RAPPORT ANNUEL DE 2020 SUR LA GESTION DE BRUIT

AÉROPORT DE TORONTO
BILLY BISHOP
TORONTO CITY AIRPORT



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

C'est incroyable comme les choses peuvent changer en l'espace d'une année. Cela dit, en réalité, le changement survenu à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ne s'est pas opéré en un an : il s'est produit en une nuit, à la suite de l'apparition d'une pandémie mondiale dont les conséquences – perturbation et paralysie du service aérien – ont été cataclysmiques pour les compagnies aériennes du monde entier.

En ce qui nous concerne, les transporteurs aériens que nous abritons – Porter Airlines et Air Canada – ont pris en mars 2020 une décision sans précédent, mais raisonnable : celle de suspendre temporairement leur service à l'Aéroport Billy Bishop en attendant que les conditions leur permettent de reprendre leurs activités. En ce mois de février 2021 où j'écris ces lignes, ces compagnies aériennes sont toujours en attente d'une baisse significative des taux d'infection, car c'est à cette condition que les restrictions gouvernementales seront assouplies et que la demande de transport aérien de passagers repartira. Nous sommes convaincus que la situation va s'améliorer, et que nos transporteurs reprendront leurs activités à l'Aéroport Billy Bishop au printemps ou à l'été. Nous attendons avec impatience le retour des passagers, mais aussi la reprise du service de renommée mondiale qui nous a valu plusieurs récompenses et est depuis de nombreuses années source de fierté et de motivation pour notre personnel, nos intervenants et notre communauté.

Cependant, l'aéroport a beau être différent de ce qu'il est d'habitude, il reste le même à bien des égards. En effet, l'équipe de PortsToronto/de l'Aéroport Billy Bishop continue d'entretenir l'aéroport et le terrain d'aviation afin de répondre aux besoins des services d'évacuation médicale d'Ornge, qui jouent dans ce contexte de pandémie un rôle essentiel – et ce depuis le début de la crise. L'aéroport continue également d'accueillir les clients de l'aviation générale (AG), les écoles de pilotage, ainsi que de petits transporteurs comme Cameron Air et FlyGTA.

Ce qui reste également immuable, c'est notre volonté de collaborer avec la communauté afin de maintenir un certain équilibre dans notre fonctionnement et de mener nos activités selon une approche reflétant notre engagement en matière de durabilité, l'importance que nous accordons aux initiatives communautaires, et l'impérieuse nécessité de faire preuve de transparence dans la communication et la reddition de comptes.

Pour ce qui est de ce dernier point, le rapport de 2020 sur le bruit – que vous êtes en train de lire – constitue un bon exemple de la manière dont nous rendons compte des efforts que nous déployons pour gérer le bruit et mieux atténuer l'impact de nos opérations. Ce rapport précise également le nombre et la nature des plaintes reçues en 2020.

Étant donné que l'activité des compagnies aériennes commerciales a été suspendue en mars 2020, notre profil sonore est différent cette année et reflète la réalité particulière de 2020. Il est intéressant de noter que, bien que l'activité commerciale ait été en grande partie suspendue durant l'année 2020, bon nombre de résidents se sont retrouvés chez eux, encouragés par les gouvernements à télétravailler autant que possible. Étant donné que les gens ont passé plus de temps à leur domicile, ils ont été plus nombreux à remarquer les problèmes de bruit. Un grand nombre d'aéroports canadiens ont observé une tendance similaire dans l'évolution des plaintes durant cette période.

Ayant situé le contexte, je peux maintenant annoncer que le Bureau de gestion du bruit a reçu moins de plaintes en 2020 qu'en 2019 (333 contre 542). Il convient toutefois de préciser que, si le nombre de plaintes liées à l 'activité des aéronefs a diminué, le nombre de plaintes relatives au traversier a quant à lui augmenté en 2020.

