RAPPORT ANNUEL DE 2019 SUR LA GESTION DE BRUIT

AÉROPORT
BILLY
BISHOP
DE TORONTO



Message au sujet de la gestion des opérations et du bruit à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto, détenu et exploité par PortsToronto, est le neuvième aéroport le plus achalandé du Canada : il a accueilli 2,8 voyageurs d'affaires et d'agrément en 2019. Situé à seulement quelques pas du centre-ville de Toronto, l'Aéroport Billy Bishop est un aéroport urbain moderne, qui joue un rôle essentiel en desservant la plus grande ville du Canada. L'Aéroport Billy Bishop est largement reconnu par les voyageurs d'affaires et d'agrément pour sa commodité et son efficience extraordinaires, car il assure une desserte de qualité, rapide et fluide, directement au cœur du centre-ville de Toronto.

L'emplacement de l'aéroport, à moins de trois kilomètres du noyau urbain, est certainement l'un des facteurs de son succès, et c'est également cette situation qui pousse continuellement notre équipe à innover, à s'améliorer et à investir dans des mesures visant à atténuer l'impact – notamment sonore – des opérations aéroportuaires sur l'agglomération voisine.

Dans le cadre de son engagement communautaire, l'aéroport utilise une approche de gestion de la croissance et met en œuvre un vaste programme de gestion du bruit comportant de multiples volets. Le présent rapport expose en détail bon nombre des éléments de ce programme de gestion du bruit, et mentionne également de nouvelles initiatives mises en œuvre en 2019, qui nous aideront à surveiller et à réduire le bruit associé à nos activités.

Il reste toutefois du travail à faire. L'année dernière, le nombre de plaintes liées au bruit a augmenté : 542 plaintes de ce type ont été soumises en 2019, contre 228 en 2018. Cette augmentation est essentiellement attribuable aux séances de formation au pilotage, aux activités de l'aviation générale, et au fait que des appareils de transporteurs réguliers installés à l'extérieur de l'aérogare survolent les îles de Toronto.

L'année dernière, 254 plaintes ont été formulées par la communauté relativement au bruit des avions qui survolent l'île Algonquin, et le nombre de plaintes relatives au bruit des appareils survolant l'île Ward a lui aussi augmenté (35 plaintes en 2019, contre 17 en 2018). La plupart de ces plaintes étaient liées au bruit des séances de formation au pilotage, des activités de l'aviation générale et des activités des transporteurs réguliers installés à l'extérieur de l'aérogare – et non au service aérien commerciale régulier assuré par les appareils Q400. Déterminée à régler ces problèmes, PortsToronto a rencontré les îliens, et continuera de travailler avec ses partenaires du secteur de l'aviation afin de modifier les trajectoires des vols et de réduire le nombre de passages d'aéronefs au-dessus des îles.

Nous avons non seulement constaté une augmentation du nombre de plaintes liées au bruit des appareils survolant les îles de Toronto, mais aussi une légère hausse des plaintes liées au bruit au sol généré par l'exploitation régulière des appareils Q400.

Rappelons cependant que depuis la mise en service, en avril 2017, d'une enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol (EPFS), nous n'avons reçu que très peu de plaintes liées à l'essai régulier des moteurs. Au total, sept plaintes liées aux essais de moteurs ont été enregistrées en 2019 – et ces sept plaintes faisaient suite à des points fixes effectués à l'extérieur de l'EPFS en raison de conditions de vent défavorables.

Conformément aux recommandations formulées dans le Plan directeur de 2018 de l'aéroport, publié en novembre dernier, nous réaliserons une étude sur le bruit au sol en étroite collaboration avec la communauté. Cette étude aura pour but de recenser les sources de bruit au sol à l'aéroport, mais aussi d'évaluer, au moyen de techniques analytiques de modélisation du bruit, les possibilités de réduction des nuisances sonores occasionnées par les opérations au sol et subies par la communauté. Le Sous-comité de gestion du bruit (subdivision du Comité de liaison communautaire), qui a tenu cinq réunions productives en 2019 et a prévu d'en organiser six cette année, jouera un rôle important dans cette étude.

Nous sommes par ailleurs très enthousiastes à l'idée de convertir à l'électricité le traversier Marilyn Bell I, utilisé pour le transport de passagers et de véhicules. Cette transformation, prévue pour la fin de l'année, permettra de supprimer les émissions atmosphériques de ce traversier et de réduire considérablement la gêne sonore qu'il occasionne.

Nous continuerons d'étudier à fond les initiatives susceptibles de nous permettre de réduire encore davantage le bruit au sol – nous envisageons notamment l'utilisation accrue de véhicules de transport terrestre électriques et la mise en œuvre d'autres procédures opérationnelles, qui pourraient par exemple encadrer l'exploitation des aéronefs durant les périodes où le bruit pose particulièrement problème. Plus important encore, nous poursuivrons notre collaboration avec la communauté en veillant à rester à l'écoute, à faire preuve de réactivité et à explorer ensemble les pistes d'amélioration du programme de gestion du bruit de l'aéroport.

