

Mise à jour des statistiques sur le bruit

Fin de l'année 2022

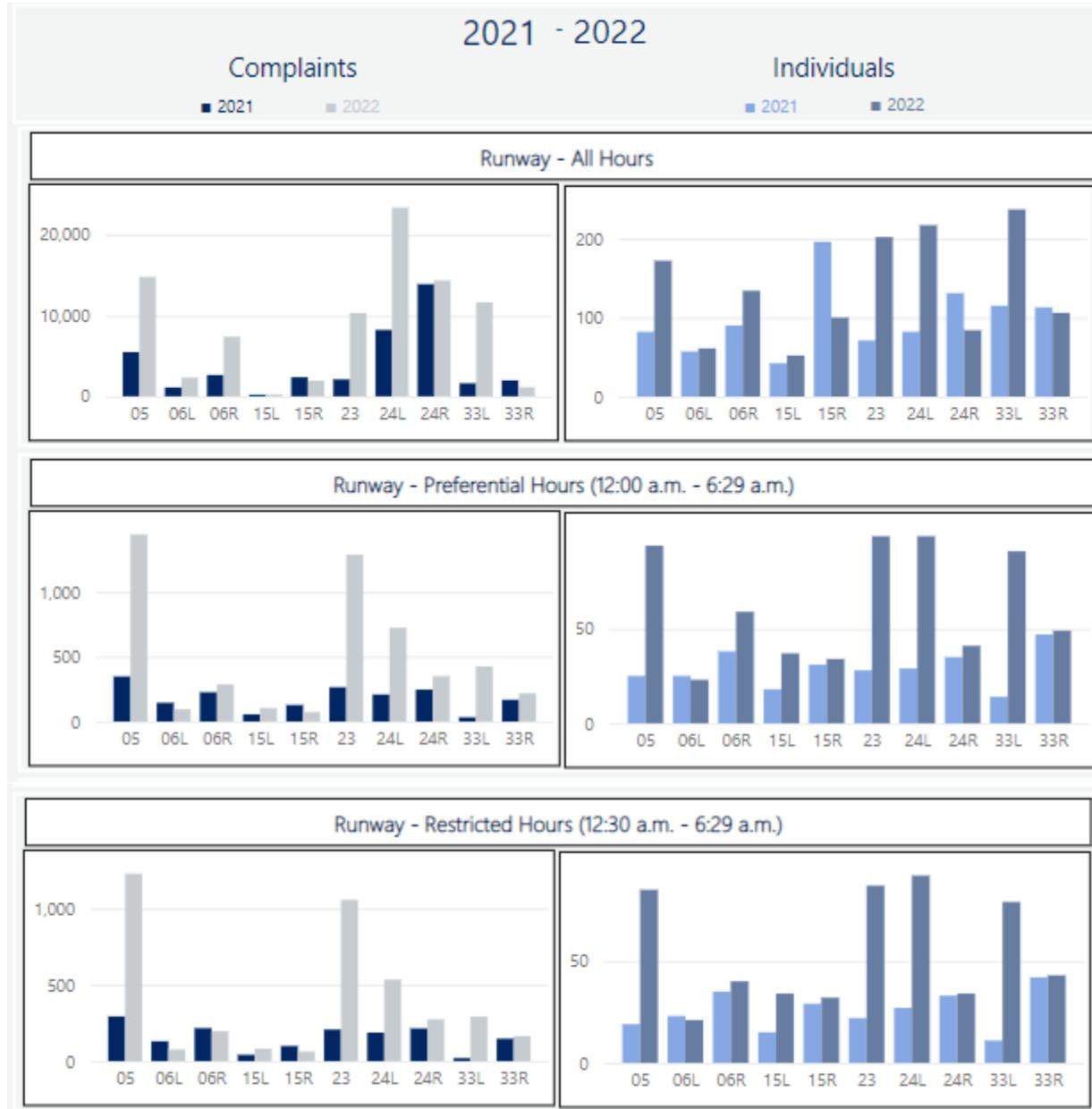


Plaintes

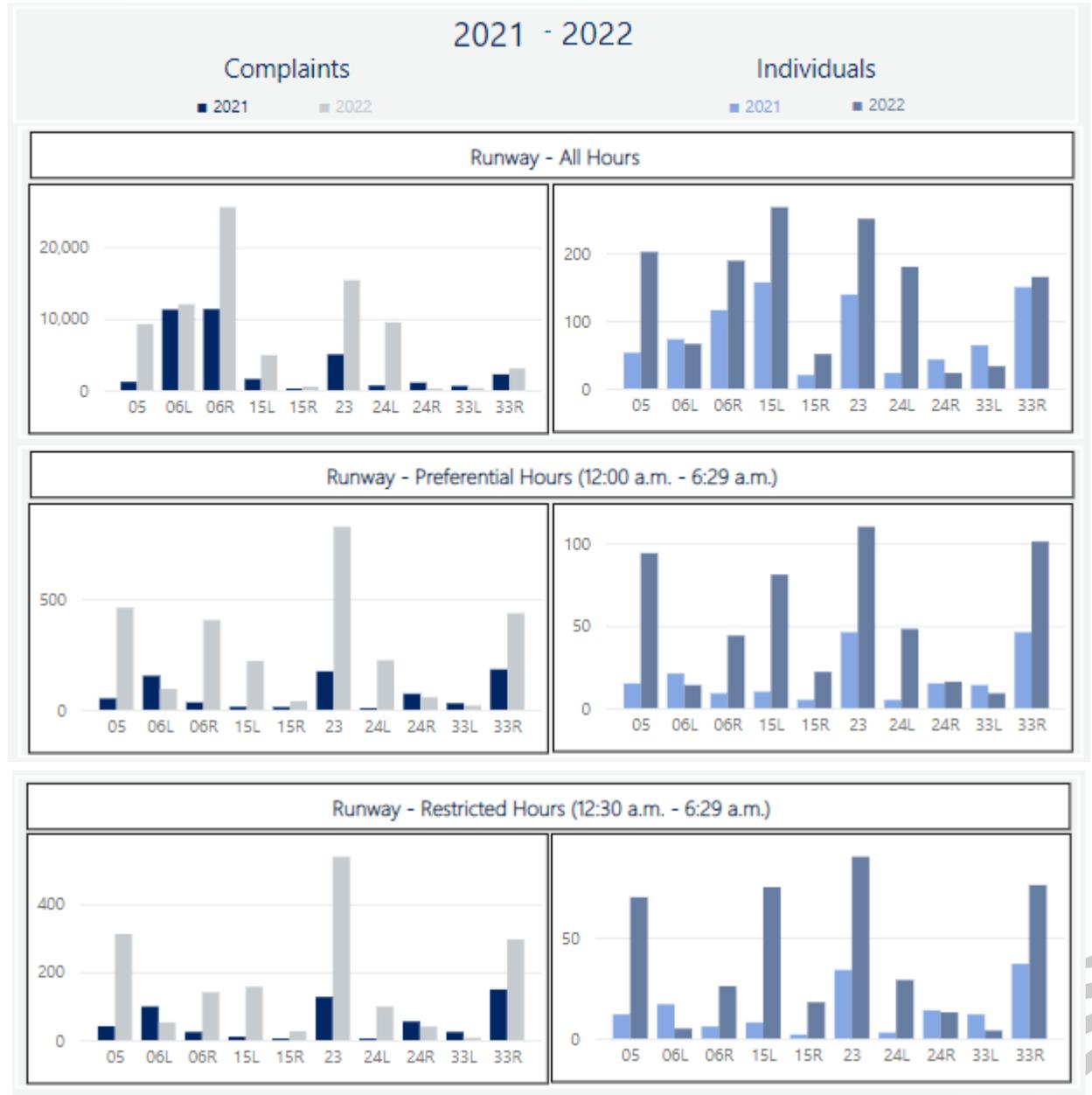
Analyse des plaintes

- En 2022, le nombre de plaintes a augmenté de 125 % et celui des personnes présentant des plaintes, de 30 %, par rapport à 2021. Ces hausses sont attribuables à l'augmentation globale de la circulation et au retour du parcours vent arrière, entre autres. Un autre facteur en 2022 a été la réfection de la piste 06L/24R, qui a nécessité l'utilisation de configurations de piste moins habituelles.
- La proportion des plaintes portant sur les arrivées et celle des plaintes relatives aux départs sont demeurées stables comparativement à ce qu'on avait constaté en 2021. En 2022, plus de personnes ont déposé des plaintes relatives aux départs qu'aux arrivées, tandis qu'en 2021, c'était le contraire.
- Le pourcentage de plaintes soumises par les 10 personnes en ayant présenté le plus était plus faible en 2022, soit 70,59 %, qu'en 2021, soit 79,99 %. C'est la conséquence directe de l'augmentation globale du nombre de personnes en 2022 par rapport à l'année précédente.

