

# Forums sur la gestion du bruit de l'aéroport Pearson de Toronto Réunion publique

28 septembre 2022



# Mot de bienvenue et présentations

# Réunions publiques de l'aéroport Pearson

- Les réunions publiques de l'aéroport Pearson font partie des forums sur la gestion du bruit.
- Les réunions fournissent aux résidents ce qui suit :
  - Une occasion d'en apprendre davantage sur les opérations aéroportuaires et les répercussions sur votre région
  - Entendre les mises à jour de la GTAA et de NAV CANADA au sujet de la gestion du bruit
  - Poser des questions ou soulever des préoccupations liées à l'exploitation d'un aéroport
- Chaque réunion comporte une séance libre au cours de laquelle les résidents peuvent poser des questions sur les activités dans leur région et une séance publique comprenant des présentations et une période de questions publique. La séance libre et les réunions publiques sont virtuelles.
- Les réunions publiques sont enregistrées et affichées en ligne à [www.torontopearson.com/nmf](http://www.torontopearson.com/nmf)

# Rôles et responsabilités en matière de gestion du bruit

L'**Autorité aéroportuaire du Grand Toronto** (GTAA) est une entreprise privée sans but lucratif qui gère et exploite l'aéroport depuis 1996. La GTAA élabore et gère un programme de gestion du bruit et explore de nouvelles possibilités d'atténuation du bruit. Il est également responsable de l'entretien de l'infrastructure aéroportuaire, y compris des surfaces comme les pistes.

**NAV CANADA** est le fournisseur de services de navigation aérienne au Canada, responsable du déplacement sécuritaire et efficace des aéronefs. NAV CANADA conçoit et publie un réseau de routes aériennes selon les critères de conception établis par Transports Canada et l'OACI. Il attribue également les pistes à l'aéroport Pearson de Toronto en tenant compte des vents, des conditions météorologiques, de la capacité et du système de piste préférentiel.

**Transports Canada** est l'organisme de réglementation de l'aviation au Canada. Il veille à ce que les aéronefs canadiens soient conformes aux normes internationales anti-bruit grâce au processus de certification des aéronefs, établit les critères de conception de la trajectoire de vol et les lignes directrices sur l'utilisation des terres en fonction de l'exposition au bruit. Il approuve les changements proposés aux procédures d'atténuation du bruit et aux restrictions d'exploitation relatives au bruit et les applique. Transports Canada vérifie également chaque année le Programme de restriction des vols de nuit de l'aéroport.

# Programme

- Répercussions opérationnelles et communautaires
- Mises à jour de la GTAA
  - Le point sur l'avancement du projet de réfection de la piste 06L/24R
- Mises à jour de NAV CANADA
- Des questions?

# Répercussions opérationnelles et communautaires



# À propos de l'aéroport Pearson de Toronto



Avant la COVID-19, l'aéroport Pearson de Toronto était le sixième aéroport au monde en nombre de correspondances offertes avec près de 50 millions de passagers et 478 000 mouvements d'aéronefs par année, employant directement 49 000 personnes et générant 42 milliards de dollars du PIB de l'Ontario.



L'aéroport Pearson de Toronto est ouvert 24 heures sur 24. Une journée typique est divisée en heures normales d'exploitation (de 6 h 30 à minuit), en heures préférentielles du système de pistes et en heures restreintes.



Heures préférentielles (de minuit à 6 h 29) : priorise les pistes qui survolent le moins de personnes



Horaire restreint (de 12 h 30 à 6 h 29) : régi par un programme de restriction de vol de nuit qui limite le nombre de mouvements. Du 1<sup>er</sup> novembre au 31 octobre. Augmentation du budget annuel en fonction de la croissance du nombre de passagers

# Nos pistes

L'aéroport Pearson de Toronto possède cinq pistes

- Deux pistes vont en direction nord-sud :
  - Piste 15L/33R
  - Piste 15R/33L
- Trois pistes vont en direction est-ouest :
  - Piste 05/23
  - Piste 06L/24R
  - Piste 06R/24L
- Les pistes peuvent être utilisées des deux extrémités. Donc, bien qu'il y ait cinq pistes, il y a 10 extrémités opérationnelles pour les arrivées et les départs.





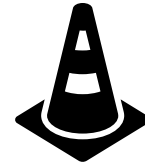


# Sélection de la piste

Les contrôleurs de la circulation aérienne tiennent compte de nombreux facteurs lorsqu'ils choisissent la configuration d'une piste :



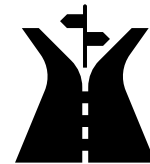
**Vent** - direction, vitesse du vent, vents de travers



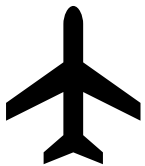
**Disponibilité des pistes et des voies de circulation** - peut être affectée par l'entretien, le déneigement et d'autres facteurs



**État de surface** - (humide, sèche, glacée, enneigée) combinées aux conditions de vent



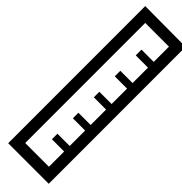
**Distance jusqu'à la piste** - la piste de départ principale est habituellement la plus courte distance par rapport à l'aérogare – moins de consommation de carburant, moins de GES



**Demande et capacité de trafic** – les niveaux de trafic varient selon la saison et même tout au long de la journée. Les configurations de piste sont sélectionnées pour une capacité optimale



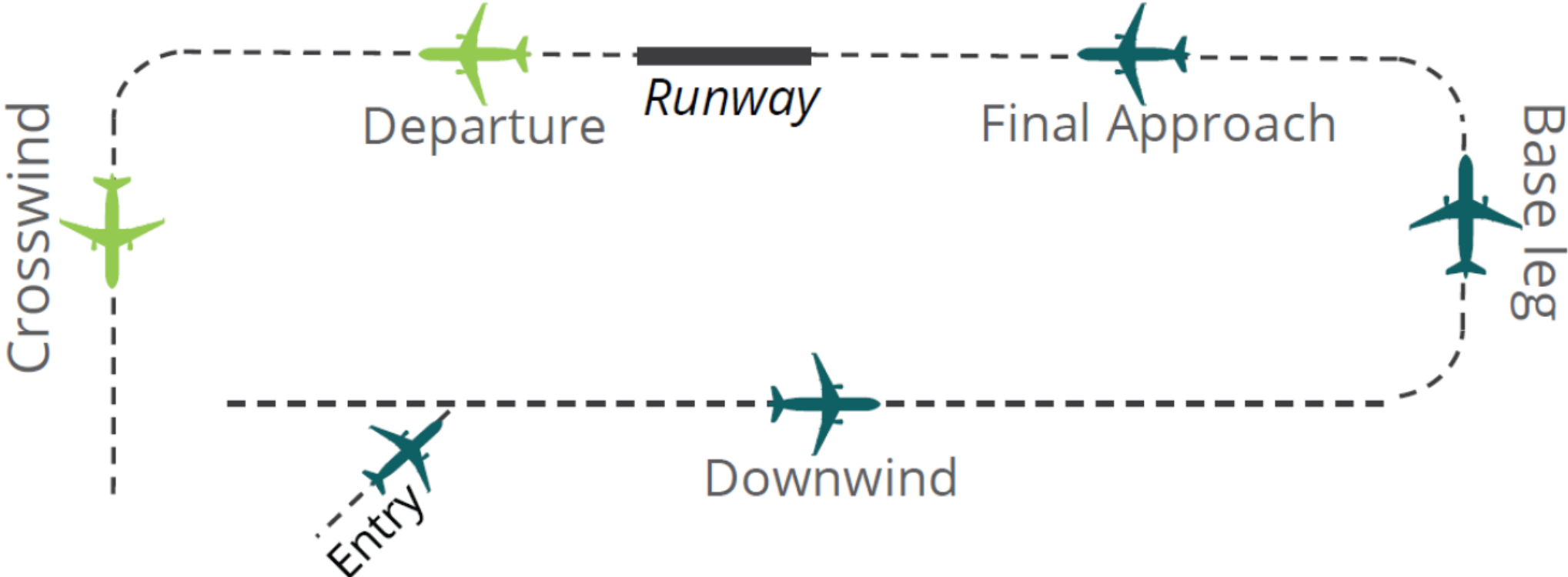
**Heure de la journée** – Le système de pistes préférentielles de nuit est utilisé entre minuit et 6 h 30. Cela est conçu pour toucher le moins de gens possible pendant la nuit.



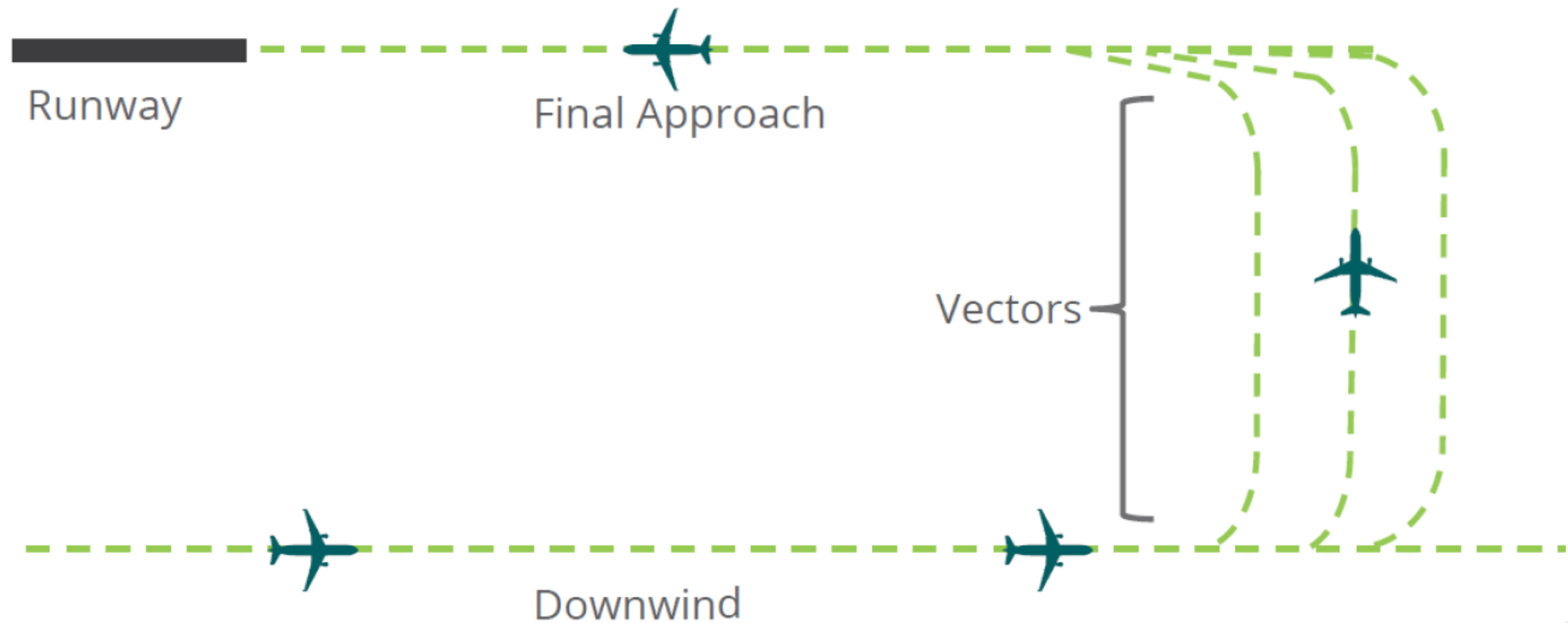
**Longueur de la piste** – Parfois, une piste plus longue est nécessaire pour les gros avions et les avions lourds long-courriers.

Les pistes est et ouest sont utilisées pour environ 95 % du trafic, en raison des vents dominants de l'est et de l'ouest et de la capacité.

# Disposition des circuits de piste



# Disposition des circuits de piste



# Piste d'arrivée 23

# Piste de départ 05

Répercussions sur les collectivités :  
Maple/Vaughan, Richmond Hill, Thornhill, Rexdale



# Arrivées - piste 23



Nord-sud

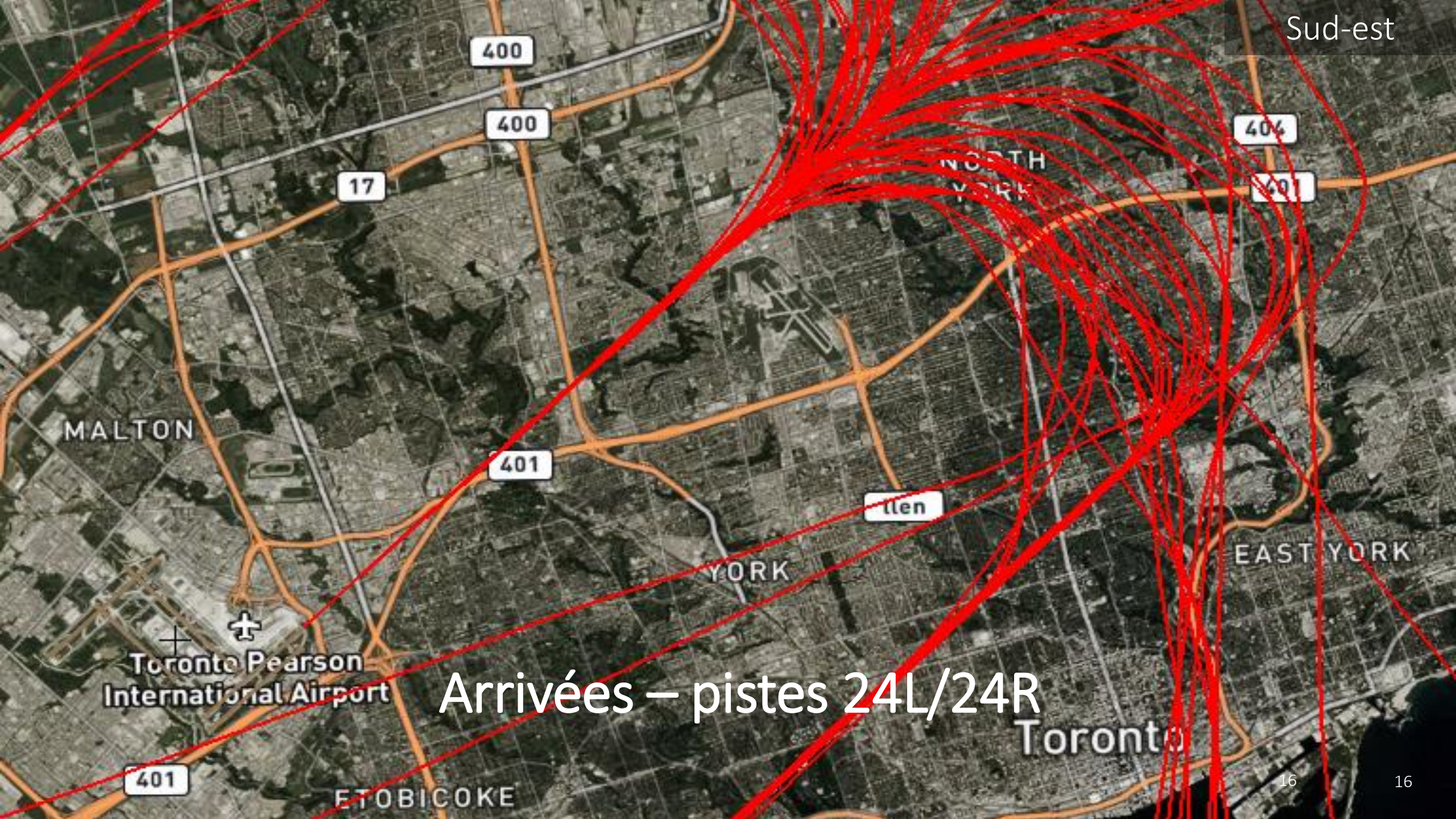
Départs – piste 05

# Pistes d'arrivée 24L/R

# Pistes de départ 06L/R

Répercussions sur les collectivités :