Nous nous réjouissons de pouvoir confirmer que, malgré les difficultés financières que connaît actuellement l'Aéroport Billy Bishop (comme tous les aéroports du Canada et d'ailleurs), PortsToronto a décidé de poursuivre les travaux entrepris dans le cadre du projet d'électrification du traversier à passagers Marilyn Bell I. Ce projet, qui aboutira en 2021, aura pour effet de supprimer les émissions sonores et atmosphériques générées par l'exploitation du traversier.







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

Bien que le nombre de plaintes formulées par la communauté ait globalement diminué l'année dernière, des hausses ont été constatées dans deux secteurs : en 2020, 41 plaintes ont été enregistrées pour l'île Ward, contre 35 en 2019, et une plainte a été enregistrée pour Mimico, alors qu'aucune plainte n'avait été formulée dans ce secteur l'année précédente. Dans tous les autres quartiers, le nombre de plaintes a diminué.

La multiplication des plaintes émanant de l'île Ward est liée aux activités de l'AG et des écoles de pilotage. Bon nombre d'activités ont été restreintes en 2020, mais comme celles de l'AG étaient toujours autorisées, l'Aéroport Billy Bishop et plusieurs autres aéroports d'AG ont vu le nombre de mouvements d'aéronefs d'AG augmenter au cours de l'année. Ce surcroît d'activité, combiné au fait que les gens ont passé plus de temps chez eux, a probablement largement contribué à la hausse du nombre de plaintes en provenance de l'île Ward.

Afin d'assurer le respect de nos politiques de bon voisinage propres aux îles de Toronto et à d'autres espaces communautaires, l'équipe de l'Aéroport Billy Bishop continue de collaborer avec les pilotes et entreprises que nous accueillons. La grande majorité des pilotes respecte les politiques que nous publions et le cadre qu'elles définissent. Nous continuons à travailler avec toutes les personnes concernées afin de faire en sorte que les attentes de la communauté à l'égard des survols soient connues, et que nos exploitants aériens s'y adaptent. Notre Bureau de gestion du bruit a également reçu des plaintes liées aux activités de construction associées au Plan de quartier de Bathurst Quay (PQBQ), une initiative mise en œuvre par la Ville de Toronto en partenariat avec PortsToronto. Les travaux de construction qui devaient avoir lieu sur la propriété de PortsToronto dans le cadre du PQBQ sont désormais terminés. Nous sommes ravis des résultats de cette initiative, qui a pour objectifs la création et la réorganisation d'espaces publics, l'amélioration de l'accès à l'aéroport et à l'école voisine (la Waterfront School du Conseil scolaire du district de Toronto), l'aménagement d'une nouvelle promenade et la plantation d'arbres. Je vous invite à consulter la page 7, 10 pour en savoir plus sur ce projet.

J'ai par ailleurs le plaisir d'annoncer que, malgré la pandémie de COVID-19 et les confinements qui ont empêché les rassemblements, le Comité de liaison communautaire a pu se réunir comme prévu : la première de ses quatre réunions s'est tenue en présentiel, et les trois autres se sont déroulées en ligne via ZOOM. Le sous-comité spécialiste du bruit a quant à lui organisé trois réunions, qui ont permis à ses membres de se rencontrer en personne et en ligne.

Bien que nous nous réjouissions toujours de pouvoir faire état d'une diminution du nombre de plaintes liées au bruit, les circonstances qui ont conduit à cette diminution sont malheureusement liées à un déclin catastrophique de l'activité aérienne à l'échelle mondiale, y compris à l'Aéroport Billy Bishop. L'année 2020 a été éprouvante pour bon nombre d'entre nous. Nous espérons donc tous que la situation s'améliorera en 2021 et par la suite, et que les voyages pourront reprendre le moment venu. Quand ce moment arrivera, nous serons prêts à accueillir nos passagers et à offrir à chacun une expérience positive et sécuritaire grâce à notre programme Voyagez en toute sécurité.