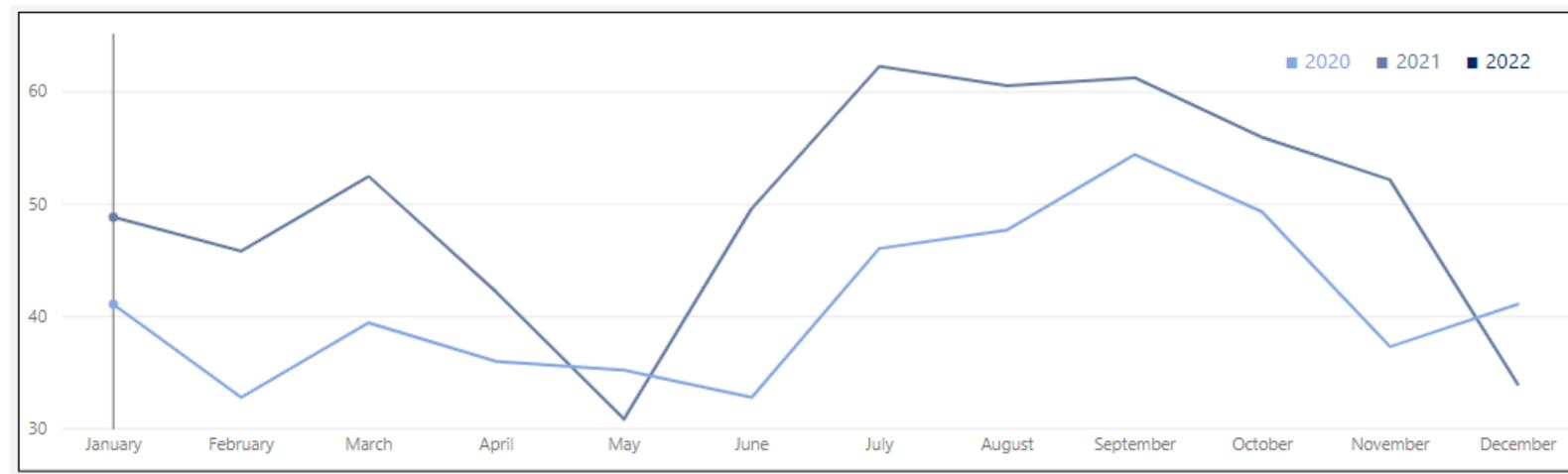
Arrivées



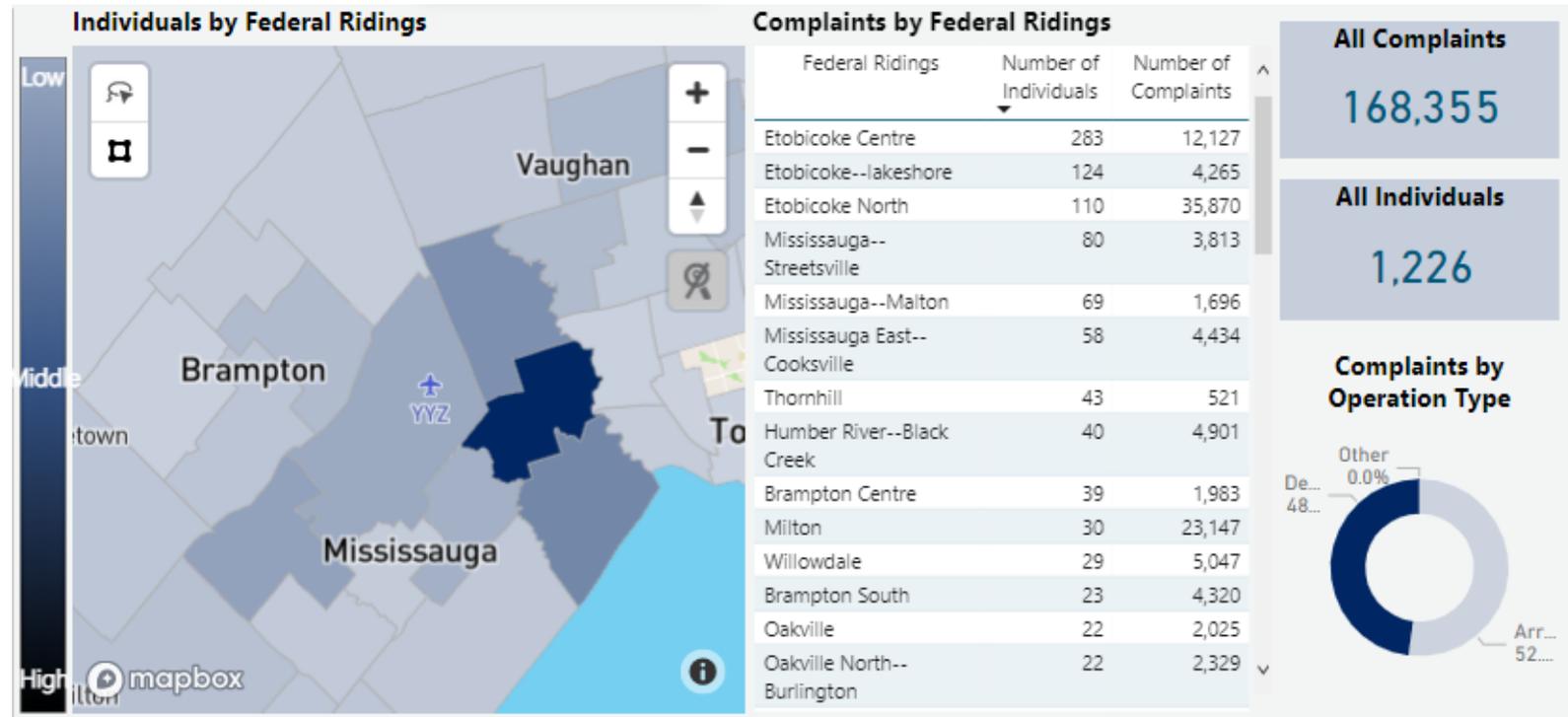
Départs



Plaintes par
tranche de
100 opérations



Par emplacement



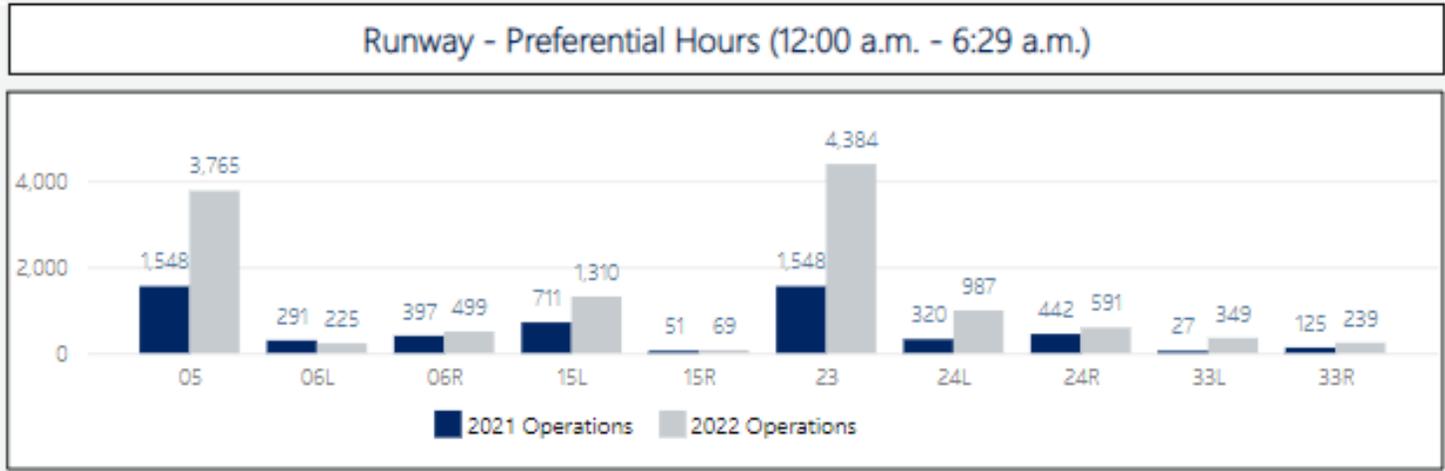
Opérations

Analyse des opérations

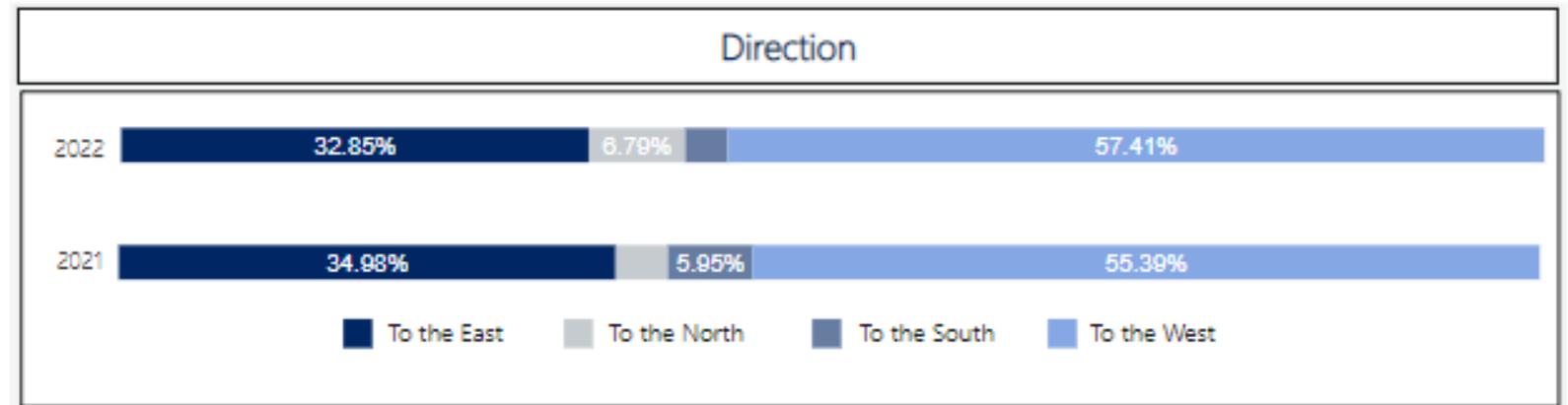
- En 2022, le volume du trafic voyageur a commencé à augmenter en raison de l'assouplissement des restrictions de circulation liées à la pandémie et de la demande refoulée de voyages. Il a atteint un sommet pendant l'été. Pour toute l'année, le trafic a atteint environ 75 % de celui de 2019.
- Avec l'augmentation de la circulation aérienne, il a été de nouveau nécessaire de recourir de façon constante à la phase du parcours vent arrière pour séquencer