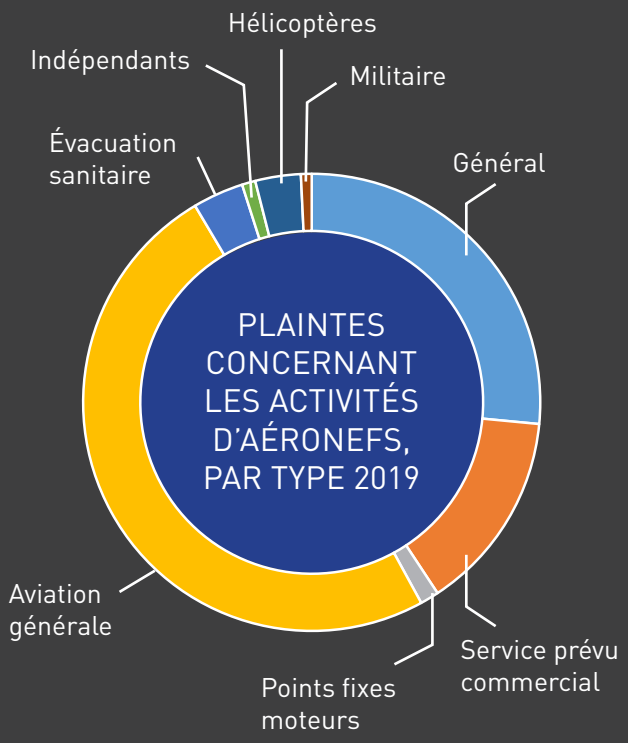


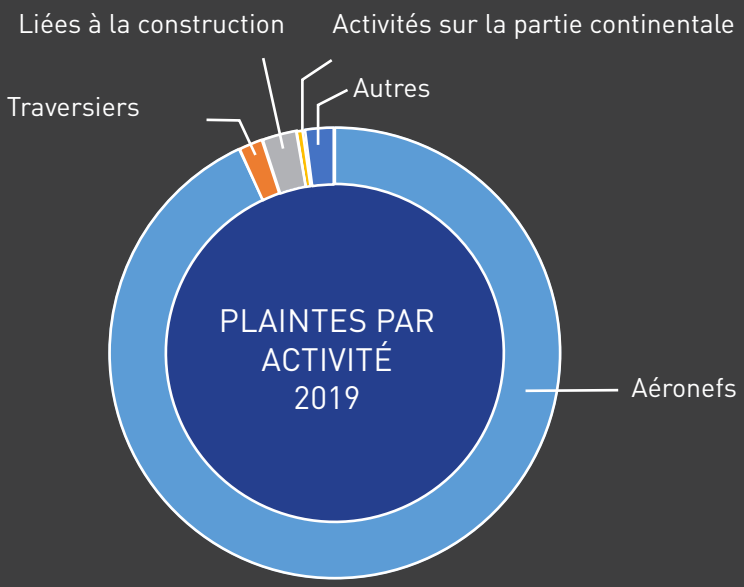
Gene Cabral
Vice-président directeur de PortsToronto et de l'Aéroport Billy Bishop



