



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

RAPPORT ANNUEL DE 2022 SUR LA GESTION DE BRUIT



Table des matières

Message au sujet de la gestion des opérations et du bruit à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto	2
Bureau de gestion du bruit	3
Reconnaissance	4
Comité de liaison communautaire	4
Sous-comité de gestion du bruit (subdivision du CLC)	4
Stations de surveillance du bruit	5
WebTrack	5
Étude sur le bruit au sol	5
Plus propre, plus écologique et plus silencieux : Le Marilyn Bell, tout premier traversier canadien à émissions nulles alimenté par un système de batteries au lithium-ion	6
Enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol (EPFS)	6
Gestion du trafic	7
Electrifying Billy Bishop Airport's Shuttle Fleet	7
À vélo jusqu'à YTZ	8
Règlements et politiques	8



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

À l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, nous avons à cœur 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.

C'est pourquoi vous avez aujourd'hui sous les yeux le rapport de 2022 sur le bruit de l'Aéroport Billy Bishop, un document dans lequel nous exposons en détail nos efforts axés sur la gestion du bruit et le renforcement des mesures d'atténuation de l'impact de nos opérations. Il s'agit là du premier rapport publié par PortsToronto depuis que je dirige cette société propriétaire et exploitante de l'aéroport, et il s'inscrit dans la continuité de la solide tradition de reddition de comptes transparents que perpétue l'Aéroport Billy Bishop à travers la publication de ce rapport annuel complet.

L'année 2022 fut une année de résilience et de reconstruction, durant laquelle l'industrie de l'aviation – notamment les aéroports et transporteurs aériens du monde entier – a constaté un retour progressif aux niveaux de fréquentation d'avant la pandémie. Comme le savent déjà bon nombre des lecteurs du présent rapport, les compagnies aériennes commerciales ont repris du service en septembre 2021 à l'Aéroport Billy Bishop, après avoir temporairement suspendu leurs activités pendant 18 mois en raison de la pandémie de COVID-19. L'année 2022 a donc été leur première année complète d'activité à l'Aéroport Billy Bishop depuis cet épisode, et nous avons vu le trafic de passagers et les mouvements d'aéronefs atteindre respectivement 63 % et 83 % de leurs niveaux de 2019.

Les activités des aéronefs à usage non commercial utilisés par les clients de l'aviation générale (AG), les écoles de pilotage et de petits transporteurs comme Cameron Air et FlyGTA se sont également poursuivies l'an passé. Nos partenaires d'Ornge ont quant à eux continué d'assurer la prestation des indispensables services d'évacuation médicale : avec 3 659 vols à leur actif en 2022, ils ont joué un rôle essentiel dans le transfert de patients au cours de l'été lorsque les hôpitaux de la région du Grand Toronto ont atteint la limite de leur capacité.

En ce qui concerne la gestion du bruit, la comparaison directe des données d'une année sur l'autre reste difficile compte tenu du manque de constance dû à la pandémie ces dernières années. Le présent rapport rassemble des données relatives à une année civile complète de service commercial (2022), mais il faut savoir que les comparaisons avec l'année précédente sont effectuées sur la base des quatre mois de service commercial de 2021. Rappelons enfin que ce rapport porte également sur d'autres sources de bruit, telles que le traversier, l'activité de l'aviation générale et les évacuations sanitaires.

Cela étant dit, comme on pouvait s'y attendre, les données de 2022 confirment que le redémarrage et l'intensification des activités commerciales ont entraîné une hausse du nombre global de plaintes liées au bruit. Le Bureau de gestion du bruit a en effet reçu 376 plaintes en 2022, contre 257 en 2021. Il convient toutefois de préciser que 21 de ces plaintes faisaient suite à du bruit généré dans le secteur par des activités sans rapport avec le fonctionnement de l'aéroport, comme la construction routière par exemple. Cela ramène donc à 355 le nombre total de plaintes. Globalement, la plupart des plaintes concernant le bruit reçues en 2022 étaient liées à l'activité des aéronefs.