les vols à l'arrivée. De plus, les pistes ont été davantage utilisées simultanément pour gérer la circulation. Par conséquent, les collectivités touchées par l'utilisation du parcours vent arrière et celles situées sous les couloirs servant à délester les départs et les arrivées en périodes de pointe ont vu le nombre de passages d'aéronefs remonter. Apprenez-en davantage sur l'utilisation des pistes, y compris en cas de délestage, et sur la signification des différentes configurations [ici](#).
- En novembre 2022, NAV CANADA a lancé des améliorations à l'espace aérien connues sous le nom d'Exigence de navigation requise – Autorisation requise (RNP AR) pour deux extrémités des pistes 05 et 23 à l'aéroport Toronto Pearson. La RNP AR donne la possibilité d'utiliser des itinéraires d'arrivée plus courts et plus directs, ce qui permet aux aéronefs de se diriger plus rapidement vers l'aéroport. Cette procédure accompagne les efforts de durabilité environnementale en réduisant considérablement les émissions de gaz à effet de serre et le survol des zones résidentielles. Plus d'info [ici](#).
- En avril 2022, Toronto Pearson a fermé temporairement la piste 06L/24R est-ouest en vue de sa réfection complète. Il s'agit de la deuxième piste la plus achalandée de l'aéroport. Les travaux ont été achevés, dans les délais et le budget prévus, en novembre 2022.

Arrivées

2021 - 2022

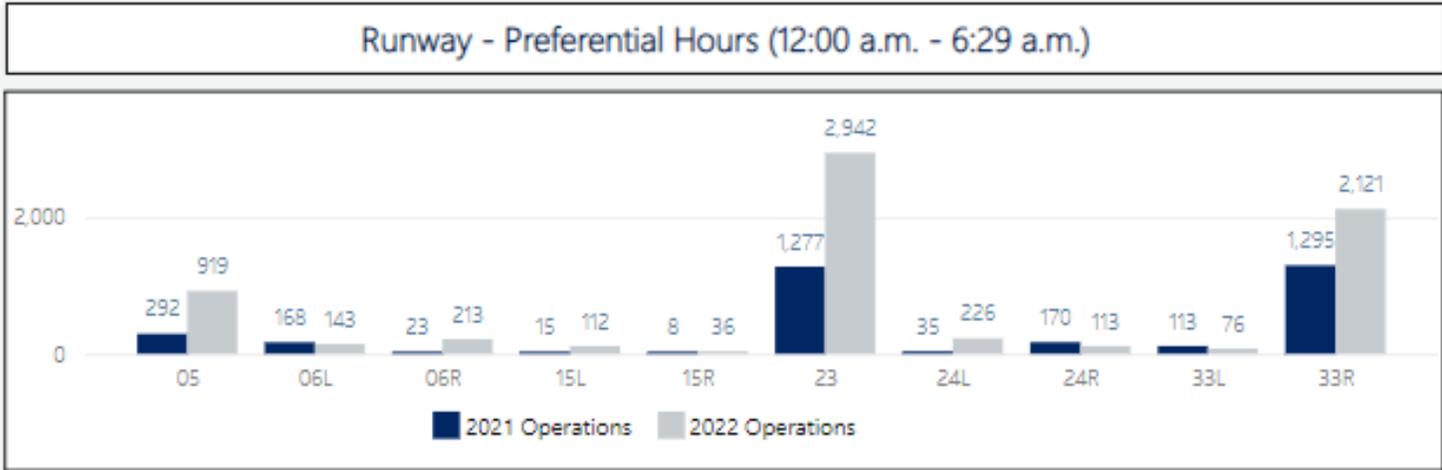
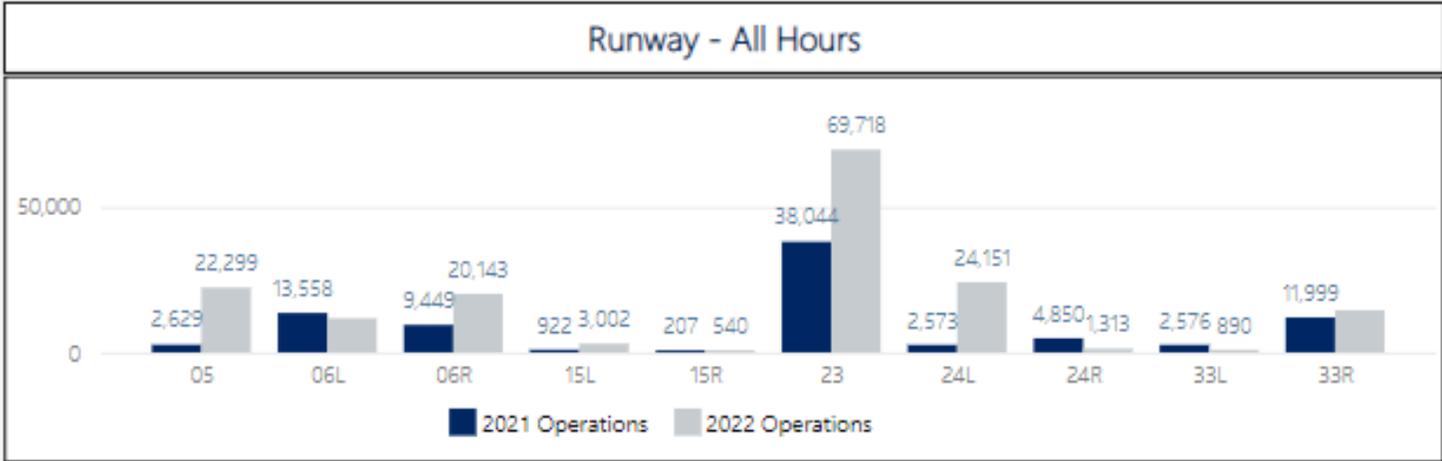


