

An aerial photograph of Toronto, Ontario, Canada, showing the city skyline on the left with the CN Tower, and the Billy Bishop Toronto City Airport on the right. The airport's runways and taxiways are visible, extending into the water. The background shows the city and the surrounding water under a clear blue sky.

AÉROPORT DE TORONTO  
**BILLY  
BISHOP**  
TORONTO CITY AIRPORT

# RAPPORT ANNUEL DE 2021 SUR LA GESTION DE BRUIT

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

L'industrie de l'aviation a connu une nouvelle année difficile en 2021 : aéroports et compagnies aériennes du monde entier ont continué à faire face aux fluctuations de la pandémie de COVID-19, et à tenter d'interpréter et d'appliquer les restrictions de déplacements compliquées imposées par les gouvernements – restrictions qui n'ont cessé de limiter les possibilités de voyages.

À l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, le service commercial était toujours suspendu en début d'année, car Porter Airlines et Air Canada surveillaient l'évolution du virus et des restrictions gouvernementales afin de déterminer le moment le plus propice à la reprise des activités. Ce moment a fini par arriver le 8 septembre 2021, et le retour dans le ciel des avions de ces transporteurs commerciaux a été souligné par une célébration.

Les activités non commerciales – notamment celles de nos partenaires d'Ornge – n'avaient pas ralenti durant l'année. En effet, en 2021, Ornge a mené des opérations essentielles d'évacuation sanitaire tout au long de la pandémie, et a en outre conduit son opération Remote Immunity depuis l'Aéroport Billy Bishop, car cela lui permettait d'assurer la livraison des vaccins nécessaires dans les collectivités nordiques éloignées. Compte tenu de l'augmentation du nombre d'évacuations sanitaires requises, Ornge a assuré 5 091 vols en 2021 (contre 4 749 en 2020), et a joué un rôle crucial dans la lutte contre la pandémie. L'aéroport a également continué d'accueillir les clients de l'aviation générale (AG), les écoles de pilotage, ainsi que de petits transporteurs comme Cameron Air et FlyGTA.

En ce qui concerne la gestion du bruit, 2021 n'a pas été une année ordinaire : l'activité a augmenté à certains égards et diminué à d'autres, ce qui rend difficile la comparaison des données d'une année sur l'autre. Étant donné que les activités commerciales ont été suspendues en mars 2020 et ont repris en septembre 2021, les données fournies dans ce rapport rendent compte de quatre mois de service commercial en 2021. Lorsqu'elles sont comparées aux données de l'année précédente, cette comparaison s'effectue sur la base des trois mois de 2020 durant lesquels un service commercial a été assuré. Tout cela sans oublier que le présent rapport porte également sur d'autres sources de bruit, telles que le traversier, l'activité de l'aviation générale et les évacuations sanitaires. Au vu du caractère exceptionnel des années 2021 et 2020, la comparaison directe avec le fonctionnement antérieur à la pandémie est délicate.

Cela étant, les données recueillies pour 2021 montrent que, dans l'ensemble, le nombre de plaintes concernant le bruit a diminué par rapport à l'année précédente. Le Bureau de gestion du bruit a en effet reçu moins de plaintes en 2021 qu'en 2020 (257 contre 333). Globalement, en 2021, le nombre de plaintes liées à l'activité des aéronefs a augmenté, le nombre de plaintes liées aux travaux de construction a diminué et le nombre de plaintes liées au bruit du traversier a chuté.

Ce constat s'explique en partie par l'arrêt des activités de construction en 2021, du fait de l'achèvement de la première phase du Plan de quartier de Bathurst Quay fin 2020. Pour ce qui est du traversier, il convient de préciser que, malgré la suspension du service commercial pendant la majeure partie de l'année, ce navire a continué d'assurer une liaison régulière, pour répondre

aux besoins d'autres utilisateurs comme Ornge, mais aussi afin de permettre au personnel et aux véhicules de service – y compris ceux de la Ville de Toronto – d'accéder aux îles de Toronto. Nous nous réjouissons donc que le nombre de plaintes visant le traversier ait diminué alors que ce dernier a continué de fonctionner presque normalement en 2021.

Je m'attends à ce que les plaintes concernant le bruit du traversier soient encore moins nombreuses dans les mois à venir, car le Marilyn Bell a été transformé en navire électrique et remis en service le 15 décembre 2021, ce dont nous nous félicitons.

