

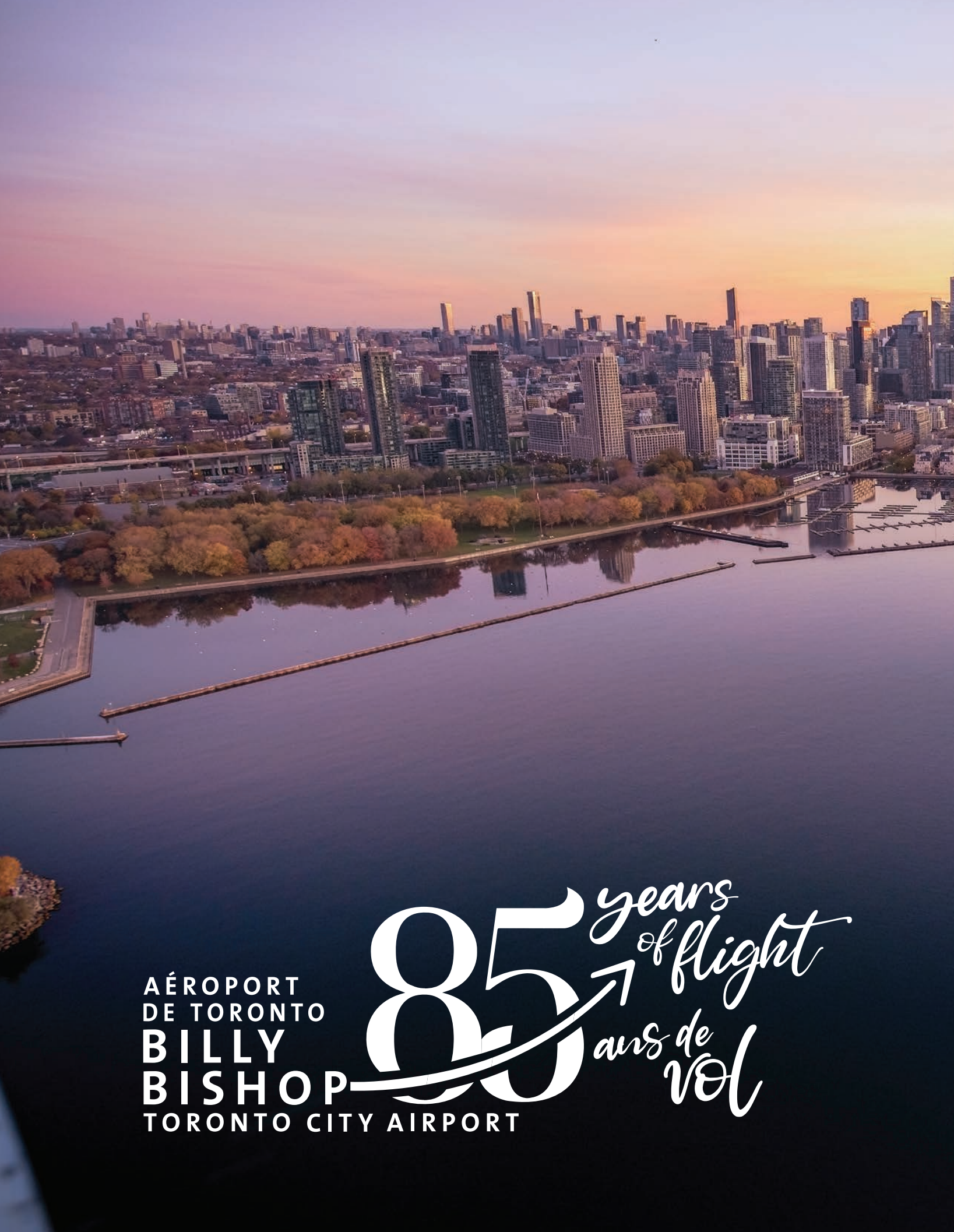
85 *years of flight*
ans de vol

A RETROSPECTIVE OF
BILLY BISHOP TORONTO CITY
AIRPORT

UNE RÉTROSPECTIVE DE
L'AÉROPORT BILLY BISHOP
DE TORONTO



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



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

85 *years
of flight*
*ans de
vol*



CELEBRATING 85 YEARS OF FLIGHT

Travel back in time and learn about Billy Bishop Toronto City Airport's 85 years of flight, from its inception to the present day.

Since opening in 1939, Billy Bishop Toronto City Airport has established itself as a world-class, award-winning airport providing millions of passengers with convenient access into and out of Canada's largest city each year.

Located on Toronto Island, just minutes from downtown, Billy Bishop Toronto City Airport offers service to more than 20 cities in Canada and the U.S., with connection opportunities to more than 100 international destinations via our airlines' networks. Billy Bishop Toronto City Airport is an essential transportation gateway that drives tourism, trade and resident connectivity in the City of Toronto.

Conceived in the 1930s as the main airport for Toronto, the construction of what is now Billy Bishop Toronto City Airport was completed in 1939 by the Toronto Harbour Commission, a predecessor of PortsToronto.

On February 4, 1939, H.F. McLean of Montreal landed a Stinson SR-9F Reliant aircraft at Toronto's new airport, marking the beginning of 85 years of flight at Billy Bishop Toronto City Airport.

That same year, on September 8, Billy Bishop Toronto City Airport welcomed its first commercial passenger flight, a charter flight carrying famed trombone player and conductor Tommy Dorsey and his swing-band arrived in Toronto for a two-day engagement at the Canadian National Exhibition.

Beginning in 1939, Billy Bishop Toronto City Airport has served as an important commercial aviation centre connecting Toronto to the world; a training ground for both the Royal Canadian and Royal Norwegian Air Forces during World War II; a hub for General Aviation and life-saving emergency Medevac services; and as a key driver of Toronto's economy.

Today, Billy Bishop Toronto City Airport also plays an important role in the sustainable future of Toronto by supporting environmental innovation, community programming and sustainable infrastructure for the city.

Since 2010, Billy Bishop Toronto City Airport has used 100 per cent renewable energy from Bullfrog Power to all of its operations – everything from the moving sidewalks in the pedestrian tunnel to the airfield lights to the zero-emission, electric Marilyn Bell ferry.

Billy Bishop Toronto City Airport is a travel hub of choice for business and leisure travellers alike and one of the most walkable, bikeable airports in North America.

It also serves as a base for Ornge air ambulance services, two Fixed Base Operators, FlyGTA and Heli Tours, and is home to a personal/general aviation community that includes approximately 50 private planes and one flight school.

Billy Bishop Toronto City Airport has a long and rich history along the waterfront, and is committed to continuing its journey as a world class airport. In the pages that follow, join us in celebrating Billy Bishop Toronto City Airport's 85 Years of Flight.



CÉLÉBRONS 85 ANS DE VOL

Découvrez l'histoire des 85 ans de vol de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, depuis sa création jusqu'à nos jours.

Depuis son ouverture en 1939, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est devenu un aéroport primé, de renommée mondiale, qui offre à ses millions de passagers chaque année un accès pratique au départ et à destination de la plus grande ville du Canada.

Situé sur l'île de Toronto, à seulement quelques minutes du centre-ville, il dessert plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, et propose des possibilités de correspondance pour plus de 100 destinations internationales grâce aux réseaux de ses compagnies aériennes. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle essentiel en tant que plaque tournante du transport, car il stimule les échanges touristiques et commerciaux et contribue à la qualité de la desserte de la ville de Toronto.

À l'époque de sa conception, dans les années 1930, l'aéroport était destiné à être le principal aéroport de Toronto. Sa construction fut achevée en 1939 par la Commission du havre de Toronto – à laquelle PortsToronto a succédé.

Le 4 février 1939, H.F. McLean, de Montréal, fait atterrir un Stinson Reliant SR-9F sur la piste du nouvel aéroport de Toronto, marquant ainsi il y a 85 ans le début de l'aventure de l'aviation à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Le 8 septembre de la même année, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto accueille son premier vol commercial de passagers, un vol affrété à bord duquel se trouvent le célèbre joueur de trombone et chef d'orchestre Tommy Dorsey et les membres de son orchestre de swing, de passage à Toronto pour une représentation de deux jours à l'Exposition nationale canadienne.

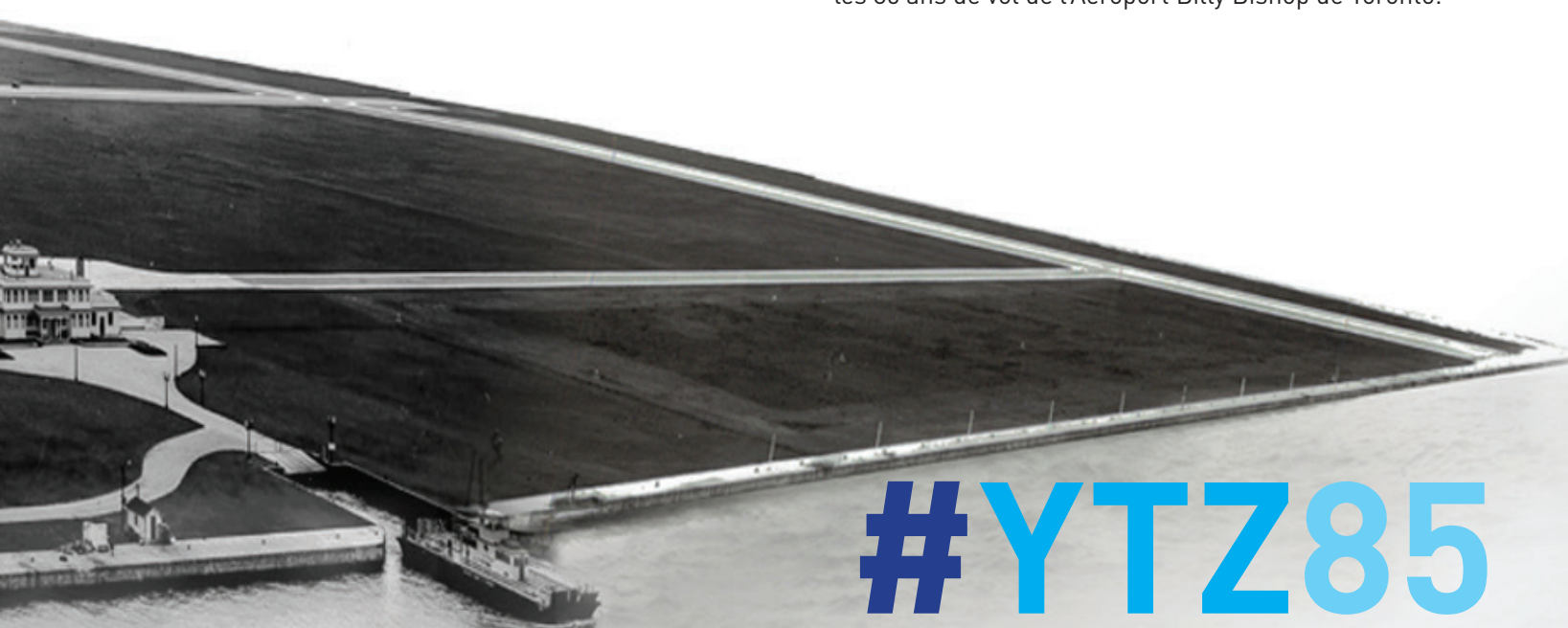
À partir de 1939, il a successivement été un important centre d'aviation commerciale reliant Toronto au monde, un terrain d'entraînement pour l'Aviation royale canadienne et le Corps d'aviation royal norvégien durant la Seconde Guerre mondiale, une plateforme pour l'aviation générale et les services vitaux d'évacuation médicale d'urgence, et enfin un moteur essentiel de l'économie de Toronto.