En attendant, l'équipe de l'Aéroport Billy Bishop continuera d'entretenir l'aéroport pour les entreprises encore en activité, notamment pour les services d'évacuation médicale d'Ornge – qui sont basés à notre aéroport et se sont vu confier l'importante mission qu'est la distribution de vaccins aux collectivités nordiques, dans le cadre de l'opération « Remote Immunity ».

Nous poursuivrons aussi les travaux entrepris dans le cadre du projet d'électrification du traversier *Marilyn Bell I,* l'objectif étant de le mettre en service en 2021 une fois cette transformation opérée (page 6). Nous avons également l'intention d'entretenir notre collaboration avec la communauté à travers les réunions du Comité de liaison communautaire, de faire connaître les résultats de notre étude portant sur le bruit au sol (page 5), et bien sûr d'accompagner la reprise des activités de nos compagnies aériennes le moment venu.

Puissent les mois à venir apporter à chacun santé et sécurité, dans l'attente de jours meilleurs en 2021.

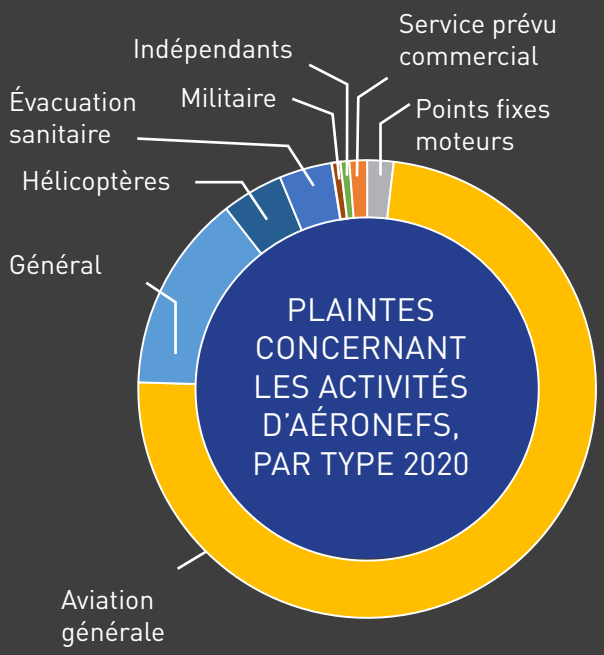
Gene Cabral
Vice-président directeur de PortsToronto et de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