Le nouveau traversier utilise uniquement de l'électricité propre fournie par Bullfrog Power et provenant d'installations éoliennes et solaires : il ne générera donc plus d'émissions de gaz à effet de serre, ce qui devrait se traduire par une réduction d'environ 530 tonnes des émissions annuelles directes de l'aéroport. Cette modernisation du navire contribuera à l'amélioration de l'efficacité de son fonctionnement et à l'élimination des émissions atmosphériques connexes. En outre, elle aura pour effet de le rendre bien plus silencieux, et donc bien moins gênant pour la population de l'agglomération voisine.

En ce qui concerne la provenance des doléances, notre Bureau de gestion du bruit a constaté une diminution du nombre de plaintes émanant des habitants des îles de Toronto. En effet, entre 2020 et 2021, ce nombre est passé de 41 à 21 pour l'île Ward, et de 204 à 135 pour l'île Algonquin. À l'inverse le nombre de plaintes provenant du quartier de York Quay a augmenté, passant de 35 en 2020 à 60 en 2021. Du côté du quartier de Bathurst Quay, une légère hausse a également été enregistrée (21 plaintes en 2021, soit une de plus qu'en 2020).

La diminution du nombre de plaintes en provenance des îles Ward et Algonquin est pour nous source de satisfaction car, à travers une collaboration avec les pilotes de l'aviation générale et les entreprises que nous accueillons, nous nous efforçons de faire respecter nos politiques de bon voisinage propres aux îles de Toronto et à d'autres espaces communautaires. 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.

Il faut savoir que deux cas de violation du couvre-feu ont été enregistrés en 2021, et qu'en ces deux occasions l'infraction a été commise par un aéronef d'aviation générale. L'Aéroport Billy Bishop a adopté une politique stricte en vertu de laquelle les activités aériennes sont interdites entre 23 h et 6 h 45, sauf en cas d'urgence ou d'évacuation sanitaire. Lorsqu'un pilote enfreint ce couvre-feu, une enquête est réalisée et, généralement, une amende est imposée. Le produit de ces amendes est ensuite réinvesti au profit de la communauté, à la discrétion de cette dernière.

Notre communauté joue un rôle important dans l'élaboration des politiques et procédures qui guident la conduite de nos activités à l'Aéroport Billy Bishop, et nous sommes satisfaits du travail accompli durant cette année en collaboration avec les différents

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

groupes locaux. En 2021, le Comité de liaison communautaire s'est réuni à quatre reprises via une plateforme en ligne, et son sous-comité spécialiste du bruit a quant à lui tenu trois réunions virtuelles. L'équipe de l'Aéroport Billy Bishop a par ailleurs participé à des réunions de la communauté à la demande de membres de cette dernière, et a veillé à entretenir un dialogue ouvert afin de garantir la bonne circulation de l'information.

Des progrès ont également été réalisés dans le cadre de l'étude de surveillance acoustique entreprise afin de recenser les sources de bruit au sol à l'aéroport et 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. Cette étude, qui a pris un peu de retard en raison de la pandémie, s'achèvera en 2022.

Beaucoup de choses ont changé en 2021 à l'Aéroport Billy Bishop, mais celui-ci reste le même à bien des égards. Ce qui reste 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 démarche de développement durable, 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 2021 sur le bruit – que vous êtes en train de lire – constitue un bon exemple de la manière dont nous rendons compte de nos efforts axés sur la gestion du bruit et le renforcement des mesures d'atténuation de l'impact de nos opérations.

Bien que nous nous réjouissons toujours de pouvoir faire état d'une diminution du nombre de plaintes liées au bruit, les circonstances qui ont conduit à cette diminution en 2021 sont vraisemblablement liées à une baisse des activités aériennes commerciales, attribuable à la pandémie. La reprise du service commercial en septembre l'année dernière nous a permis d'amorcer le rétablissement de nos activités à l'Aéroport Billy Bishop, et de recommencer à accueillir des passagers. Le lancement de notre programme agréé Voyagez en toute sécurité est un exemple parmi d'autres illustrant la façon dont nous nous efforçons de redonner confiance aux passagers et de retrouver les niveaux de fréquentation de 2019 à l'Aéroport Billy Bishop.

