

AÉROPORT
DE TORONTO
BILLY
BISHOP

85 ans de
vol

RAPPORT SOMMAIRE
2023
SUR LE BRUIT



Table des matières

Message au sujet de la gestion des opérations et du bruit à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto	3	Plus propre, plus écologique et plus silencieux : Le traversier <i>Marilyn Bell</i>	8
Bureau de gestion du bruit	5	Enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol (EPFS)	9
Comité de liaison communautaire	6	Gestion du trafic	10
Sous-comité de gestion du bruit (subdivision du CLC)	6	Électrification du parc de navettes de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto	11
Stations de surveillance du bruit	7	Règlements et politiques	11
WebTrak	7	Glossaire	13
Étude sur le bruit au sol	7		

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

En activité dans le secteur riverain torontois depuis 85 ans, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est devenu au fil du temps un précieux atout pour la ville, où il représente une plaque tournante du transport pour les résidents comme pour les visiteurs, favorise les échanges commerciaux et touristiques, génère des retombées économiques, facilite l'accès aux soins de santé et crée des emplois.

Étant basés dans le dynamique secteur riverain à usage mixte de Toronto, nous nous devons d'innover, d'apporter des améliorations et d'investir afin d'atténuer l'impact – notamment sonore – des opérations aéroportuaires sur l'agglomération voisine. Le rapport sommaire 2023 sur le bruit de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto expose en détail nos efforts axés sur la gestion du bruit et le renforcement des mesures d'atténuation de l'impact de nos opérations.

J'ai rejoint l'équipe de gestion de PortsToronto au mois de mai en tant que vice-président de l'aéroport, et le présent rapport est donc le premier publié sous ma direction. J'ai travaillé ou été en contact avec des aéroports pendant la majeure partie de ma carrière et je suis honoré de faire maintenant partie de l'engagement de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto à l'égard de la communauté, ainsi que par son vaste programme à volets multiples axé sur la gestion du bruit. Je rejoins un aéroport qui a fait preuve de propriété et d'exploitation responsables du joyau des transports de cette ville, et j'ai hâte d'identifier de nouvelles opportunités d'atténuation du bruit.

Le secteur de l'aviation a enregistré une reprise et une croissance vigoureuses en 2023 : partout dans le monde, aéroports et compagnies aériennes ont vu le trafic-passagers revenir à la normale, et même souvent dépasser son niveau d'avant la pandémie. À la suite de cette dernière, 2022 avait été à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto la première année civile complète d'activité pour les compagnies aériennes commerciales, suite à une suspension temporaire de 18 mois, année à la fin de laquelle le trafic de passagers avait atteint 63 % de son niveau pré-pandémie. En 2023, l'aéroport a continué à reprendre de la vigueur, et le trafic de passagers ainsi que les mouvements d'aéronefs ont tous deux atteint 74 % de leur niveau de 2019. Globalement, le trafic de passagers a augmenté de 17,6 % en 2023 par rapport à 2022, ce qui représente une évolution positive dans la phase de reprise post-pandémie de l'aéroport et démontre la nécessité de notre aéroport du centre-ville.

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. Il faut savoir que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue aussi un rôle essentiel en permettant à la population canadienne d'accéder à des soins de santé vitaux. Nos partenaires d'Ornge ont d'ailleurs continué d'assurer la prestation des services cruciaux d'évacuation sanitaire : avec 2 764 vols à leur actif en 2023, ils se sont acquittés d'une mission primordiale en fournissant aux habitants de la province d'indispensables services d'évacuation médicale et un accès aux soins nécessaires.

En ce qui concerne la gestion du bruit, c'est la première fois depuis la pandémie que nous pouvons comparer les données recueillies au cours de deux années civiles complètes de service commercial.

Malgré la hausse de l'activité commerciale enregistrée en 2023 à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, le nombre global de plaintes liées au bruit a diminué de 18 % par rapport à l'année 2022. C'est une excellente nouvelle, et un résultat qui témoigne clairement de l'engagement de l'aéroport en matière de gestion du bruit.