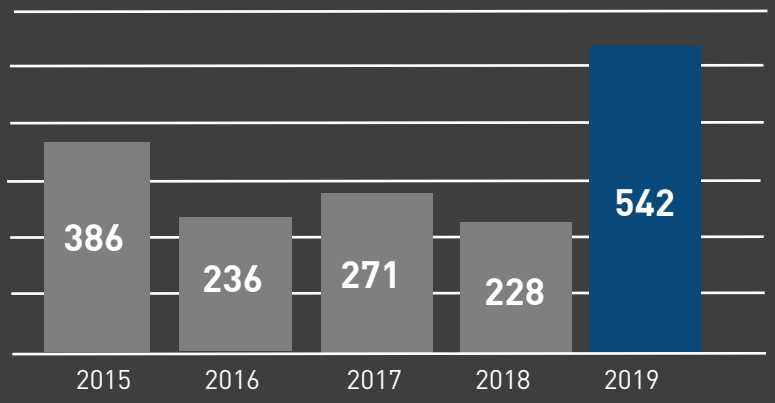



En Chiffres

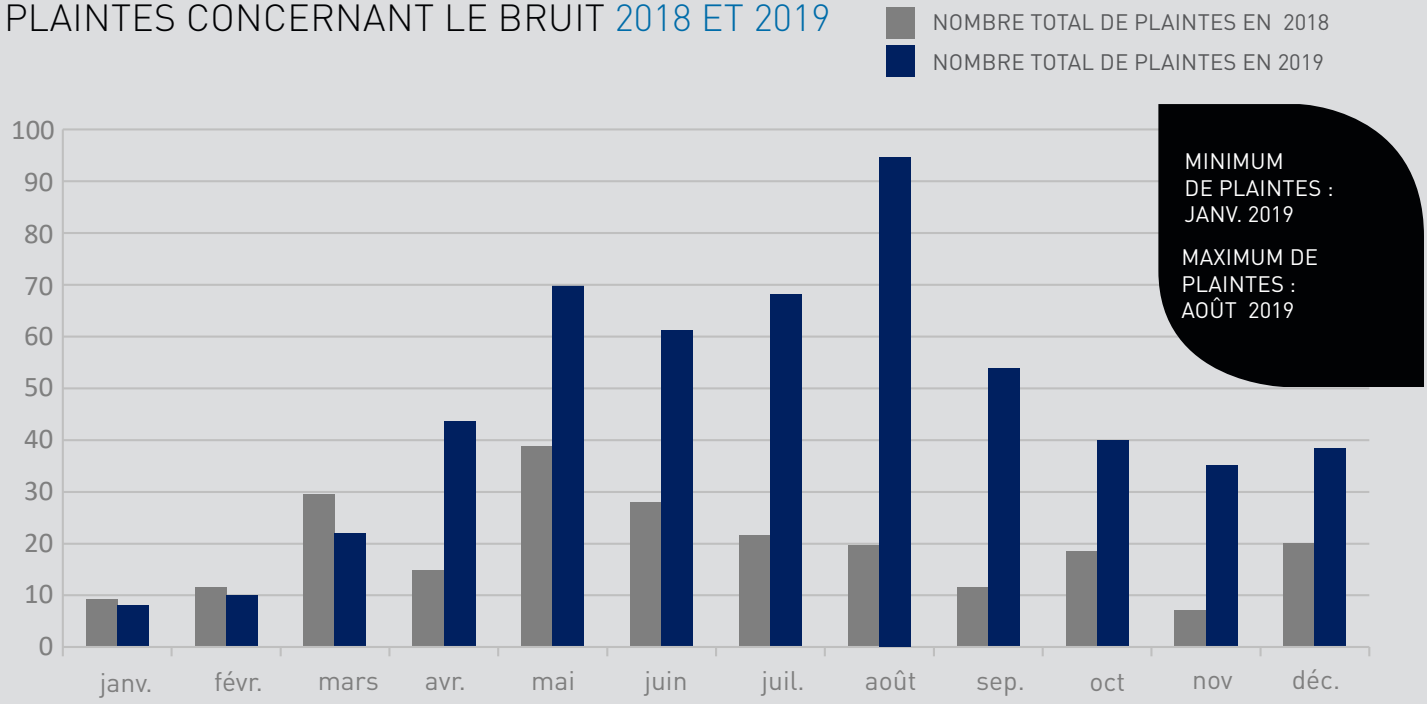




COMPARAISON D'UNE ANNÉE À L'AUTRE, SUR UNE PÉRIODE DE CINQ ANS, DU NOMBRE DE PLAINTES REÇUES CONCERNANT LE BRUIT



COMPARAISON MENSUELLE DU NOMBRE DE PLAINTES CONCERNANT LE BRUIT 2018 ET 2019



Bureau de gestion du bruit

La mise en œuvre de notre engagement au service de notre programme de gestion du bruit est en partie assurée par le personnel spécialisé de notre Bureau de gestion du bruit, qui est chargé de recueillir, d'analyser et de traiter les plaintes concernant le bruit, et de surveiller les opérations quotidiennes. Aux fins de suivi, de consignation et de traitement des plaintes liées au bruit, le personnel de ce bureau utilise Vortex, une plateforme logicielle personnalisable de suivi et de consignation spécialement conçue pour répondre aux besoins d'un environnement aéroportuaire. En 2019, toutes les plaintes reçues ont été traitées dans le délai de réponse de cinq jours respecté par l'aéroport dans le cadre de notre engagement communautaire.

Sous-comité de gestion du bruit

Fin 2017, un Sous-comité de gestion du bruit (subdivision du Comité de liaison communautaire) a été mis sur pied afin d'approfondir les recherches sur l'impact sonore des opérations aéroportuaires, mais aussi pour mieux comprendre et mieux gérer cet impact. Ce sous-comité spécialiste du bruit est constitué de quatre membres de la communauté, de deux membres du personnel de PortsToronto, d'un membre du personnel de la Ville de Toronto, ainsi que d'un membre du personnel de la société Lura Consulting – qui joue le rôle de médiateur. Le Sous-comité de gestion du bruit a à sa tête deux coprésidents représentant respectivement la communauté et PortsToronto. Il s'est réuni à cinq reprises en 2019, et s'est engagé à organiser six réunions en 2020.