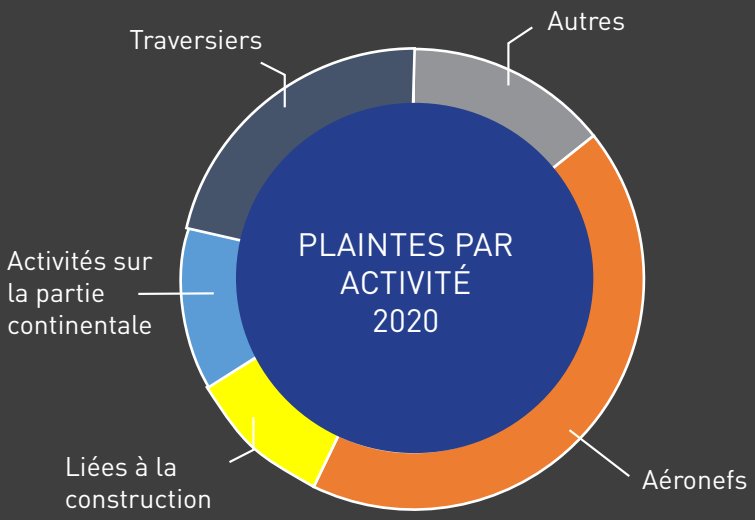




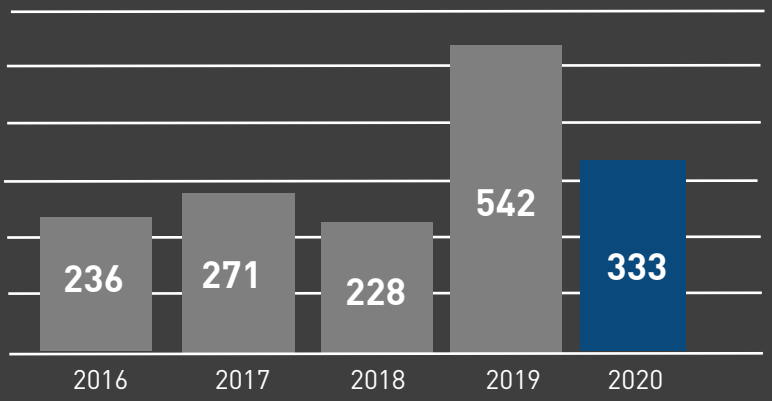


En Chiffres

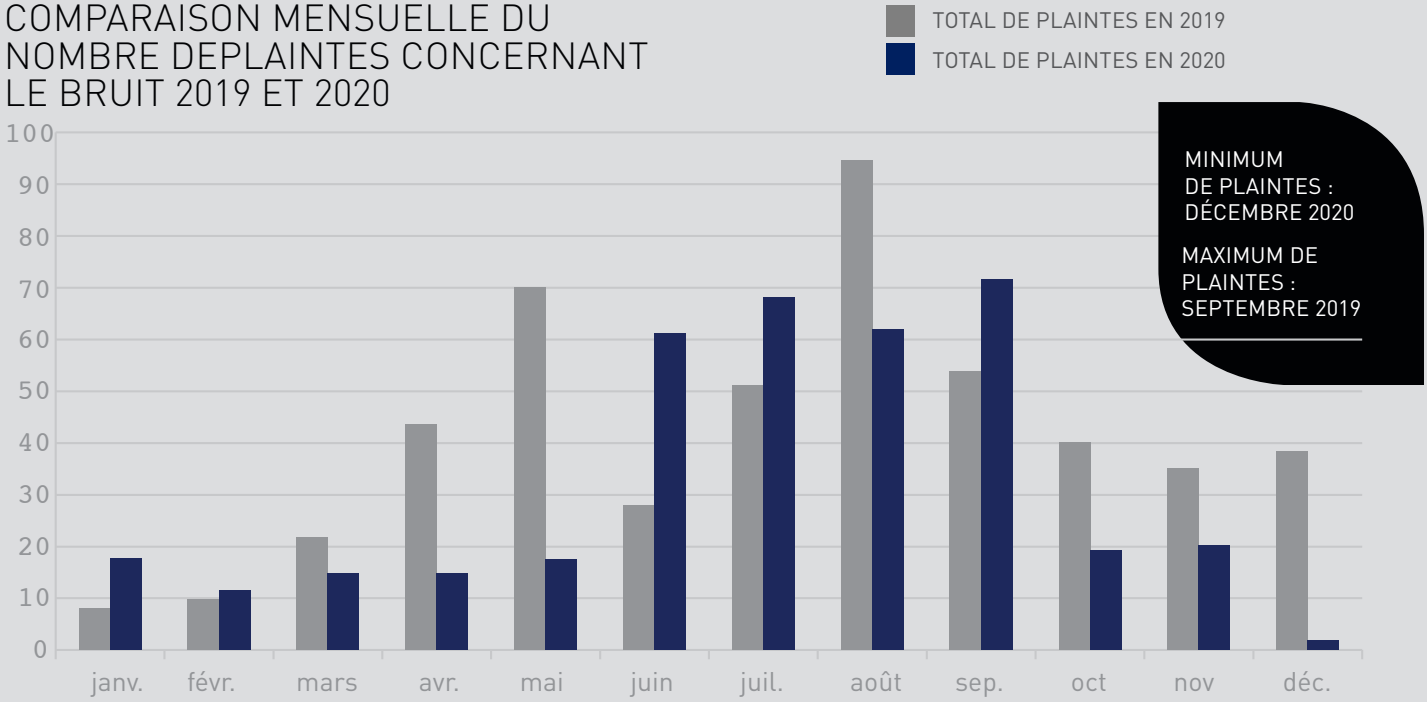




COMPARAISON D'UNE ANNÉE À L'AUTRE, SUR UNE PÉRIODE DE CINQ ANS, DU NOMBRE DE PLAINTES REÇUES CONCERNANT LE BRUIT



COMPARAISON MENSUELLE DU NOMBRE DEPLAINTES CONCERNANT LE BRUIT 2019 ET 2020



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.

Une politique relative au temps de réponse, appliquée par le Bureau de gestion du bruit depuis 2011, oblige ce dernier à répondre aux plaintes dans un délai de cinq jours ouvrables. Les incidences économiques de la pandémie