



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

Changements pour les communautés situées sur l'île de Vancouver et le long de la Sunshine Coast

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.

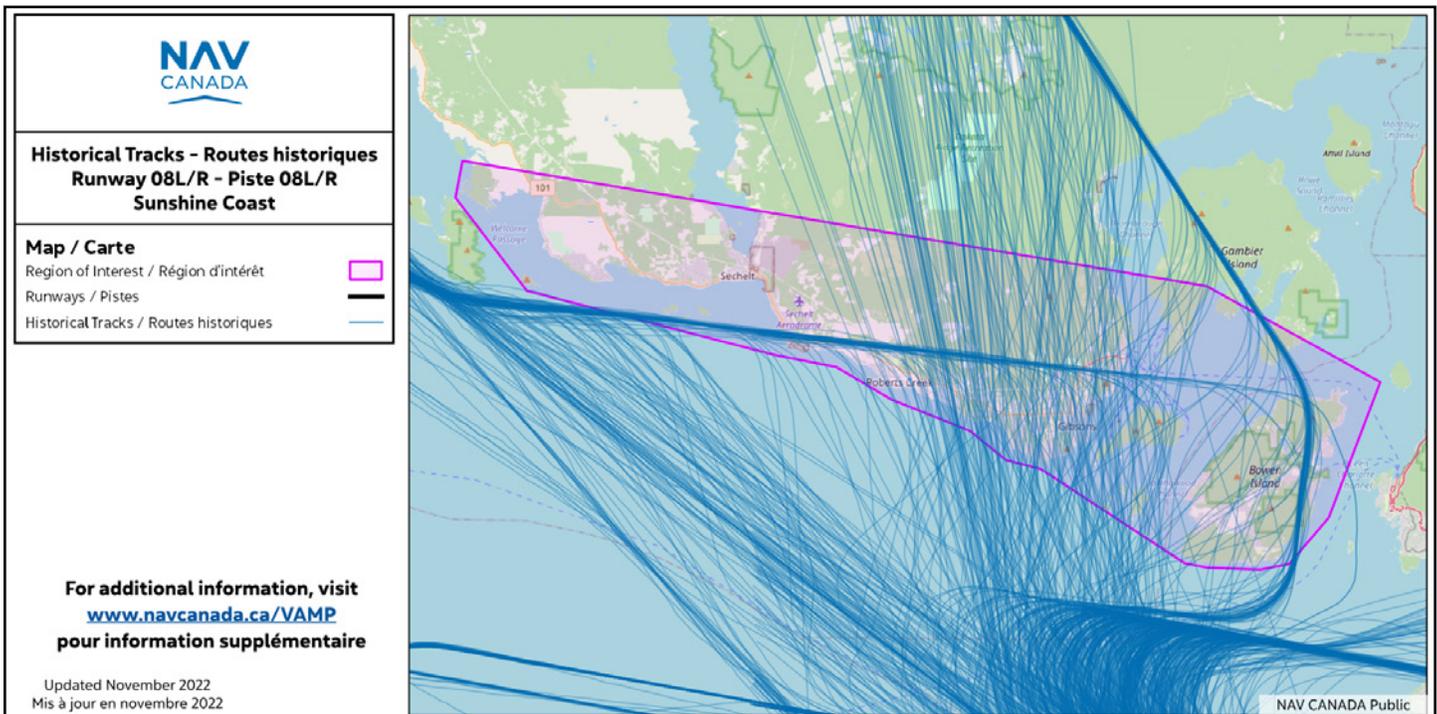
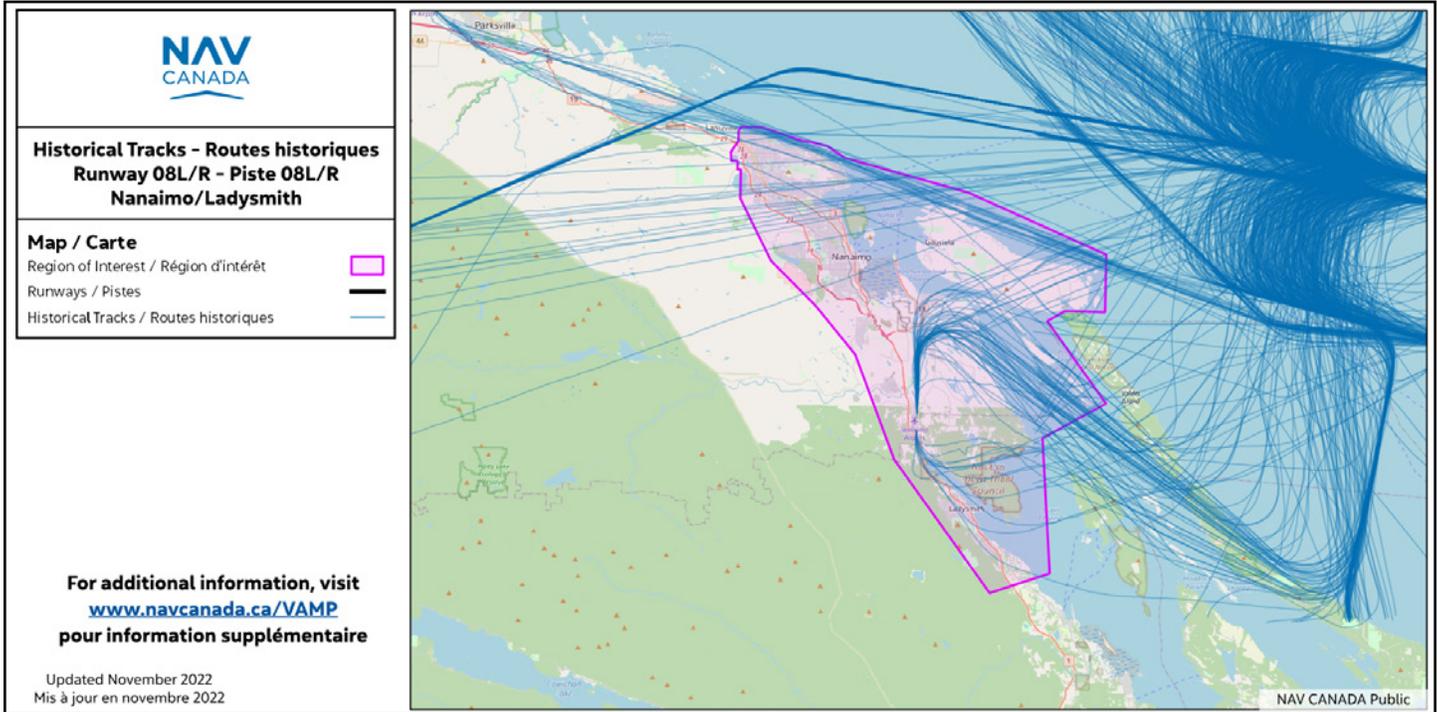
Les procédures RNP AR proposées permettront aux aéronefs de s'aligner en fonction de la piste plus rapidement qu'ils ne le pourraient s'ils utilisaient les approches conventionnelles. Les aéronefs couvriront donc une moins grande distance, consommeront moins de carburant et émettront moins d'émissions 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 sur l'île de Vancouver et le long de la Sunshine Coast.