Arrivées par direction

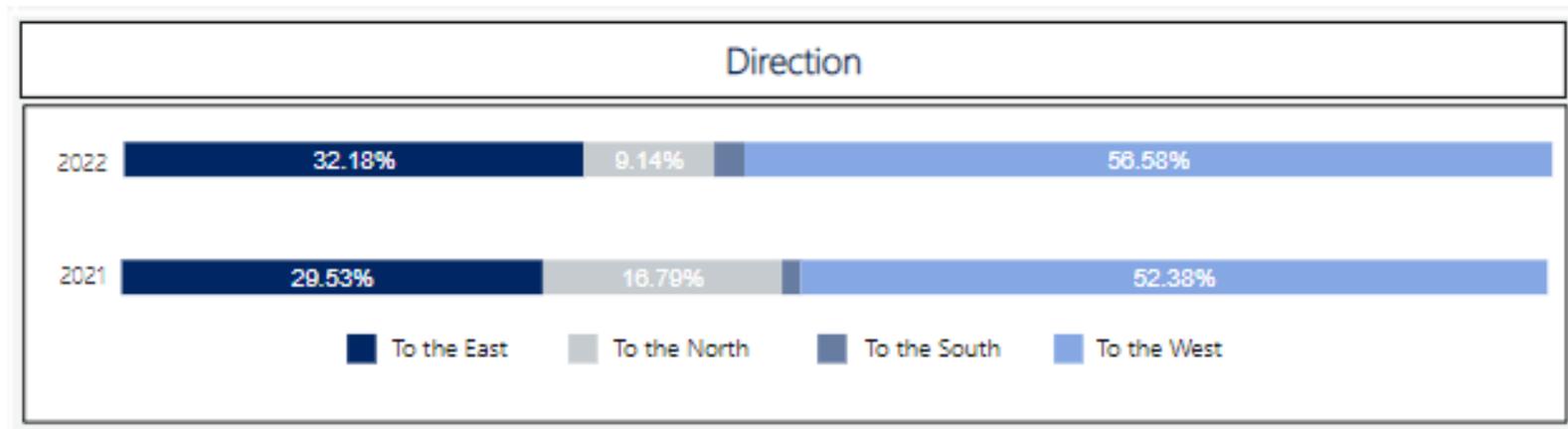


Départs

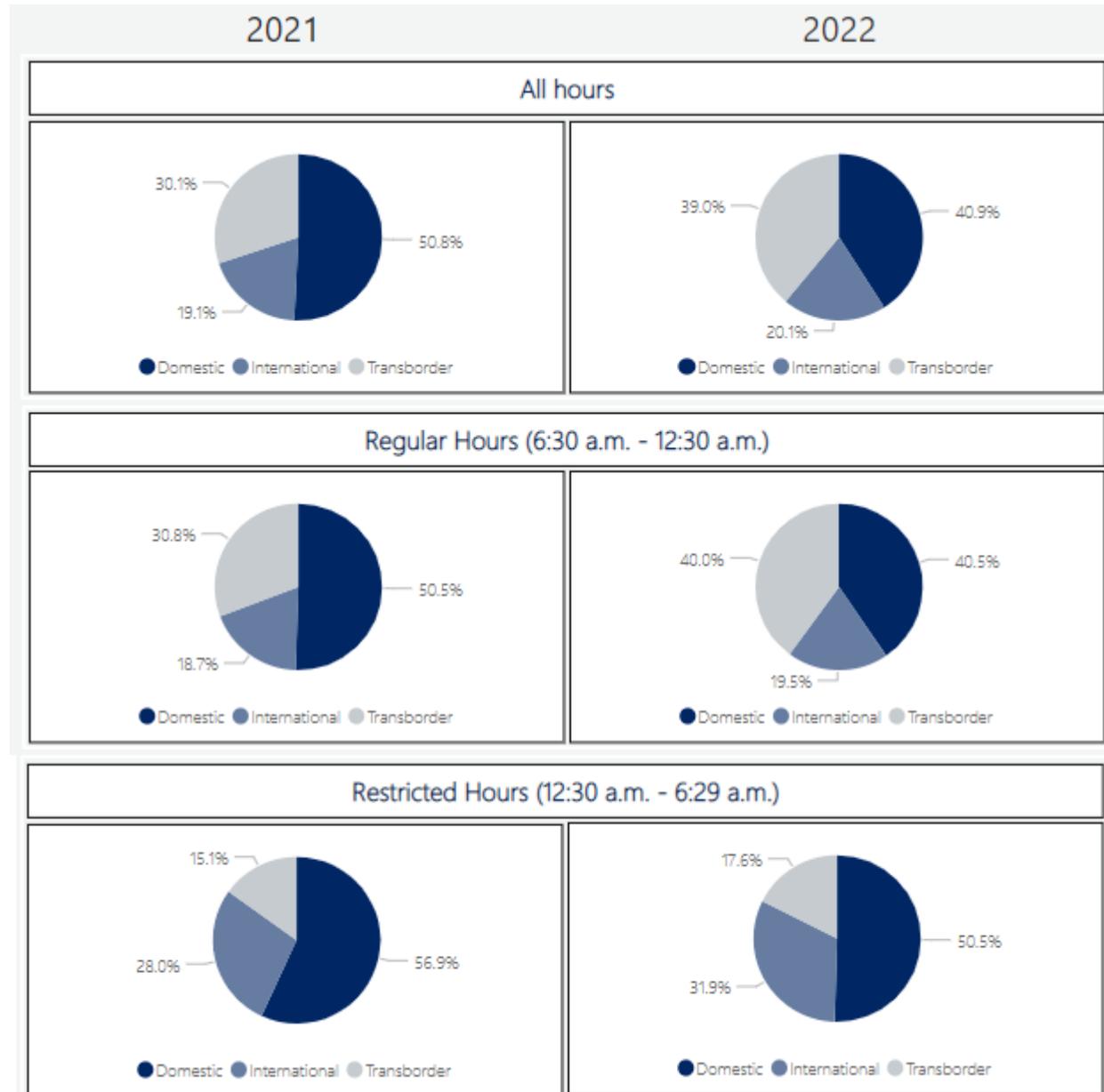
2021 - 2022