Aujourd'hui, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue également un rôle important dans la préparation d'un avenir viable pour Toronto, en soutenant l'innovation environnementale, la programmation communautaire et le développement d'infrastructures durables pour la ville.

Depuis 2010, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto n'utilise plus que de l'énergie renouvelable fournie par Bullfrog Power pour toutes ses activités – que ce soit pour l'alimentation des trottoirs mécaniques du tunnel piétonnier, pour le balisage du terrain d'aviation, ou encore pour faire fonctionner le Marilyn Bell, son traversier entièrement électrique.

Pôle d'échanges particulièrement prisé des voyageurs d'affaires et d'agrément, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est l'un des aéroports nord-américains les plus accessibles à pied et à vélo. Il sert également de base aux services d'ambulance aérienne d'Ornge, à deux concessionnaires de services aéronautiques (FlyGTA et Heli Tours) et à une communauté d'aviation personnelle/générale comprenant environ 50 avions de tourisme et une école de pilotage.

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a une longue et riche histoire le long du secteur riverain et s'est engagé à poursuivre son voyage en tant qu'aéroport de classe mondiale. Joignez-vous à nous alors que nous célébrons les 85 ans de vol de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.



#YTZ85

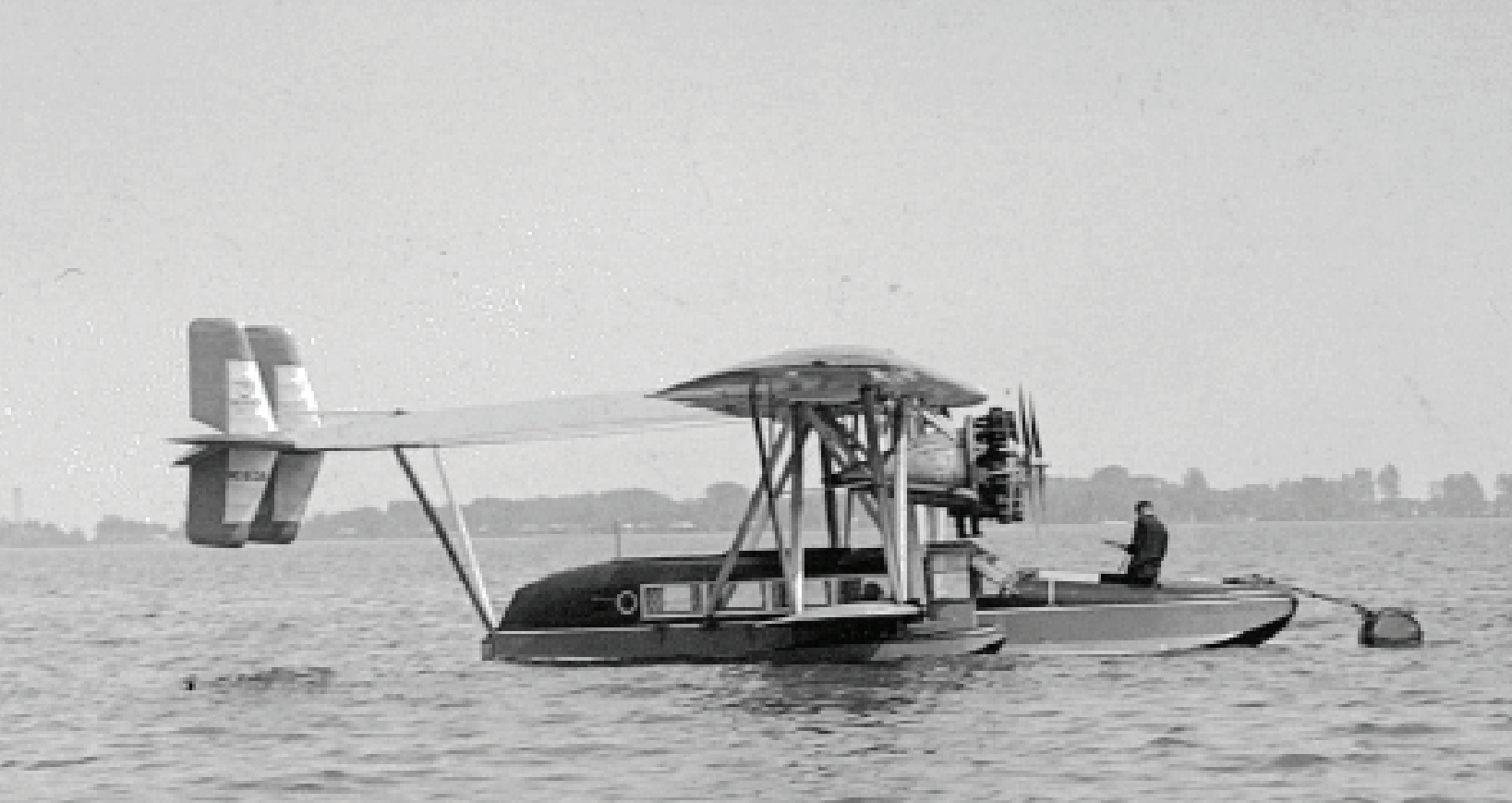
AÉROPORT
DE TORONTO
**BILLY
BISHOP**
TORONTO CITY AIRPORT

85 *years of flight*
ans de vol

1920s: THE IDEA OF AN AIRPORT

Discussions began in the late 1920s between City of Toronto officials and the federal Department of Transport to decide on a suitable location for a major city airport.





ANNÉES 1920 : IDÉE DE CONSTRUIRE UN AÉROPORT

À la fin des années 1920, les représentants de la ville de Toronto et le ministère fédéral des Transports entament des discussions en vue de décider d'un emplacement approprié pour un grand aéroport citadin.



1935: TUNNEL AND AIRPORT PROJECTS APPROVED BY TORONTO CITY COUNCIL

The aviation industry grew rapidly in the 1930s as airplanes became a regular method of passenger and commercial transportation, and Toronto Island seemed a logical place for a municipal airport in Toronto—the island's proximity to Lake Ontario meant it could accommodate floatplanes, connecting passengers and goods quicker to Toronto.

As part of Prime Minister R.B. Bennett's "Canadian New Deal" in 1935, a public works project was initiated to build a two-thousand-foot tunnel to run from the foot of Bathurst Street under the Western Gap to the Island. Once vehicular access to the Island was secured, construction of an airport could soon follow.

On August 8, 1935, City Council approved both the tunnel and the airport projects.



1935 : APPROBATION DES PROJETS DU TUNNEL ET D'AÉROPORT PAR LE CONSEIL MUNICIPAL DE TORONTO

Dans les années 1930, l'industrie de l'aviation connaît une croissance rapide, alors que les avions sont devenus un moyen de transport courant pour les passagers et les marchandises. L'île de Toronto semble être un emplacement logique pour un aéroport municipal; il permettrait de relier les passagers et les marchandises rapidement à Toronto ainsi que d'accueillir les hydravions, étant donné la proximité du lac Ontario.

Dans le cadre du New Deal canadien du premier ministre R.B. Bennett en 1935, un projet de travaux publics est entamé pour construire un tunnel de 2 000 pieds entre le pied de la rue Bathurst, sous le Western Gap, et l'île. Après avoir assuré l'accès des véhicules à l'île, on pourrait peu après construire l'aéroport.

Le 8 août 1935, le conseil municipal approuve les projets de tunnel et d'aéroport.

1935: TUNNEL CONSTRUCTION

Soon after work began on the tunnel under the Western Gap to connect the Island to the mainland, a federal election and change in political leadership would stall and eventually cancel the project. By August 1936, the large hole constructed by Public Works was filled in.



1935 : CONSTRUCTION DU TUNNEL

Peu après le début de la construction du tunnel reliant l'île à la partie continentale, sous le Western Gap, une élection fédérale et un changement dans la direction politique retardent la réalisation du projet et entraînent finalement son annulation. En août 1936, le grand trou creusé par les Travaux publics est rempli.



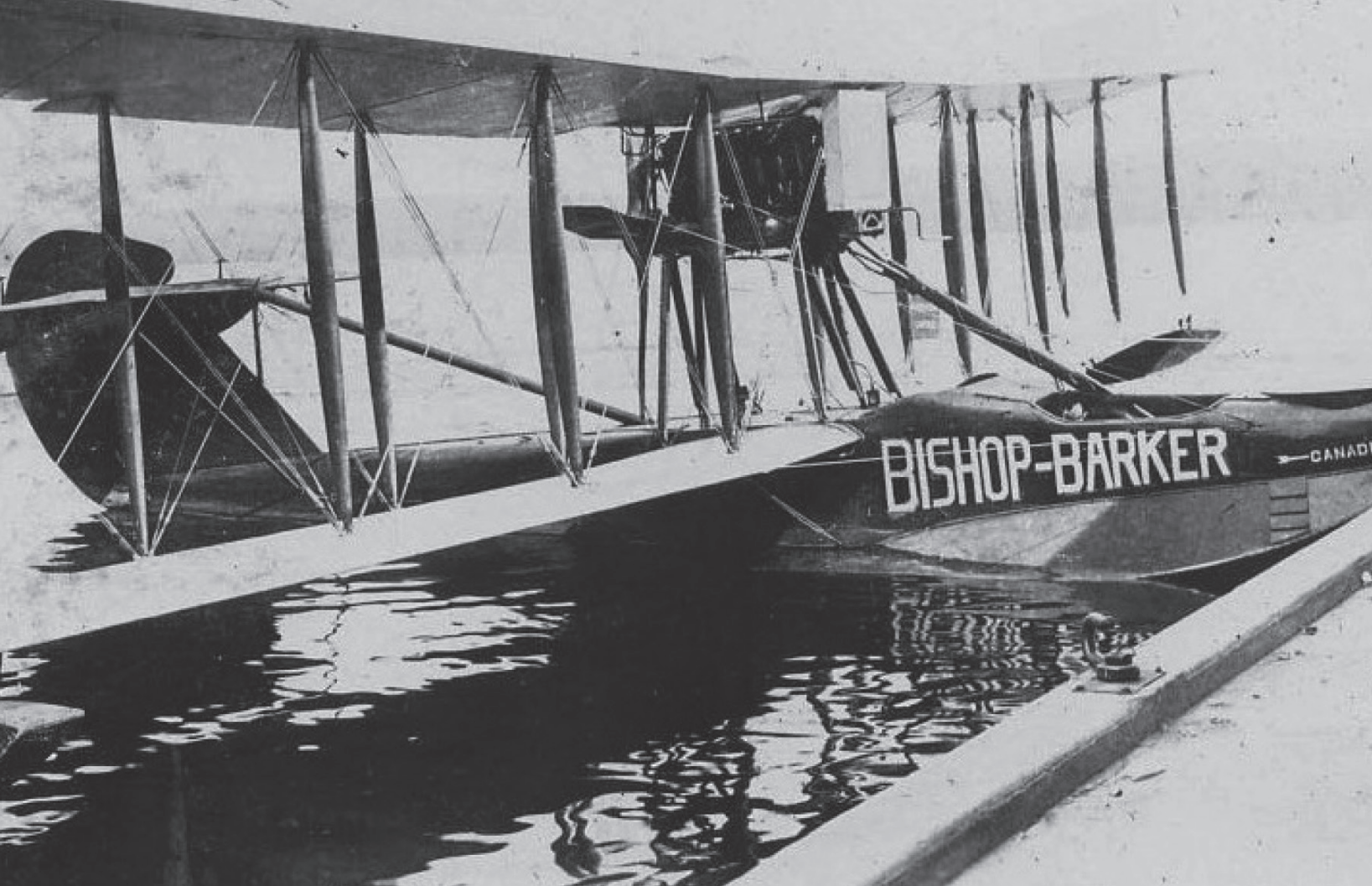
1937: ADVISORY AIRPORT COMMITTEE LAUNCHES, LED BY WILLIAM AVERY “BILLY” BISHOP

Despite setbacks, the City of Toronto did not abandon its plans to build an airport. On November 18, 1937, the City created an Advisory Airport Committee, led by First World War flying ace William Avery “Billy” Bishop, which was tasked with investigating locations where a Toronto municipal airport could be built.