3,659
VOLS DE SERVICE
D'ÉVACUATION MÉDICALE



4
RÉUNIONS DU COMITÉ DE LIAISON
COMMUNAUTAIRE EN 2022



3
RÉUNIONS DU SOUS-COMITÉ
SPÉCIALISTE DU BRUIT EN 2022

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

Pour ce qui est de la provenance des doléances, notre Bureau de gestion du bruit a constaté une diminution du nombre de plaintes émanant des habitants de l'île Algonquin (46 en 2022, contre 135 en 2021). Les habitants de l'île Ward ont quant à eux déposé 28 plaintes en 2022, soit 7 de plus qu'en 2021. Le nombre de plaintes émanant de la population des quartiers de Bathurst Quay et de York Quay a lui aussi augmenté entre 2021 et 2022, passant de 21 à 133 pour le premier, et de 60 à 146 pour le deuxième.

La diminution, pour la deuxième année consécutive, du nombre de plaintes en provenance de l'île 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.

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 groupes locaux. En 2022, le Comité de liaison communautaire s'est réuni à quatre reprises, et son sous-comité spécialiste du bruit a quant à lui tenu trois réunions. 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.

Notre volonté de mettre en pratique les idées évoquées lors de ces échanges s'est d'ailleurs traduite en 2022 par la poursuite de notre 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. Par ailleurs, conformément à ce qui avait été décidé au vu des résultats de la consultation menée et des suggestions formulées par le Sous-comité de gestion du bruit, notre cinquième station de surveillance du bruit a été installée en août 2022 au niveau de la Place Ontario.

Ajoutons que, pour faire suite aux commentaires de la communauté, nos partenaires de Nieuport Aviation ont annoncé en 2022 leur intention d'investir massivement afin de mettre en circulation des bus-navettes électriques en 2023. Cette décision pleinement appuyée par PortsToronto vise à réduire les émissions sonores et atmosphériques dans l'intérêt des passagers et de la population de l'agglomération voisine.

En 2023, 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 poursuivrons l'effort collectif pour faire de l'Aéroport Billy Bishop l'un des aéroports les plus propres, écologiques et silencieux au monde.



RJ Steenstra
Président et chef de la direction
Aéroport Billy Bishop de Toronto et PortsToronto