Le Bureau de gestion du bruit a reçu 308 plaintes en 2023, contre 376 en 2022. Il convient de préciser que 18 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 290 le nombre total de plaintes. Parmi celles-ci 73 % des plaintes provenaient de quatre sources individuelles. Globalement, la plupart des plaintes concernant le bruit reçues en 2023 étaient liées à l'activité des aéronefs.



2,764

VOLS DE SERVICE
D'ÉVACUATION MÉDICALE



4

RÉUNIONS DU COMITÉ DE LIAISON
COMMUNAUTAIRE EN 2023



2

RÉUNIONS DU SOUS-COMITÉ
SPÉCIALISTE DU BRUIT EN 2023



PLUS PROPRE, PLUS ÉCOLOGIQUE
ET PLUS SILENCIEUX :
**LE TRAVERSIER
MARILYN BELL**

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



5

STATIONS DE SURVEILLANCE
DU BRUIT

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 (12 en 2023, contre 46 en 2022). Les habitants de l'île Ward ont quant à eux déposé 10 plaintes en 2023, contre 28 en 2022.

Le nombre de plaintes provenant du quartier de Bathurst Quay a lui aussi diminué, passant de 133 en 2022 à 121 en 2023. Seul le nombre de plaintes en provenance du quartier de York Quay a légèrement augmenté, puisqu'il est passé de 145 en 2022 à 147 en 2023.

La diminution continue 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.



2024

ÉLECTRIFICATION DU PARC DE
NAVETTES DE L'AÉROPORT
BILLY BISHOP DE TORONTO

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 de Toronto, et nous sommes satisfaits du travail accompli durant cette année en collaboration avec les différents groupes locaux. En 2023, le Comité de liaison communautaire s'est réuni à quatre reprises, et son sous-comité spécialiste du bruit a quant à lui tenu deux réunions.

Notre volonté de mettre en pratique les idées évoquées lors de ces échanges s'est d'ailleurs traduite en 2023 par la poursuite de notre étude de surveillance du bruit, 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 population de l'agglomération voisine.

Ajoutons que, pour faire suite aux commentaires de la communauté, nos partenaires de Nieuport Aviation ont annoncé leur intention d'investir massivement afin de mettre en circulation des bus-navettes électriques début 2024 – une décision pleinement appuyée par PortsToronto. Ce projet a avancé en 2023, avec l'achèvement de l'installation de l'infrastructure de recharge des futurs bus-navettes électriques. Nous attendons avec impatience la livraison des bus en 2024, car il s'agit là d'une transformation qui permettra de réduire davantage les émissions atmosphériques et sonores, dans l'intérêt des passagers et de la population de l'agglomération voisine.