1937: CRÉATION DU COMITÉ CONSULTATIVE SUR L'AÉROPORT, DIRIGÉ PAR WILLIAM AVERY “BILLY” BISHOP

En dépit des revers, la Ville de Toronto n'abandonne pas ses plans de construction d'un aéroport. Le 18 novembre 1937, la Ville met sur pied un comité consultatif sur l'aéroport, dirigé par William « Billy » Bishop, as de l'aviation durant la Première Guerre mondiale. Ce comité est chargé d'examiner les endroits où un aéroport municipal pourrait être construit à Toronto.



1937: TORONTO CITY COUNCIL APPROVES WORK ON ISLAND AIRPORT SITE

On July 9, 1937, Toronto City Council, advised by the federal Department of Transportation, gave its stamp of approval to use property on the Western Channel of the Toronto Islands developed as a combined airplane and seaplane base. Work began on the site in that same year.

On this same date, City Council gave approval to construct an airport in Malton, which is now Toronto Pearson International Airport.



1937: LE CONSEIL MUNICIPAL DE TORONTO APPROUVE LES TRAVAUX SUR LE SITE DE L'AÉROPORT DE L'ÎLE

Le 9 juillet 1937, le conseil municipal de Toronto, conseillé par le ministère fédéral des Transports, donne son approbation pour utiliser le site du chenal ouest des îles de Toronto en vue d'y aménager une base combinée pour avions et hydravions. Les travaux sur le site débutent au cours de la même année.

À cette même date, le conseil municipal donne son approbation pour construire un aéroport à Malton, qui est aujourd'hui l'Aéroport international Toronto Pearson.



1937: FIRST FERRY ACCESS

In 1937, the first ferry to offer service across the Western Gap channel was commissioned to transport workers and supplies as construction began on what would become Billy Bishop Toronto City Airport.

1937: PREMIER ACCÈS PAR TRAVERSIER

En 1937, le premier traversier à offrir un service pour franchir le Western Gap est chargé de transporter les travailleurs et les fournitures au moment où les travaux de construction débutent sur le site qui deviendra l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.





1939: TERMINAL A

The airport administration building, commonly known as Terminal A, was designed and built by the Toronto Harbour Commission (a predecessor organization of PortsToronto) in the spring of 1939. Its twin was built at Malton (now Toronto Pearson International Airport) the same year. Terminal A served as the airport's terminal from 1939 until 2010.

1939 : TERMINAL A

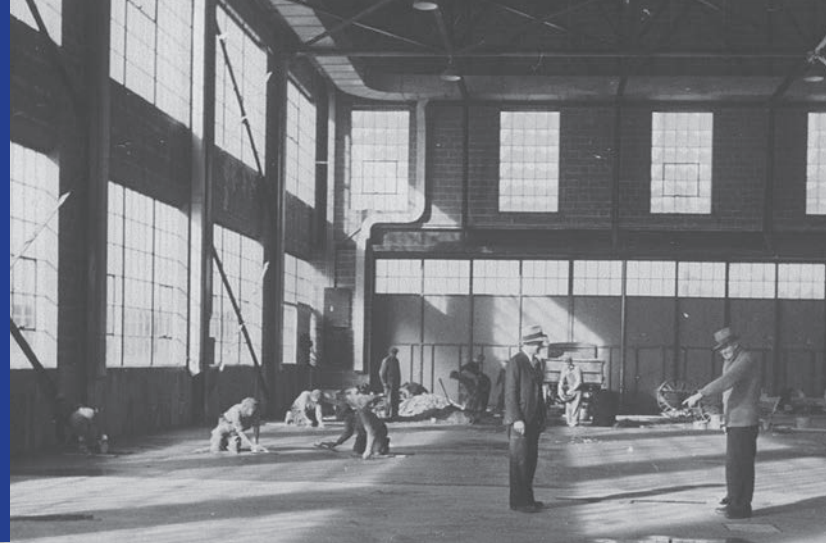
Au printemps 1939, le bâtiment administratif de l'aéroport, communément appelé « terminal A », est conçu et construit par la commission portuaire de Toronto (prédécesseur de PortsToronto) – son jumeau est bâti à Malton (aujourd'hui l'Aéroport international Toronto Pearson) la même année. Le terminal A a servi d'aérogare de 1939 à 2010.





1939: HANGAR ONE

Completed 1939, Hangar One is the oldest continually occupied building on the airport site and has been part of 85 years of Toronto's aviation history. Over the years, Hangar One has acted as a headquarters for various organizations, from flight schools such as the Wong Brothers Flight School to air services such as City Express, and is currently home to Stolport FBO.



1939 : HANGAR UN

Le hangar un, dont la construction fut achevée en 1939, est l'un des plus vieux bâtiments toujours occupés sur le site de l'aéroport : il fait donc partie de l'histoire de l'aviation de Toronto des 85 dernières années. Au fil des ans, ce hangar a servi de siège à diverses organisations, notamment à l'école de pilotage des frères Wong et à l'entreprise de transport aérien City Express. Il est aujourd'hui occupé par Stolport, un concessionnaire de services aéronautiques.

DID YOU KNOW?

Hangar One was used as a film set for the biopic "Amelia", starring Hillary Swank.

LE SAVIEZ-VOUS?

Le hangar un a servi de décor pour le film biographique Amelia, avec Hillary Swank.



1939: FIRST PLANE LANDS AT BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

Harry Falconer McLean of Montreal in a Stinson SR-9F Reliant piloted the first flight to land at Billy Bishop Toronto City Airport, on February 4, 1939. McLean was a Canadian railway contractor and eccentric philanthropist. He played a leading role in the construction of much of the Trans-Canadian railways, eventually becoming the president of the Dominion Atlantic Railway company.

1939 : PREMIER ATTERRISSAGE D'AVION AU NOUVEL AÉROPORT DE L'ÎLE

Le premier avion à avoir atterri au nouvel aéroport de l'île – le 4 février 1939 – était un Stinson Reliant SR-9F piloté par H.F. McLean, de Montréal. Harry Falconer McLean était un entrepreneur du chemin de fer canadien et un philanthrope excentrique. Il a joué un rôle prépondérant dans la construction d'une grande partie des voies ferrées transcanadiennes, et a fini par devenir président de la Dominion Atlantic Railway Company.



DID YOU KNOW?

In 1938, floatplane operations began at Billy Bishop Toronto City Airport.

LE SAVIEZ-VOUS?

En 1938, l'exploitation de la base pour hydravions débute à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

1939: PORT GEORGE VI ISLAND AIRPORT?

Anticipating a visit by King George VI and Queen Elizabeth in the spring of 1939, the airport officially opened as the Port George VI Island Airport. When operations began however, the moniker Toronto Island Airport became the most commonly used.

1939 : AÉROPORT DE L'ÎLE PORT GEORGE VI?

En prévision d'une visite du roi George VI et de la reine Elizabeth au printemps 1939, l'aéroport est inauguré officiellement comme l'aéroport de l'île Port George VI. Toutefois, au début de l'exploitation, c'est le nom « aéroport de l'île de Toronto » qui est le plus couramment utilisé.



DID YOU KNOW?

H.F. McLean owned three aircraft: CF-BGJ Stinson SR-9F Reliant (right), CF-BFD D17S Staggerwing Beech (left), and CF-AZO Waco ZQC-6 Custom.

LE SAVIEZ-VOUS?

H.F. McLean possédait trois avions : CF-BGJ Stinson SR-9F Reliant (à droite), CF-BFD D17S Staggerwing Beech (à gauche) et CF-AZO Waco ZQC-6 Custom.

1939 – 1965: AIRPORT CABLE FERRY

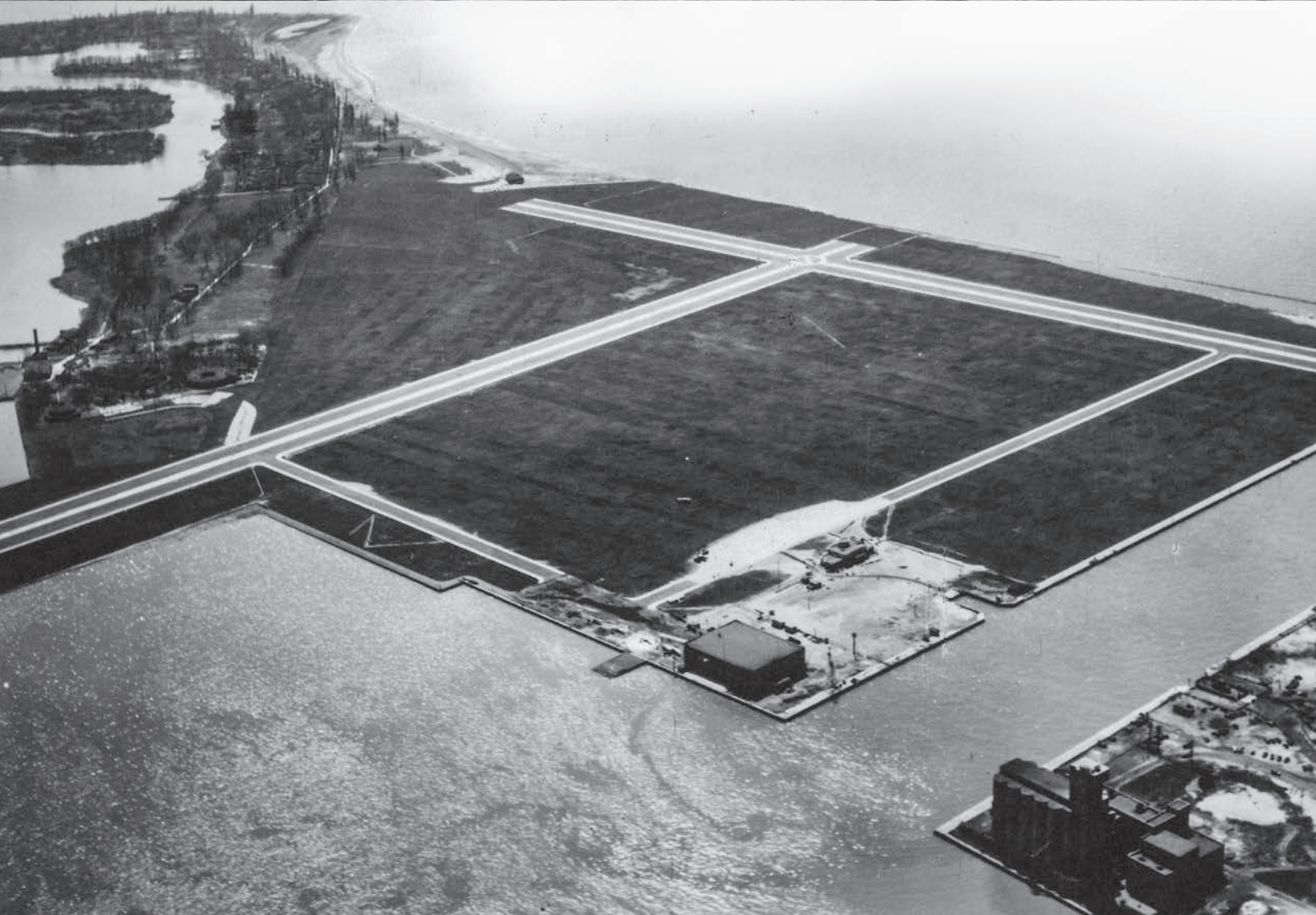
Billy Bishop Toronto City Airport's first ferry was built by the Toronto Harbour Commissioners and could transport up to 48 passengers to the newly completed airport. To travel to and from the airport, the ferry was pulled across the Western Gap channel by a pair of chain cables. Serving for 25 years, the cable ferry was often called into service in icy conditions to bring Toronto Island residents to and from the mainland.