5

NOISE MONITORING TERMINALS



2023

STATIONS DE SURVEILLANCE DU BRUIT



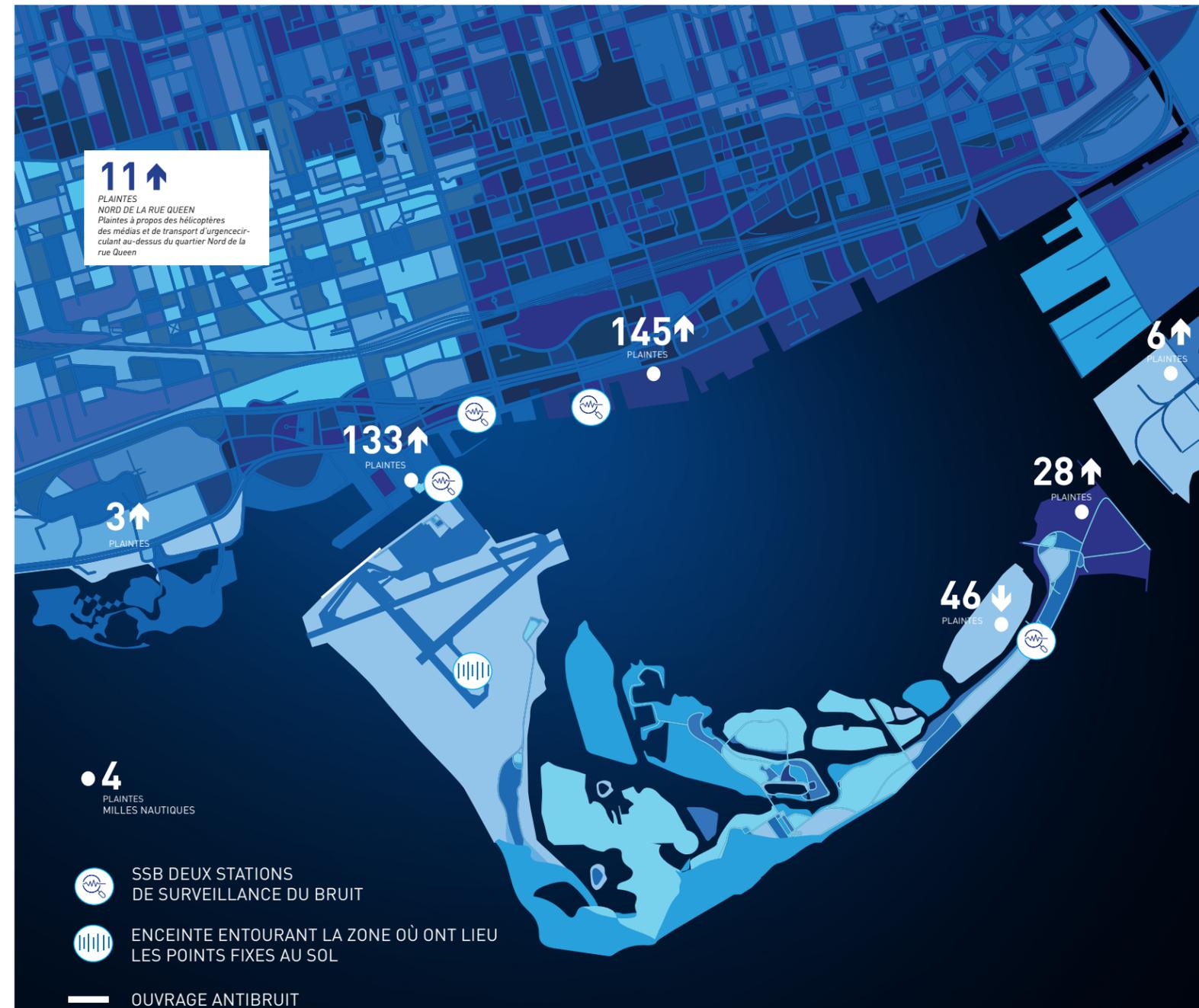
TRAVERSIER À ÉMISSIONS NULLES

LE MARILYN BELL, TOUR PREMIER TRAVERSIER CANADIEN À ÉMISSIONS NULLES ALIMENTÉ PAR UN SYSTÈME DE BATTERIES AU LITHIUM-ION

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 2022, 100 % des plaintes liées au bruit ont été traitées dans ce délai.



Comité de liaison communautaire

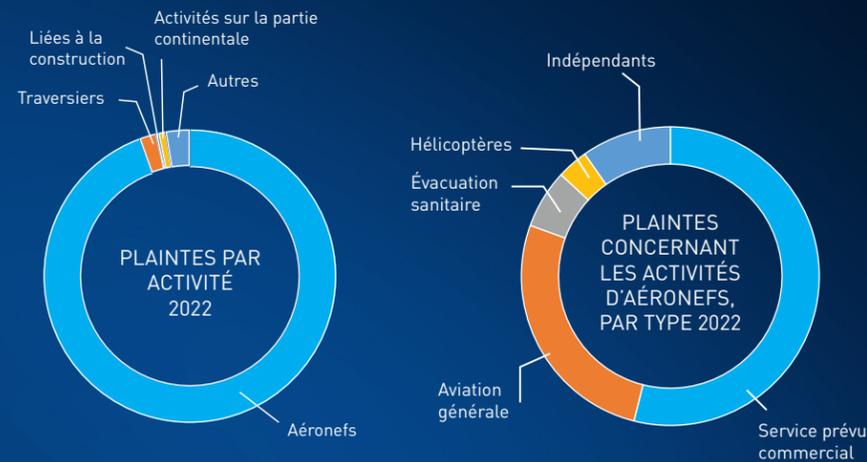
En 2010, PortsToronto a créé un Comité de liaison communautaire (CLC) en vue de renforcer la collaboration avec les entreprises et les résidents installés à proximité de l'Aéroport Billy Bishop. Ce CLC offre à nos voisins une tribune où discuter des questions et préoccupations liées au développement, 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 2022, quatre réunions du CLC ont eu lieu.