de COVID-19 et l'ajustement des effectifs de l'aéroport en conséquence ont cependant allongé les temps de réponse en 2020.

L'année dernière, 98,5 % des plaintes liées au bruit ont été traitées dans un délai de cinq jours ouvrables.

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 trois reprises en 2020.

Stations de surveillance du bruit

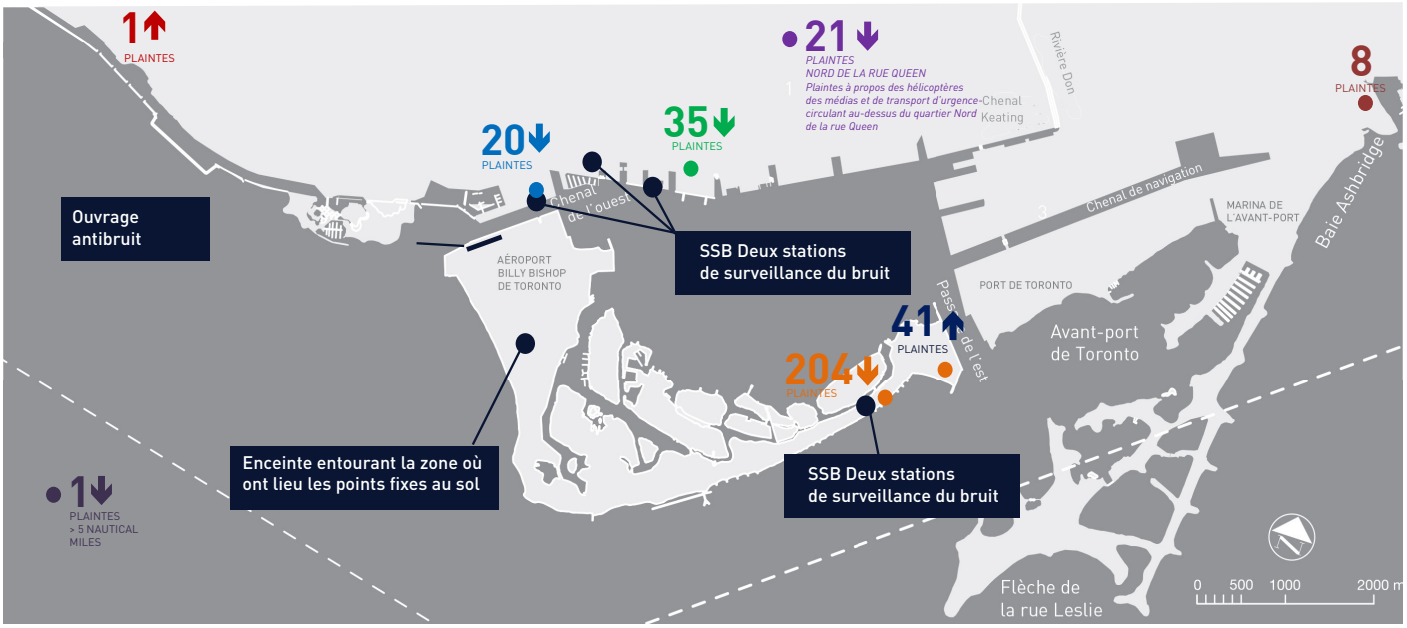
Les stations de surveillance du bruit (SSB) sont la base du système de surveillance du bruit de l'aéroport, et permettent au Bureau de gestion du bruit de l'aéroport de recueillir continuellement des données sur le niveau de bruit.

