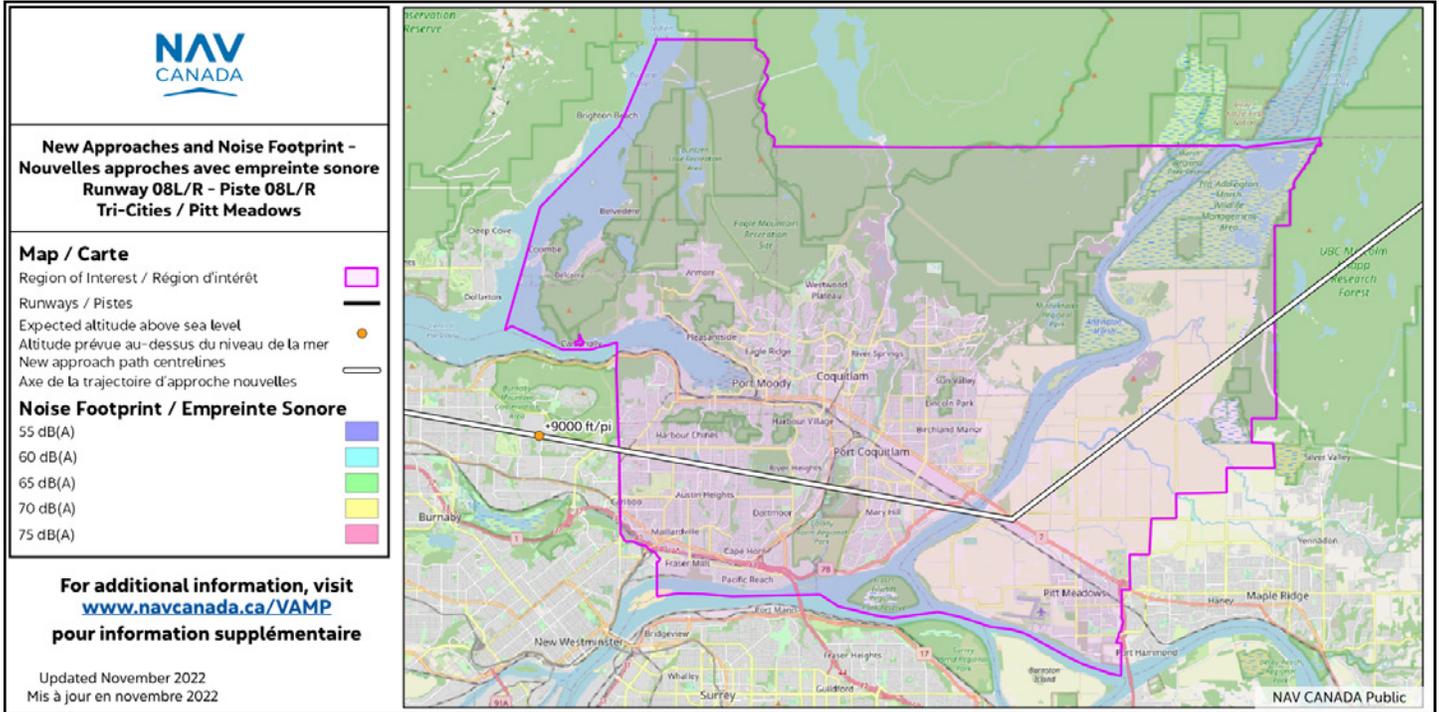
Les procédures aux instruments doivent être conformes à des critères de conception très spécifiques pour assurer un niveau de sécurité élevé. Durant la conception, des efforts pour atténuer le bruit ont été faits tout en gardant comme priorité la sécurité des aéronefs et des passagers. Il est toutefois important de noter que malgré l'atténuation du bruit visée par la proposition, il est impossible d'éviter entièrement les survols des zones résidentielles, et la fréquence des survols pourrait augmenter à certains endroits. Autant d'aéronefs continueront de circuler au-dessus de la plupart des zones entourant l'aéroport, au décollage comme à l'atterrissage.

Les images ci-dessous montrent l'emplacement de la nouvelle étape vent arrière et le segment en courbe de l'étape vent arrière jusqu'à l'approche finale, ainsi que l'empreinte sonore d'un Boeing 737-800 – un type d'aéronef courant à YVR – effectuant une procédure d'approche. Les couleurs montrent le niveau sonore maximal exprimé en décibels A [dB(A)] à différentes intensités. Les mesures du niveau de bruit d'un événement unique représentent le niveau de bruit maximal à un emplacement récepteur, compte tenu d'un ensemble particulier d'activités d'exploitation des aéronefs.

CARTES POUR CHAQUE SECTEUR :



CARTES POUR CHAQUE SECTEUR :



CARTES POUR CHAQUE SECTEUR :