1939 – 1965 : TRAVERSIER À CÂBLE DE L'AÉROPORT

Le premier traversier de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est construit par la commission portuaire de Toronto (maintenant PortsToronto) et peut transporter jusqu'à 48 passagers vers l'aéroport récemment achevé. Le traversier est tiré au moyen d'une paire de câbles-chaînes pour franchir le Western Gap, au départ et à destination de l'aéroport. Utilisé pendant 25 ans, le transbordeur à câble était souvent employé dans des conditions de glace pour transporter les résidents de l'île de Toronto au départ et à destination de la partie continentale.





1939: FIRST COMMERCIAL FLIGHT LANDS AT BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

The first commercial passenger flight to the airport was on September 8, 1939, when a charter flight carrying trombone player and Conductor Tommy Dorsey along with his swing-band landed in Toronto for a two-day engagement at the Canadian National Exhibition.

“No other city on the continent has such great airport facilities as Toronto.”

- C.R. Smith, President of American Airlines (passenger on the first commercial passenger flight and first commercial airliner flight from the United States to Toronto)

« Aucune autre ville sur le continent ne possède d’installations aéroportuaires aussi formidables que celles de Toronto. »

- C.R. Smith, président d’American Airlines (passager du premier vol commercial de passagers et du premier vol d’un avion de ligne commercial des États-Unis à destination de Toronto)



DID YOU KNOW?

This trip was the first time members of the band had travelled by plane. They marked the occasion by playing a few songs at the airport.

LE SAVIEZ-VOUS?

C'est la première fois que tous les membres du groupe voyagent en avion. Ils soulignent l'occasion en jouant quelques chansons à l'aéroport.



1939 : ATTERRISSAGE DU PREMIER BOL COMMERCIAL AU NOUVEL AÉROPORT DE L'ÎLE

Le premier vol commercial de passagers à destination de l'aéroport a lieu le 8 septembre 1939. Il s'agit d'un vol affrété à bord duquel se trouvent le joueur de trombone Tommy Dorsey et les membres de son orchestre de swing qui viennent à Toronto pour une représentation de deux jours à l'Exposition nationale canadienne.



1939- 1945: SECOND WORLD WAR

After war was declared in September of 1939, the airport's operations shifted as civilian flying declined and military operations were settled at Billy Bishop Toronto City Airport. From 1939 to 1943, the airport became a training facility for the Royal Norwegian Air Force, and barracks were built on the mainland at the foot of Bathurst Street.

The Royal Norwegian Air Force continued to make use of the airport, chiefly for repairing and overhauling their aircraft, however military activities were largely confined to the Royal Canadian Air Force (RCAF). In early 1943, the "Little Norway" training facilities were transferred to the RCAF. This camp is now known as "Lakeside Camp."



1939 – 1945 : SECONDE GUERRE MONDIALE

Après la déclaration de guerre en septembre 1939, les activités de l'aéroport sont réorientées, alors que l'aviation civile connaît une baisse et que les opérations militaires sont mises sur pied à l'aéroport de l'île. De 1939 à 1943, l'aéroport devient un centre de formation pour l'Aviation royale norvégienne, et des casernes sont construites au pied de la rue Bathurst, sur la partie continentale.

L'Aviation royale norvégienne continue d'utiliser l'aéroport, surtout pour la réparation et la révision de ses appareils. Toutefois, les activités militaires sont en grande partie menées par l'Aviation royale canadienne (ARC). Au début de 1943, les installations de formation de la « Petite Norvège » sont transférées à l'ARC. Ce camp est maintenant connu sous le nom de camp Lakeside.



DID YOU KNOW?

The nearby "Little Norway Park" is named in honour of the Norwegian community that settled around the airport in 1940.

LE SAVIEZ-VOUS?

Le parc voisin a été baptisé Little Norway Park (ou « parc de la Petite Norvège ») en l'honneur de la communauté norvégienne qui s'était installée aux abords de l'aéroport en 1940.

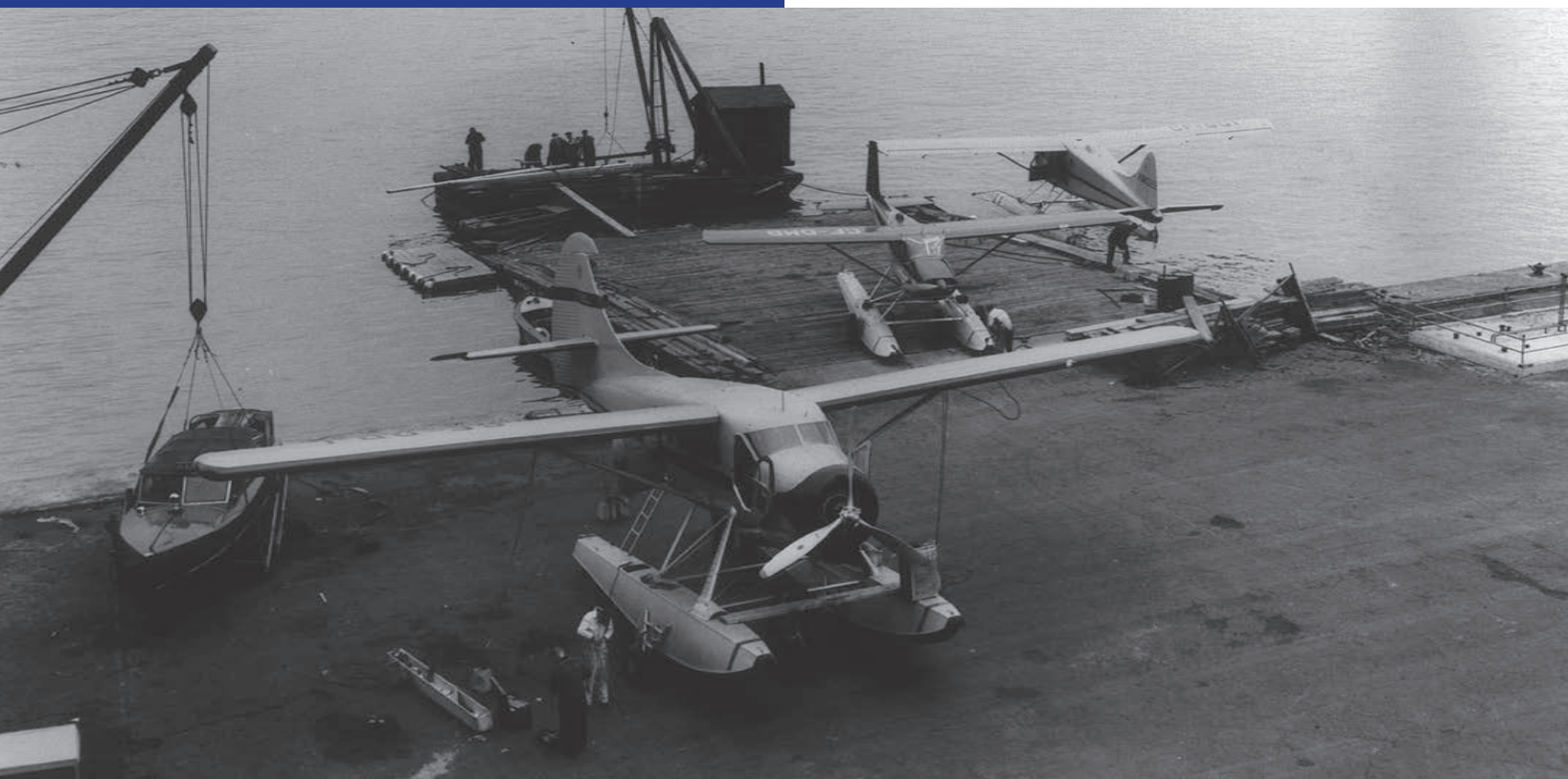


1945 – 1951: POST-SECOND WORLD WAR

In 1945, at the close of the Second World War, Air Force activities ceased and civilian flying resumed at the airport. By 1946, various civilian operations were established at the airport, including flying schools, charters and an aircraft repair shop.

1945 – 1951 : APRÈS LA SECONDE GUERRE MONDIALE

En 1945, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'Aviation royale canadienne cesse ses activités à l'aéroport, et on y reprend les vols civils. En 1946, diverses activités civiles sont mises sur pied à l'aéroport, notamment celles d'écoles de pilotage, d'affréteurs et d'un atelier de réparation d'appareils.



DID YOU KNOW?

In 1951, a total of 132 private pilots graduated from the island airport's flight school.

LE SAVIEZ-VOUS?

En 1951, un total de 132 pilotes privés obtiennent leur diplôme du centre d'instruction en aviation à l'aéroport de l'île.



1953: AIR TRAFFIC CONTROL ESTABLISHED

On September 19, 1953, Air Traffic Control by visual means was established by the Department of Transport. By December 5, the final installation of equipment was completed and "Island Tower" was officially opened by Allan A. Lamport, then Mayor of Toronto. Billy Bishop Toronto City Airport in 1956 was increasing in popularity with takeoffs and landings reaching record numbers.

December 5, 1953 at Billy Bishop Toronto City Airport. Official opening at the tower control. Controller Gerald Thornton and Margaret Dunseith.

1953 : MISE EN PLACE DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Le 19 septembre 1953, le ministère des Transports établit le contrôle de la circulation aérienne à l'aide des repères visuels. Le 5 décembre, l'installation de l'équipement est terminée, et la tour de l'île est officiellement inaugurée par Allan A. Lamport, maire de Toronto à l'époque. En 1956, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto gagne en popularité; les avions qui décollent de l'île et qui y accueillent un nombre record de passagers.

Le 5 décembre 1953 à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Inauguration officielle de la tour de contrôle. Le contrôleur Gerald Thornton et Margaret Dunseith



1958 – 1962: AIRPORT IMPROVEMENTS

From 1958 to 1962, the airport underwent an improvement and expansion project. Fill from Western Channel dredging operations was deposited on the east and west sides of the airport to permit a runway extension of 4,000 feet. Airport improvements, including a new hangar, the new runway, and night-time landing lights were also completed.