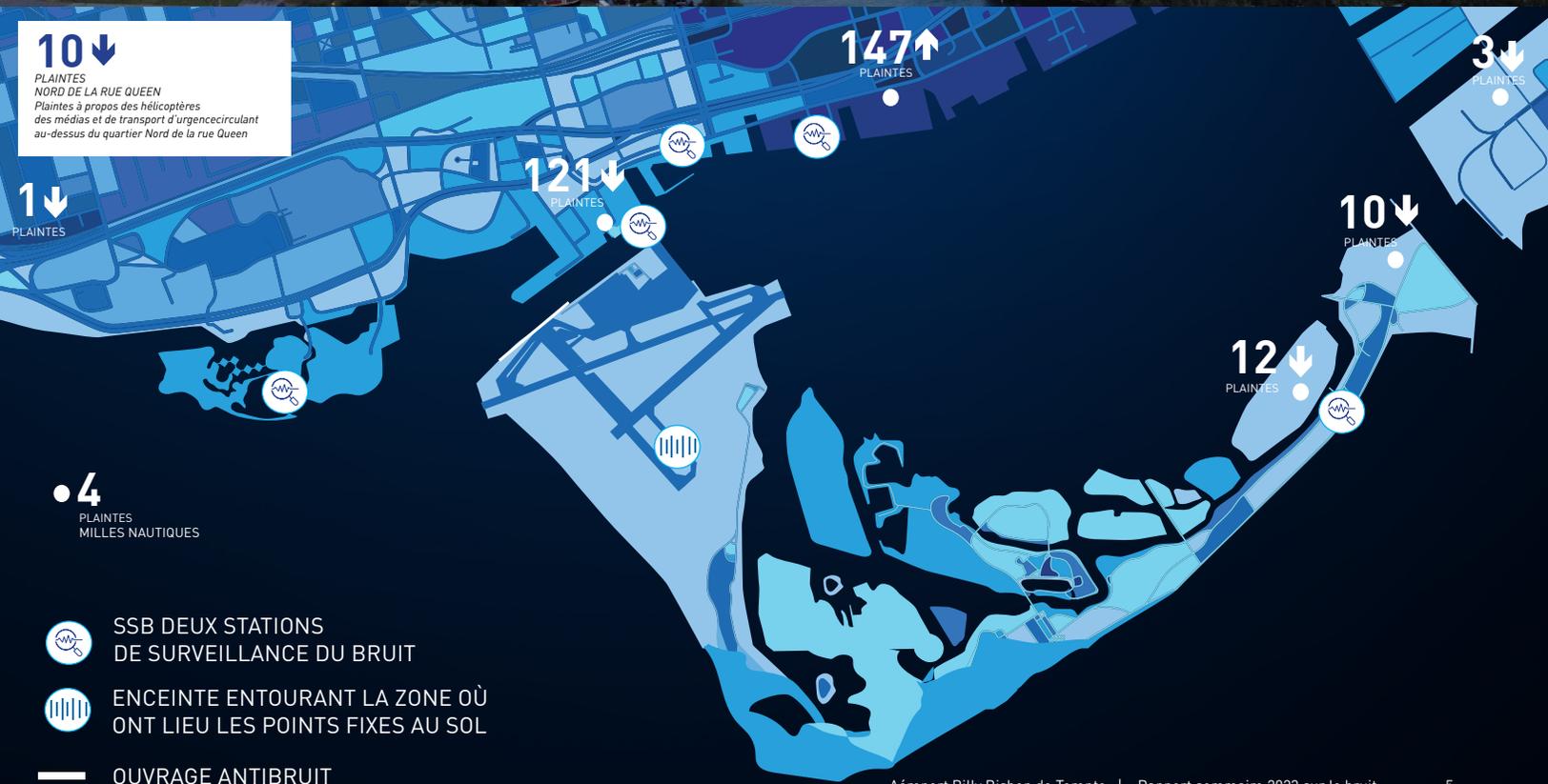
En 2024, nous continuerons de faire le nécessaire pour concrétiser notre vision, à savoir devenir un chef de file de l'exploitation d'un aéroport moderne en milieu urbain. Nous continuerons également d'étudier à fond les initiatives susceptibles de nous permettre de réduire encore le bruit au sol, et poursuivrons l'effort collectif pour faire de l'Aéroport Billy Bishop l'un des aéroports les plus propres, écologiques et silencieux au monde. 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.

Warren Askew
Vice-président de l'aéroport
PortsToronto

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, ainsi que 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 2023, 93 % des plaintes liées au bruit ont été traitées dans ce délai. En 2024, l'une des priorités sera de veiller à ce que toutes les plaintes liées au bruit soient traitées dans le délai prescrit par notre politique.



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 de Toronto. 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 Comité de liaison communautaire est composé de représentants clés de groupes communautaires de quartier, d'entreprises 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 2023, le CLC s'est réuni à quatre reprises, et ces réunions se sont tenues en mode hybride (à la fois en personne et en ligne).

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. Ce sous-comité s'est réuni deux fois en 2023.