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.

Dans le cadre de ses efforts continuels visant à assurer une cohabitation plus harmonieuse entre l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et la population environnante, PortsToronto exploite actuellement quatre SSB, situées aux endroits suivants :

- une première sur le bâtiment de l'Unité maritime du service de police de Toronto;
- une deuxième au niveau du poste d'incendie 335 de la ville, sur les îles de Toronto;
- une troisième, pour l'instant installée sur la gare maritime de la partie continentale, devrait être réimplantée sur un immeuble d'habitation en 2021;
- enfin, la quatrième se trouve au 480, Queens Quay, sur l'immeuble d'habitation en copropriété Kings Landing.

À la suite de la consultation menée et des suggestions formulées par le Sous-comité de gestion du bruit (subdivision du Comité de liaison communautaire), le littoral devant la Place Ontario a été désigné comme un emplacement idéal pour une cinquième SSB qui devrait être installée en 2021.



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.

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.

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.

PortsToronto fait des recherches sur les initiatives susceptibles de réduire encore davantage les nuisances sonores occasionnées par les opérations au sol. Nous envisageons notamment l'utilisation accrue de véhicules de transport terrestre électriques (p. ex., pour assurer le service de navette de l'aéroport) 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.

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

En 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.






Projet de modernisation côté ville de l'Aéroport Billy Bishop

L'amélioration, par PortsToronto, de la circulation des passagers et des véhicules à l'Aéroport Billy Bishop s'inscrit dans le cadre du Plan de quartier de Bathurst Quay (PQBQ) une initiative de multipartenariat découpée en plusieurs phases et menée par la Ville de Toronto. Le PQBQ permettra d'améliorer – entre autres – l'expérience et le confort des piétons à proximité de l'aéroport, mais aussi le domaine public, pour le plus grand plaisir de la communauté et des voyageurs.

En 2019, dans le cadre du Projet de modernisation côté ville de l'Aéroport Billy Bishop, PortsToronto a réorganisé la configuration de la circulation à l'aéroport afin de mieux canaliser le flot de voyageurs 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, la nouvelle configuration 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.

En 2020, PortsToronto a complété 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 a compris 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 permet de réduire encore davantage la congestion et la marche au ralenti, et de mieux canaliser le flot de passagers et de véhicules.

Le PQBQ à également réorganiser et optimiser la manière dont nous utilisons le site de Canada Maltage, et inclut 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.

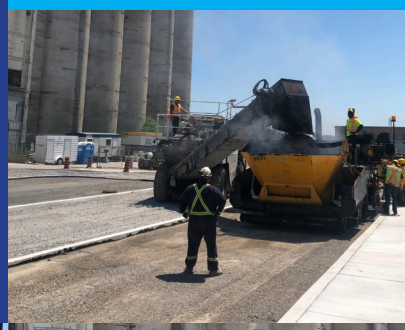


Dans le cadre de ce projet, PortsToronto prévoit la pose de pavés perméables en vue de limiter le ruissellement des eaux de pluie et l'effet d'îlot thermique urbain.





Le PQBQ permettra d'améliorer – entre autres – l'expérience et le confort des piétons à proximité de l'aéroport, mais aussi le domaine public, pour le plus grand plaisir de la communauté et des voyageurs.











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.