1958 – 1962 : AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

De 1958 à 1962, un projet d'amélioration et d'agrandissement est mené à l'aéroport. Le remblai provenant des activités de dragage dans le chenal ouest est déposé sur les côtés est et ouest de l'aéroport pour permettre un prolongement de la piste de 4 000 pieds. Des améliorations aéroportuaires, notamment un nouveau hangar, la nouvelle piste et des feux d'atterrissage de nuit, sont également effectuées.





1956: OFFICIAL METEOROLOGICAL STATION OPENS

An official meteorological observation station was established at the airport by the Department of Transport, providing pilots with on-the-spot briefing facilities and airport staff with an early-warning system to assist in the protection of aircraft from bad weather and high winds.

1956 : OUVERTURE D'UNE STATION MÉTÉOROLOGIQUE OFFICIELLE

Une station d'observation météorologique officielle est mise sur pied à l'aéroport par le ministère des Transports. Elle fournit aux pilotes des installations de breffage sur place et aux employés de l'aéroport, un système d'alerte rapide pour les aider à protéger les appareils contre les mauvaises conditions météorologiques et les forts vents.



DID YOU KNOW?

The new lighting allowed the airport to accommodate night flights for the first time since the Second World War.

LE SAVIEZ-VOUS?

Le nouvel éclairage a permis à l'aéroport d'accueillir des vols de nuit pour la première fois depuis la Seconde Guerre mondiale.

1963: NIGHT-TIME FLIGHTS

New lighting was installed to permit night flying. On April 15, 1963, night-time flights began and the airport extended its closing hours from one half-hour before sundown to midnight.

1963 : VOLS DE NUIT

Un nouvel éclairage est installé pour permettre les vols de nuit. Le 15 avril 1963, on commence à effectuer des vols de nuit à l'aéroport, qui ferme maintenant à minuit plutôt qu'une demi-heure avant le coucher du soleil.

1965: AIRPORT TUG THOMAS LANGTON

The airport cable ferry was taken out of service in the early 1960s and replaced by the Tug Thomas Langton. In the depths of winter, if the ferry slip filled with ice, the Tug Langton would be hooked up to a vehicle and pulled to a sidewall to let passengers on and off.



1965 : REMORQUEUR THOMAS LANGTON

Le traversier à câble de l'aéroport est mis hors service au début des années 1960 et est remplacé par le remorqueur Thomas Langton. Au cœur de l'hiver, dans les cas où la rampe inclinée de traversier est recouverte de glace, le remorqueur Langton est attaché à un véhicule et tiré vers une paroi latérale pour laisser monter et descendre les passagers.



1965: THE MAPLE CITY FERRY

The Maple City Ferry took over ferry operations in 1965, carrying up to 40 passengers and six cars to and from the airport.

1965 : TRAVERSIER MAPLE CITY

Le traversier Maple City prend le relais des opérations de transbordement en 1965, transportant jusqu'à 40 passagers et six voitures au départ et à destination de l'aéroport.

1969: AUSTIN AIRWAYS

Based in Timmins, Ontario, Austin Airways was founded in 1934 and played a major role in opening northern Ontario for business. In 1987, it became part of Air Ontario, which in turn became part of what is now Air Canada Jazz.

1969 : AUSTIN AIRWAYS

Basée à Timmins, en Ontario, Austin Airways est fondée en 1934 et joue un rôle important dans l'ouverture du nord de l'Ontario au monde des affaires. En 1987, elle intègre la compagnie aérienne Air Ontario, qui sera par la suite rattachée au transporteur faisant aujourd'hui affaires sous le nom d'Air Canada Jazz.



DID YOU KNOW?

Air Canada is one of two award-winning carriers servicing flights from Billy Bishop Toronto City Airport.

LE SAVIEZ-VOUS?

Air Canada est l'un des deux transporteurs aériens primés assurant des vols au départ de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

1972: ONE OF THE FIRST FEMALE AIR TRAFFIC CONTROLLERS IN CANADA

On February 2, 1952, Margaret Dunseith began working in the control tower of Billy Bishop Toronto City Airport. She began her career in aviation during the Second World War as an air traffic control assistant. By 1972, she was one of the first women in Canada to fully qualify as an air traffic controller and was a fixture at Billy Bishop Toronto City Airport until her retirement in 1980.



1972 : L'UNE DES PREMIÈRES FEMMES CONTRÔLEUSES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE AU CANADA

Le 2 février 1952, Margaret Dunseith commence à travailler à la tour de contrôle de l'aéroport de l'île de Toronto. Elle a amorcé sa carrière dans l'aviation au cours de la Seconde Guerre mondiale en tant qu'aide-contrôleuse de la circulation aérienne. En 1972, elle est l'une des premières femmes au Canada à se qualifier en tant que contrôleuse de la circulation aérienne. Elle est fidèle au poste à l'aéroport de l'île jusqu'à sa retraite en 1980.

1973: STOL SUCCESSFULLY TESTED AT BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

In 1973, an instrument flight landing system for Short Take-Off and Landing (STOL) aircraft was successfully tested at Billy Bishop Toronto City Airport.



1973 : ADAC TESTÉS AVEC SUCCÈS À L'AÉROPORT À L'AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

En 1973, un système d'atterrissage aux instruments pour les avions à décollage et atterrissage courts (ADAC) est testé avec succès à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

1975: SKYCRANE HELICOPTER BASE DURING CN TOWER CONSTRUCTION

In 1975, Billy Bishop Toronto City Airport was used as the base for Olga, a Sikorsky S-64 Skycrane helicopter used to dismantle the crane of the new CN Tower.

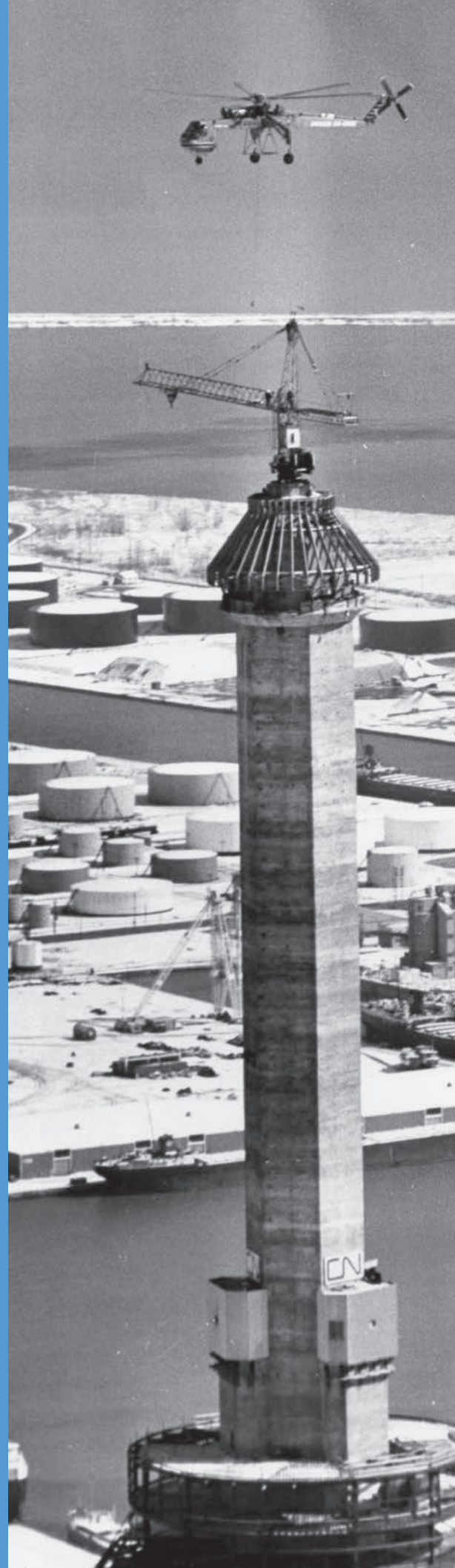
Once the pouring of the concrete was completed in 1974, the final stages of building the world's tallest tower were about to begin. (Tallest freestanding structure in the world 1975–2007.) The last piece to be added to the tower was a 335-foot steel broadcasting antenna, consisting of 44 pieces – the heaviest weighing 8-tonnes.

Before the antenna could be lifted, however, the giant crane used for four years of round-the-clock service to build the tower had to be dismantled and brought down.

To do this, “Olga” – a 10-tonne Sikorsky helicopter used primarily for industrial lifting – was flown to Toronto.

As Olga was removing the first piece of the boom, the crane lurched, twisting and seizing the supporting bolts. Now hovering at about 1,500 feet, Olga was attached to the tower with 50 minutes of fuel remaining and the operator still inside. Steel workers scrambled up and burned off the bolts to release the crane. Olga landed with about 14 minutes of fuel left.

After this brush with danger Olga performed the rest of the work flawlessly. As each piece of antenna was raised, workers would stand at the top and help maneuver the new piece and bolt into place in a precarious location only five feet in diameter and with gusting winds and freezing temperatures. It took more than three weeks before the final piece of antenna was secured by high rigger Paul Mitchell on April 2, 1975. He even danced a little jig to celebrate – 1,815-feet above the earth.



1975 : BASE POUR HÉLICOPTÈRE-GRUE DURANT LA CONSTRUCTION DU TOUR CN

En 1975, l'aéroport de l'île sert de base pour Olga, un hélicoptère-grue Sikorsky S-64 utilisé pour démonter la grue de la nouvelle Tour CN. La mise en place du béton est achevée en 1974, après quoi les dernières étapes de la construction de la tour la plus élevée au monde sont sur le point de débiter (la plus haute structure autoportante du monde de 1975 à 2007). L'antenne de diffusion en acier est la dernière chose à ajouter à la Tour. D'une longueur de 335 pieds, cette antenne comporte 44 sections, dont la plus lourde pèse 8 tonnes.

Avant de pouvoir soulever l'antenne, cependant, il faut d'abord démonter la grue géante qui, pendant quatre ans, a servi en permanence à la construction de la Tour. Pour effectuer toutes ces manœuvres, on fait venir à Toronto « Olga », un hélicoptère Sikorsky de 10 tonnes utilisé principalement dans le levage industriel. Durant la première manœuvre, on frôle la tragédie.

Au moment où Olga retire la première pièce de la flèche, la grue vacille, causant ainsi la torsion et le blocage des boulons de support. L'hélicoptère se trouve donc en vol stationnaire à environ 1 500 pieds d'altitude, pratiquement attaché à la Tour, avec une réserve de carburant équivalant à 50 minutes de vol (en principe, l'opération ne devait durer que 12 minutes). Impossible de dégager la grue, car son opérateur est encore dans la cabine. Les métallos se précipitent pour brûler et défaire les boulons, ce qui permet finalement de détacher la grue de la Tour. À son atterrissage, Olga a une réserve de carburant équivalant à environ 14 minutes de vol. Après avoir ainsi frôlé le danger, Olga accomplit le reste de son travail de façon impeccable.

Chaque fois qu'un segment de l'antenne est levé, les ouvriers se hissent jusqu'au sommet pour guider la nouvelle partie, puis la boulonner. Tout ce travail est effectué sur une section de la Tour qui n'a que cinq pieds de diamètre, par grands vents et à des températures glaciales. Plus de trois semaines plus tard, le 2 avril 1975, l'ouvrier grimpeur Paul Mitchell fixe la dernière partie de l'antenne. Il danse même la gigue pour célébrer l'événement, à 1 815 pieds au-dessus du sol.



1989: AIRPORT CELEBRATES 50 YEARS

In this same year, the new control tower at the airport is officially dedicated as the Margaret R. Dunseith Building, in memory of Canada's first female air traffic controller.