Stations de surveillance du bruit

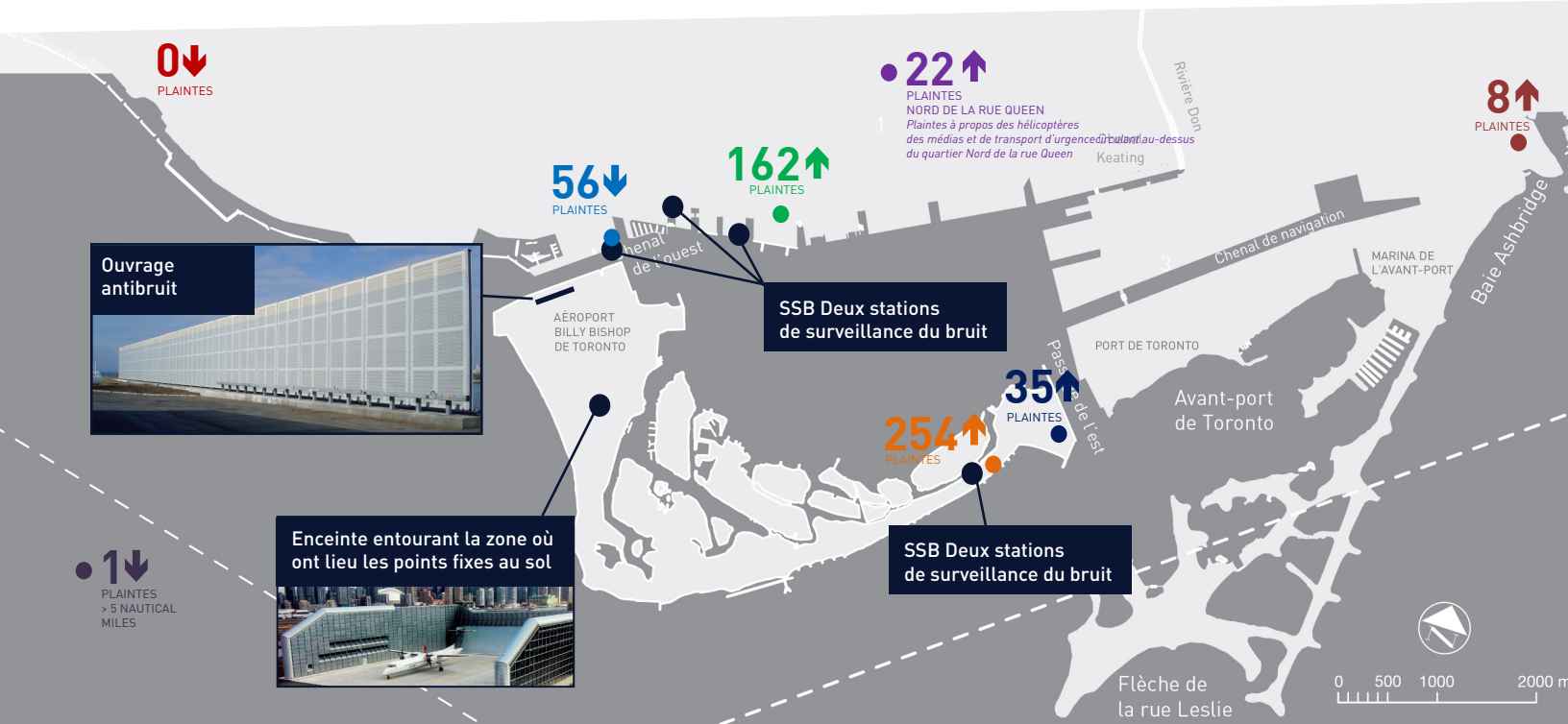
Les stations de surveillance du bruit (SSB) sont la base du système de surveillance du bruit de l'aéroport, et permettent au Bureau de gestion du bruit de l'aéroport de recueillir continuellement des données sur le niveau de bruit. Ces données sont ensuite utilisées pour planifier l'atténuation du bruit à long terme et traiter les plaintes liées au bruit déposées par les habitants de l'agglomération voisine.

Le programme de gestion du bruit de l'aéroport s'appuie présentement sur quatre SSB permanentes : deux d'entre elles – respectivement installées sur le bâtiment de l'Unité maritime du service de police de Toronto et sur le poste d'incendie insulaire de l'aéroport – ont été modernisées en 2016, et une troisième a été mise en place cette même année sur la gare maritime de la partie continentale.

Le Plan directeur de 2018 de l'aéroport recommandait l'installation permanente de deux SSB supplémentaires, aux fins d'amélioration du système de surveillance du bruit de l'aéroport. À la suite de la consultation menée et des suggestions formulées par le Sous-comité de gestion du bruit, PortsToronto a installé en janvier 2020 une nouvelle SSB au 480, Queens Quay, sur l'immeuble d'habitation en copropriété de Kings Landing. Des représentants de la communauté facilitent la gestion de cette SSB, qui est parfaitement intégrée au système existant de gestion du bruit de l'aéroport ainsi qu'à l'équipement bande de base. Le Sous-comité de gestion du bruit et le Bureau de gestion du bruit de l'aéroport coordonnent la recherche d'un emplacement pour une autre SSB.