Fin 2021, à l'aéroport, nous avons vu les volumes de passagers atteindre presque 40 % de ceux de décembre 2019, et les mouvements d'aéronefs revenir à 78 % de leur niveau de 2019. En 2022, nous devrions voir augmenter le niveau d'activité global, y compris le trafic de passagers, mais il faudra probablement attendre 2024 pour retrouver les niveaux de fréquentation et de mouvements d'aéronefs d'avant la pandémie.

Cependant, en cette année où nous recommençons à exploiter l'aéroport « plus normalement », nous continuerons de faire le nécessaire pour concrétiser notre vision – à savoir devenir un chef de file de l'exploitation d'un aéroport moderne en milieu urbain – et nous poursuivrons l'effort collectif visant à faire de l'Aéroport Billy Bishop l'un des aéroports les plus propres, écologiques et silencieux au monde.



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



## 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. En 2021, 98 % des plaintes liées au bruit ont été traitées dans ce délai.

## Comité de liaison communautaire

En 2010, PortsToronto a créé un Comité de liaison communautaire (CLC) en vue de renforcer la collaboration avec les entreprises et les résidents installés à proximité de l'Aéroport Billy Bishop.

Ce CLC offre à nos voisins une tribune où discuter des questions et préoccupations liées au développement, aux activités et au fonctionnement de l'aéroport. Il permet en outre à la direction de l'aéroport de communiquer des renseignements aux parties intéressées et à l'ensemble de la communauté, notamment au sujet des activités opérationnelles.

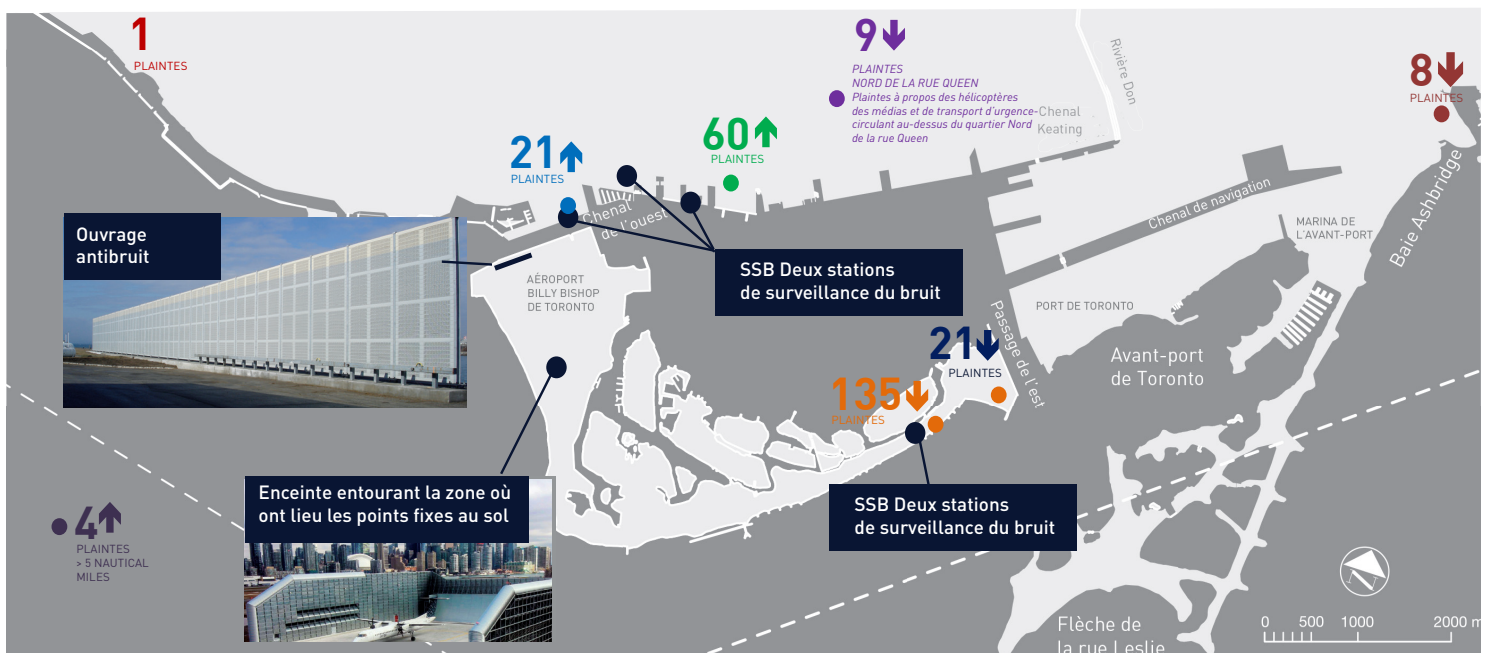
Le CLC est composé de représentants clés d'entreprises, de groupes communautaires et d'intervenants locaux, ainsi que de conseillers municipaux de la région et de députés provinciaux et fédéraux. Ce comité met en œuvre des pratiques exemplaires en matière de participation de la collectivité, et se réunit régulièrement pour réfléchir à des enjeux comme la gestion du bruit de l'aéroport, la qualité de l'air et l'accès au transport. Ses réunions trimestrielles sont ouvertes au public, et les procès-verbaux de ces réunions sont rédigés par une société tierce de conseils, Lura Consulting, puis publiés sur le site Web de PortsToronto. En 2021, les membres du CLC se sont réunis à quatre reprises via une plateforme en ligne compte tenu des restrictions relatives aux rassemblements imposées par la pandémie.