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 2022.

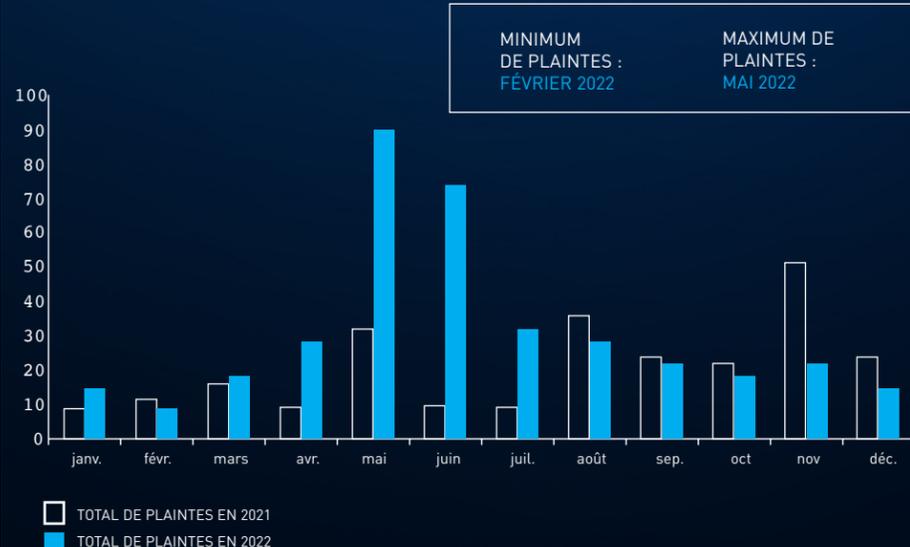
En Chiffres



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



COMPARAISON MENSUELLE DU NOMBRE DE PLAINTES CONCERNANT LE BRUIT 2021 ET 2022



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 cinq 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;
- une quatrième se trouve au 480, Queens Quay, sur l'immeuble d'habitation en copropriété Kings Landing;
- enfin, la cinquième se trouve à la Place Ontario, endroit désignée à la suite de la consultation menée et des suggestions formulées par le Sous-comité de gestion du bruit.



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 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.

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



Pour concrétiser la vision définie dans son plan directeur, c'est-à-dire devenir le chef de file mondial de l'exploitation d'un aéroport moderne en milieu urbain, l'Aéroport Billy Bishop prend depuis longtemps des mesures de plus en plus grande envergure visant à réduire son empreinte écologique. Il est constamment à la recherche de moyens nouveaux et originaux de renforcer ses pratiques et infrastructures durables déjà en place, en vue de réduire les émissions et le bruit générés par ses activités.

En 2022, le Marilyn Bell I a fêté le premier anniversaire de sa transformation, qui a fait de lui 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. Le nouveau Marilyn Bell I 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 de l'aéroport relevant du champ d'application 1.

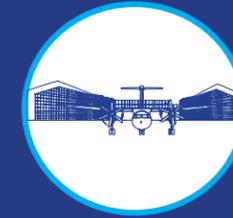
Ce projet cadre avec le programme de gestion du bruit de l'Aéroport Billy Bishop, car le vrombissement des moteurs diesel du traversier était l'un des principaux sujets des plaintes relatives au bruit des activités de l'aéroport. La modernisation de ce navire a contribué à l'amélioration de l'efficacité de son fonctionnement et à l'élimination des émissions atmosphériques connexes. En outre, elle a rendu le Marilyn Bell I bien plus silencieux, et donc bien moins gênant pour les membres de notre communauté locale.

Le traversier de l'Aéroport Billy Bishop permet de transporter, entre ce dernier et le continent, 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.