En Chiffres



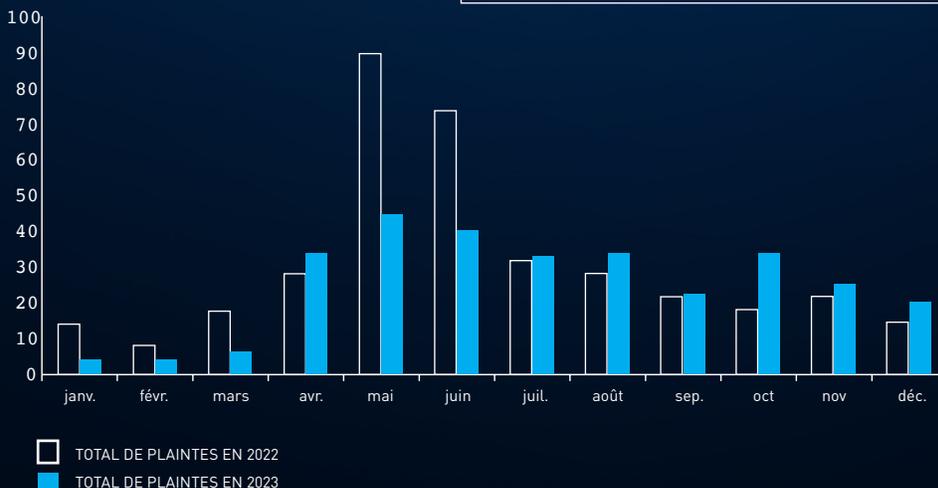
COMPARAISON D'UNE ANNÉE À L'AUTRE, SUR UNE PÉRIODE DE DIX ANS, DU NOMBRE DE PLAINTES REÇUES CONCERNANT LE BRUIT



COMPARAISON MENSUELLE DU NOMBRE DE PLAINTES CONCERNANT LE BRUIT 2022 ET 2023

MINIMUM DE PLAINTES :
JANVIER ET
FÉVRIER 2023

MAXIMUM DE PLAINTES :
MARS 2023





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 sur le terminal de traversier de la partie continentale;
- une quatrième au 480, quai Queens, sur l'immeuble d'habitation en copropriété Kings Landing;
- une cinquième au niveau de la Place Ontario



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 cinq 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 le [site WebTrak](#).

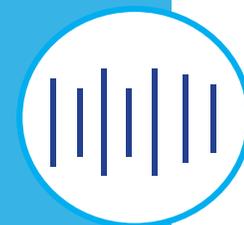


Étude sur le bruit au sol

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 de Toronto, 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 – y compris sur les balcons de résidents de la ville – 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 traversier Marilyn Bell



En 2023, le Marilyn Bell a fêté le deuxième anniversaire de sa transformation, qui a fait de lui le premier traversier entièrement électrique au Canada. Il est désormais équipé d'un système d'alimentation et de propulsion à émissions nulles dont les composants n'ont pas besoin de diesel pour fonctionner. Depuis sa remise en service en décembre 2021, le traversier électrique Marilyn Bell a effectué plus de 32 000 allers-retours, évité la consommation de plus de 230 000 litres de diesel et contribué à réduire de 638 tonnes les émissions de CO2 de l'aéroport.

Ce projet cadrerait en outre avec le programme de gestion du bruit de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, 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. De plus, elle a rendu le Marilyn Bell bien plus silencieux, et donc bien moins gênant pour les membres de notre communauté locale. En 2023, il n'y a eu que 6 plaintes liées au bruit occasionné par le fonctionnement du traversier.

PLUS PROPRE
PLUS VERT
PLUS SILENCIEUX



AIRPORTS GOING GREEN AWARDS

En 2023, à l'occasion de la conférence annuelle Airports Going Green organisée à Phoenix (Arizona), l'Aéroport Billy Bishop de Toronto s'est vu décerner une mention honorable pour son projet d'électrification des transports le desservant (incluant le traversier électrique et la future flotte d'autobus électriques), projet qui représente une contribution exceptionnelle aux efforts d'amélioration de la durabilité déployés par le secteur de l'aviation.





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 de Toronto, 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 2023, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto n'a reçu qu'une seule plainte liée à un point fixe, et celui-ci avait été effectué en dehors de l'enceinte.





TUNNEL PIÉTONNIER

Ouvert depuis 2015, le tunnel piétonnier 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 au continent.

RECONFIGURATION DE LA CIRCULATION

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 raccourcir 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.

La diminution de la circulation de véhicules aux abords de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a permis de réduire la superficie au sol des zones dédiées à l'accès des véhicules, notamment sur le site voisin de Bathurst Quay/des silos de Canada Maltage – site qui se transforme depuis en un espace communautaire dynamique abritant un parc tout proche de l'aéroport.

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



QUATRE
SUPPORTS
COUVERTS
POUR VÉLOS

ACCÈS À VÉLO

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 sur le continent. 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.