## Sous-comité de gestion du bruit (subdivision du CLC)

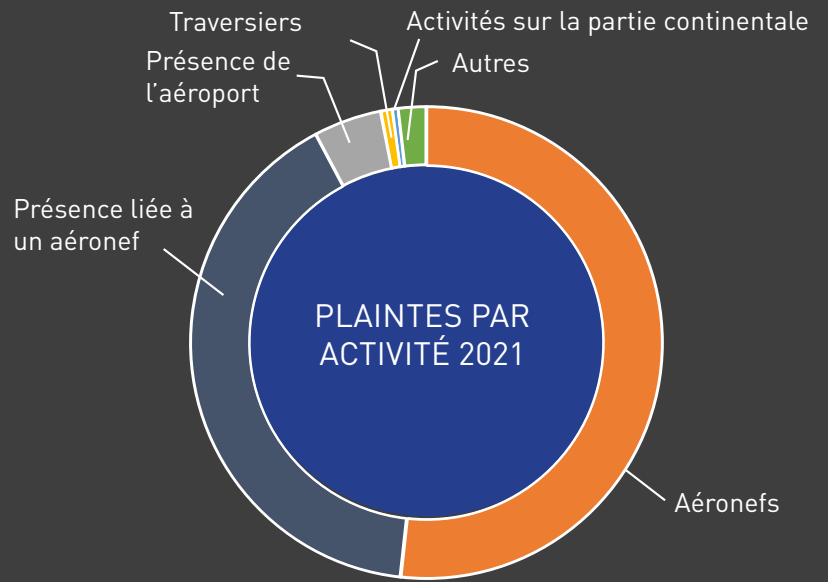
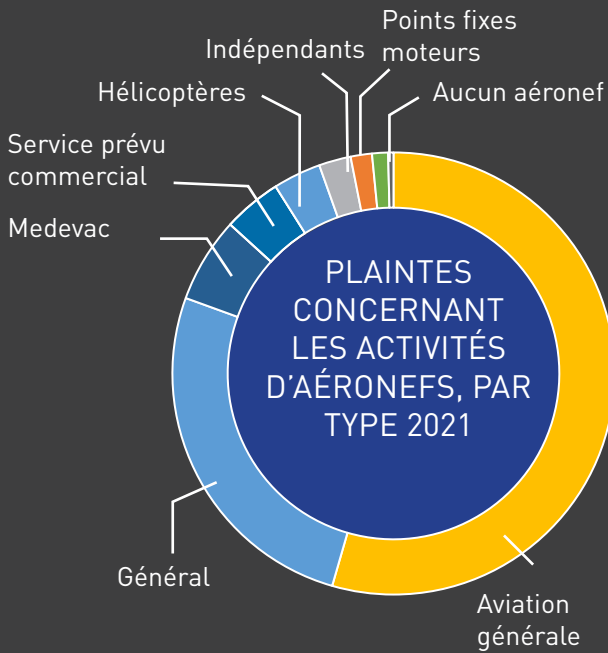
Fin 2017, un Sous-comité de gestion du bruit, relevant du CLC, a été mis sur pied afin d'approfondir les recherches sur l'impact sonore des opérations aéroportuaires, mais aussi pour mieux comprendre et mieux gérer cet impact. Ce sous-comité spécialiste du bruit est constitué de trois membres de la communauté, 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 2021, via une plateforme de réunion en ligne.