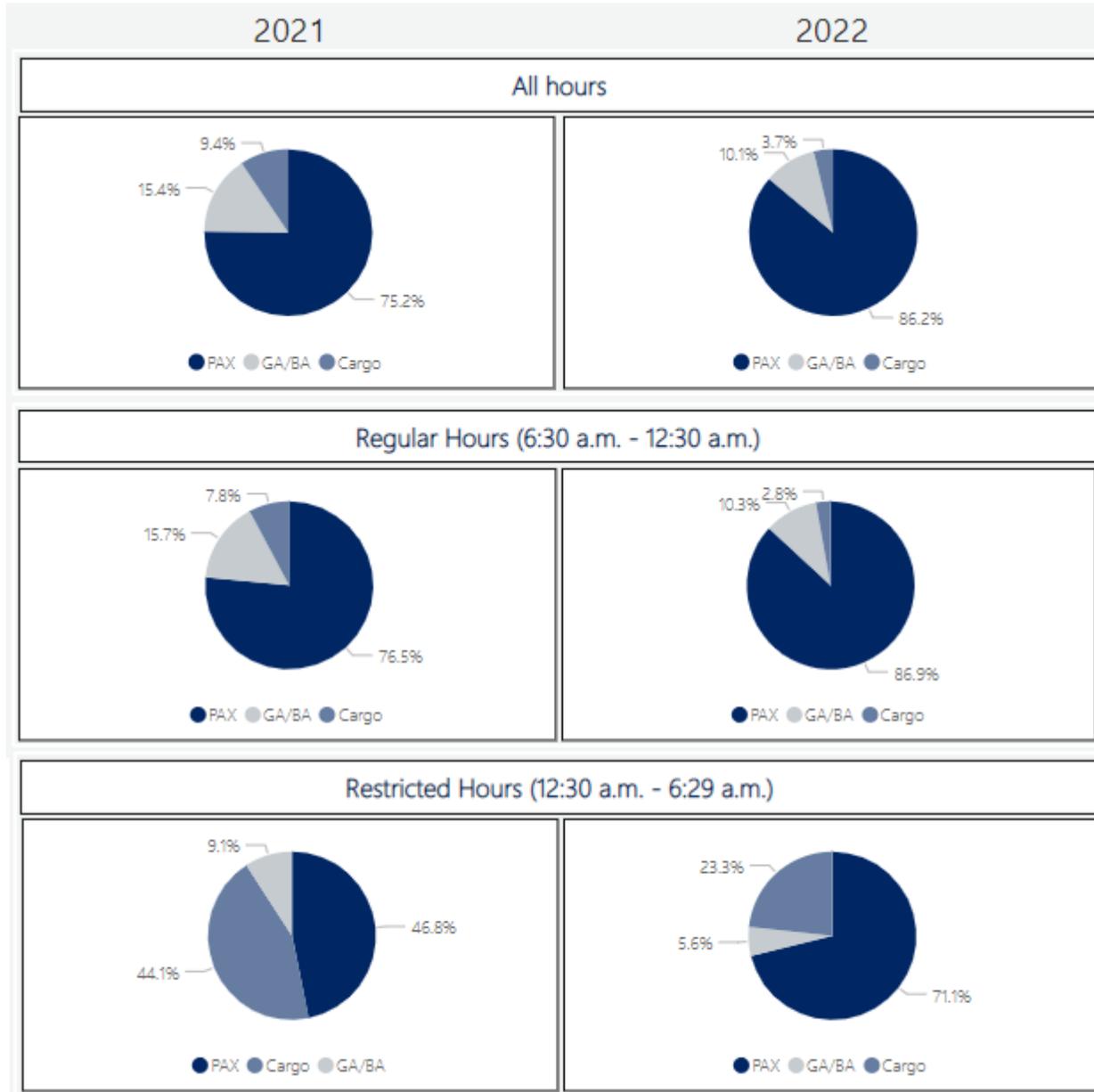
Départs par direction



Opérations par secteur



Opérations par type

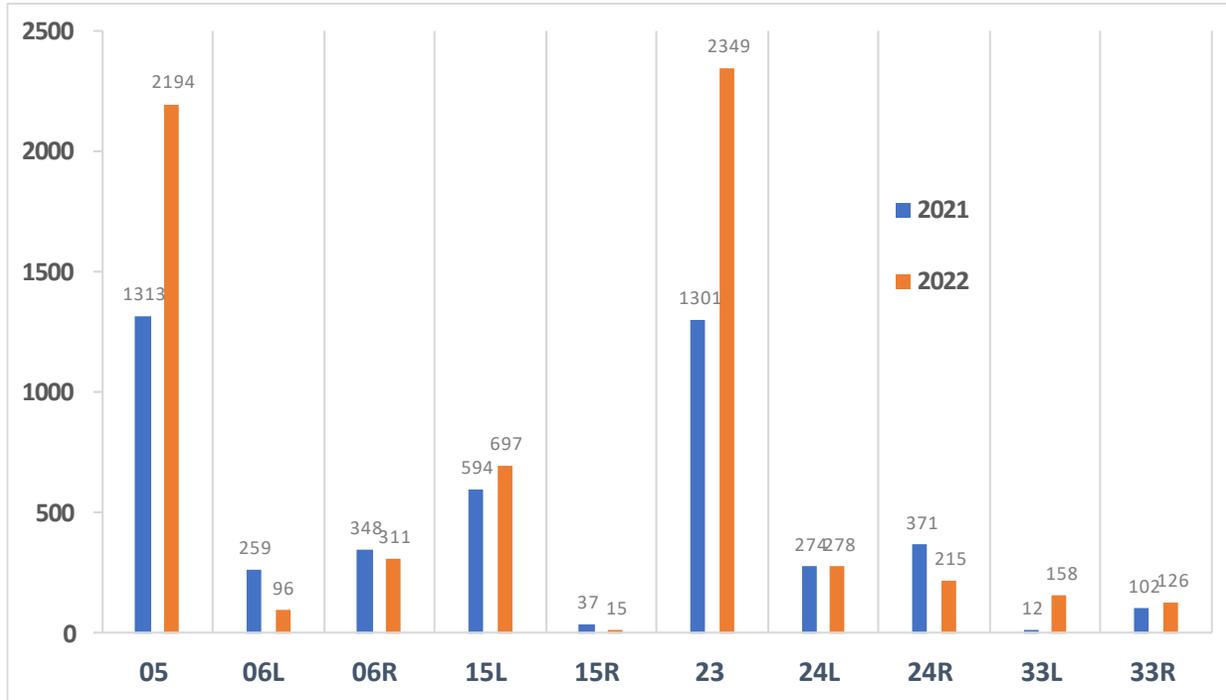