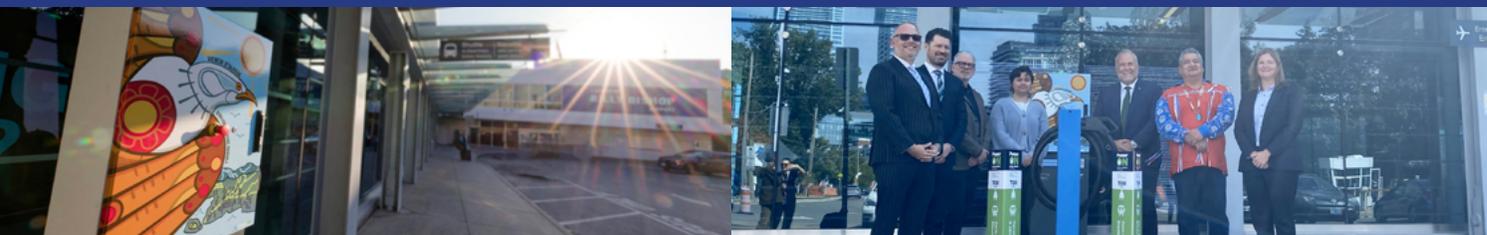
Électrification du parc de navettes de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Afin de réduire encore davantage le bruit lié à la circulation, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto encourage l'utilisation de moyens de transport autres que l'automobile 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 réalisée en 2022 par Environics, plus d'un quart 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 afin de remplacer les actuels bus-navettes à moteur diesel qui transportent les passagers et le personnel de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto entre ce dernier et la gare Union. La nouvelle flotte d'autobus électriques devrait être mise en service début 2024.

- Chaque année, plus de 500 000 personnes utilisent ce service de navette gratuit.
- Les nouveaux bus-navettes électriques devraient permettre de réduire de 2 100 tonnes les émissions annuelles de carbone.
- 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 de Toronto, ce qui signifie que ces véhicules fonctionneront à l'électricité renouvelable fournie par notre partenaire Bullfrog Power.

En 2023, PowerON Energy Solutions – une filiale d'Ontario Power Generation (OPG) – a terminé l'installation de l'infrastructure de recharge des futurs bus-navettes électriques. Ces bus ne sont pas seulement plus propres, ils transportent également les passagers et les employés vers et depuis l'aéroport en toute tranquillité.



Règlements et politiques

La gestion et les règlements de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto 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 de Toronto 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 de Toronto 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.

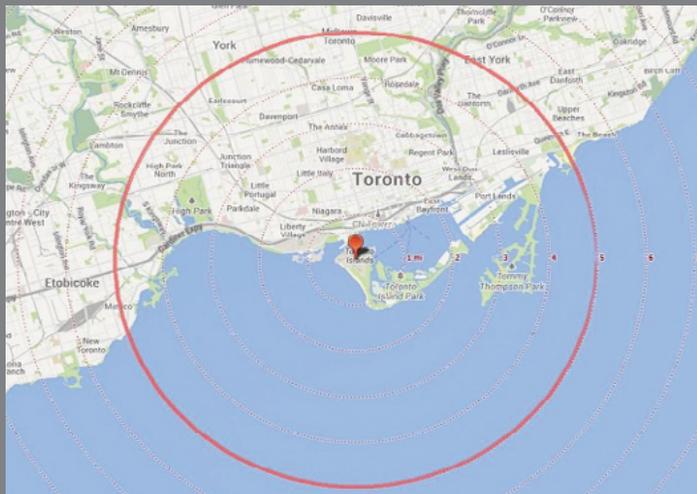
Il faut également savoir que le couvre-feu en vigueur à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto interdit les décollages et atterrissages d'aéronefs entre 23 h et 6 h 45, sauf en cas d'urgence ou d'évacuation sanitaire. Nous allons même plus loin en mettant en œuvre des politiques de gestion qui limitent les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

En 2023, le couvre-feu de l'aéroport a été enfreint à deux reprises : une fois par un aéronef commercial et une fois par un aéronef d'aviation générale itinérant. Les contrevenants ont été contactés et se sont vu signaler l'infraction par courrier. Après enquête, il a été établi qu'aucune de ces infractions n'était passible d'une amende.