## WebTrak

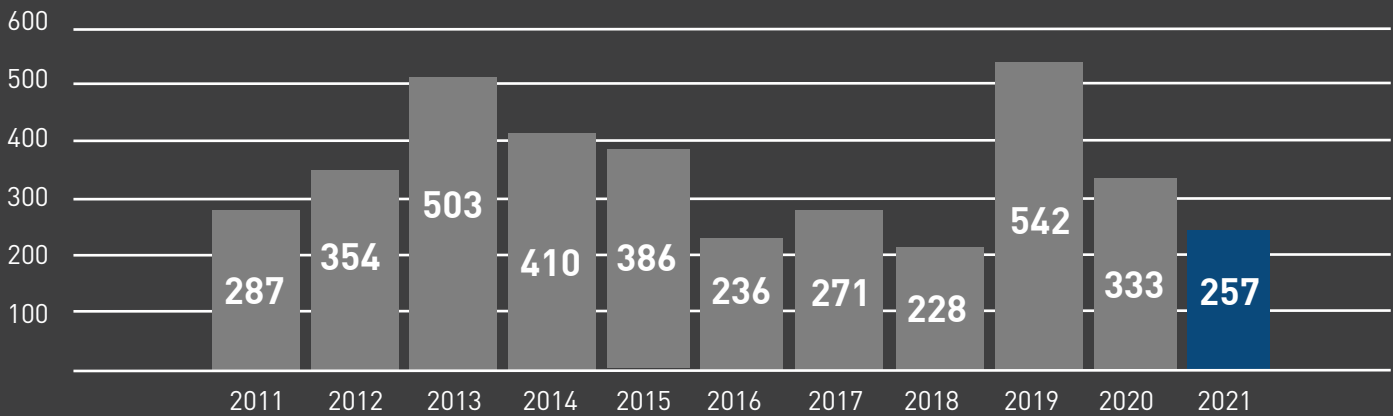
Nous offrons toujours un accès gratuit à WebTrack, qui permet à toute personne équipée d'un ordinateur, d'un téléphone intelligent ou d'une tablette de trouver des renseignements sur les activités aériennes dont elle entend le bruit. L'utilisation conjointe de ce service et de nos quatre SSB permet au 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 WebTrack.