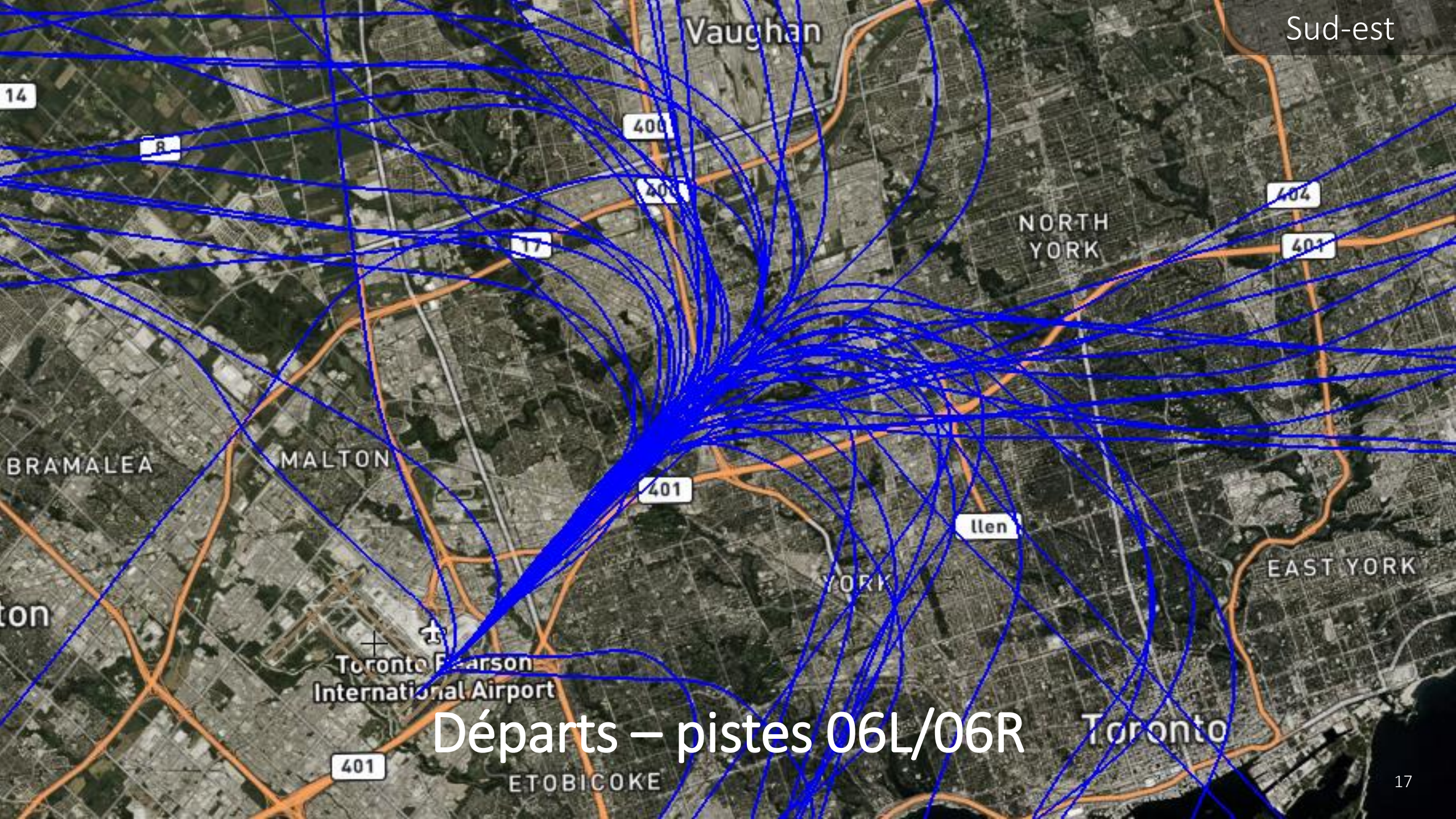
Midtown Toronto, North York, Weston, Markham



Toronto Pearson International Airport

# Arrivées – pistes 24L/24R





Sud-est

Vaughan

NORTH YORK

EAST YORK

YORK

Toronto

Toronto Pearson International Airport

Départs – pistes 06L/06R

# Piste d'arrivée 05

# Piste de départ 23

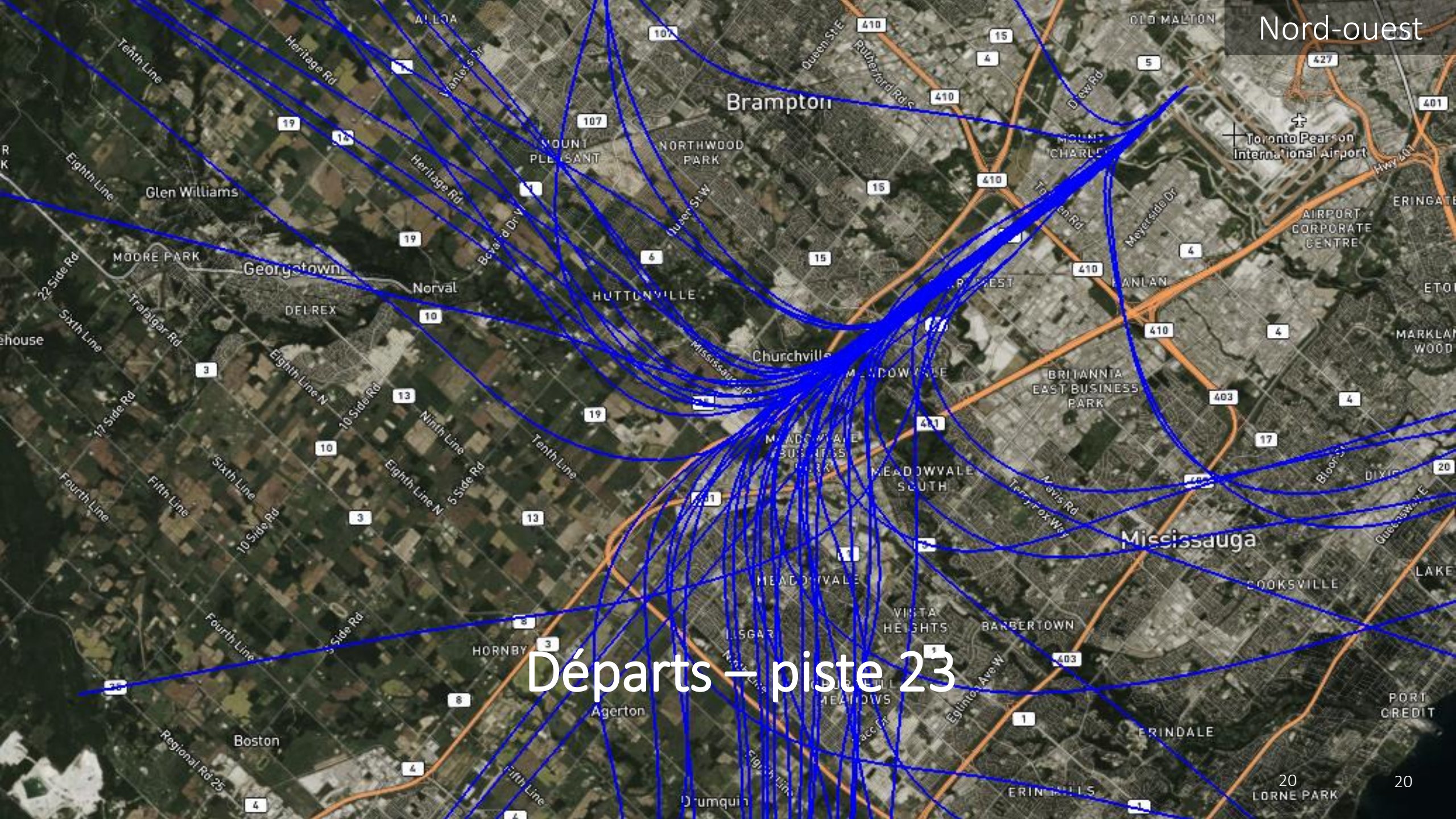
Répercussions sur les collectivités :

Brampton, Georgetown, Milton, Meadowvale, Streetsville



Arrivées - piste 05

Nord-ouest



Départs – piste 23

# Pistes d'arrivée 06L/R

## Pistes de départ 24L/R

Répercussions sur les collectivités :