PROCÉDURES ACTUELLES

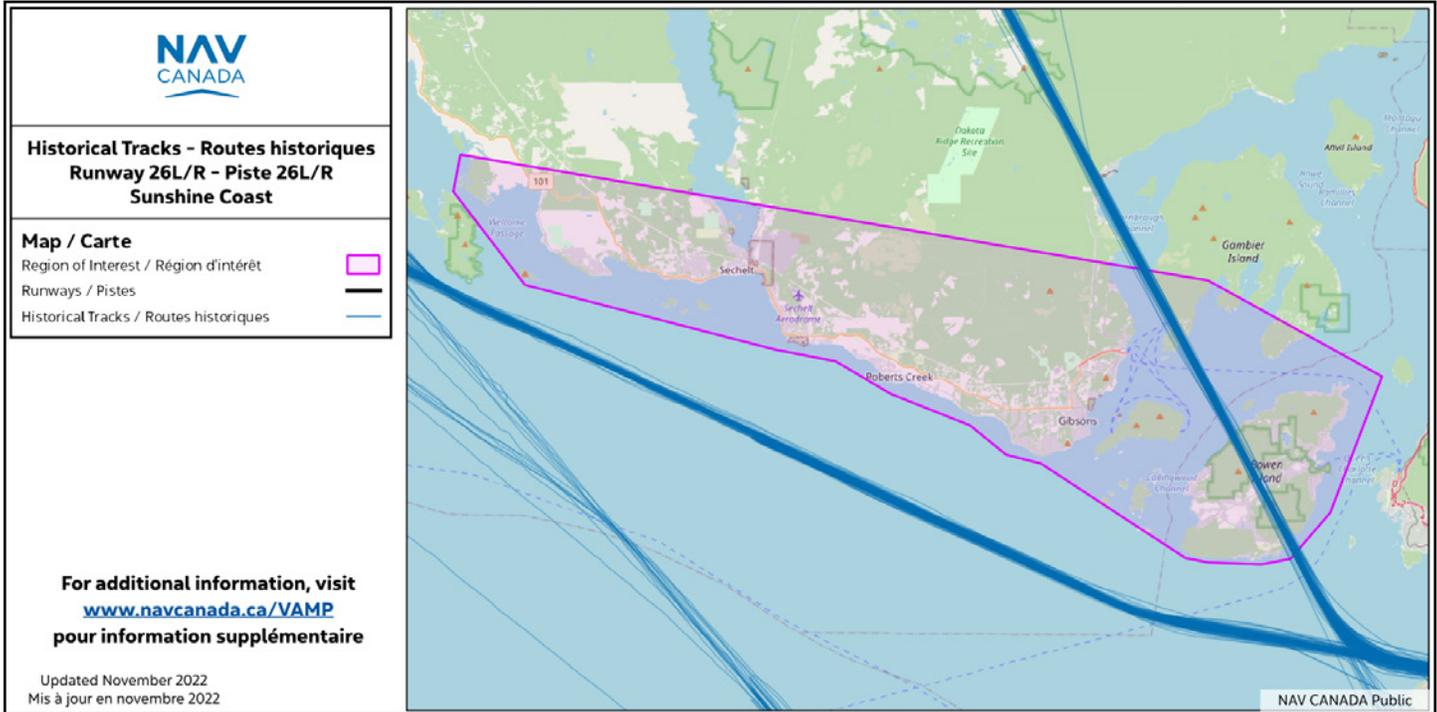
À titre d'exemple, voici des images montrant des échantillons de trafic à l'arrivée prises lors de journées achalandées en 2019, avec les procédures actuelles en place. La piste en service est déterminée par les conditions de vent à l'aéroport puisque les aéronefs doivent atterrir et décoller face au vent pour