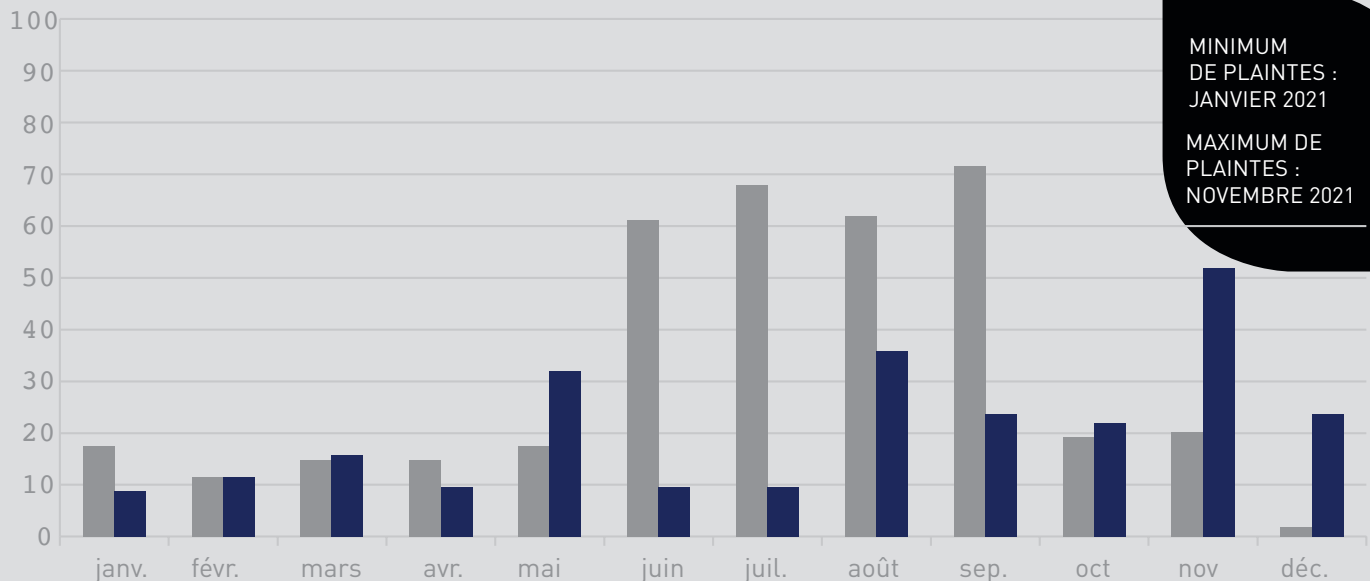
# En Chiffres



COMPARAISON DU NOMBRE DE RAPPORTS SUR LE BRUIT REÇUS CHAQUE ANNÉE, SUR UNE PÉRIODE DE 10 ANS



COMPARAISON MENSUELLE DU NOMBRE DE PLAINTES CONCERNANT LE BRUIT 2020 ET 2021



## 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 à son Bureau de gestion du bruit 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 en 2022 sur un autre bâtiment au sein de la collectivité;
- 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, la Place Ontario a été désignée comme l'emplacement idéal pour la cinquième SSB, mais l'installation de cette dernière a été retardée en raison de la pandémie.

En 2022, PortsToronto continuera de collaborer étroitement avec la Place Ontario en vue de concrétiser le projet d'implantation de cette SSB.

## 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 des bruits de fond que l'on y entend mais qui ne sont pas générés par l'aéroport. Ces données permettront de renseigner du mieux possible la direction de l'aéroport en prévision de 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 le service de navette de l'aéroport) et la mise en œuvre d'autres procédures opérationnelles, qui pourraient entre autres encadrer l'exploitation des aéronefs durant les périodes où le bruit pose particulièrement problème.

## 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 du quai Eireann. 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 moyens de transport 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.



# Plus propre, plus écologique et plus silencieux : Le *Marilyn Bell I*, tout premier traversier canadien à émissions nulles alimenté par un système de batteries au lithium-ion

En décembre 2021, l'Aéroport Billy Bishop a célébré la remise en service du Marilyn Bell I, son traversier nouvellement transformé en navire entièrement électrique alimenté par un système de batteries au lithium-ion. Ce bateau, qui permet de transporter des passagers, des véhicules et diverses fournitures jusqu'à l'Aéroport Billy Bishop, est le premier traversier au Canada à être équipé d'un système d'alimentation et de propulsion à émissions nulles dont les composants n'ont pas besoin de diesel pour fonctionner.

En activité depuis 2010, et modernisé en 2018 de façon à ce qu'il puisse fonctionner au biodiesel, le traversier a été débarrassé de ses génératrices et moteurs diesel en 2021 afin de faire de la place au nouveau système de propulsion électrique et à une série de batteries alimentées en électricité 100 % renouvelable par l'intermédiaire de Bullfrog Power.

Le nouveau Marilyn Bell I utilise uniquement de l'électricité propre fournie par Bullfrog Power et provenant d'installations éoliennes et solaires : il ne génère donc plus d'émissions de gaz à effet de serre, ce qui devrait se traduire par une réduction annuelle d'environ 530 tonnes des émissions directes de l'aéroport. 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 primé de gestion du bruit de l'aéroport, car elle a rendu 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 entre le continent et l'Aéroport Billy Bishop des passagers, du personnel de l'aéroport et des cargaisons essentielles, mais aussi des véhicules d'urgence utilisés dans le cadre des opérations d'évacuation sanitaire d'Ornge. Il joue également un rôle crucial en permettant aux véhicules de service de la Ville de Toronto d'accéder aux îles de Toronto. En 2021, le service de traversier de l'aéroport a permis aux résidents des îles de Toronto d'être approvisionnés durant la pandémie, et aux élèves d'aller à l'école lorsque la couche de glace qui recouvrait les eaux du havre compromettait le maintien des conditions d'accès habituelles.