WebTrak

Nous offrons toujours un accès gratuit à WebTrak, qui permet à toute personne équipée d'un ordinateur, d'un téléphone intelligent ou d'une tablette de trouver des renseignements sur les activités aériennes dont elle entend le bruit. L'utilisation conjointe de ce service et de nos quatre SSB permet au Bureau de gestion du bruit de l'aéroport de recueillir continuellement des données sur le niveau de bruit. Ces données sont utilisées pour planifier l'atténuation du bruit à long terme et aider au traitement des plaintes liées au bruit formulées par la population de l'agglomération voisine. Les données sur le bruit transmises par les SSB peuvent également être consultées via WebTrak.



Étude sur le bruit au sol

Le Plan directeur de 2018 de l'aéroport préconisait notamment la réalisation d'une étude sur le bruit au sol, étude qui est actuellement menée par la direction de l'Aéroport Billy Bishop, en collaboration avec le Sous-comité de gestion du bruit. Cette étude vise à recenser les sources de bruit au sol à l'aéroport et à évaluer, au moyen de techniques analytiques de modélisation du bruit, les possibilités de réduction des nuisances sonores occasionnées par les opérations au sol et subies par la communauté. Dans le cadre de cette étude, des SSB temporaires seront installées pour une courte période au sein de la collectivité, afin de recueillir des données sur les sources du bruit de fond qu'entendent les membres de la communauté. Ces données permettront de renseigner du mieux possible la direction de l'aéroport sur la mise en œuvre de futures mesures d'atténuation destinées à réduire l'impact des opérations aéroportuaires sur la zone résidentielle voisine.

Amélioration de l'organisation de l'espace aérien par NAV CANADA à l'aéroport YTZ

En décembre 2019, en collaboration avec PortsToronto, NAV CANADA a mis en place des procédures d'arrivée améliorées à l'intention des utilisateurs d'aéronefs à l'Aéroport Billy Bishop. Tirant parti des capacités de navigation par satellite, ces nouvelles procédures d'arrivée permettent de faire passer davantage d'aéronefs au-dessus de l'eau à l'approche de l'Aéroport Billy Bishop, ce qui a pour effet de réduire le niveau de bruit auquel sont exposées les zones résidentielles. En outre, les utilisateurs d'aéronefs voient leur temps de vol diminuer (jusqu'à cinq minutes de moins), diminution qui, selon les estimations, devrait se traduire par une réduction de 970 tonnes des émissions de gaz à effet de serre annuelles. Les nouvelles procédures d'arrivée permettent également d'améliorer le positionnement au sol pour les départs à l'aéroport, ce qui réduit la durée des phases de ralenti au sol et les émissions connexes, mais aussi le bruit généré par les aéronefs qui attendent pour partir.

Essai par vent calme

À l'été 2019, après une période d'essai d'un an s'étant révélée concluante, l'Aéroport Billy Bishop a adopté une procédure d'utilisation de pistes par vent calme, en collaboration avec NAV CANADA. Dans le cadre de cette procédure, les aéronefs décollent et atterrissent d'ouest en est lorsque la vitesse du vent est inférieure à cinq nœuds. Au cours de la période d'essai, le public a indiqué que la nouvelle pratique contribuait à la réduction des nuisances sonores subies par l'agglomération voisine.



15 min.
Navette gratuite – un départ toutes les 15 minutes en direction de la gare Union.

Moins de 3 km
À moins de trois kilomètres du centre-ville de Toronto.

Les gens sont si nombreux à utiliser le vélo pour se rendre à l'aéroport que la station de vélos en libre-service située à l'intersection de la rue Bathurst et d'Eireann Quay est devenue l'une des 10 stations de ce type les plus achalandées du réseau de la ville.

12 min.
La Toronto Transit Commission propose un départ toutes les 7 minutes aux personnes souhaitant se rendre à la gare Union.