Meadowvale, Alderwood, Erin Mills, Streetsville, Clarkson, Port Credit, Oakville



Toronto Pearson International Airport

ETOBICOKE

MEADOWVALE

Mississauga

LAKEVIEW

VISTA HEIGHTS

PORT CREDIT

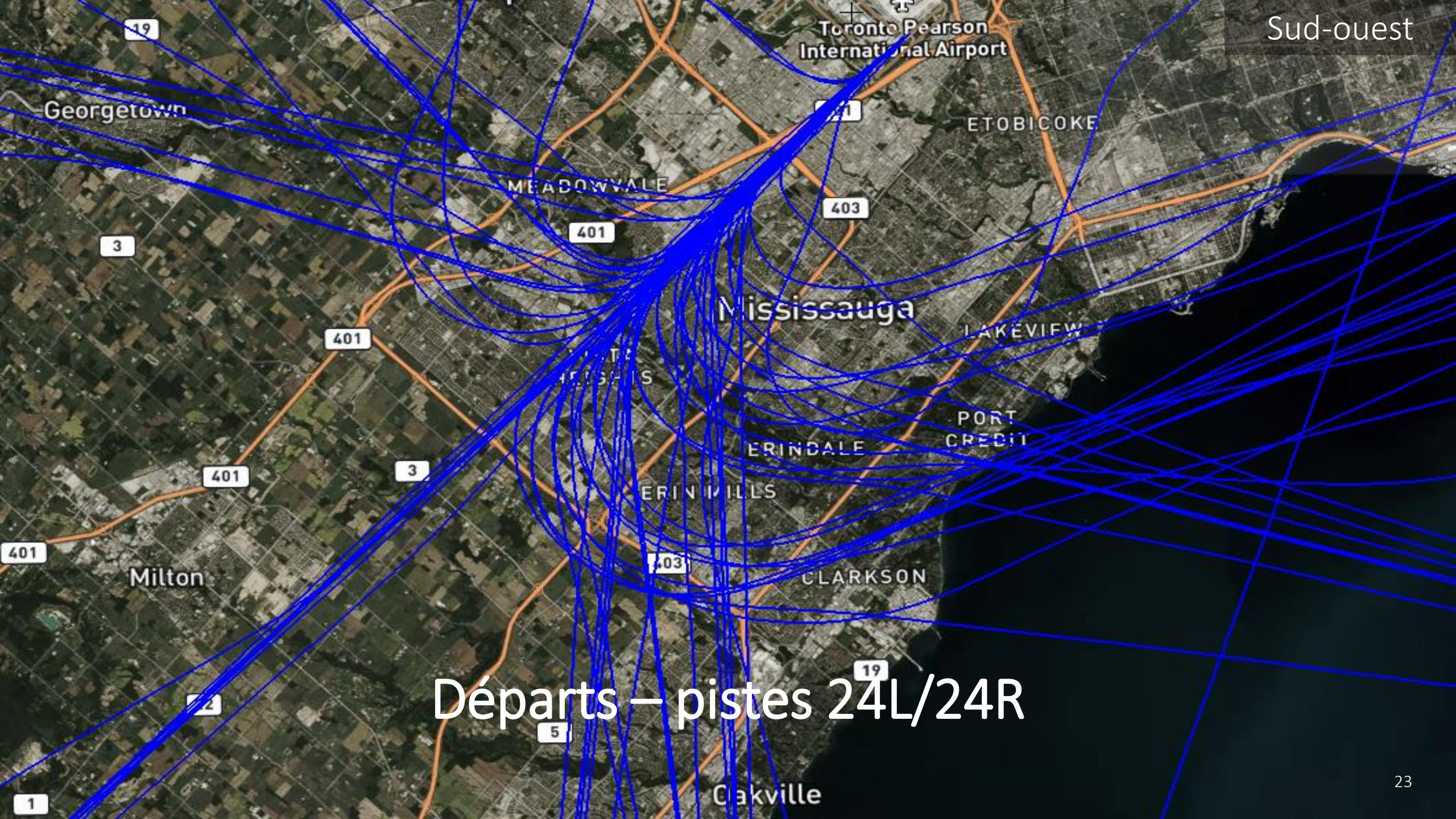
ERINDALE

ERIN MILLS

CLARKSON

Oakville

Arrivées – pistes 06L/06R



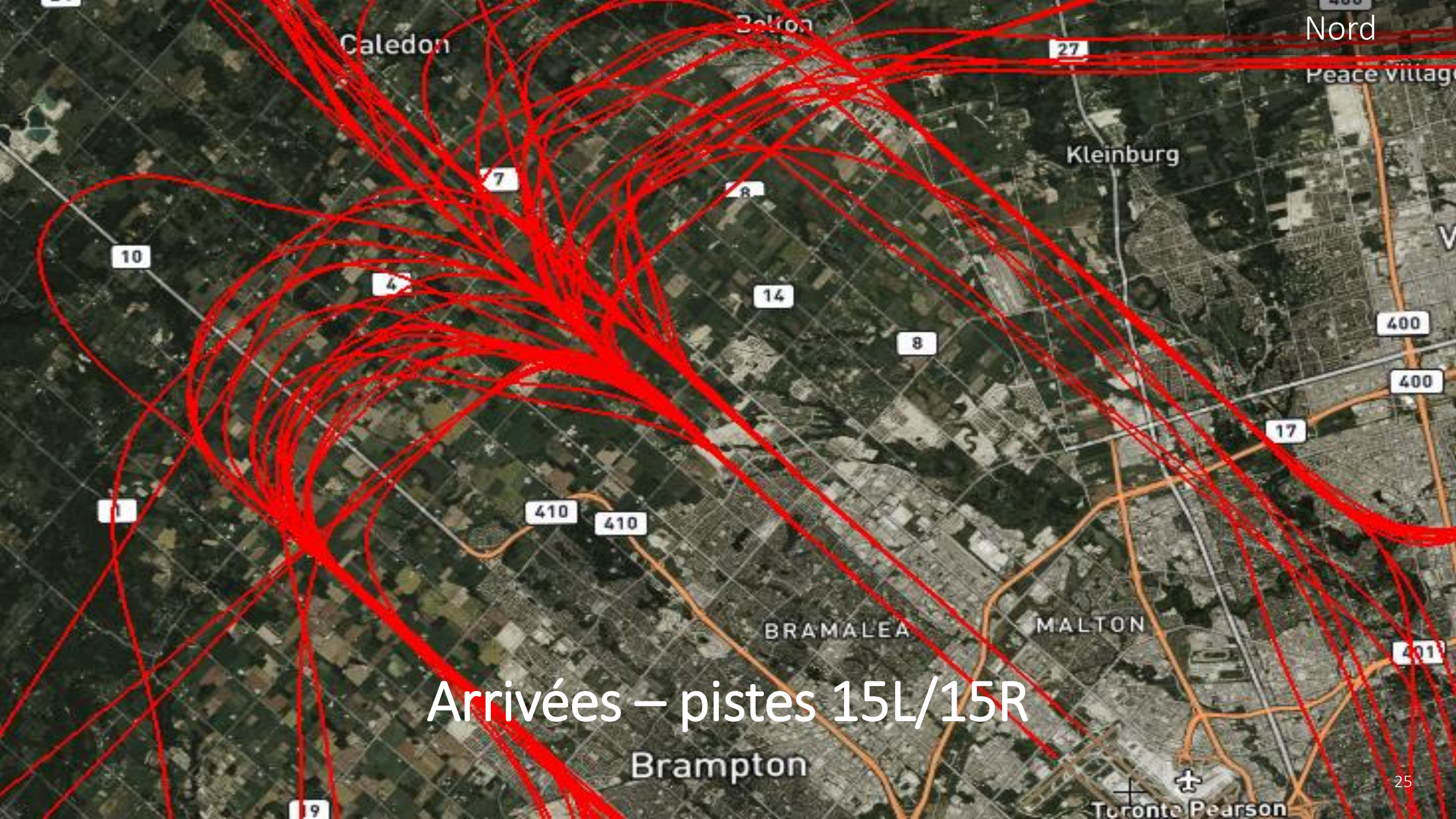
Départs – pistes 24L/24R

# Pistes d'arrivée 15L/R

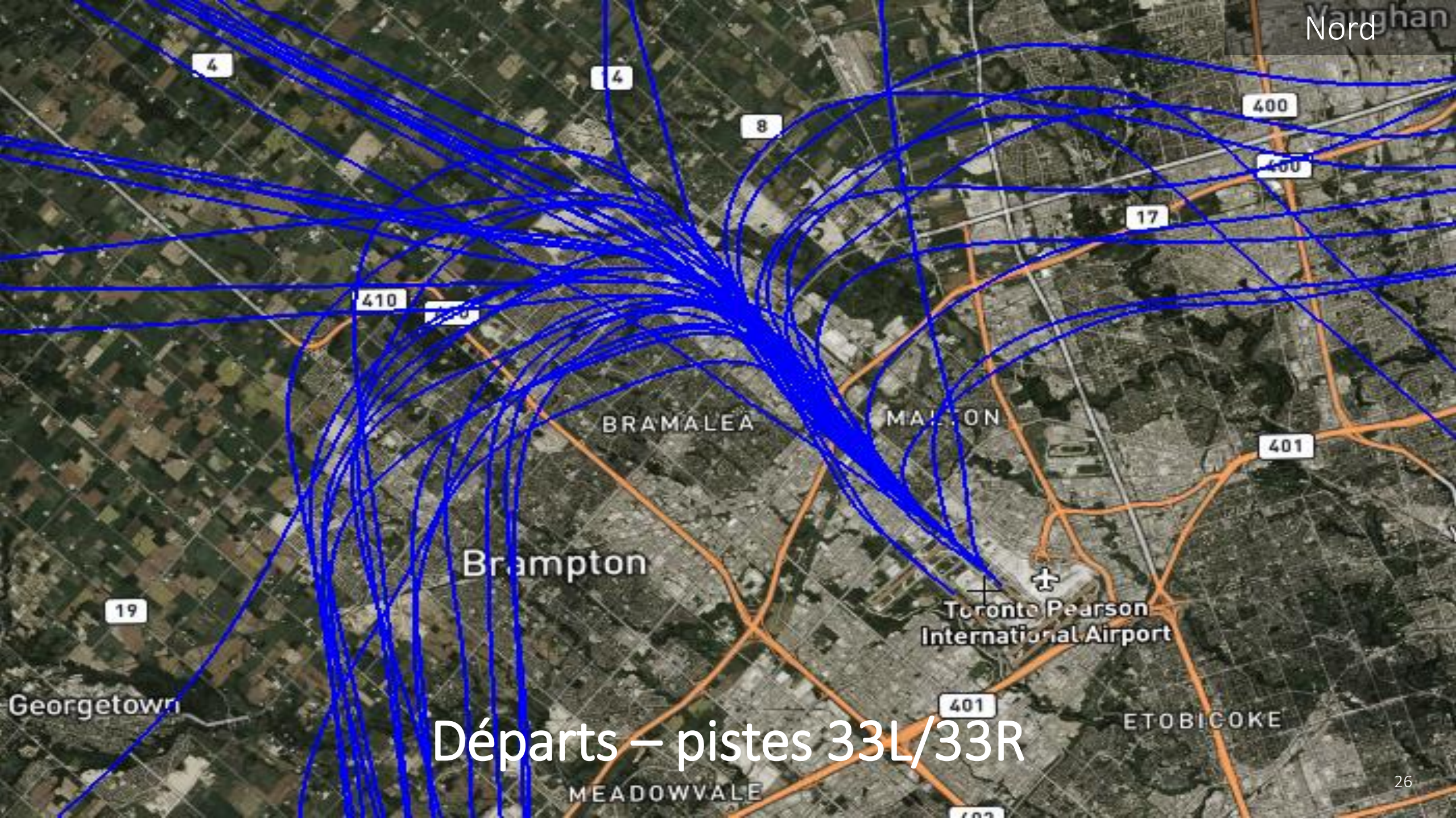
## Pistes de départ 33L/R

Répercussions sur les collectivités :  
Brampton, Malton





Arrivées – pistes 15L/15R



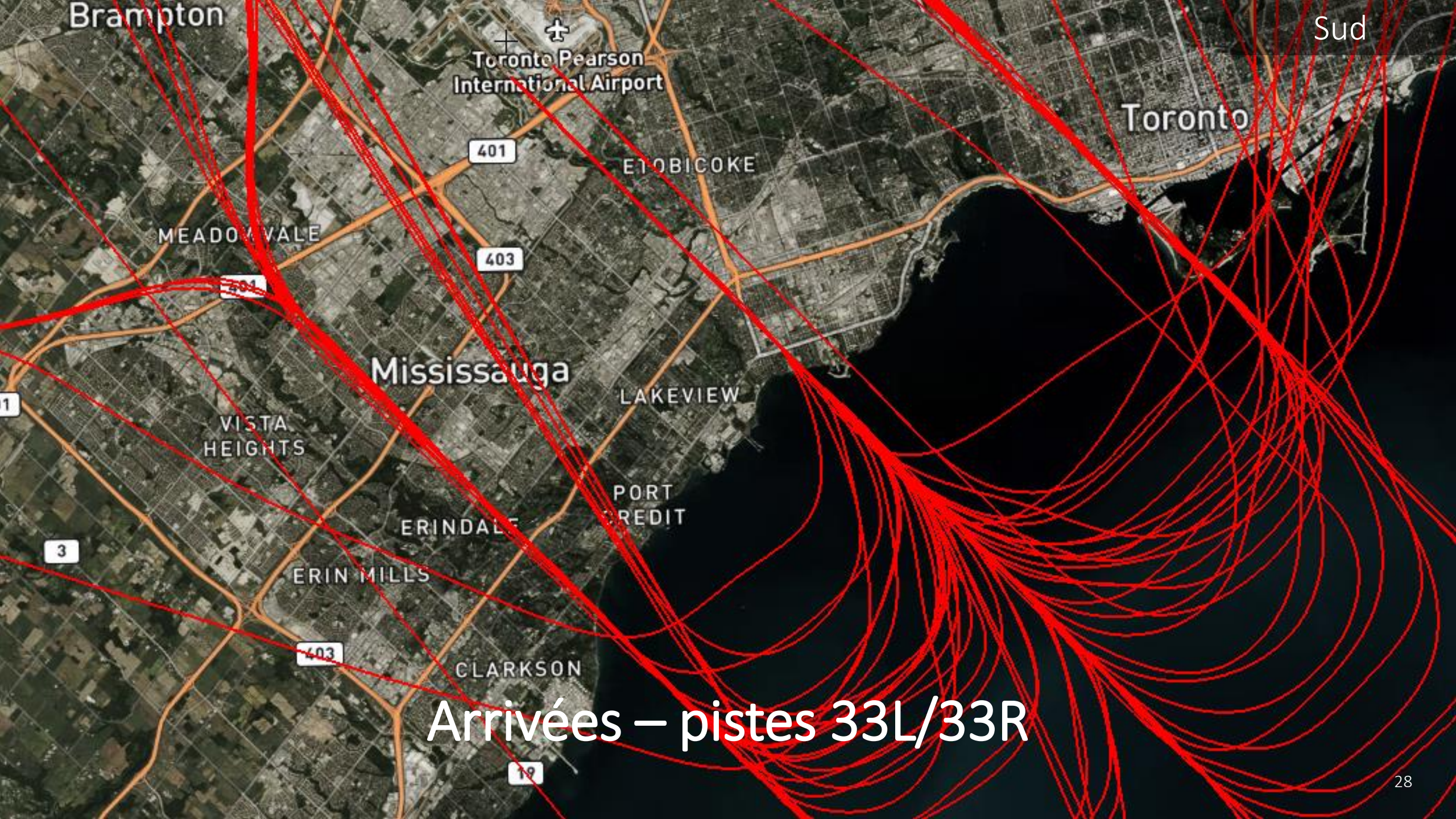
Départs – pistes 33L/33R

# Pistes d'arrivée 33L/R

## Pistes de départ 15L/R

Répercussions sur les collectivités :

Etobicoke-Lakeshore, Alderwood, Long Branch, Markland Wood



Brampton

Sud

Toronto Pearson  
International Airport

Toronto

401

ETOBICOKE

MEADOWVALE

403

Mississauga

LAKEVIEW

VISTA  
HEIGHTS

PORT  
CREDIT

ERINDALE

3

ERIN MILLS

403

CLARKSON

Arrivées – pistes 33L/33R

19



BRAMALEA

MALTON

Sud

401

404

YORK

Brampton

Toronto Pearson International Airport

Toronto

401

ERINBORO

MEADOWVALE

403

Mississauga

LAKEVIEW

VISTA HEIGHTS

Départs – pistes 15L/15R

ERINDALE

PORT CREDIT

3

ERIN MILLS

# Mises à jour de la GTAA

# Le point sur l'avancement du projet de réfection de la piste 06L/24R

---

# Fermeture temporaire de la piste 06L/24R



- Comme toute infrastructure de grande envergure, nos pistes doivent être entretenues régulièrement pour maintenir leur sécurité.
- Le 4 avril, l'aéroport Pearson a entamé un réaménagement de huit mois de la piste 06L/24R, la deuxième piste la plus fréquentée de l'aéroport.
- Construite pour la première fois dans les années 1960, cette piste de 3 kilomètres devait être entièrement refaite en raison de l'usure de sa sous-structure en béton due aux conditions météorologiques, à l'utilisation et au temps.

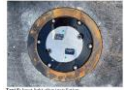




# Travaux de restauration en cours



Retirer les lumières encastrées



Briser et retirer le béton



Construire la subsurface et la mise en place granulaire (à l'aide de béton recyclé)



Installer des boîtiers de base pour les lumières



Asphalter



Peindre les lignes

Broyer la surface pour enlever l'asphalte.