1989 : 50E ANNIVERSAIRE DE L'AÉROPORT

La même année, la nouvelle tour de contrôle de l'aéroport de l'île est officiellement baptisée sous le nom de Margaret R. Dunseith, à la mémoire de la première femme contrôleuse de la circulation aérienne au Canada.



1990: TORONTO CITY CENTRE AIRPORT

In 1990, the airport was renamed the Toronto City Centre Airport (TCCA).

1990: TORONTO CITY CENTRE AIRPORT

En 1990, l'aéroport devient l'Aéroport du centre-ville de Toronto (ACVT).



DID YOU KNOW?

On June 30, 1983, the Tripartite Agreement, which would govern the operation of the airport for the next 50 years, was signed by the Government of Canada, the City of Toronto and the Toronto Harbour Commission (now PortsToronto).

LE SAVIEZ-VOUS?

Le 30 juin 1983, l'entente tripartite, qui régira le fonctionnement de l'aéroport pour les 50 prochaines années, est signée par le gouvernement du Canada, la Ville de Toronto et la commission portuaire de Toronto (aujourd'hui PortsToronto).

1999: TORONTO PORT AUTHORITY (PortsToronto)

In 1999, the operation of the airport was turned over to the newly created Toronto Port Authority (TPA), which took over the responsibilities of the Toronto Harbour Commission, including the airport and port functions.

1999 : ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TORONTO

En 1999, l'exploitation de l'aéroport est confiée à l'Administration portuaire de Toronto (APT) récemment mise sur pied, qui a pris en charge les responsabilités de la commission portuaire de Toronto, dont les fonctions aéroportuaires et portuaires.



2006: THE DAVID HORNELL FERRY

In 2006, the David Hornell Ferry was put into commission, replacing the aging Maple City Ferry, which had been in service since 1951. The David Hornell carries 150 passengers on its upper deck and 20 vehicles on its lower deck. To this day, the David Hornell ferry continues to serve as a back-up ferry for Billy Bishop Toronto City Airport.

2006 : TRAVERSIER DAVID HORNELL

En 2006, le traversier David Hornell est mis en service pour remplacer le Maple City, traversier vieillissant utilisé depuis 1951. Le traversier David Hornell transporte 150 passagers sur son pont supérieur et 20 véhicules sur son pont inférieur. Encore aujourd'hui, le David Hornell sert de traversier de réserve à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

DID YOU KNOW?

The David Hornell ferry is named after Flt. Lt. David Ernest Hornell, a First World War Royal Canadian Air Force pilot and Victoria Cross recipient who was born on the Toronto Islands.

LE SAVIEZ-VOUS?

Le traversier *David Hornell* a été baptisé ainsi en l'honneur du capitaine d'aviation David Ernest Hornell – un pilote natif des îles de Toronto, qui servit dans l'Aviation royale canadienne durant la Première Guerre mondiale et fut décoré de la Croix de Victoria.



2006: PORTER AIRLINES

In 2006, Porter Airlines joined Air Canada in offering service to and from Billy Bishop Toronto City Airport. Today, airlines at Billy Bishop Toronto City Airport serve more than 20 destinations in Canada and the United States, with connection opportunities to more than 100 international destinations via our airlines' networks.

2006 : PORTER AIRLINES

En 2006, Porter Airlines, tout comme Air Canada, commence à assurer des vols au départ de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Aujourd'hui, des vols sont assurés pour plus de 20 destinations au Canada et aux États-Unis et sont proposés des possibilités de correspondance pour plus de 100 destinations internationales.

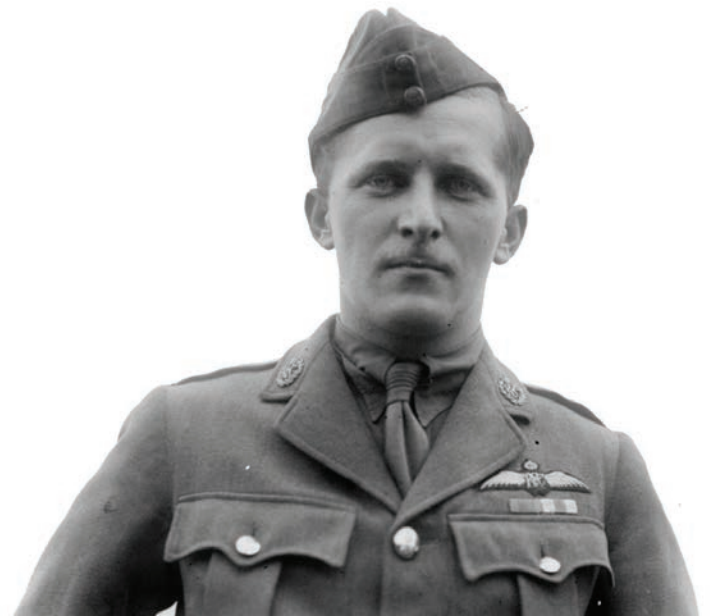


2009: BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

At its annual meeting on September 3, 2009, the Toronto Port Authority (PortsToronto) announced that it would rename the airport after William Avery "Billy" Bishop, a Canadian First World War flying ace and Victoria Cross recipient.

2009 : AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

Lors de son assemblée annuelle, le 3 septembre 2009, l'Administration portuaire de Toronto annonce qu'elle renommera l'aéroport en l'honneur de William Avery « Billy » Bishop, as de l'aviation durant la Première Guerre mondiale et récipiendaire de la Croix de Victoria.



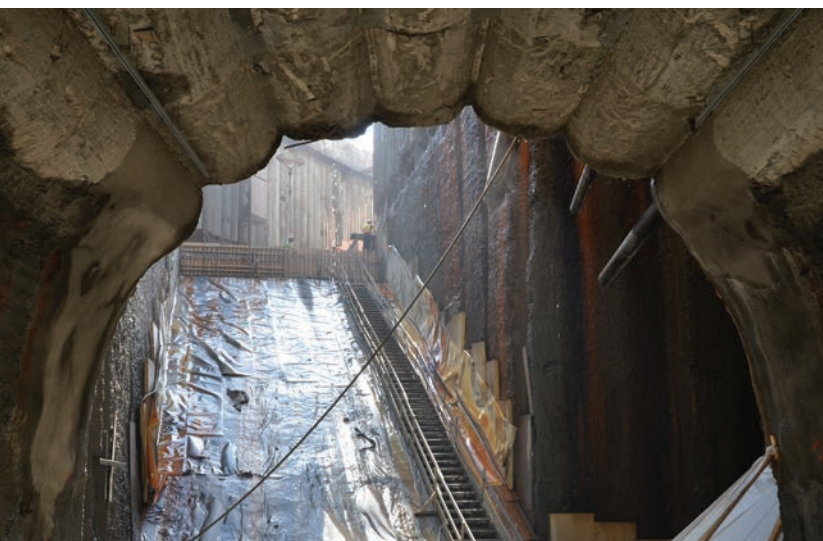
2010: NEW HORIZONS

The year 2010 marked the beginning of construction on the pedestrian tunnel to Billy Bishop Toronto City Airport. A new ferry, named the Marilyn Bell, went into service on January 22 of this year. Terminal A, in operation since 1939, was decommissioned and the new Billy Bishop Toronto City Airport terminal was opened. In this year, Billy Bishop Toronto City Airport welcomed 1.2 million passengers, an increase of over 48 per cent from the previous year.



2010 : NOUVEAUX HORIZONS

L'année 2010 marque le début des travaux de construction du tunnel piétonnier de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Un nouveau traversier, le Marilyn Bell, est mis en service le 22 janvier de la même année. Le terminal A, en service depuis 1939, est désaffecté, et la nouvelle aérogare de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est ouverte. Cette année-là, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto accueille 1,2 million de passagers, une augmentation de plus de 48 % par rapport à l'année précédente.



DID YOU KNOW?

The Marilyn Bell ferry went into service in January 2010. Through an online contest, passengers and Toronto residents voted to name the ferry after Canadian sports legend Marilyn Bell. In 1954, Bell became the first person to swim across Lake Ontario at the age of 16. Later, she would also become the youngest person to swim the English Channel and the Strait of Juan de Fuca.

LE SAVIEZ-VOUS?

Le traversier Marilyn Bell est entré en service en janvier 2010. À l'issue d'un concours en ligne dans le cadre duquel les voyageurs et les résidents de Toronto avaient été appelés à voter, il a été décidé que le navire porterait le nom de la légendaire sportive canadienne Marylin Bell. Cette dernière n'avait que 16 ans lorsqu'elle devint, en 1954, la première personne à avoir traversé le lac Ontario à la nage. Par la suite, elle se distingua également en devenant la plus jeune personne à avoir effectué à la nage la traversée de la Manche et du détroit Juan de Fuca.

2010: BULLFROG POWERED

In 2010, Billy Bishop Toronto City Airport began its partnership with Bullfrog Power to power all of its operations with 100 per cent renewable energy. Billy Bishop Toronto City Airport remains the only airport in Canada to be 100 per cent bullfrogpowered by renewable electricity.

2010 – PRÉSENT : ÉNERGIE BULLFROG POWER

En 2010, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto conclut un partenariat avec Bullfrog Power dans le but d'utiliser exclusivement de l'énergie renouvelable pour toutes ses activités. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto reste le seul aéroport canadien à fonctionner uniquement à l'électricité renouvelable.



DID YOU KNOW?

Since joining the bullfrogpowered community, Billy Bishop Toronto City Airport has displaced more than 19,197 tonnes of CO₂ — the same amount of CO₂ emissions produced by the consumption of 8,139,213 litres of gasoline. This is the equivalent of taking 4,166 cars off the road for one year or diverting more than 6,527 tonnes of waste from the landfill.

LE SAVIEZ-VOUS?

Depuis qu'il a rejoint la communauté des clients de Bullfrog Power, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a évité le rejet de plus de 19 197 tonnes de CO₂ — soit l'équivalent de ce que génère la consommation de 8 139 213 litres d'essence. Cela équivaut à retirer de la circulation 4 166 voitures pendant un an, ou à éviter la mise en décharge de plus de 6 527 tonnes de déchets.

2012: NOISE BARRIER CONSTRUCTED

In 2012, a noise barrier was constructed at Billy Bishop Toronto City Airport. The 93-metre long, six-metre wide noise barrier mitigates aircraft noise in the surrounding community.

2012 : CONSTRUCTION D'UNE BARRIÈRE ANTIBRUIT

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a installé une barrière antibruit en 2012. La barrière de 93 mètres de longueur et de 6 mètres de hauteur atténue le bruit des aéronefs pour les résidents de la communauté voisine.