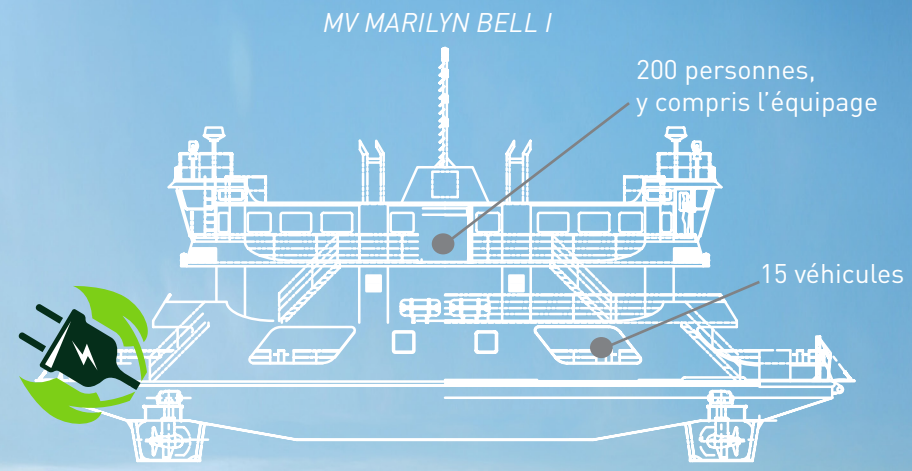


Conversion à l'électricité du traversier *Marilyn Bell I* de l'Aéroport Billy Bishop

PortsToronto a annoncé en novembre 2019 que le traversier Marilyn Bell I de l'aéroport, dédié au transport de passagers et de véhicules, sera converti à l'électricité. Cette modernisation du navire contribuera à l'amélioration de l'efficacité de son fonctionnement et à l'élimination des émissions atmosphériques connexes. En outre, cette transformation cadre avec le programme de gestion du bruit de l'aéroport, car elle aura pour effet de rendre le traversier bien plus silencieux, et donc bien moins gênant pour la population de l'agglomération voisine.

Le traversier de l'aéroport permet de transporter des passagers, du personnel de l'aéroport et des cargaisons essentielles entre le continent et l'Aéroport Billy Bishop, et joue également un rôle crucial en permettant aux véhicules de service de la Ville de Toronto d'accéder aux îles de Toronto. Il est également précieux pour Ornge, qui assure la prestation de services d'urgence indispensables. Il s'agit d'une avancée technologique unique pour la flotte de véhicules de l'aéroport : le navire sera en effet le premier traversier entièrement électrique (alimenté par un système de batterie au lithium-ion) à être mis service au Canada.

Cette initiative de modernisation novatrice devrait aboutir vers la fin de l'année 2020.





La conversion à l'électricité du traversier Marilyn Bell I devrait se traduire par une réduction de plus de 530 tonnes d'émissions de GES.

Depuis 2010, PortsToronto à éviter le rejet de 12 361 tonnes de CO_2.

Cela correspond au volume des émissions dues à la circulation de plus de 2 600 voitures pendant un an.

PortsToronto s'est donné comme objectif, entre 2015 et 2030, de réduire ses émissions de 35%.





Enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol

Transports Canada impose et réglemente l'exécution de points fixes dans le cadre de l'entretien courant des aéronefs. Malheureusement, les points fixes ont été mentionnés par la communauté comme l'une des principales sources de bruit, car ces essais sont souvent réalisés à haut régime. En 2013, 161 plaintes concernant le bruit des points fixes avaient été reçues, ce qui représentait 32 % de l'ensemble des plaintes liées au bruit enregistrées cette année-là. Afin d'atténuer ces nuisances sonores subies par la communauté, une EPFS a été construite à l'Aéroport Billy Bishop, et mise en service en avril 2017. La construction de cette installation a coûté neuf millions de dollars, et a été financée par les recettes provenant des frais d'améliorations aéroportuaires.

Cette enceinte de 63 m sur 66 m, haute de 14 m, est située au sud-ouest du terrain d'aviation et est seulement la deuxième installation de ce type au Canada.

Elle étouffe efficacement le bruit grâce aux panneaux insonorisants spéciaux qui recouvrent l'intérieur de ses trois parois, équipées d'évents afin d'assurer un rendement aérodynamique optimal.

Les effets bénéfiques de l'EPFS se sont immédiatement fait sentir, et de façon significative. Depuis la mise en service de l'EPFS il y a près de trois ans, le Bureau de gestion du bruit a reçu huit plaintes liées aux points fixes. Il faut savoir que toutes ces plaintes faisaient suite à des points fixes effectués en dehors de l'enceinte en raison de vents extrêmement forts.

Gestion du trafic

Le tunnel piétonnier, ouvert depuis 2015, continue à jouer un rôle important dans le programme d'atténuation du bruit de l'aéroport. Avant l'ouverture de ce tunnel, de grands groupes de passagers se formaient aux heures d'arrivée et de départ du traversier, phénomène qui donnait lieu à des problèmes de congestion routière et entraînait une hausse du niveau de bruit lié à la circulation près du terminal de la partie continentale et le long d'Eireann Quay. À présent, plus de 90 % des voyageurs empruntent le tunnel et peuvent donc se déplacer selon leurs propres horaires, ce qui contribue à la fluidité de la circulation et à l'élimination des pics d'activité aux heures d'arrivée et de départ du traversier reliant l'aéroport à la partie continentale.