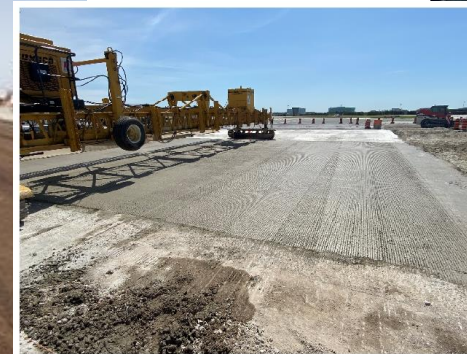
Concasser le béton



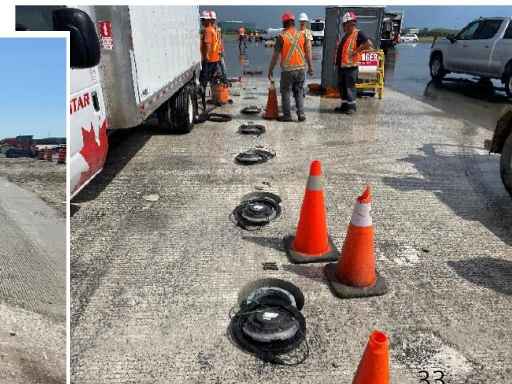
Installation de la base stabilisée au ciment



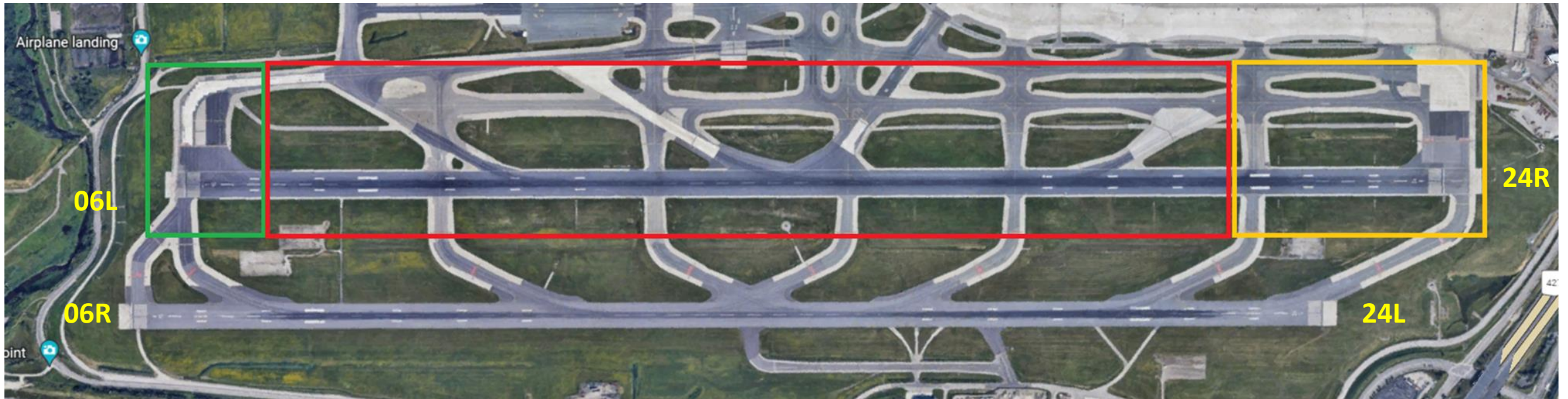
Paver le béton



Installer les lumières encastrées



# Avancement du projet (06L/24R) : 2022 septembre



- Les travaux sont séquencés pour procéder de gauche à droite (de l'ouest à l'est).
- Le projet porte actuellement sur l'extrémité est de la piste, y compris les voies de sortie à grande vitesse et les aires d'attente.

Le projet progresse bien et devrait être terminé d'ici la fin de novembre, comme prévu.

# Photos de la zone de réaménagement



**Stage 2A:** Breaking existing concrete slabs on Runway keel section at Taxiway D5 intersection for removal.



**Stage 1D:** Stripping runway edges for grass adjustments.



**Stage 1C:** Placing sod at Taxiway D1 along asphalt edge



**Stage 1D:** Burlap, tining and white cure finishing of PCC slip form paving.



**Stage 1D:** Taxiway D3 centreline and double yellow edge markings painted.



**Stage 1D:** Installing old D3 sign on new guidance sign base.



**Stage 2C:** Placement of granular base and installation of geotextile and geogrid.



**Stage 1D:** Runway centreline markings at Taxiway D3 intersection (1<sup>st</sup> coat)



**Stage 1C:** Surveyor marking vertices of concrete slabs below asphalt for routing and sealing.



**Stage 1C:** Rolling and compaction of base asphalt on runway keel section.



**Stage 1C:** 6 asphalt spreaders paving in escalon Taxiway D1.



**Stage 1C:** Pouring concrete for Taxi D2 stop bar.



**Stage 1D:** Pouring the guidance signs base on Taxiway D3.



**Stage 1C:** Re-connect the cables from north runway side Taxiway D3 stop bar to the transformers in the pull pit



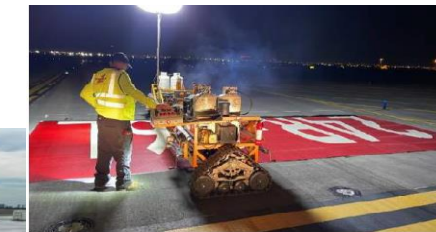
**Stage 1C:** PCC slip form paving via concrete belt feeder.



**Stage 1C:** Installation of electrical manhole at Taxiway stop bar.



**Stage 1C:** Relief cuts on new PCC slab joints.



**Night Shift:** Thermoplastic paint at Taxi C4

# Répercussions opérationnelles et communautaires Perspectives

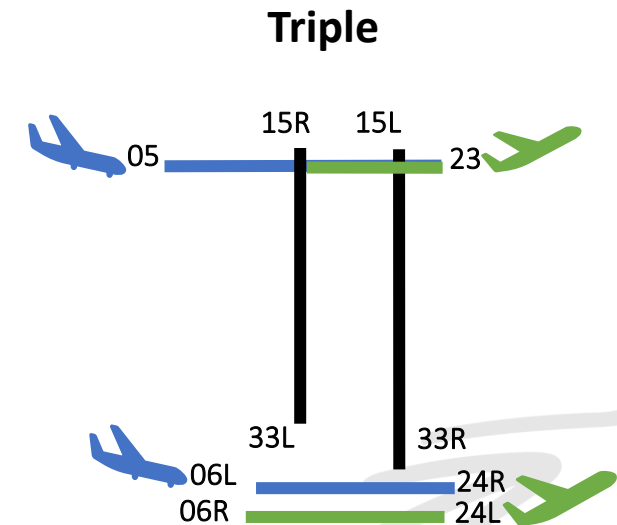
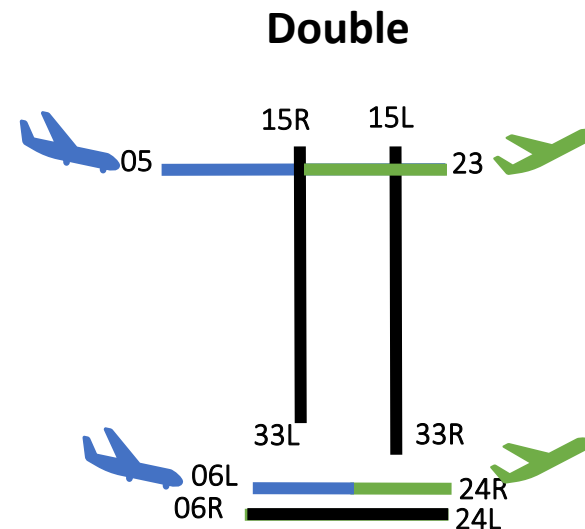
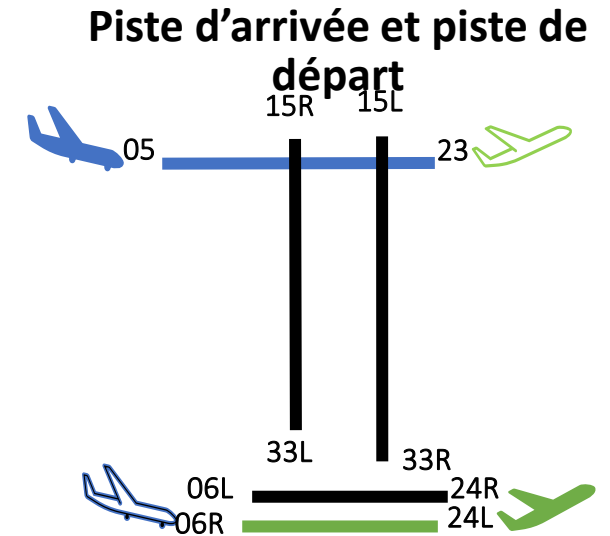
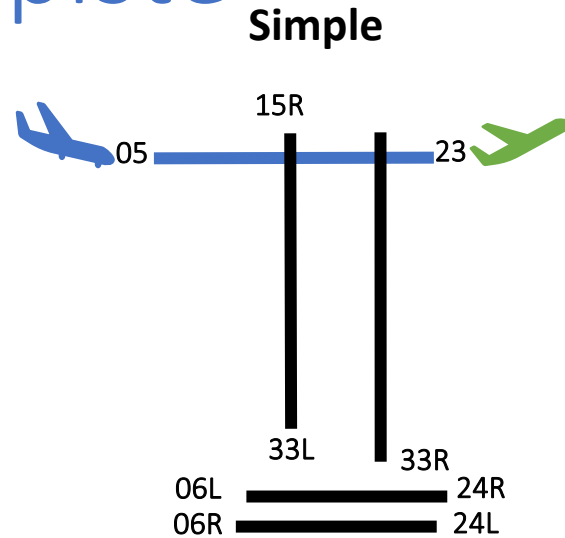
---

# Configuration de la piste

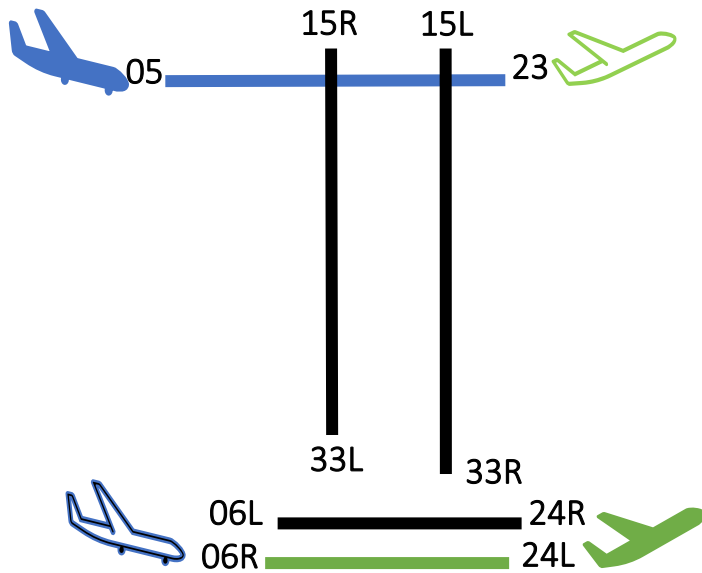
Les pistes sont configurées pour maximiser l'efficacité en fonction des niveaux de trafic. Il y a quatre options principales :

1. **Simple** – très peu de circulation
2. **Piste d'arrivée, piste de départ** – faible circulation
3. **Double** – trafic élevé
4. **Triple** – trafic très élevé

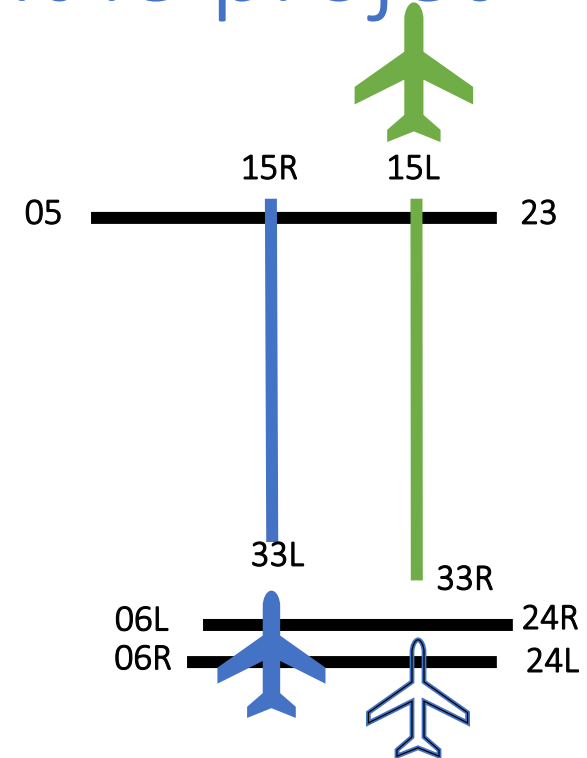
En raison de la fermeture de la piste - la configuration de piste d'arrivée et de piste de départ est actuellement utilisée malgré le trafic élevé. Cela signifie une plus grande concentration de trafic sur les pistes principales utilisées. **Ce taux de trafic plus élevé que d'habitude entraîne une augmentation des plaintes.**



# Configuration des pistes pendant le projet



Piste d'arrivée et piste de départ



**Est/ouest** - l'aéroport utilise les pistes est/ouest dans une configuration piste d'arrivée et piste de départ dans un scénario de niveau de trafic pour lequel on utiliserait habituellement une configuration double ou triple.

- les déchargements peuvent être plus fréquents, et les résidents affectés par les pistes « principales » peuvent s'attendre à plus de trafic. **On pourrait avoir l'impression qu'il y a plus de trafic qu'en 2019.**

**Nord-sud** – À certains moments, selon les restrictions temporaires imposées à l'aérodrome pendant les différentes phases de la réfection de la piste, la configuration nord-sud permettra de traiter un trafic plus important qu'une configuration de piste d'arrivée et de piste de départ est-ouest. Cela signifie que les résidents touchés par les opérations des pistes nord et sud peuvent s'attendre à un trafic plus important.