des raisons de sécurité. La première image montre des aéronefs survolant Nanaimo, en approche vers YVR. La deuxième montre des aéronefs près de la Sunshine Coast, en approche vers YVR.

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 :



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.

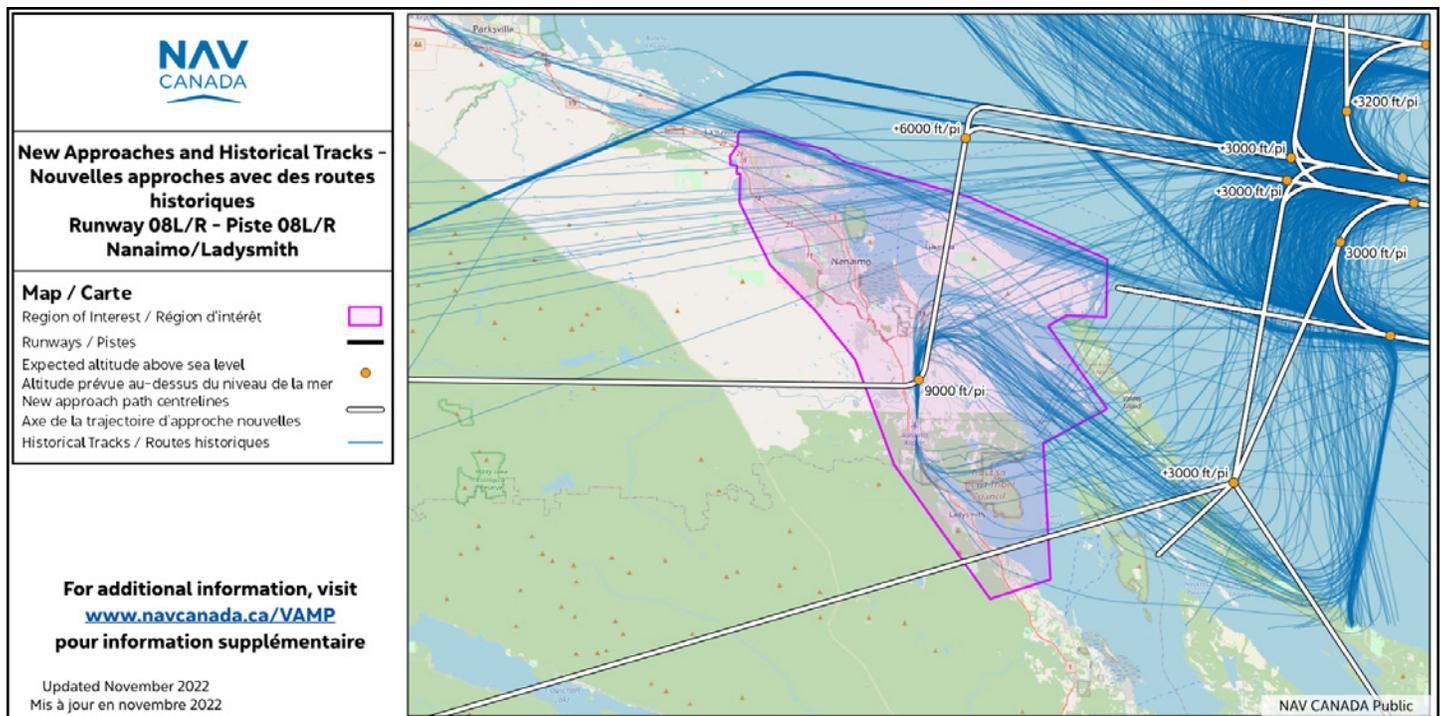
CARTES POUR CHAQUE SECTEUR :