PLUS PROPRE
PLUS VERT
PLUS SILENCIEUX



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. 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 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 2022, l'Aéroport Billy Bishop a reçu une plainte liée aux points fixes, et toutes faisaient suite à des points fixes effectués en dehors de l'enceinte. Cette plainte concernait un point fixe au ralenti, autorisé au poste de stationnement en vertu de notre politique de gestion du bruit.





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.

De plus, 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'arrêt 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 Maltage, 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.



Électrification du parc de navettes de l'Aéroport Billy Bishop

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.

En 2022, Nieuport Aviation – qui possède et exploite l'aérogare passagers – a annoncé son intention d'acquérir six autobus électriques en 2023, afin de remplacer les actuels bus-navettes à moteur diesel qui transportent les passagers et le personnel de l'Aéroport Billy Bishop entre ce dernier et la gare Union.

- En 2019, plus de 500 000 personnes ont utilisé ce service de navette gratuit.
- Il faut savoir qu'un autobus électrique en circulation, c'est 65 voitures de moins sur la route.
- Les batteries des six autobus électriques en question seront chargées sur place à l'Aéroport Billy Bishop, ce qui signifie que ces véhicules fonctionneront à l'électricité renouvelable fournie par notre partenaire Bullfrog Power.

En tant que propriétaire et exploitante de l'Aéroport Billy Bishop, PortsToronto s'est attachée à faire de ce dernier l'un des aéroports les plus propres, écologiques et silencieux au monde. Il a fallu pour cela investir énormément dans l'infrastructure, ce que nous avons fait dans le cadre du projet de mise en service du premier traversier canadien entièrement électrique, ou encore du projet de construction d'une enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol – deux projets axés sur la réduction du bruit. Nous nous devons également d'encourager les partenaires de l'aéroport à participer à cet effort, et nous applaudissons d'ailleurs l'initiative de Nieuport Aviation, qui a décidé d'investir massivement afin de mettre en circulation des autobus électriques et de réduire ainsi les émissions sonores et atmosphériques, dans l'intérêt des passagers et de la population de l'agglomération voisine.



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.

La popularité du vélo vers l'aéroport a fait de la station Bike Share située à l'intersection de la rue Bathurst et d'Eireann Quay l'une des 10 plus fréquentées du réseau de la ville. En fait, il s'agit de la troisième intersection la plus achalandée de Toronto pour le vélo en libre-service, derrière seulement la rue York et Queens Quay, la rue Yonge et la rue Dundas.



L'UN DES
10 STATIONS
LES PLUS FRÉQUENTÉES
DU RÉSEAU BIKESHARE



QUATRE
SUPPORTS
COUVERTS
POUR VÉLOS



Source: BikeShare Toronto



Règlements et politiques

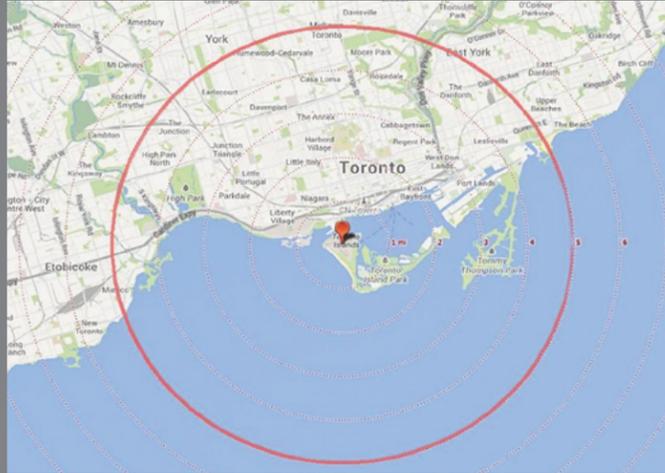
La gestion et les règlements de l'Aéroport Billy Bishop sont régis par une entente tripartite conclue entre le gouvernement fédéral (représenté par le ministre des Transports), la Ville de Toronto et PortsToronto. En vertu de cette entente, l'Aéroport Billy Bishop respecte des restrictions sur le niveau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

En 2022, l'aéroport n'a connu aucune violation du couvre-feu.

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 2022, 100 % 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**

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.