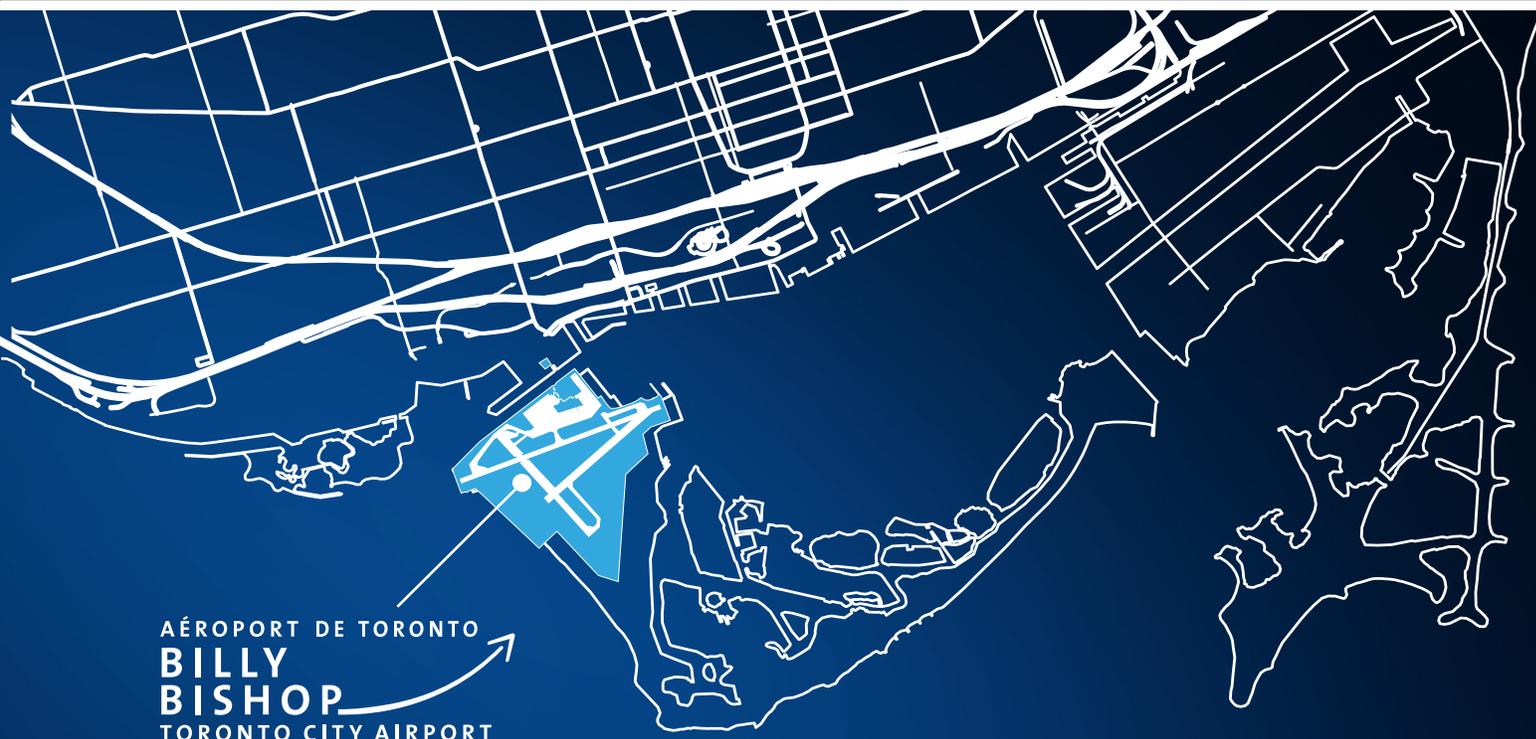
ZONE DE RESPONSABILITÉ DE L' AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

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



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 2023, 93 % des plaintes ont été traitées dans un délai de cinq jours ouvrables.



AÉROPORT DE TORONTO
BILLY BISHOP
TORONTO CITY AIRPORT

RENSEIGNEMENTS :

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

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

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.