Programme de restriction des vols de nuit

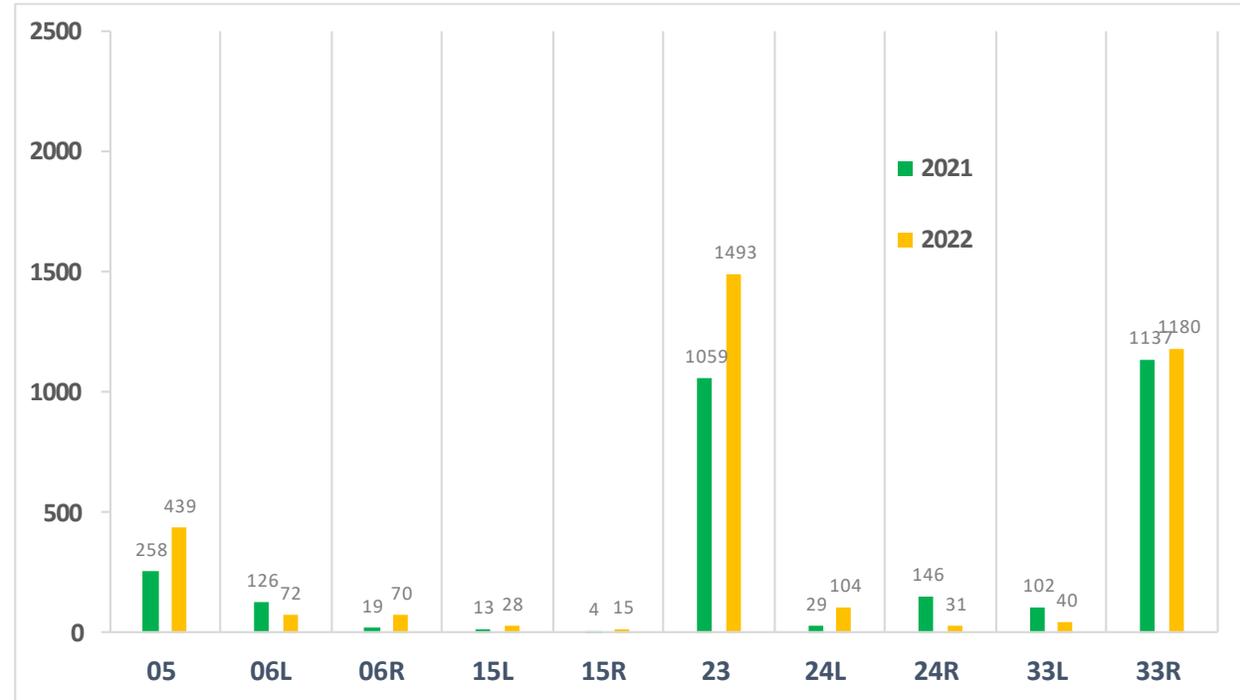
Programme de restriction des vols de nuit 2021-2022 (janv.-déc.)