Afin de réduire encore davantage le bruit lié à la circulation, l'Aéroport Billy Bishop encourage l'utilisation de modes de transports alternatifs en offrant à toute personne souhaitant se rendre à l'aéroport un service de navette gratuit et régulier entre ce dernier et le centre-ville de Toronto. Selon une étude menée par Dillon Consulting en 2018, près de 30 % des voyageurs empruntent la navette pour se rendre de l'aéroport à la gare Union. Ce résultat montre l'importance du rôle que joue l'aéroport en permettant aux gens non seulement de se rendre au cœur du centre-ville de Toronto, mais aussi d'accéder facilement à l'ensemble du réseau de transport de la région.

À vélo jusqu'à YTZ

Dans le cadre de ses efforts soutenus visant à réduire le trafic de véhicules lié à l'aéroport, PortsToronto a mis en place des supports à vélos, commodément situés sur l'île et dans la partie continentale. L'île compte quatre supports couverts, où les cyclistes peuvent laisser leur vélo pendant tout leur voyage en sachant qu'il sera en sécurité et protégé des intempéries.

PortsToronto a également collaboré avec la Ville de Toronto à l'installation de nouveaux supports à vélos près de la gare maritime de la partie continentale. Ces supports à vélos sont essentiellement utilisés par des personnes qui travaillent à l'aéroport : ils les incitent en effet à choisir des modes de transport plus durables pour faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail. En 2019, PortsToronto a mis en place un nouveau poste dédié à l'entretien des vélos, afin de faciliter la vie des cyclistes. Il s'agit là d'une précieuse amélioration de l'infrastructure cyclable de l'aéroport, car ce poste d'entretien est équipé d'une gamme complète d'outils souvent nécessaires, ainsi que de deux dispositifs permettant de suspendre n'importe quel type de vélo.

Les gens sont nombreux à utiliser le vélo pour se rendre à l'aéroport, à tel point que la station de vélos en libre-service située à l'intersection de la rue Bathurst et d'Eireann Quay est devenue l'une des 10 stations de ce type les plus achalandées du réseau de la ville. Au plus fort de la saison cyclable 2019, cette station était utilisée environ 250 fois par jour, aussi bien comme point de départ que comme point d'arrivée. En outre, elle n'a pas été complètement délaissée durant l'hiver, puisqu'elle a été utilisée 50 fois par jour au cours de cette saison. En 2019, deux nouvelles stations ont été installées dans un rayon de 300 m autour de l'intersection de la rue Bathurst et d'Eireann Quay, afin de répondre à la demande de vélos en libre-service dans ce secteur : l'une de ces stations se trouve dans le parc Little Norway, et l'autre est située à l'intersection du boulevard Fort York et de la rue Bathurst.



Nouvelle configuration de la circulation des passagers et des véhicules

Dans le cadre du Projet de modernisation côté ville de l'Aéroport Billy Bishop, au vu de l'évolution de la circulation à l'aéroport, PortsToronto a réorganisé la configuration de cette dernière afin de mieux canaliser le flot de passagers et d'améliorer les conditions dans lesquelles les véhicules embarquent ou débarquent des passagers à l'aéroport. Cohérente avec l'arrêté anti-marche au ralenti pris par la Ville de Toronto, cette conception vise à réduire le temps passé par chaque véhicule sur le site, à réduire la marche au ralenti et le bruit causé par les véhicules, mais aussi à limiter autant que possible le nombre de véhicules circulant dans les rues de l'agglomération. Ce projet faisait partie d'un essai visant à évaluer l'amélioration de la circulation des passagers et des véhicules aux environs d'Eireann Quay. La nouvelle configuration ayant été bien accueillie par le public, elle a été définitivement adoptée.

En 2020, PortsToronto a entamé la deuxième phase de ce projet, qui s'inscrit dans le Plan de quartier de Bathurst Quay (PQBQ) – une initiative menée par la Ville. Cette phase comprendra un remaniement de certains tronçons d'Eireann Quay, en complément de la nouvelle approche adoptée à l'égard de la circulation; en effet, ce réaménagement permettra de réduire encore davantage la congestion et la marche au ralenti, et de mieux canaliser le flot de passagers et de véhicules. Le PQBQ vise également à réorganiser et à optimiser la manière dont nous utilisons le site de Canada Maltage, et prévoit notamment la reconfiguration du parc à taxis à l'aéroport, ainsi que l'agrandissement du trottoir au niveau duquel les véhicules embarquent ou débarquent des passagers.

