

Modification des trajectoires de vol à l'aéroport Pearson de Toronto

La proposition de NAV CANADA en bref

QUE PROPOSE NAV CANADA?

NAV CANADA propose d'ajouter de nouvelles procédures d'arrivée basées sur des signaux satellites à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, le plus achalandé du pays.

Elles seront déployées sur deux pistes seulement (pistes 05 et 23) et employées par les aéronefs dotés de la technologie nécessaire. Les procédures existantes continueront d'être employées sur ces pistes par les aéronefs qui n'en sont pas munis.

La structure générale de l'espace aérien et les procédures d'arrivée existantes pour les autres pistes demeureront les mêmes, et aucun changement n'est proposé du côté des procédures de départ. En savoir plus sur la procédure proposée.

QUELS SONT LES AVANTAGES DE LA RNP AR?

En plus de réduire significativement les émissions de GES – un grand objectif de l'industrie et des gouvernements – les procédures visent à limiter le nombre de résidences survolées.

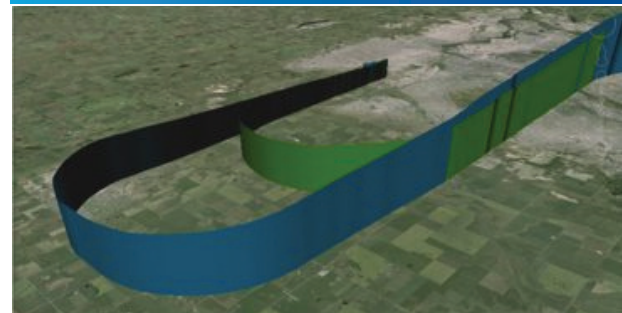
Les nouvelles procédures épargneront 142 000 résidents de survols à plus de 60 dBA. Il a été démontré qu'elles étaient plus silencieuses de 1 à 5 dBA comparativement à un aéronef similaire décrivant un segment à basse altitude.

178,000
tonnes métrique

Réduire significativement les émissions de GES

1 to 5
dBA

Il a été démontré qu'elles étaient plus silencieuses de 1 à 5 dBA comparativement à un aéronef similaire décrivant un segment à basse altitude.



EN QUOI LA RNP AR SE DISTINGUE-T-ELLE DES PROCÉDURES D'ARRIVÉE ACTUELLES?

La RNP AR est loin d'être la seule procédure à miser sur le positionnement par satellite, mais elle permet à l'aéronef d'emprunter une trajectoire de vol hautement prévisible et très précise. Les concepteurs d'espaces aériens ont plus de liberté dans le choix de l'emplacement de la trajectoire, ce qui leur permet parfois d'éloigner les procédures d'arrivée des zones habitées tout en respectant les normes strictes de conception de Transports Canada. Cela peut aussi permettre à l'aéronef de virer vers l'aéroport plus tôt, ce qui réduit la distance parcourue par rapport aux approches habituelles et, du même coup, les émissions.

Les opérations en descente continue (CDO) ne sont pas une nouveauté à l'aéroport Pearson, mais la RNP AR en permet la réalisation systématique par les aéronefs dotés de l'équipement nécessaire, et ce, avec un minimum d'intervention de la part des contrôleurs de la circulation aérienne et des pilotes une fois la procédure amorcée. Les CDO atténuent le bruit en permettant une descente continue à propulsion réduite. Il a été démontré qu'elles étaient plus silencieuses de 1 à 5 dBA comparativement à un aéronef similaire décrivant un segment à basse altitude.

30-40%

Environ 30 à 40 % du parc aérien de l'aéroport Pearson de Toronto est doté de l'équipement nécessaire pour la procédure RNP AR, proportion qui devrait graduellement augmenter à mesure que les transporteurs modernisent leur flotte et se procurent des appareils plus silencieux.

QU'EST-CE QUE CELA SIGNIFIE POUR LA POPULATION?

En plus de réduire significativement les émissions de GES – un grand objectif de l'industrie et des gouvernements –, les procédures visent à limiter le nombre de résidences survolées.

Les nouvelles procédures épargneront 142 000 résidents de survols à plus de 60 dBA.

Il est toutefois important de noter que malgré l'atténuation du bruit visée par la proposition, il est impossible d'éviter entièrement les 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.

POURQUOI CES PROCÉDURES SONT-ELLES PROPOSÉES POUR LES PISTES 05 ET 23?

D'autres pistes auraient peut-être pu être envisagées, mais NAV CANADA et la GTAA tiennent à ce que toute amélioration opérationnelle susceptible de modifier le climat sonore soit mise en place de manière prudente et responsable, et ce dans le but de réduire le bruit. Compte tenu de la densité de la population et de la nature du développement résidentiel aux alentours de l'aéroport Pearson, les possibilités sont limitées.

Les pistes 05 et 23 permettent de cibler des terrains non résidentiels. La RNP AR réduira également le bruit pour la population affectée par les pistes 06 et 24, gauche et droite, et l'étape vent arrière sud. En effet, la RNP AR permettra à certains aéronefs atterrissant sur ces pistes de rester 1 000 pieds plus haut en raison de la meilleure localisation des aéronefs provenant du nord de l'aéroport. Cette mesure sera appliquée tactiquement selon la situation de trafic.