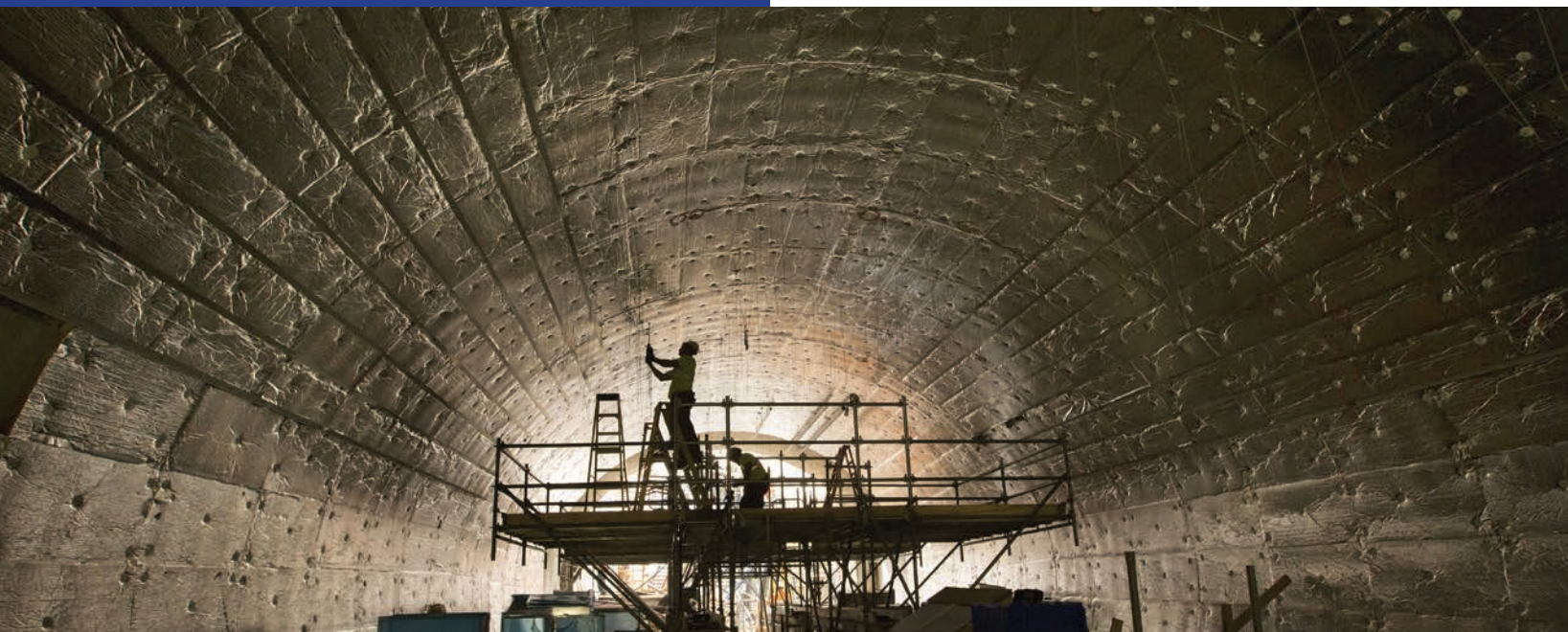


2013: PEDESTRIAN TUNNEL EXCAVATION COMPLETE

Excavation of the pedestrian tunnel was completed in October 2013, followed by installation of waterproofing and reinforcing steel and concrete.

2013 : ACHÈVEMENT DE L'EXCAVATION DU TUNNEL PIÉTONNIER

L'excavation du tunnel piétonnier est achevée en octobre 2013; elle est suivie de l'étanchéisation et du renforcement de l'acier et du béton.



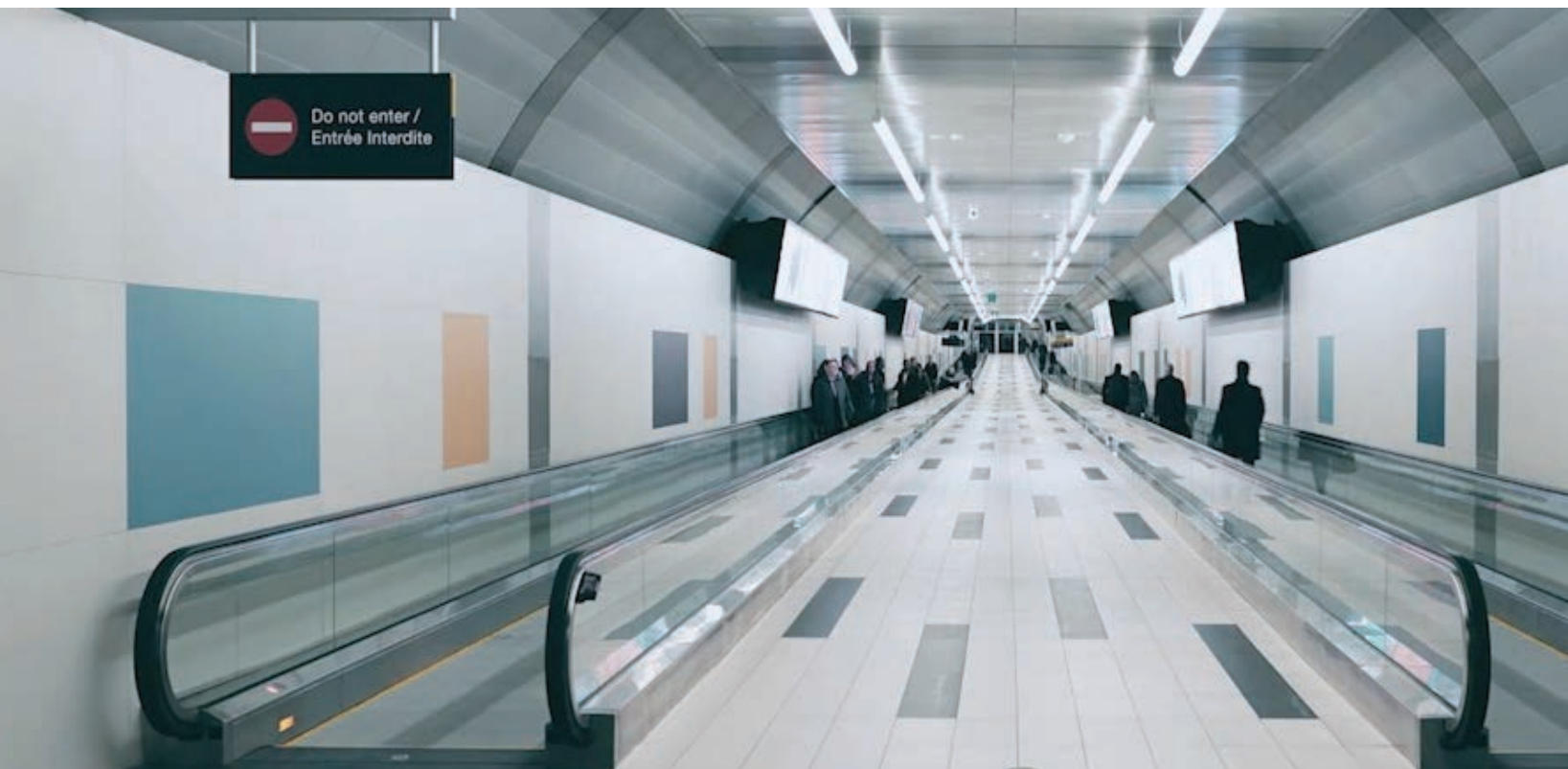


2014: WEBTRAK LAUNCH

Billy Bishop Toronto City Airport launched WebTrak, an important advancement in the airport's noise management strategy. WebTrak is an online service that allows individuals to locate and track aircraft on their computer and receive information such as the aircraft type, its destination and point of departure.

2014 : LANCEMENT DE WEBTRAK

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto lance WebTrak, qui représente une avancée importante dans la stratégie de gestion du bruit de l'aéroport. WebTrak est un service en ligne qui permet aux gens de repérer et de suivre des avions à l'écran de leur ordinateur et de recevoir de l'information, y compris le type d'aéronef, la destination et le point de départ.



2015: OFFICIAL OPENING OF THE PEDESTRIAN TUNNEL

In 2015, the pedestrian tunnel to Billy Bishop Toronto City Airport was officially opened, 10-storeys below the Western Gap at the base of Bathurst Street. This tunnel allows passengers to walk to and from the airport in six minutes and dramatically improved passenger flow. More than 90% of travellers opt to take the pedestrian tunnel.

2015 : OUVERTURE OFFICIELLE DU TUNNEL PIÉTONNIER

En 2015, le tunnel piétonnier menant à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est officiellement ouvert. Accessible à la base de la rue Bathurst, il se trouve à une profondeur de 10 niveaux sous le Western Gap. Il faut six minutes pour traverser le tunnel à pied. Cet accès contribue grandement à l'amélioration du mouvement des passagers. Plus de 90 % des voyageurs choisissent d'emprunter le tunnel piétonnier.

2016 – 2018: AIRFIELD REHABILITATION PROGRAM

In 2016, Billy Bishop Toronto City Airport broke ground on a significant three-year Airfield Rehabilitation Program to replace aging infrastructure, including the lighting and paving for runways, taxiways and apron areas of the airport.

This year also saw the completion and official opening of the Ground Run-Up Enclosure, a structure that reduces the acoustic impact from required engine run-ups, only the second of its kind in Canada. This project was the recipient of an Airport Council International – North America Environmental Award of Excellence for Noise Management.



2016 – 2018 : PROGRAMME DE REHABILITATION DU TERRAIN D'AVIATION

En 2016, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto entreprend la réalisation d'un important programme triennal de réhabilitation du terrain d'aviation visant à remplacer les infrastructures vieillissantes, dont l'éclairage et le pavage pour les pistes, les voies de circulation et les aires de trafic de l'aéroport.

L'année est également marquée par l'achèvement et l'ouverture officielle de l'enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol. Cet espace, le deuxième du genre au Canada seulement, permet de réduire l'impact sonore des points fixes.





2018: PASSENGER TERMINAL UPGRADES

In 2018, Nieuport Aviation completes a major renovation project to expand the terminal to accommodate growth and bring new amenities such as retail, restaurants and services.

MODERNISATION DE L'AÉROGARE PASSAGERS

En 2018, Nieuport Aviation a mené à bien un important projet de rénovation, dans le cadre duquel elle a agrandi l'aérogare pour faire face à la croissance du trafic de passagers et offrir à ces derniers de nouvelles commodités (magasins de vente au détail, restaurants, services, etc.).



DID YOU KNOW?

Nieuport Aviation assumed ownership and management of the passenger terminal in 2015.

LE SAVIEZ-VOUS?

Nieuport Aviation assure la gestion de l'aérogare passagers depuis 2015.

2021: THE MARILYN BELL, CANADA'S FIRST ZERO-EMISSION FERRY

In December 2021, the Marilyn Bell became the first ferry service in Canada powered by a zero-emission power and propulsion system containing no diesel components. Powered entirely by electricity from clean wind and solar sources provided by Bullfrog Power, the retrofitted Marilyn Bell has eliminated greenhouse gas emissions from the ferry operation, reducing the airport's direct emissions by approximately 530 tonnes per year.

2021 : LE MARILYN BELL, PREMIER TRAVERSIER CANADIEN ZÉRO ÉMISSION

En décembre 2021, le Marilyn Bell est devenu le premier traversier au Canada à être équipé d'un système d'alimentation et de propulsion zéro émission, fonctionnant sans diesel. Depuis sa transformation, le navire n'utilise plus que 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 se traduit par une réduction d'environ 530 tonnes des émissions annuelles directes de l'aéroport.



DID YOU KNOW?

In 2018, the Marilyn Bell ferry was upgraded to bio-diesel fuel. In 2019, Billy Bishop Toronto City Airport announced plans to convert the Marilyn Bell ferry to 100 per cent electric power. In 2021, the vessel's diesel generators and engines were removed to make way for a new electric power and propulsion system and a suite of lithium-ion batteries fueled by 100 per cent Bullfrog Power renewable electricity.

LE SAVIEZ-VOUS?