En raison de la survenue de la pandémie de COVID-19 début 2020, la date cible d'achèvement du projet d'électrification totale du traversier Marilyn Bell I a été repoussée à 2021. Ce report est dû non seulement aux restrictions d'activité liées à la COVID-19, mais aussi aux conséquences économiques qu'a eues la pandémie sur l'Aéroport Billy Bishop – notamment en entraînant la suspension temporaire du service de toutes les compagnies aériennes, et donc une importante diminution des recettes provenant des frais d'améliorations aéroportuaires. Malgré cela, d'importants jalons ont tout de même été posés en 2020 dans le cadre de ce projet : les batteries au lithium-ion nécessaires à l'alimentation du Marilyn Bell I ont été livrées, et l'armature électrique du navire a été construite. Cette armature, qui constitue un élément d'infrastructure essentiel, contiendra les commandes du système de propulsion électrique à émissions nulles destiné au traversier.



PortsToronto vise de réduire de 35 % les émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2015, d'ici 2030





La mise en service du traversier électrique devrait se traduire par une réduction annuelle d'environ 530 tonnesdes émissions de GES



Depuis 2010, PortsToronto a permis d'éviter le rejet de plus de 28 091 tonnes de CO_2 .



Cela correspond au volume des émissions dues à la circulation de 6 208 voitures pendant un an.



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 quatre ans, le Bureau de gestion du bruit a reçu 14 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.



Règlements et politiques

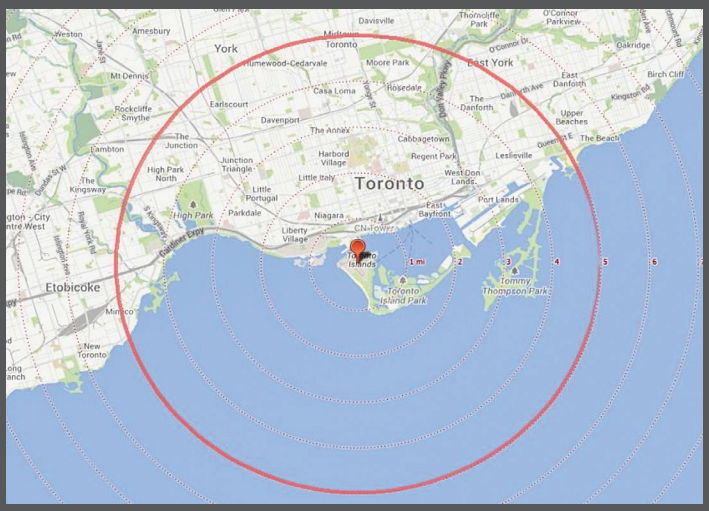
La gestion et les règlements de l'Aéroport Billy Bishop sont régis par une entente tripartite conclue entre le gouvernement fédéral (représenté par le ministre des Transports), la Ville de Toronto et PortsToronto. En vertu de cette entente, l'Aéroport Billy Bishop respecte des restrictions strictes sur 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. 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.

Deux cas de violation du couvre-feu ont été enregistrés à l'aéroport en 2020. En février 2020, le départ d'un pilote de l'aviation générale retardé en raison d'un vol d'évaluation médicale a été approuvé à tort neuf minutes après le début du couvre-feu nocturne. Conformément à la politique d'imposition d'amendes en cas de violation du couvre-feu, PortsToronto a payé une pénalité pour cette violation, pénalité dont le montant a été reversé à un groupe communautaire approuvé.

En septembre 2020, un pilote de l'aviation générale a effectué un posé-décollé sur la piste de l'aéroport 36 minutes après le début du couvre-feu nocturne. À la suite d'une enquête et à la lumière des circonstances exceptionnelles entourant l'événement, PortsToronto n'a pas imposé d'amende pour cette violation.



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 2020, 98,4 % des plaintes ont été traitées dans un délai de cinq jours ouvrables.*



AÉROPORT DE TORONTO
BILLY BISHOP
TORONTO CITY AIRPORT

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