PLUS PROPRE  
PLUS VERT  
PLUS SILENCIEUX



Alimenté en électricité **100 %** renouvelable

100 % ⚡

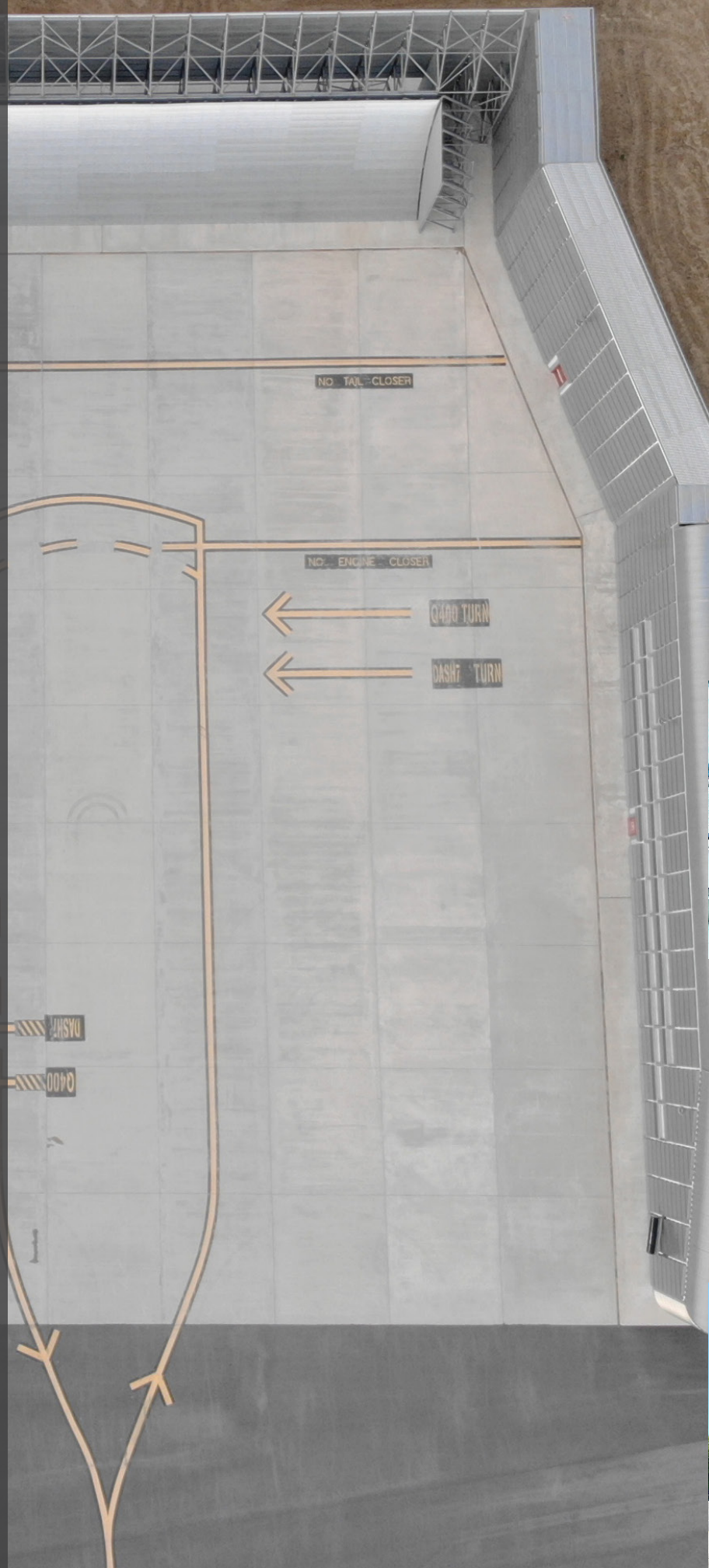
100 % ⚡

## Enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol (EPFS)

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. La construction de cette EPFS, qui a coûté neuf millions de dollars, a été financée par PortsToronto au moyen des 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.

L'EPFS a un impact positif important. En 2021, l'Aéroport Billy Bishop a reçu quatre plaintes liées aux points fixes, et toutes faisaient suite à des points fixes effectués en dehors de l'enceinte. Trois de ces plaintes concernaient des points fixes au ralenti, autorisés au poste de stationnement en vertu de notre politique de gestion du bruit. La quatrième plainte, elle, a été reçue après un point fixe effectué sur un aéronef stationné à l'extérieur de l'EPFS durant la période de suspension du service commercial à l'aéroport.