Le saviez-vous? En 2018, le traversier Marilyn Bell a été modernisé de façon à ce qu'il puisse fonctionner au biodiésel. En 2019, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a annoncé son intention de transformer son traversier Marilyn Bell en navire électrique. En 2021, le traversier a été débarrassé de ses génératrices et moteurs diesel, qui ont laissé place à un nouveau système d'alimentation et de propulsion électrique ainsi qu'à une série de batteries au lithium-ion alimentées en électricité 100 % renouvelable fournie par Bullfrog Power.

2022: MAANJIDOWIN: THE GATHERING

Commissioned in recognition of the Mississaugas of the Credit First Nation and their relationship to the land, air and water on which Billy Bishop Toronto City Airport now operates, *Maanjidowin: The Gathering* was officially unveiled in 2022 on the dockwall overlooking the Western Gap.

This large-scale granite and bronze sculpture features three mythical fishers – Makwa-Kwe (Bear), Nigig-Kwe (Otter) and Migizi-Kwe (Eagle) – who have come to the estuaries and islands along Toronto’s Lake Ontario shoreline to fish. As indicated by inscribed arm tattoos, the creatures are all female, as females played a central role as custodians of cultural traditions surrounding water.



DID YOU KNOW?

Billy Bishop Toronto City Airport is the first airport in Canada to host an installation from the *Moccasin Identifier Project*, and *The Fabric of Our Being*, a textile art installation commemorating the UN International Decade for People of African Descent.

LE SAVIEZ-VOUS?

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est le premier aéroport canadien à avoir accueilli une installation du projet *Moccasin Identifier*. Il expose également *The Fabric of Our Being* (que l'on pourrait traduire par « Le tissu de notre être »), une installation d'art textile créée pour célébrer la Décennie internationale des personnes d'ascendance africaine proclamée par les Nations Unies.

2022 : MAANJIDOWIN: THE GATHERING

Commandée pour rendre hommage à la Première Nation des Mississaugas de Credit et à la relation que celle-ci entretient avec les espaces terrestres, aériens et aquatiques au sein desquels l'Aéroport Billy Bishop de Toronto exerce aujourd'hui ses activités, la sculpture *Maanjidowin : The Gathering* (« la réunion ») a été officiellement dévoilée en 2022 et trône désormais sur le quai massif qui surplombe le chenal Ouest.

Cette imposante sculpture de granite et de bronze représente trois pêcheuses mythiques – Mukwa-kwe (l'ourse), Nigig-kwe (la loutre) et Migizi-kwe (l'aigle) – venues pêcher dans les îles et estuaires qui bordent le rivage du lac Ontario, à Toronto. Comme l'indiquent les tatouages visibles sur leurs bras, les créatures représentées sont toutes de sexe féminin, car les femmes jouaient un rôle central en tant que gardiennes des traditions culturelles se rattachant à l'eau.



2023: US CPB PRECLEARANCE ANNOUNCED

In June 2023 Billy Bishop Toronto City Airport confirmed that a US CBP Preclearance facility will be built at the airport, and is expected to be operational as of 2025.

The facility will provide Billy Bishop Toronto City Airport passengers with the opportunity to clear customs in Toronto, rather than having to clear customs upon landing at US airports. Preclearance will also open up new markets to the US, allowing Canadians to access smaller airports which do not currently have US CBP. This will open up at least 20 new destinations in the U.S. for our airlines to service for those flying out of Billy Bishop Toronto City Airport.

2023 : ANNONCE DE L'IMPLANTATION D'UNE INSTALLATION DE PRÉDÉDOUANEMENT DE L'USCBP

En juin 2023, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a confirmé qu'il allait accueillir une installation de prédédouanement du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (USCBP), et que cette installation devrait être opérationnelle à compter de 2025.

Elle offrira aux passagers de l'aéroport la possibilité de passer la douane à Toronto plutôt qu'à leur arrivée dans un aéroport des États-Unis. Ce service de prédédouanement ouvrira également l'accès à de nouveaux marchés américains, car elle permettra aux Canadiens d'atterrir dans de petits aéroports des États-Unis ne proposant pas encore de service de l'USCBP. Nos compagnies aériennes devraient par conséquent être en mesure de proposer au départ de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto au moins 20 nouvelles destinations aux États-Unis.



DID YOU KNOW?

In addition to *Maanjidowin: The Gathering*, Billy Bishop Toronto City Airport hosts an Indigenous Art Gallery featuring fourteen pieces by seven Ontario artists, and has installed electric charging infrastructure that bears an eagle, the primary totem of the Mississaugas of the Credit First Nation.

LE SAVIEZ-VOUS?

Outre la sculpture *Maanjidowin : The Gathering*, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto abrite aussi une galerie d'art autochtone dans laquelle sont présentées 14 œuvres de 7 artistes ontariens. De plus, l'infrastructure de recharge électrique dont il s'est équipé a été ornée d'un aigle – principal totem de la Première Nation des Mississaugas de Credit.



2023: ELECTRIC SHUTTLE BUS INFRASTRUCTURE INSTALLED

In 2023, Billy Bishop Toronto City Airport installed infrastructure to charge its new fleet of electric shuttle buses, which connect Billy Bishop Toronto City Airport passengers, employees, and community members from Union Station to the downtown airport. The electric shuttle buses are expected to be operational in 2024.

2023 : MISE EN PLACE D'UNE INFRASTRUCTURE POUR LES BUS-NAVETTES ÉLECTRIQUES

En 2023, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a mis en place une infrastructure de recharge pour ses nouveaux bus-navettes électriques, qui assureront le transport de passagers, d'employés et de membres de la communauté de l'Aéroport Billy Bishop entre ce dernier et la gare Union. Ces autobus électriques devraient être opérationnels en 2024.



DID YOU KNOW?

Billy Bishop Toronto City Airport's complimentary shuttle service transports 500,000 passengers to/from the airport each year. The switch to electric shuttle buses in 2024 will reduce airport's direct emissions by 2,100 tonnes per year.

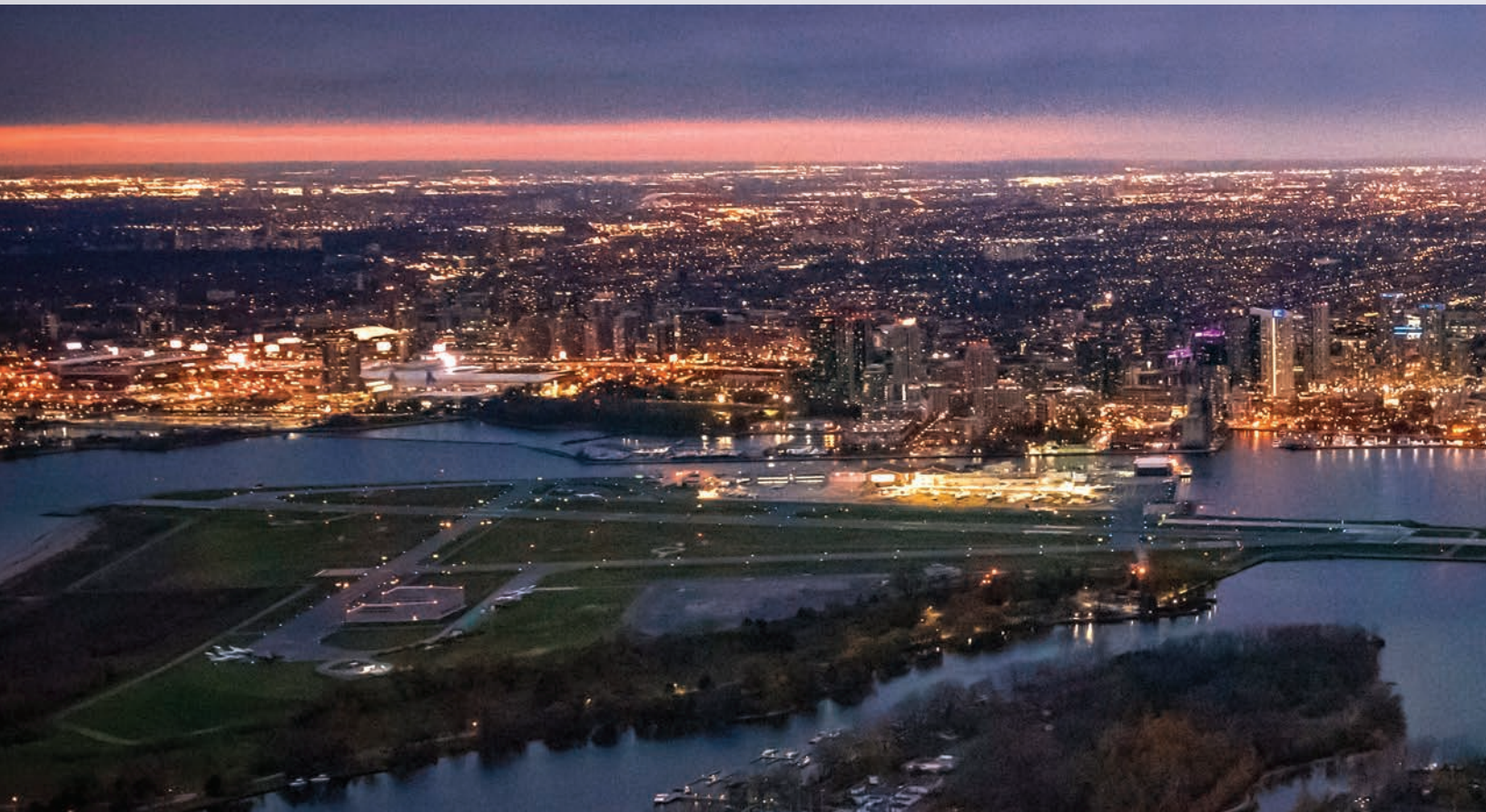
LE SAVIEZ-VOUS?

Chaque année, 500 000 passagers profitent du service de navette gratuit de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'utilisation de bus-navettes électriques pour assurer ce service (à compter de 2024) devrait permettre de réduire de 2 100 tonnes les émissions annuelles directes de l'aéroport.

2024: BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT CELEBRATES 85 YEARS OF FLIGHT

Billy Bishop Toronto City Airport has operated on Toronto's waterfront for 85 years, and in this time has established itself as a valuable asset for the city of Toronto by providing a transportation gateway for residents and visitors alike, enabling trade and tourism, driving economic impact, facilitating healthcare and creating jobs.

With a long and rich history along the waterfront, Billy Bishop Toronto City Airport is committed to continuing its journey as a world class airport. Through investment in infrastructure; a focus on community and service; and a promise to achieve greater sustainability, Billy Bishop Toronto City Airport looks forward to many more years of providing award-winning service to keep people moving, support the economy and make connections between Toronto and the world.



2024 : L'AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO CÉLÈBRE 85 ANS DE VOL

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.

Fort de sa longue et riche histoire dans le secteur riverain, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est bien décidé à poursuivre sur sa lancée afin d'asseoir sa renommée internationale. Il investit dans l'infrastructure, se concentre sur la qualité du service et les relations avec la communauté, et fait le nécessaire pour aller plus loin sur la voie du développement durable, dans l'espoir de continuer pendant de nombreuses années à assurer un service qui lui a valu plusieurs prix – service à travers lequel il permet aux gens de se déplacer, soutient l'économie et contribue à l'établissement de liens entre Toronto et le monde.

#YTZ85

@BBishopAirport
@AeroportoBBishop





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

85 *years of flight*
ans de vol

OWNED AND OPERATED BY:
PROPRIÉTAIRE ET EXPLOITANT :

**PORTS
TORONTO**