# Nord-est

## Piste d'arrivée 23

## Piste de départ 05

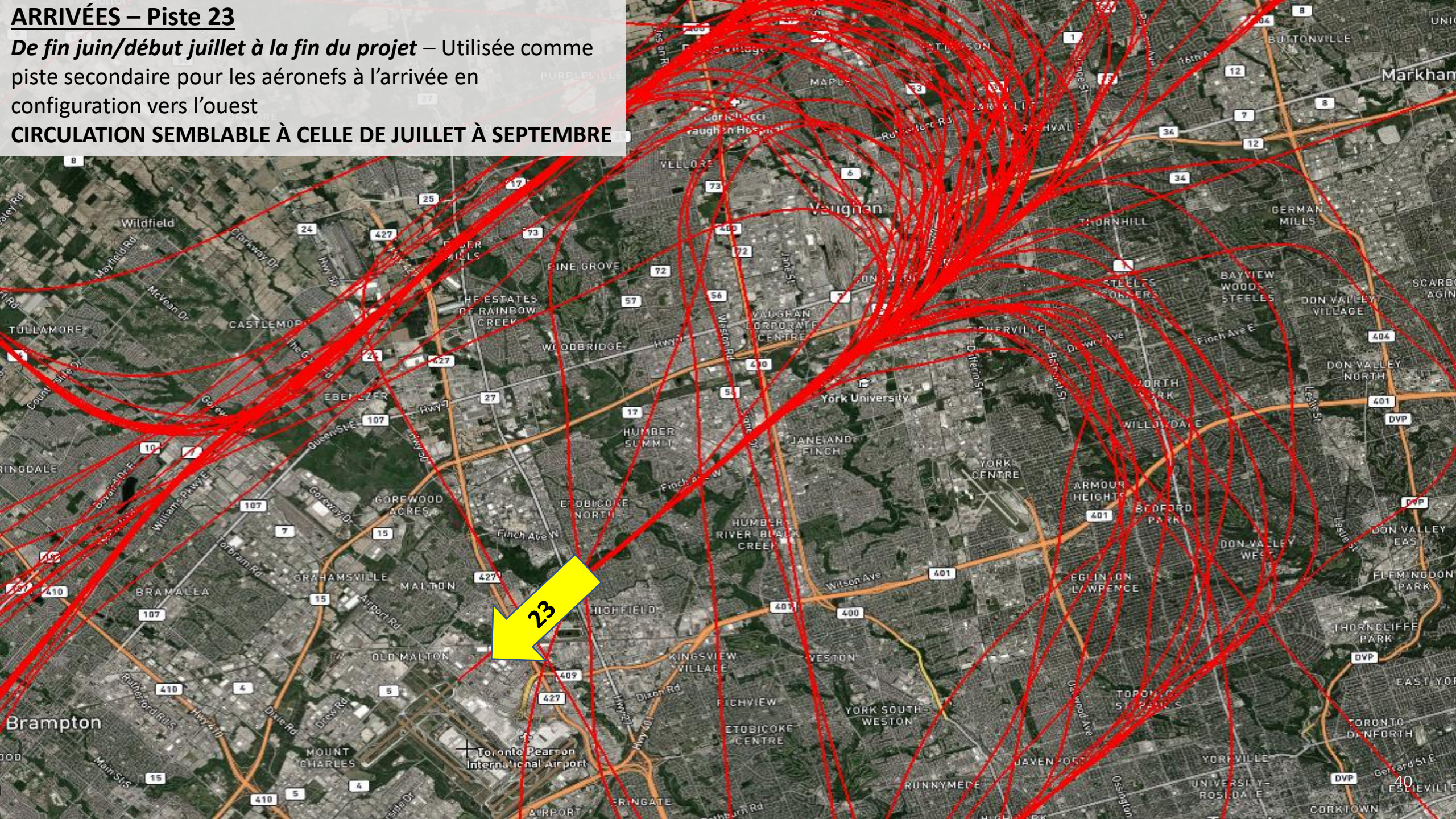
Principales circonscriptions touchées :

Etobicoke North, Humber River-Black Creek, Vaughan-Woodbridge, Thornhill,  
King Vaughan

# ARRIVÉES – Piste 23

*De fin juin/début juillet à la fin du projet* – Utilisée comme piste secondaire pour les aéronefs à l'arrivée en configuration vers l'ouest

**CIRCULATION SEMBLABLE À CELLE DE JUILLET À SEPTEMBRE**

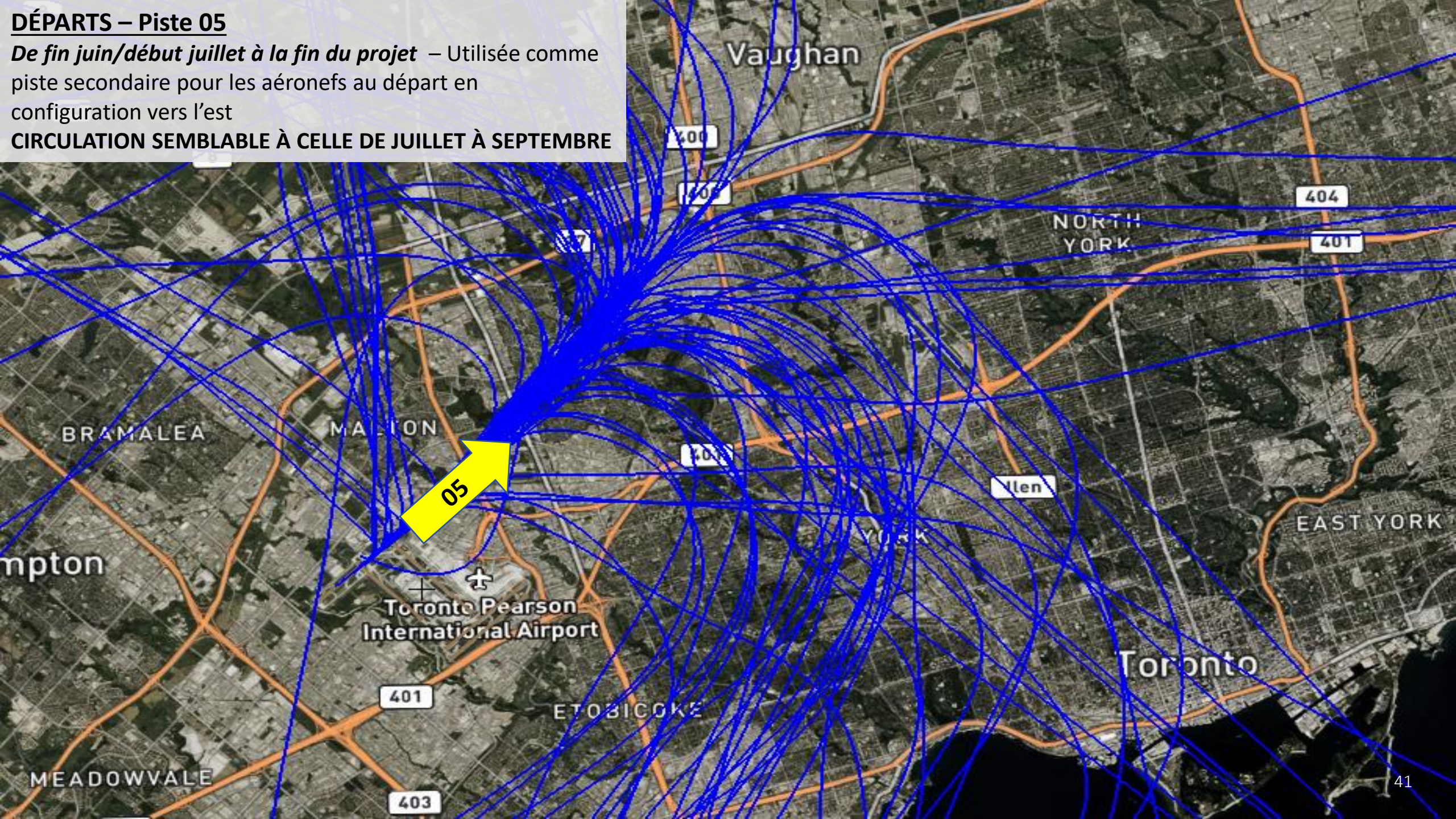




## DÉPARTS – Piste 05

*De fin juin/début juillet à la fin du projet* – Utilisée comme piste secondaire pour les aéronefs au départ en configuration vers l'est

**CIRCULATION SEMBLABLE À CELLE DE JUILLET À SEPTEMBRE**



# Sud-est

## Pistes d'arrivée 24L/R

## Pistes de départ 06L/R

Principales circonscriptions touchées :

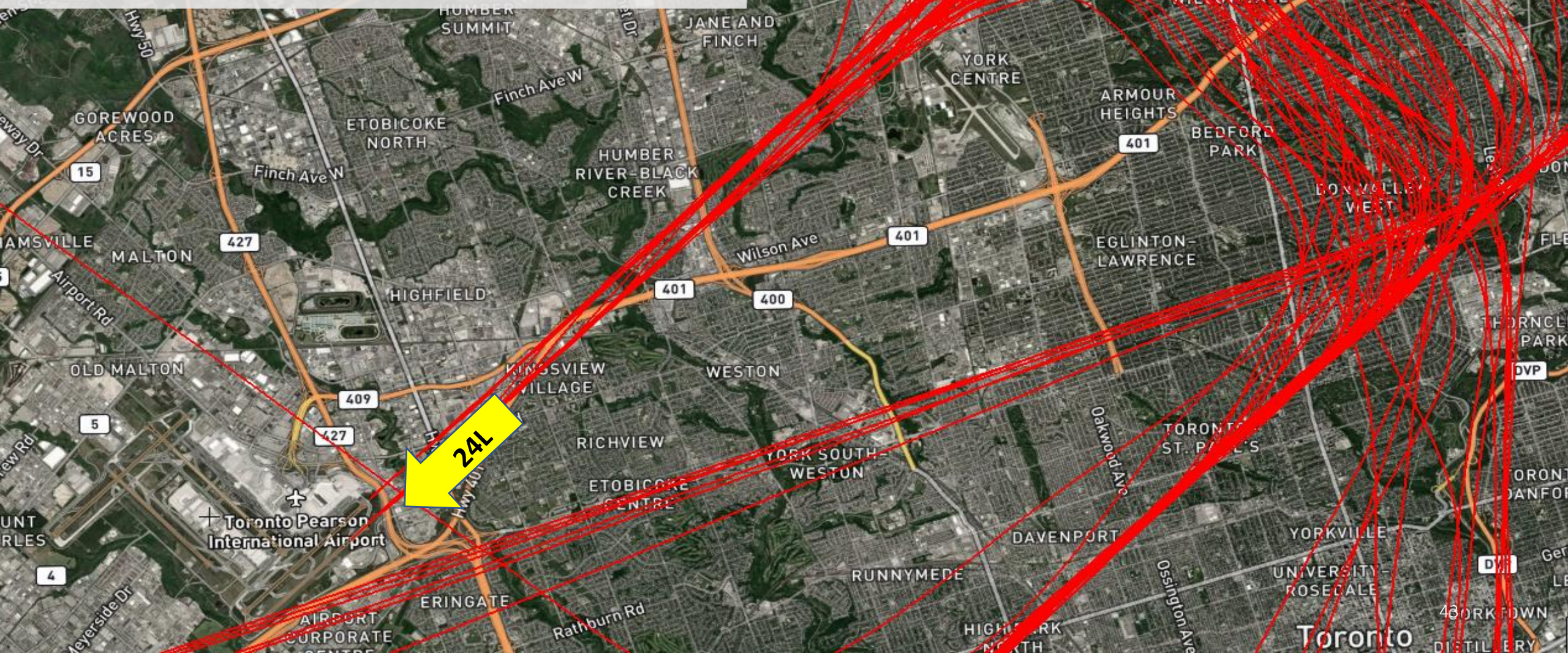
Etobicoke-Centre (nord-est), Etobicoke-Nord (sud), Humber River Black Creek (sud), York South Weston, York-Centre, Willowdale, Don Valley North, Don Valley East, Don Valley West, Toronto St Paul's, Davenport, High Park Parkdale

# ARRIVÉES – Pistes 24L/24R

*Avril à novembre* – Piste 24R non disponible pour les arrivées

*De fin juin/début juillet à la fin du projet* – Piste 24L utilisée comme piste principale pour les avions à l'arrivée en configuration vers l'ouest

**CIRCULATION SEMBLABLE À CELLE DE JUILLET À SEPTEMBRE**



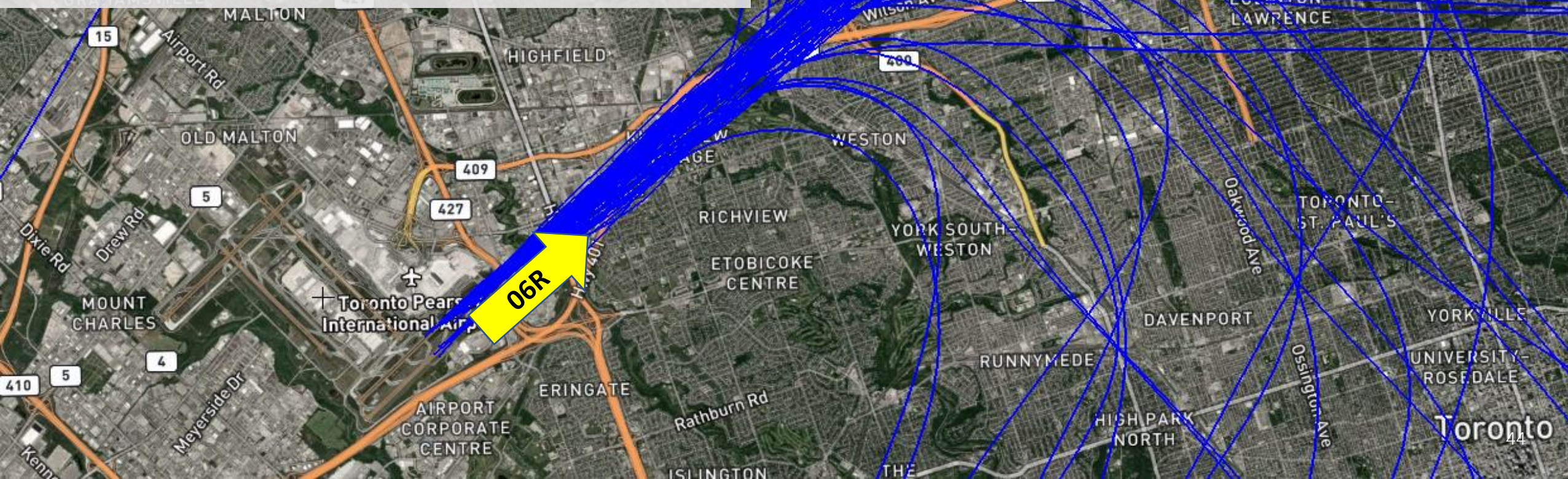
## DEPARTS – Pistes 06L/06R

**Avril à novembre** – Piste 06L non disponible pour les départs

**De fin juin/début juillet à la fin du projet** – la piste 06R est utilisée comme piste principale pour les avions au départ en configuration est

**CIRCULATION SEMBLABLE À CELLE DE JUILLET À SEPTEMBRE**

Il convient de noter que la piste 06L est habituellement utilisée pour les départs plutôt que la piste 06R. La trajectoire de vol pour les départs sur la piste 06R est légèrement plus au sud que la trajectoire de vol pour la piste 06L, donc plus près des zones résidentielles.