MODIFICATIONS PROPOSÉES

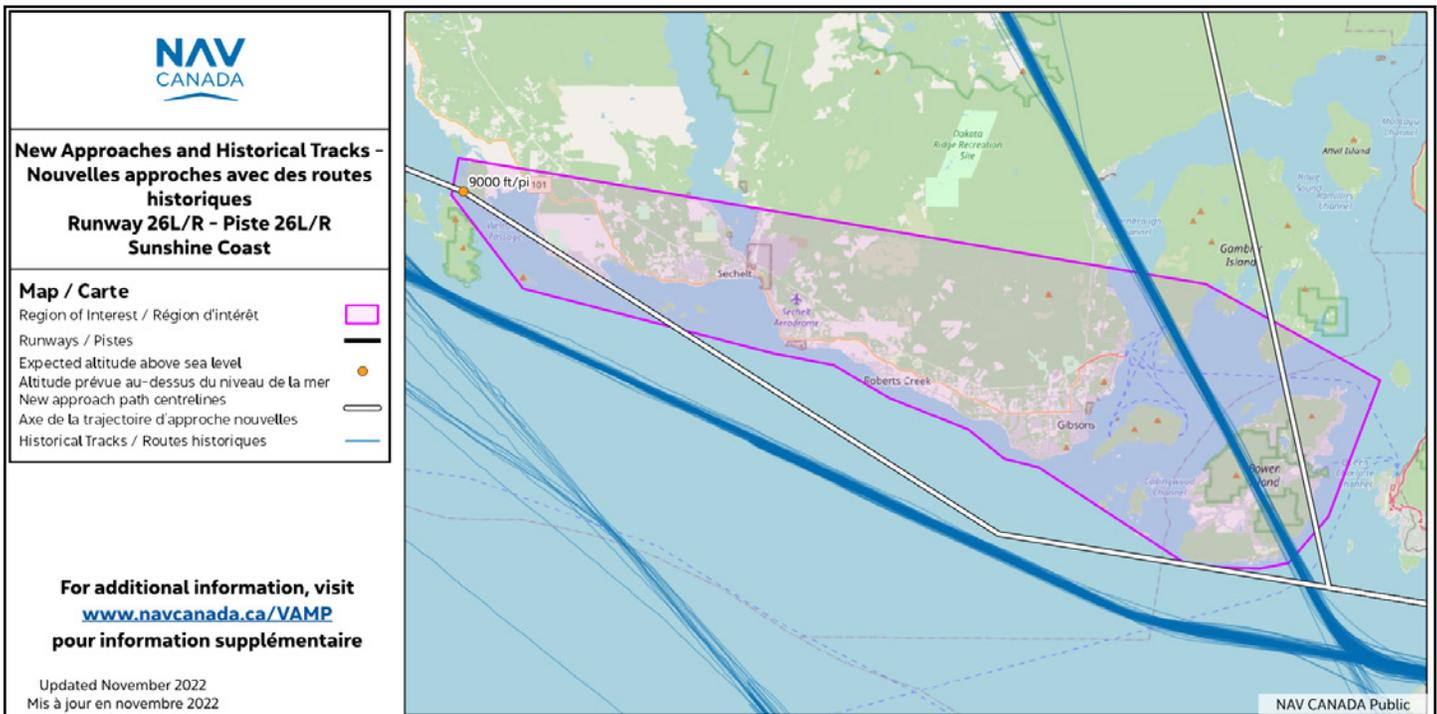
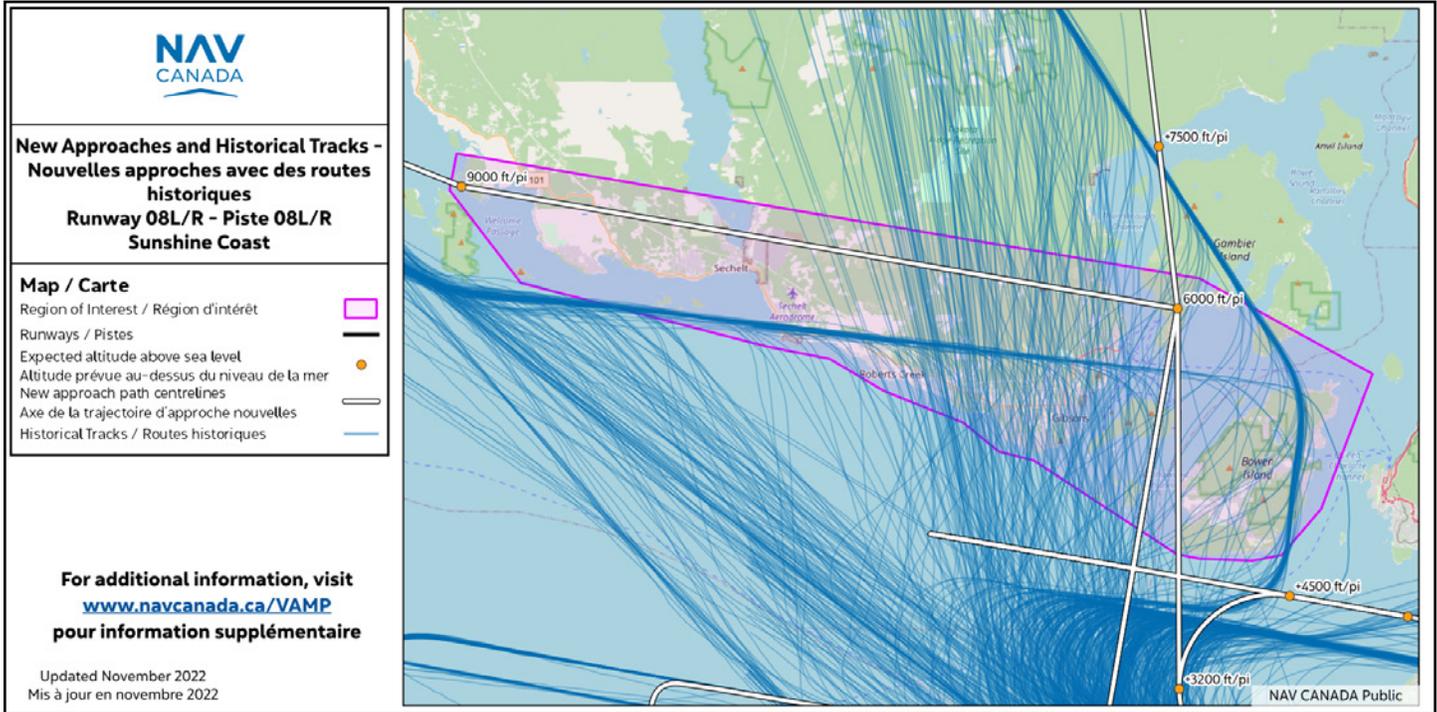
NAV CANADA propose de modifier les procédures d'approche aux instruments à YVR, notamment par l'ajout de nouvelles procédures satellitaires et par la modification de certaines procédures existantes ainsi que de certaines routes d'arrivée plus éloignées de l'aéroport.

L'ajout proposé des procédures d'approche RNP AR nécessitera certaines modifications aux procédures de contrôle de la circulation aérienne et à la route des aéronefs qui arrivent à YVR. Le changement des routes à l'aéroport ou dans son voisinage peut causer d'autres changements de routes en amont pour les aéronefs en plus haute altitude et plus loin.