Règlements et politiques

La gestion et les règlements de l'Aéroport Billy Bishop sont régis par une entente tripartite conclue entre le gouvernement fédéral (représenté par le ministre des Transports), la Ville de Toronto et PortsToronto. En vertu de cette entente, l'Aéroport Billy Bishop respecte des restrictions strictes sur le niveau de bruit, limite l'ensemble des activités aériennes quotidiennes, et se soumet à un rigoureux couvre-feu empêchant les aéronefs de voler à certaines heures. Les règlements découlant de l'entente tripartite font de l'Aéroport Billy Bishop l'un des aéroports d'Amérique du Nord soumis aux restrictions les plus sévères sur le niveau de bruit : l'aéroport doit en effet être exploité dans le respect d'un coefficient de prévision d'ambiance sonore (PAS) de 25. En outre, les types d'aéronefs pouvant atterrir à l'aéroport et en décoller doivent présenter des paramètres acoustiques précis.

Nous avons la chance d'avoir pour partenaires deux transporteurs aériens commerciaux primés, Porter Airlines et Air Canada, qui permettent à nos passagers de voyager vers plus de 20 destinations au Canada et ailleurs en Amérique du Nord. L'appui constant de nos transporteurs nous aide à mettre en œuvre des politiques et des pratiques d'atténuation du bruit efficaces. Dans le cadre de ce partenariat, ces transporteurs ont tous deux mis en place une procédure prévoyant que les avions ne doivent – dans la mesure du possible – utiliser qu'un seul moteur pour rouler jusqu'aux postes de stationnement et pour les quitter, afin de réduire le niveau de bruit et les émissions de carbone.

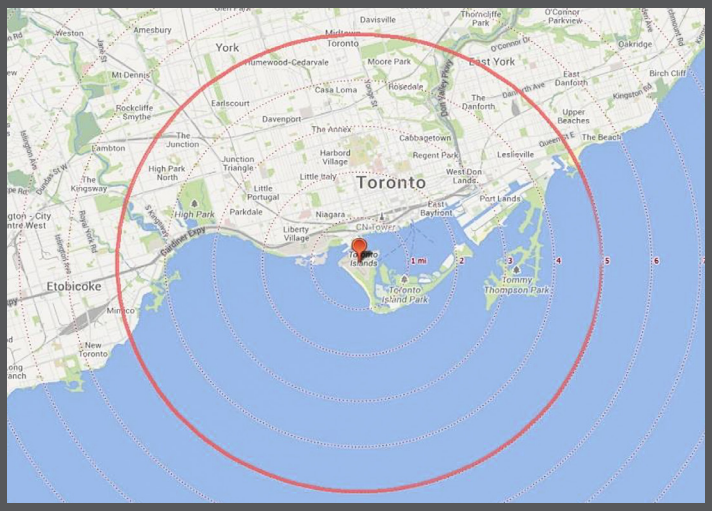
Il faut également savoir que l'Aéroport Billy Bishop respecte un couvre-feu qui interdit les décollages et atterrissages d'aéronefs entre 23 h et 6 h 45, sauf en cas d'urgence ou d'évacuation médicale. Nous allons même plus loin en mettant en œuvre des politiques de gestion qui limitent les opérations entre 6 h 45 et 7 h, ainsi qu'entre 22 h et 23 h. Ce couvre-feu est rigoureusement imposé, et toute violation est passible de sanctions sévères. En 2019, PortsToronto a instauré une politique d'imposition d'amendes en cas de violation du couvre-feu de l'aéroport, et décidé que les fonds provenant de ces amendes seront réaffectés à des organismes communautaires.

Un cas de violation du couvre-feu a été enregistré à l'aéroport en décembre 2019. Cet incident est survenu 62 secondes après de début du couvre-feu nocturne, et est imputable à Porter Airlines. Il s'agit du premier manquement à la nouvelle politique de PortsToronto relative au couvre-feu, et le montant de l'amende perçue sera reversé à un groupe communautaire approuvé en vertu de cette politique.

L'AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

ZONE DE RESPONSABILITÉ DE L' AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

Rayon de cinq milles marins pour les aéronefs en partance ou à destination de l'Aéroport Billy Bishop



Selon la politique de PortsToronto sur la gestion du bruit :

- *PortsToronto a la responsabilité de procéder à l'examen et au suivi des plaintes concernant le bruit dans un rayon de cinq milles marins.*
- *Les plaintes qui ne sont pas associées à l'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop, dans un rayon de cinq milles marins, sont soumises à Transports Canada ou à l'aéroport concerné.*
- *La politique sur le délai de traitement a été mise en place en 2011 et prévoit que le délai de traitement ne doit pas excéder cinq jours ouvrables. En 2019, 99,9 % des plaintes ont été traitées dans un délai de cinq jours ouvrables.*



AÉROPORT
BILLY
BISHOP
DE TORONTO

POUR EN SAVOIR PLUS :

PortsToronto
Aéroport Billy Bishop de Toronto
1 Island Airport
Toronto, ON M5V 1A1
Canada

Bureau de gestion du bruit : 416 203 8490
Site web : www.BillyBishopAirport.com

OWNED AND OPERATED BY :
PROPRIÉTAIRE ET EXPLOITANT :
PORTS TORONTO