# Nord-ouest

## Piste d'arrivée 05

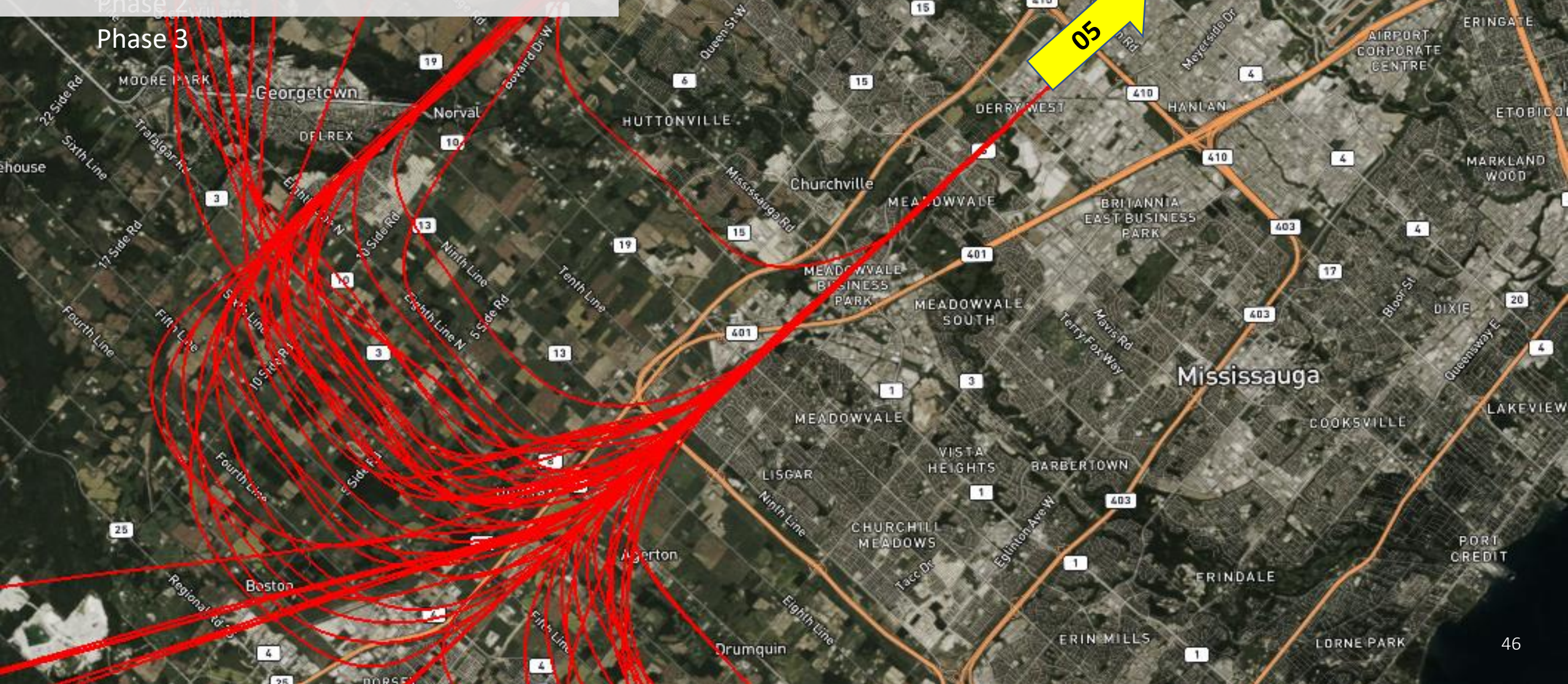
## Piste de départ 23

Principales circonscriptions touchées :

Brampton, Georgetown, Milton, Meadowvale, Streetsville

# ARRIVÉES – Piste 05

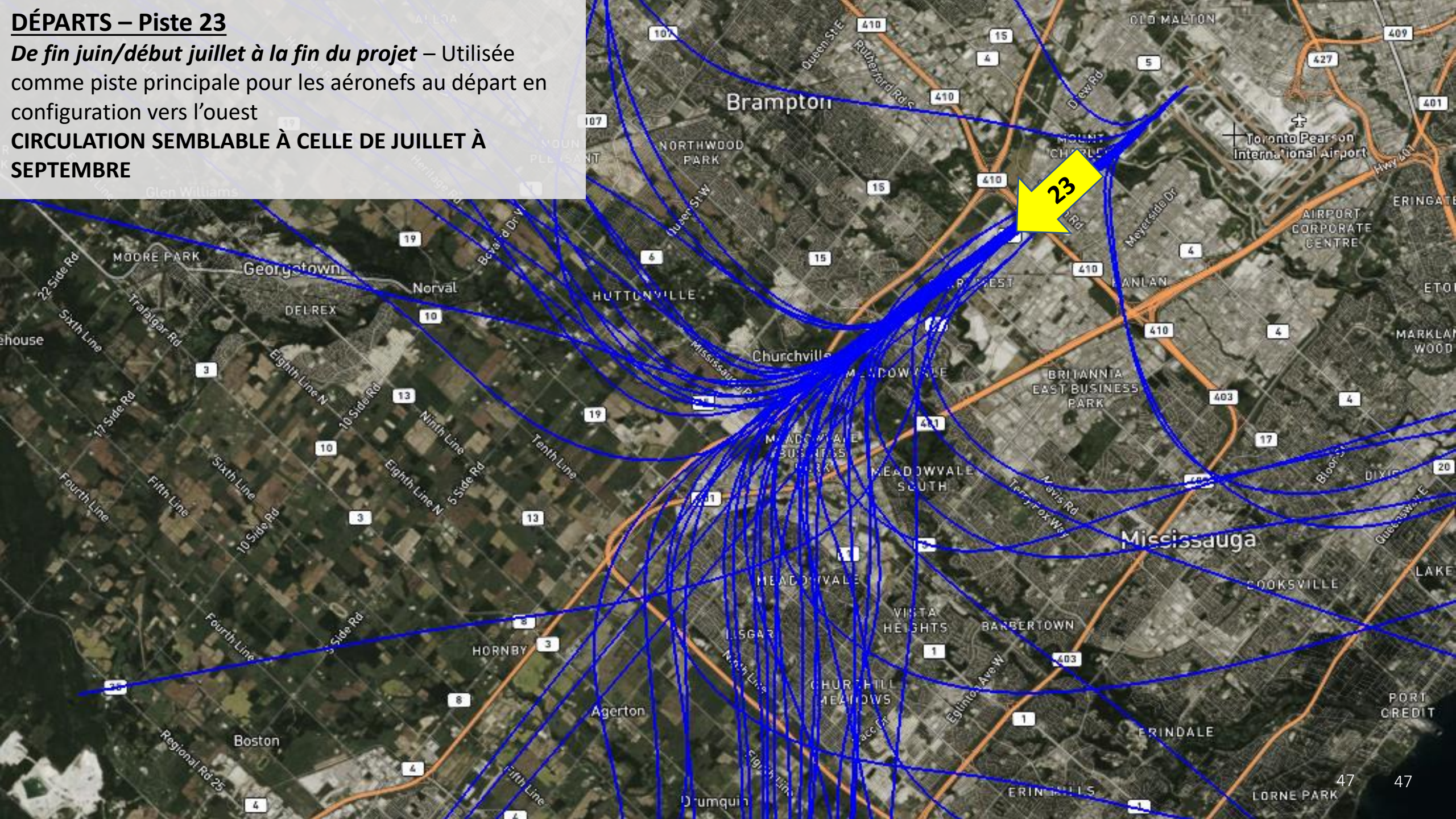
*De fin juin/début juillet à la fin du projet* – Utilisée comme piste principale pour les aéronefs à l'arrivée en configuration vers l'est  
**CIRCULATION SEMBLABLE À CELLE DE JUILLET À SEPTEMBRE**



## DÉPARTS – Piste 23

*De fin juin/début juillet à la fin du projet* – Utilisée comme piste principale pour les aéronefs au départ en configuration vers l'ouest

**CIRCULATION SEMBLABLE À CELLE DE JUILLET À SEPTEMBRE**



# Sud-est

Pistes d'arrivée 06L/R  
Pistes de départ 24L/R

Principales circonscriptions touchées :

Mississauga-Malton (south), Mississauga-Streetsville, Mississauga-Erin Mills,  
Milton, Oakville-North Burlington



# ARRIVÉES – Pistes 06L/06R

*Avril à novembre* – Piste 06L non disponible pour les arrivées

*De fin juin/début juillet à la fin du projet*– Piste 06R utilisée comme piste secondaire pour les aéronefs à l'arrivée en configuration vers l'est.

**CIRCULATION SEMBLABLE À CELLE DE JUILLET À SEPTEMBRE**



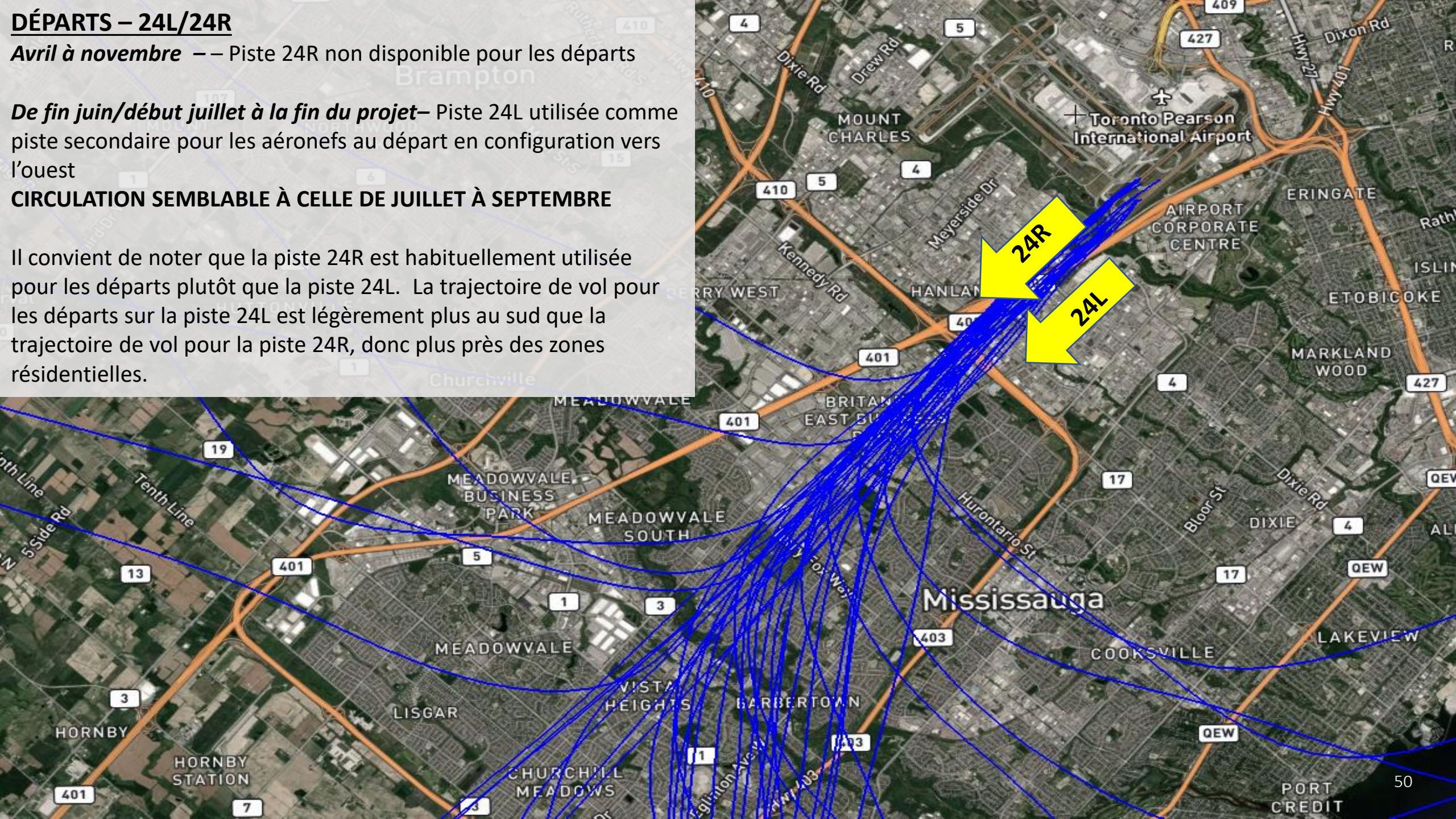
## DÉPARTS – 24L/24R

*Avril à novembre* -- Piste 24R non disponible pour les départs

*De fin juin/début juillet à la fin du projet*– Piste 24L utilisée comme piste secondaire pour les avions au départ en configuration vers l'ouest

**CIRCULATION SEMBLABLE À CELLE DE JUILLET À SEPTEMBRE**

Il convient de noter que la piste 24R est habituellement utilisée pour les départs plutôt que la piste 24L. La trajectoire de vol pour les départs sur la piste 24L est légèrement plus au sud que la trajectoire de vol pour la piste 24R, donc plus près des zones résidentielles.