Les images ci-dessous montrent l'emplacement des routes d'arrivée et des anciennes trajectoires des aéronefs. En résumé, les aéronefs qui empruntaient une ancienne trajectoire en bleu utiliseront dorénavant les nouvelles routes.



CARTES POUR CHAQUE SECTEUR :



CARTES POUR CHAQUE SECTEUR :

RÉPERCUSSIONS POUR LA POPULATION

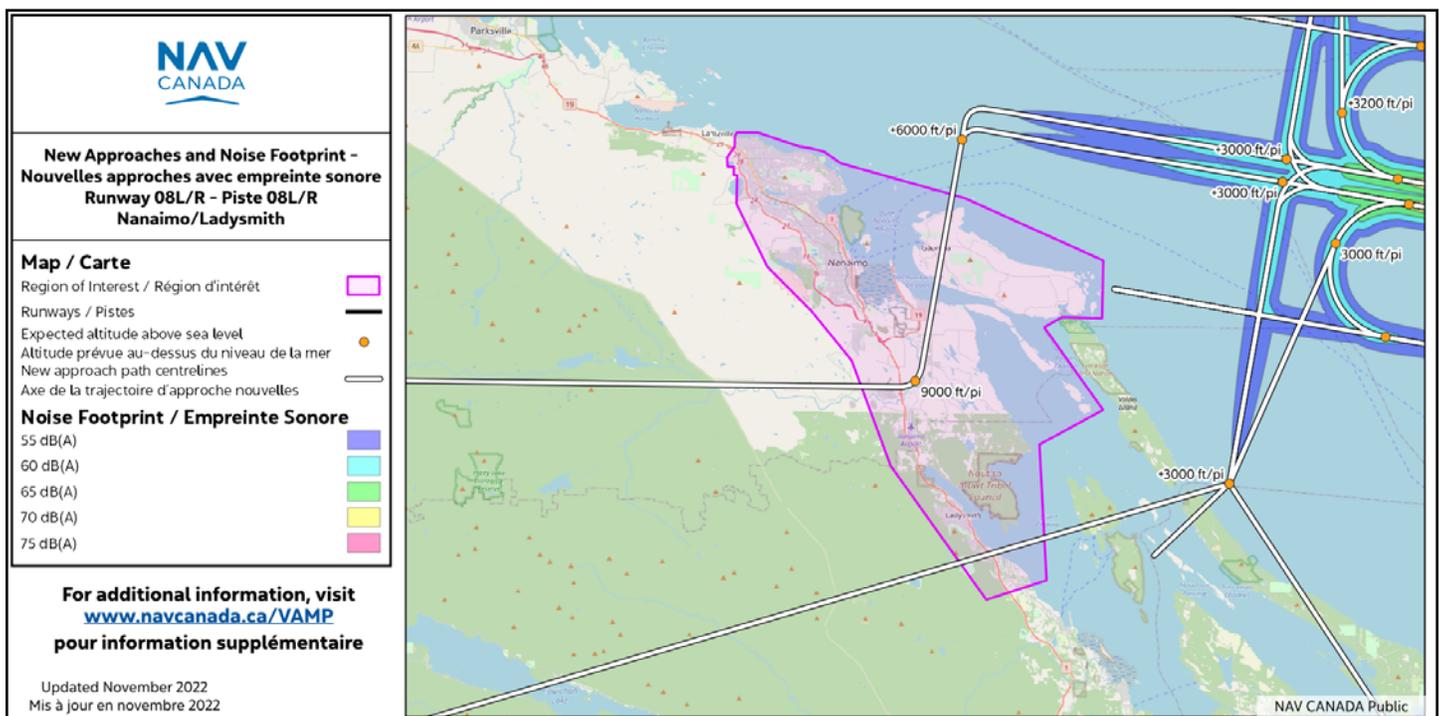
NAV CANADA a compilé des renseignements détaillés sur les aéronefs qui arrivent à YVR – notamment sur la composition de la flotte, comme le type d’aéronef, les heures d’arrivée et de départ et les routes de vol –, ce qui lui a permis de modéliser le bruit pour mieux comprendre les répercussions sonores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

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’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.

Selon la modélisation, l’empreinte sonore est sous le seuil de 55 dB(A) (à peu près le volume d’une conversation normale) dans la plupart des zones puisque les aéronefs les survolant sont en plus haute altitude.



CARTES POUR CHAQUE SECTEUR :