## À vélo jusqu'à YTZ

Dans le cadre de ses efforts soutenus visant à réduire la circulation de véhicules liée 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 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. Un poste dédié à l'entretien des vélos a été mis en place pour faciliter la vie des cyclistes. Il est équipé d'une gamme complète d'outils souvent nécessaires, ainsi que de deux dispositifs permettant de suspendre n'importe quel type de vélo.



## Nouvelle configuration de la circulation des passagers et des véhicules

Dans le cadre de son 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.

Ce projet s'inscrivant dans le Plan de quartier de Bathurst Quay (PQBQ) – une initiative menée par la Ville – prévoyait notamment un remaniement de certains tronçons du quai Eireann : l'idée était de compléter la nouvelle approche adoptée à l'égard de la circulation, en réduisant encore davantage la congestion et la marche au ralenti, et en canalisant mieux le flot de passagers et de véhicules. Le PQBQ visait aussi à réorganiser et à optimiser la manière dont nous utilisons le site de Canada Malgate, et incluait 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.



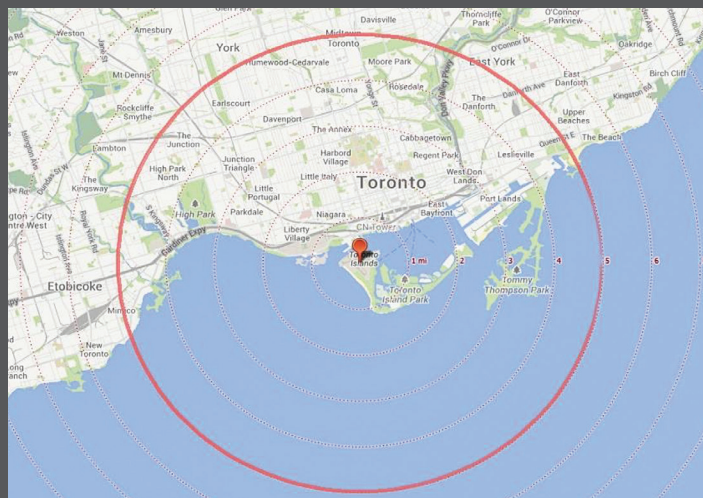
## Règlements et politiques

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 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'une limite de 25 d'indice de projection du bruit perçu (P.B.P.). En outre, les aéronefs doivent présenter des paramètres acoustiques précis pour pouvoir atterrir à l'aéroport et en décoller.

Il faut également savoir que le couvre-feu en vigueur à l'Aéroport Billy Bishop interdit les décollages et atterrissages d'aéronefs entre 23 h et 6 h 45, sauf en cas d'urgence ou d'évacuation sanitaire. Nous allons même plus loin en mettant en œuvre des politiques de gestion qui limitent les activités 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.

Le couvre-feu de l'aéroport a été enfreint à deux reprises en 2021 et, dans les deux cas, c'est un aéronef d'aviation générale itinérant qui était en cause. Après enquête, il a été établi que seule l'une de ces infractions était passible d'une amende. Conformément à la politique d'imposition d'amendes en cas de violation du couvre-feu, cette violation a été sanctionnée par une pénalité de 250 \$, et cette somme sera reversée à un groupe communautaire agréé.

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 2021, 98% 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](http://www.BillyBishopAirport.com)

OWNED AND OPERATED BY :  
PROPRIÉTAIRE ET EXPLOITANT :

**PORTS  
TORONTO**

# Glossaire

---

## DÉFINITIONS

**Général** – Rapports qui font état de plaintes ne visant pas un aéronef en particulier (p. ex., « L'aéroport était très bruyant cet après-midi »).

**Aucun aéronef** – Rapports mentionnant des aéronefs qu'il est impossible d'associer aux plaintes en question.

**Sans corrélation** – Rapports sur des bruits dont la source ne peut être associée avec certitude à des activités précises de l'aéroport ou des aéronefs.

**Aviation générale** – Tous les rapports concernant les activités des aéronefs civils, à l'exception des activités aériennes commerciales. Les aéronefs concernés sont des appareils légers comme les modèles Cessna, Piper et autres bimoteurs, ou des aéronefs privés.

**Services commerciaux réguliers** – Tous les rapports concernant les activités aériennes commerciales des transporteurs aériens (p. ex. Porter, Air Canada), à l'exception des vols nolisés.