# Nord

Pistes d'arrivée 15L/R  
Pistes de départ 33L/R

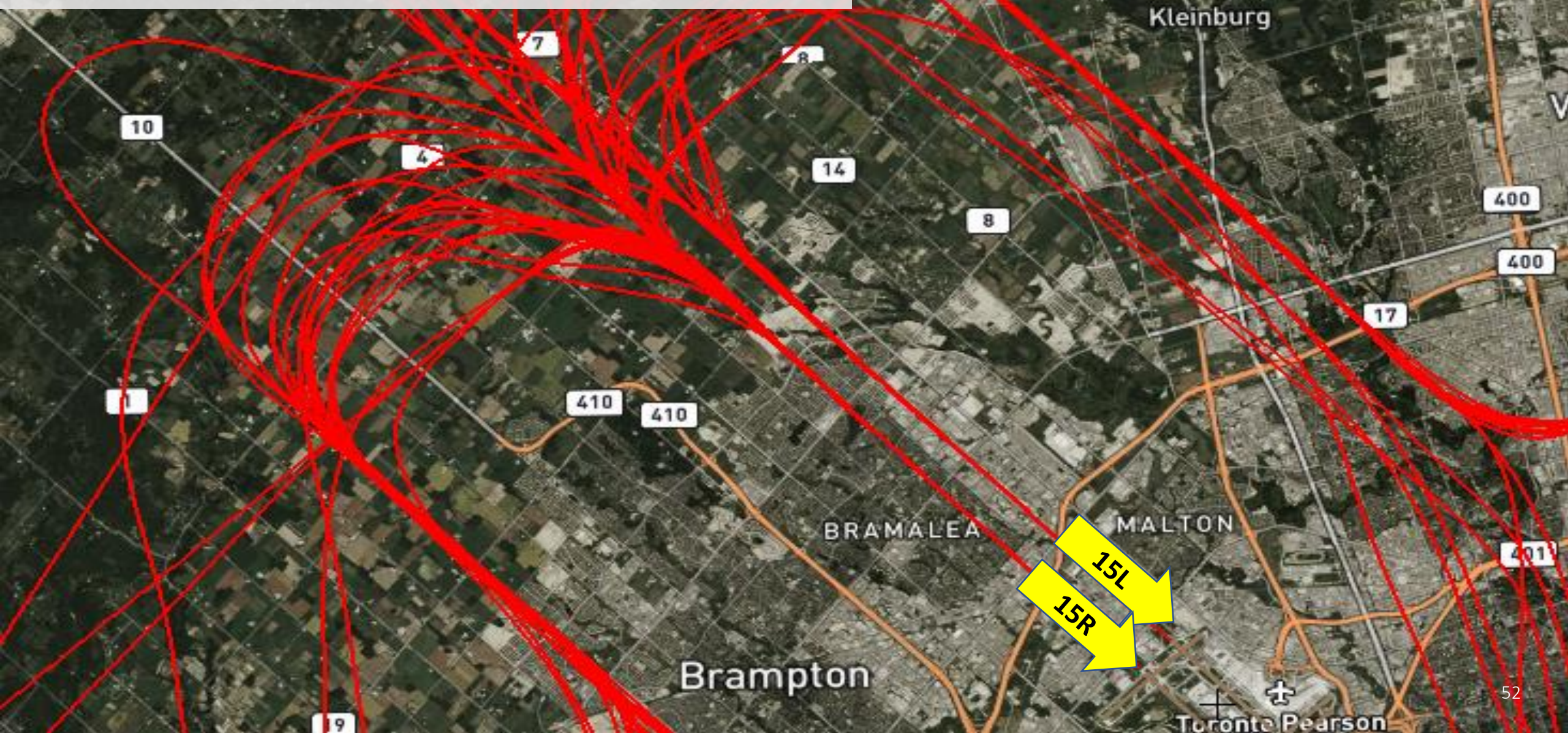
Principales circonscriptions touchées :

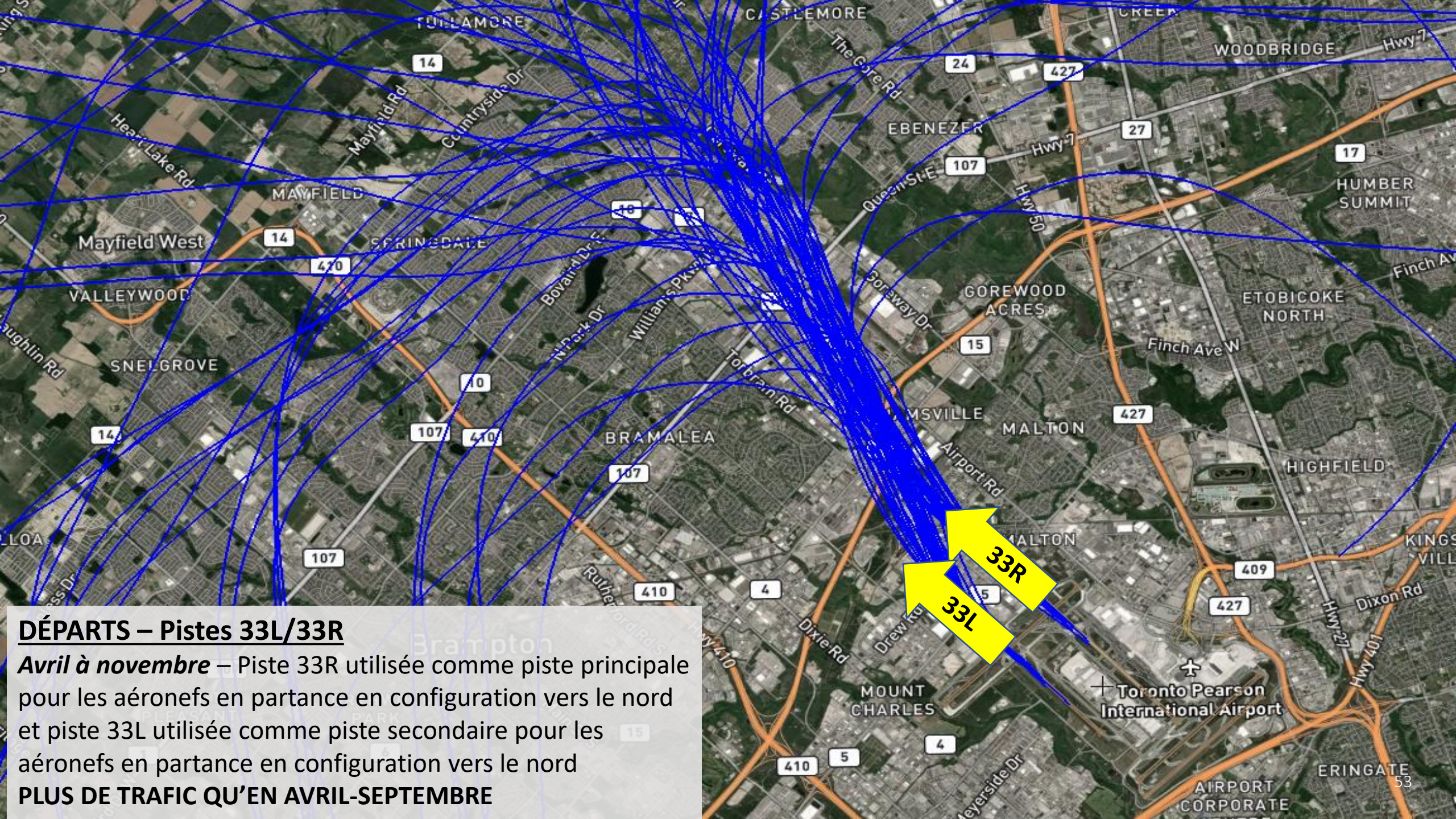
Mississauga-Malton (nord), Brampton-Est, Brampton-Centre, Brampton-Nord,  
Dufferin-Caledon

## ARRIVÉES – Pistes 15L/15R

*Avril à novembre* – Pistes 15L et 15R utilisées pour les aéronefs à l'arrivée en configuration vers le sud

**PLUS DE TRAFIC QU'EN AVRIL-SEPTEMBRE**





**DÉPARTS – Pistes 33L/33R**  
*Avril à novembre* – Piste 33R utilisée comme piste principale pour les aéronefs en partance en configuration vers le nord et piste 33L utilisée comme piste secondaire pour les aéronefs en partance en configuration vers le nord  
**PLUS DE TRAFIC QU'EN AVRIL-SEPTEMBRE**

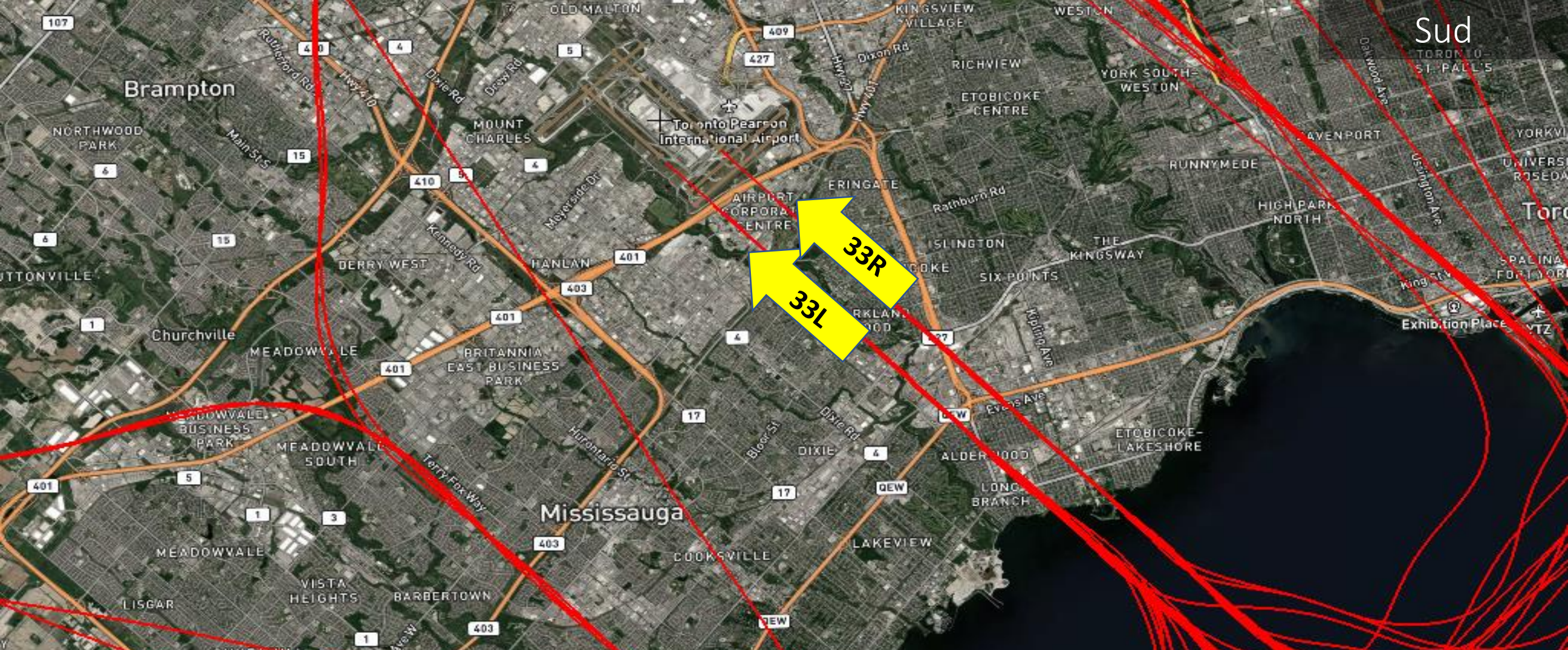
# Sud

Pistes d'arrivées 33L/R

Pistes de départ 15L/R

Principales circonscriptions touchées :

Etobicoke-Centre, Etobicoke-Lakeshore, Mississauga – East Cooksville



Sud

### **ARRIVÉES – Pistes 33L/3R**

***Avril-novembre*** – Piste 33L utilisée comme piste principale pour les aéronefs à l'arrivée en configuration vers le nord et piste 33R utilisée comme piste secondaire pour les aéronefs à l'arrivée en configuration vers le nord

**PLUS DE TRAFIC QU'EN AVRIL-SEPTEMBRE**



**DÉPARTS – Pistes 15L/15R**  
*Avril-novembre* – Piste 15L utilisée comme piste principale pour les aéronefs au départ en configuration vers le sud et piste 15R utilisée comme piste secondaire pour les aéronefs au départ en configuration vers le sud  
**PLUS DE TRAFIC QU'EN AVRIL-SEPTEMBRE**



# Résumé – Répercussions sur les collectivités

Principales circonscriptions touchées	Opérations	D'avril à juin	De juillet à septembre	De septembre à novembre
Nord-est- Etobicoke North, Humber River-Black Creek, Vaughan-Woodbridge, Thornhill, King Vaughan	Piste d'arrivée 23, piste de départ 05	Forte utilisation	Faible utilisation	Faible utilisation
Sud-est - Etobicoke-Centre (nord-est), Etobicoke-Nord (sud), Humber River Black Creek (sud), York South Weston, York-Centre, Willowdale	Piste d'arrivée 24L Piste de départ 06R	Très faible utilisation	Forte utilisation	Forte utilisation
Nord-ouest - Mississauga Malton, Mississauga Streetsville, Brampton South, Brampton West, Brampton North Wellington Halton Hills, Milton	Piste d'arrivée 05, Piste de départ 23	Utilisation relativement faible	Forte utilisation	Forte utilisation
Sud-ouest - Mississauga-Malton (sud) Mississauga-Streetsville, Mississauga-Erin Mills, Milton, Oakville-North Burlington	Piste d'arrivée 06R Piste de départ 24L	Forte utilisation	Faible utilisation.	Faible utilisation.
Nord - Mississauga-Malton (nord), Brampton-East, Brampton Centre, Brampton North, Dufferin-Caledon	Piste d'arrivée 15L/15R Piste de départ 33L/33R	Utilisation relativement faible en avril et en mai, en hausse en juin	Plus grande utilisation	Plus grande utilisation
Sud - Etobicoke-Centre, Etobicoke-Lakeshore, Mississauga-East Cooksville	Piste d'arrivée 33L/33R Piste de départ 15L/15R	Utilisation relativement faible	Plus grande utilisation	Plus grande utilisation



# Rester en contact



Visitez la page Web dédiée [torontopearson.com/runwayrehab](https://torontopearson.com/runwayrehab)



Inscrivez-vous à notre bulletin électronique communautaire mensuel, à l'adresse [torontopearson.com/checkingin](https://torontopearson.com/checkingin)



Pour en savoir plus sur les opérations aéroportuaires et les répercussions sur la collectivité, rendez-vous à l'adresse [airportnoise.torontopearson.com](https://airportnoise.torontopearson.com)



Envoyez-nous une question par courriel ou invitez-nous à assister à une réunion communautaire à l'adresse [community.engagement@gtaa.com](mailto:community.engagement@gtaa.com)



Pour déposer une plainte, appelez-nous au 416-247-7682 ou [soumettez-la en ligne](#).