Heures restreintes (de 0 h 30 à 6 h 29)

Arrivées



Départs



Année-bruit 2021-2022	Nov.	Déc.	Janv.	Févr.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Total	Budget annuel	% d'utilisation	Année-bruit 2020-2021
Mouvements	855	1 161	963	850	1 049	1 159	1 227	1 509	1 647	1 509	1 224	1 186	14 339	20 889	68,6 %	30,7 %

	T3 2021	T3 2022
Mouvements	2 243	3 156

Application

Enquêtes

2021 par rapport à 2022

Procédures d'atténuation du bruit

- Toutes les opérations d'arrivée et de départ sont surveillées pour s'assurer qu'elles sont conformes aux procédures d'atténuation du bruit. Cette surveillance est exercée à partir de règles établies dans le système d'exploitation et d'atténuation du bruit de l'aéroport.
- Les données que Transports Canada recueille par l'entremise du Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile (SCRQEAC) sont analysées. Ces rapports sont examinés quotidiennement par le Bureau d'application.

Programme de restriction des vols de nuit

- Les approbations relatives aux horaires des vols de nuit et aux jours de vol sont vérifiées pour tous les vols effectués pendant les heures restreintes (de 0 h 30 à 6 h 29).

Enquêtes officielles

- Lorsqu'il existe des preuves d'infraction au Programme de restriction des vols de nuit ou aux procédures d'atténuation du bruit, la GTAA tient une enquête sur l'événement en question et transmet l'ensemble des détails de l'enquête et des preuves à l'appui au Bureau de l'application de la loi de Transports Canada.
- Transports Canada publie les infractions dont les entreprises sont tenues responsables [ici](#).

Type	2021		2022	
	Enquêtes de la GTAA	Transmises à Transports Canada	Enquêtes de la GTAA	Transmises à Transports Canada
Programme de restriction des vols de nuit	78	26	104	9
Procédures d'atténuation du bruit	7	7	29	29
Total	85	32	29	33

Essais de virages hâtifs

Contexte

Le 3 mars 2008, deux essais de virages hâtifs ont été effectués à l'aéroport Toronto Pearson.

Virages hâtifs d'aéronefs à réaction – Pistes nord-sud

- Certains aéronefs à réaction ont la permission d'effectuer un virage vers le cap prévu peu après le décollage, sur les pistes est-ouest, entre 7 h et 23 h. Il s'agit d'une procédure standard depuis 2005.
- Dans le cadre des essais, les virages hâtifs ont été permis sur les pistes nord-sud.

Heures prolongées pour les virages d'aéronefs à hélices

- Les aéronefs à hélices ont la permission d'effectuer sur toutes les pistes un virage vers le cap prévu peu après le décollage entre 7 h et 23 h. Il s'agit d'une procédure standard depuis les années 1970.
- Dans le cadre des essais, les virages ont également été autorisés entre 6 h 30 et 6 h 59 et entre 23 h 01 et 23 h 30.

Virages hâtifs d'aéronefs à réaction : pistes nord-sud (T4 2022)

Statistiques – aéronefs à réaction (pistes nord-sud)			
Mois	Aéronefs autorisés	Virages hâtifs réels	Plaintes
Janvier	30	1	0
Février	84	7	0
Mars	119	16	0
Avril	79	5	0
Mai	23	0	0
Juin	261	7	1
Juillet	94	3	0
Août	128	13	0
Septembre	132	5	1
Octobre	124	2	0
Novembre	215	11	4
Décembre	45	5	3

T4 2022

D'octobre à décembre 2022

- 18 aéronefs à réaction autorisés (5 %) ont effectué des virages hâtifs sur les pistes nord-sud
- Des plaintes ont été déposées dans 7 de ces cas

Du 3 mars 2008 au 31 décembre 2022 :

- 3 420 aéronefs à réaction autorisés (16 %) ont effectué des virages hâtifs sur les pistes nord-sud
- Des plaintes ont été déposées dans 224 de ces cas

Virages hâtifs des aéronefs à hélices : heures prolongées (T4 2022)

Statistiques – aéronefs à hélices (heures prolongées)						
Mois	De 6 h 30 à 6 h 59			De 23 h 01 à 23 h 30		
	Aéronefs autorisés	Virages hâtifs	Plaintes	Aéronefs autorisés	Virages hâtifs	Plaintes
Janvier	9	8	4	29	19	1
Février	4	2	0	13	9	0
Mars	3	2	1	25	15	9
Avril	1	1	1	29	19	8
Mai	5	3	1	21	15	4
Juin	0	0	0	22	18	7
Juillet	3	2	0	13	10	0
Août	2	1	1	19	12	3
Septembre	1	1	0	4	3	2
Octobre	0	0	0	9	9	2
Novembre	1	1	0	5	3	0
Décembre	2	1	0	19	12	1

T4 2022

D'octobre à décembre 2022

- 2 aéronefs à hélices (67 %) ont effectué un virage entre 6 h 30 et 6 h 59
- 24 aéronefs à hélices (69 %) ont effectué un virage entre 23 h 01 et 23 h 30
- Des plaintes ont été déposées dans 3 de ces cas

Du 3 mars 2008 au 31 décembre 2022 :

- 4 971 aéronefs à hélices (86 %) ont effectué un virage entre 6 h 30 et 6 h 59
- 13 043 aéronefs à hélices (81 %) ont effectué un virage entre 23 h 01 et 23 h 30
- Des plaintes ont été déposées dans 1 322 de ces cas