# Mises à jour de NAV CANADA



# MISES À JOUR DE NAV CANADA

Serving a world in motion  
[navcanada.ca](http://navcanada.ca)

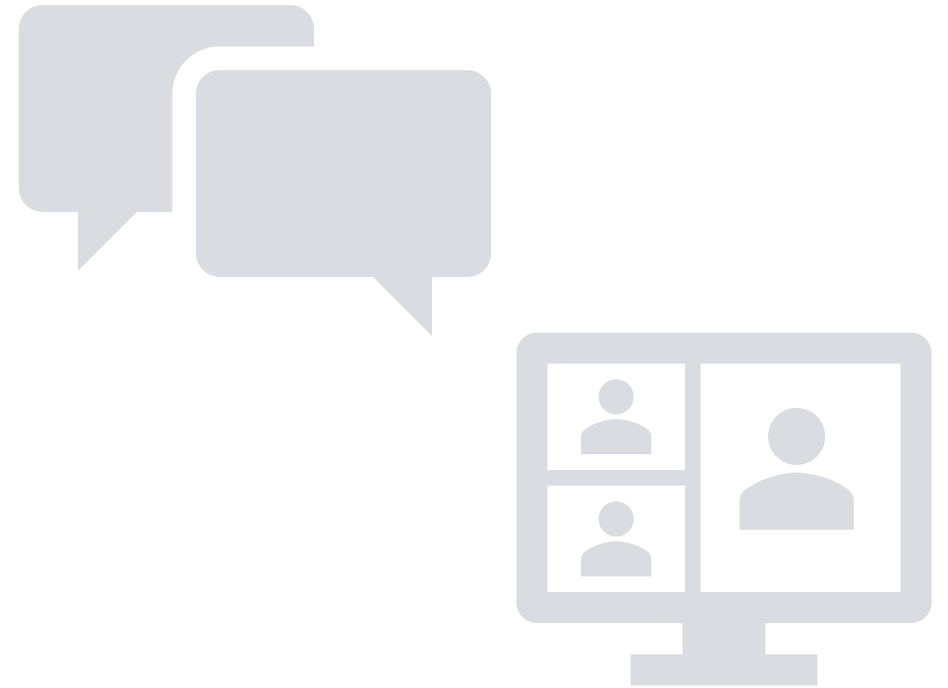


# RNP-AR – LE PROJET

- › Tirer parti de RNP-AR pour présenter de nouvelles procédures à l'aéroport Pearson de Toronto
- › Proviens des recommandations formulées dans le rapport Helios
- › Possibilité de réduire la nécessité d'une division entre le trafic élevé et faible
- › Offre des CDO et une réduction du kilométrage des routes
- › Aucun changement aux départs ou aux procédures RNAV existantes
- › Tire parti de la nouvelle norme de l'OACI (établie dans le RNP)

**Recommendation 3A:** NAV CANADA should design Required Navigation Performance Authorization Required procedures that can reduce the need for a high / low operation, taking due consideration of the location of the tracks, and proceed to consultation to facilitate implementation as soon as is practicable.

**Recommendation 3B:** NAV CANADA should maximise the use of the Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) procedure to incentivise those airlines not already capable of RNP AR to invest, as the RNP AR approach route will offer airlines a more fuel efficient arrival route.



# CONSULTATION PUBLIQUE

# CONSULTATION PUBLIQUE

## Objectifs

- › Communiquer avec exactitude l'information sur les changements et les avantages prévus pour les collectivités, conformément au protocole de communication et de consultation sur les changements à l'espace aérien.
- › Veiller à ce que les résidents et les entreprises aient l'occasion d'en apprendre davantage sur les changements proposés et de fournir leurs commentaires.
- › La consultation a eu lieu au cours de l'hiver 2021-2022.



**Airspace Change**  
**Communications and Consultation Protocol**

A voluntary protocol of the aviation industry  
June 2015

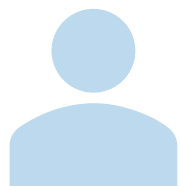
# CONSULTATION PUBLIQUE

## Séances d'information



### Séances d'information publiques

- 8 séances
- 557 inscriptions par 460 personnes différentes
- 269 participants enregistrés



### Séances d'information individuelles

- 119 séances disponibles pour réservation
- 14 séances de 30 minutes



# CONSULTATION PUBLIQUE

Séances d'information à l'intention des représentants élus



Nous avons communiqué de façon proactive avec les bureaux de 71 représentants élus. Communications supplémentaires par l'entremise des forums sur le bruit de la GTAA (séance d'information à l'intention des élus).



# **RAPPORT ET CONCLUSIONS**

# RAPPORT ET CONCLUSIONS

## Résumé de la rétroaction

- › Rétroaction recueillie au moyen d'un sondage en ligne et pendant les réunions
- › Les préoccupations liées au survol des aéronefs qui ont déjà eu lieu aujourd'hui par rapport aux changements proposés ont été reprises dans les résultats du sondage.
- › De nombreux commentaires portaient sur les changements historiques survenus au cours des changements passés de l'espace aérien dans la région.
- › La rétroaction au sujet de la proposition a révélé une préférence pour les trajectoires de vol qui évitent de survoler les zones peuplées dans la mesure du possible et les altitudes des aéronefs qui sont plus élevées le plus longtemps possible.

# RAPPORT ET CONCLUSIONS

## Aperçu des ajustements

### Augmentation de l'altitude des aéronefs


- › L'analyse a permis de déterminer la nécessité d'une pente de descente plus accentuée.
- › Cela réduit la puissance moteur requise pour que l'avion puisse maintenir une descente constante.
- › En pratique, l'aéronef reste à une altitude plus élevée pendant plus longtemps en vent arrière avant de commencer à descendre lors de la procédure d'approche RNP.

### Emplacement de l'arc de piste 23

- › Réception des commentaires des résidents et des représentants de la Ville de Vaughan au sujet de l'emplacement du segment d'arc par rapport au Vaughan Metropolitan Centre (VMC).
- › On a constaté que le segment d'arc pouvait être déplacé à environ 600 m plus à l'est.
- › Cela place la trajectoire de vol de la RNP plus loin de la zone de développement VMC et plus près du parc à matériel remorqué MacMillan du CN.

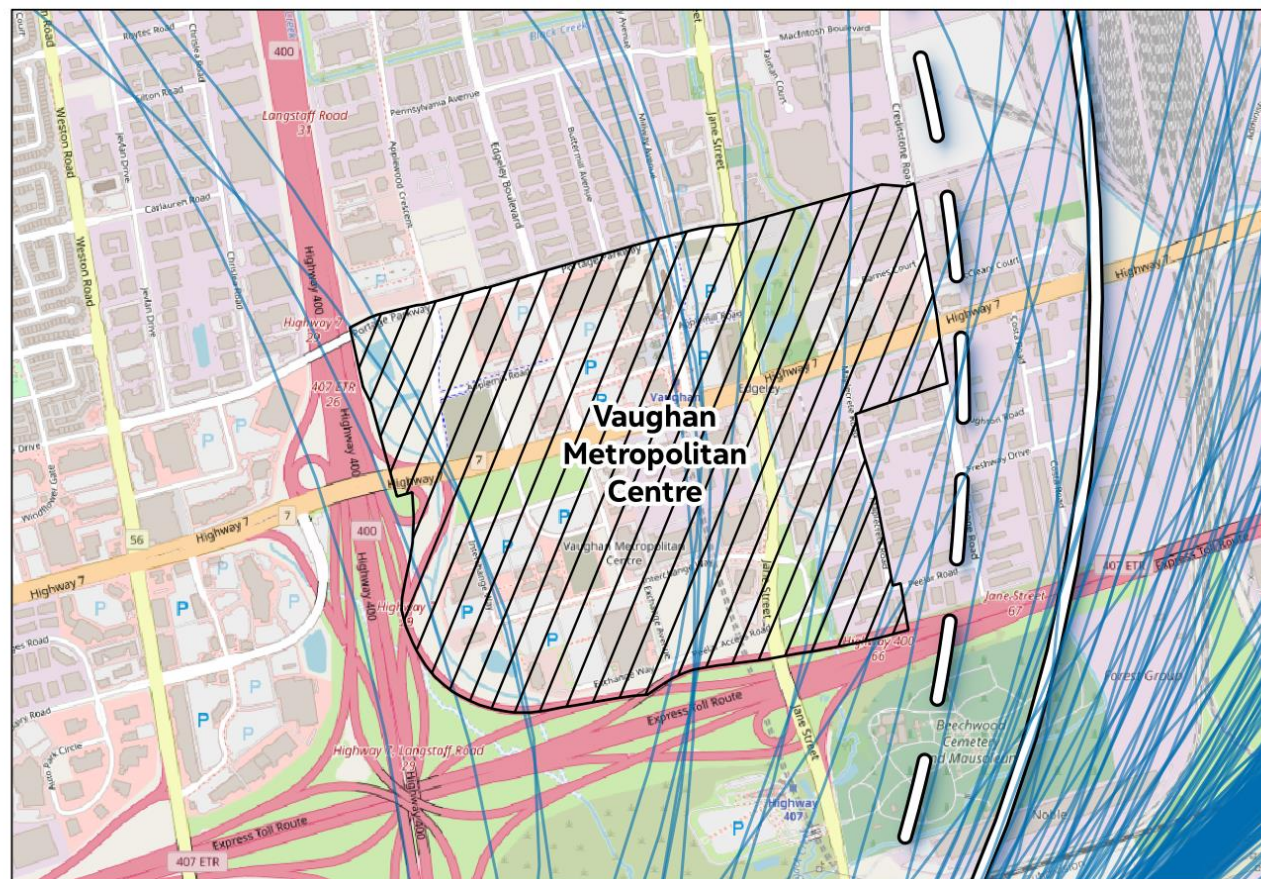
# RAPPORT ET CONCLUSIONS

## Déplacement du segment d'arc de la piste 23

	
<b>RNP Approach and Historical Tracks - Approche RNP avec des routes historiques</b>	
<b>Map / Carte</b>	
VMC Area / Région VMC	
Original RNP Approach path centre line	
Axe de la trajectoire d'approche RNP original	
Adjusted RNP approach path centre line	
Axe de la trajectoire d'approche RNP ajusté	
Historical Tracks / Routes historiques	

For additional information, visit  
[www.navcanada.ca/YZRNP](http://www.navcanada.ca/YZRNP)  
 pour information supplémentaire

Updated June 2022  
 Mis à jour en juin 2022



# RAPPORT ET CONCLUSIONS

## Résultat prévu des ajustements

- › On prévoit une réduction supplémentaire du nombre de personnes et d'habitations qui seront survolées par les procédures d'approche RNP AR.
  - Approche RNP AR piste 23 : Les ajustements permettent de réduire davantage le survol estimé à des niveaux de bruit égaux ou supérieurs à 60 dB(A) de 4 645 personnes et de 1 296 habitations.
  - Approche RNP AR piste 05 : Les ajustements entraînent une réduction supplémentaire estimée de 152 personnes dans 45 habitations survolées à des niveaux de bruit supérieurs ou égaux à 60 dB(A).

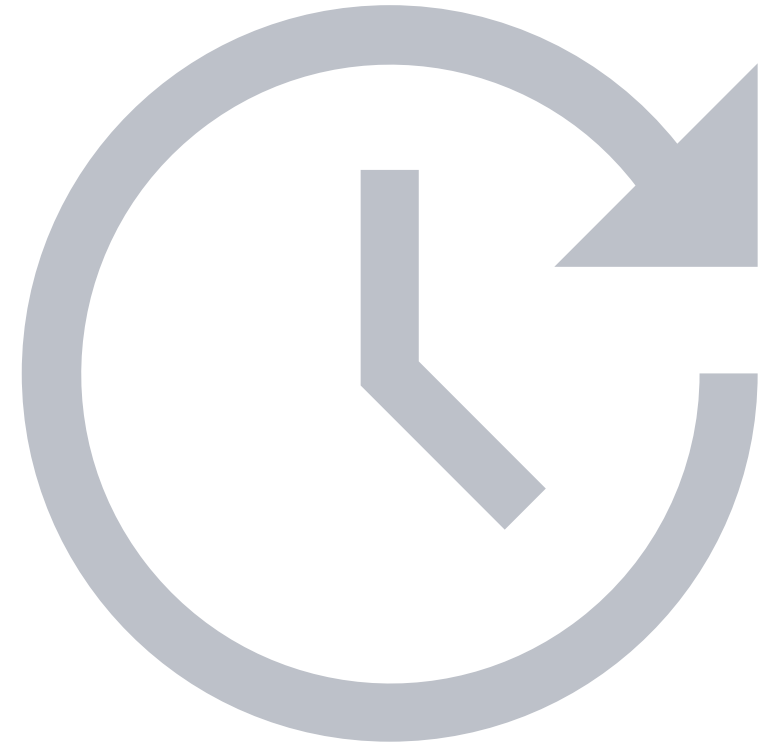
# RAPPORT ET CONCLUSIONS

## Rapport de consultation

- › Publication du rapport de consultation
- › Disponible sur la page RNP AR de Toronto sur le site Web de NAV CANADA (lien ci-dessous)

<https://www.navcanada.ca/yzrnp>





# PROCHAINES ÉTAPES



# PROCHAINES ÉTAPES

- › Les procédures relatives à l'approche de RNP AR seront publiées en novembre 2022.
  - Le début de l'utilisation réelle sera ajusté en fonction du projet de construction de 06L/24R en cours.
- › Une évaluation des changements sera effectuée par NAV CANADA et la GTAA dans les 180 jours suivant la mise en œuvre des routes d'arrivée RNP AR.
  - L'examen de 180 jours sera communiqué aux forums sur la gestion du bruit et publié sur le site Web de NAV CANADA.

---

**MERCI!**



# Période de questions

---

# Thank You

---

Next Meeting: December 8, 2022