

# RAPPORT ANNUEL DE 2018 SUR LA GESTION DE BRUIT



AÉROPORT  
**BILLY  
BISHOP**  
DE TORONTO



# MESSAGE AU SUJET DE LA GESTION DES OPÉRATIONS ET DU BRUIT À L'AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto, détenu et exploité par PortsToronto, est le neuvième aéroport le plus achalandé du Canada : il a accueilli 2,807,208 voyageurs d'affaires et d'agrément en 2018. L'Aéroport Billy Bishop, qui célèbre cette année huit décennies d'existence bien remplies, est devenu un aéroport de renommée mondiale offrant aux voyageurs un accès pratique au départ et à destination du cœur de la plus grande ville du Canada.

Étant situé dans un secteur riverain urbain prospère à usage mixte, au centre-ville de Toronto, l'aéroport a fait de la connectivité l'un de ses points forts. C'est également cette situation qui nous pousse continuellement à innover, à nous améliorer et à investir dans des mesures visant à atténuer l'impact – notamment sonore – des opérations aéroportuaires sur l'agglomération voisine.

Dans le cadre de son engagement communautaire, l'aéroport utilise une approche de gestion de la croissance et met en œuvre un vaste programme de gestion du bruit comportant de multiples volets. Comme vous pourrez le constater à la lecture du présent rapport, l'atténuation du bruit est systématiquement intégrée à tout ce que nous entreprenons à l'Aéroport Billy Bishop, qu'il s'agisse de mettre en place de nouvelles infrastructures – un succès jusqu'à présent –, ou encore de collaborer avec la communauté et nos partenaires aéroportuaires à la mise en place de nouvelles politiques.

Je me réjouis de pouvoir annoncer que, dans l'ensemble, le nombre de plaintes concernant le bruit a diminué de 19 %, passant de 271 plaintes en 2017 à 228 plaintes en 2018. En outre, aucune plainte liée aux points fixes réguliers n'a été enregistrée en 2018, un succès directement attribuable à l'enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol (EPFS), mise en service en avril 2017.

Les plaintes formulées par la communauté relativement au bruit des avions qui survolent l'île Algonquin ont diminué de 36 % : en effet, seules 17 plaintes de ce type ont été soumises en 2018, contre 47 en 2017. Étant donné que ces plaintes reçues en 2017 étaient essentiellement liées aux nouveaux itinéraires régionaux proposés par l'aéroport, PortsToronto a travaillé avec les transporteurs régionaux afin de modifier les trajectoires des vols et de réduire le nombre de passages d'avions au-dessus des îles. Dans le même ordre d'idées, il faut savoir que le nombre de plaintes liées au bruit soumises par la population de l'île Ward a diminué de 53 % (17 plaintes en 2018, contre 32 en 2017), et que les habitants des quartiers situés au nord de la rue Queen se sont eux aussi moins plaints du bruit que l'année précédente (12 plaintes en 2018, contre 19 en 2017).

Cela dit, bien que le nombre de plaintes concernant le bruit ait diminué dans bon nombre des quartiers voisins de l'aéroport, ce nombre a augmenté dans le quartier de Bathurst Quay. De plus, des membres des communautés les plus proches de l'aéroport ont signalé le dérangement

occasionné par le bruit de fond des avions manœuvrant sur les voies de circulation et les aires de trafic. À cet égard, nous entreprendrons en 2019 une étude d'évaluation du bruit de fond, et poursuivrons notre collaboration avec le nouveau Sous-comité sur le bruit (qui relève du Comité de liaison communautaire) afin de trouver des solutions au problème de bruit dont se plaignent ces communautés.

Le nombre de plaintes liées au bruit attribuable à l'aviation générale a presque diminué de moitié, mais le nombre de plaintes concernant le bruit du service aérien régulier a augmenté (37 plaintes en 2018, contre 32 en 2017), tout comme le nombre de plaintes liées au bruit en général (129 en 2018, contre 114 en 2017). Ces plaintes sont cohérentes avec les commentaires que nous avons reçus dans le cadre de notre consultation portant sur le bruit causé par l'aéroport de manière générale (hors événements spéciaux).

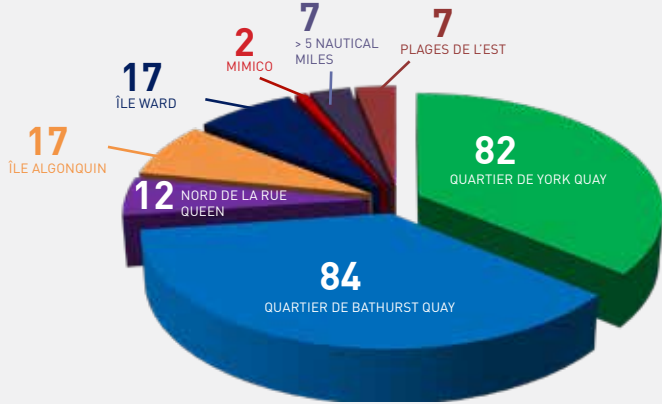
En 2018, aucune plainte n'a été reçue concernant le bruit généré par les travaux de construction liés au programme de réhabilitation du terrain d'aviation de l'Aéroport Billy Bishop. Par ailleurs, nous avons constaté une diminution du nombre de plaintes liées au bruit des travaux de modernisation de l'aérogare entrepris par notre partenaire Nieuport Aviation à l'Aéroport Billy Bishop. Cette réduction du bruit lié aux travaux de construction est attribuable aux mesures mises en œuvre à l'aéroport – telles que la modification des horaires de vol et l'allongement de la période « tampon » dont disposent les aéronefs – en vue d'atténuer le bruit des aéronefs fonctionnant au ralenti. La réfection de l'aérogare étant désormais terminée, aucune plainte liée à des travaux de construction ne devrait être enregistrée en 2019. Création d'un Sous-comité sur le bruit, construction d'une infrastructure novatrice conçue pour atténuer le bruit, amélioration de notre politique de bon voisinage, ou encore lancement d'une étude sur le bruit de fond : nous sommes déterminés à prendre toutes les mesures nécessaires pour rendre notre programme de gestion du bruit aussi efficace que possible. Au cours de l'année à venir, nous publierons notre Plan directeur et continuerons à renforcer nos relations positives avec la communauté, en prenant en compte les commentaires, en faisant preuve de réactivité et en nous efforçant de trouver des solutions susceptibles de contribuer à l'amélioration du programme de gestion du bruit de l'aéroport.



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



**PLAINTES REÇUES EN 2018 EN PROVENANCE DE L'ENSEMBLE DES QUARTIERS ENVIRONNANTS**



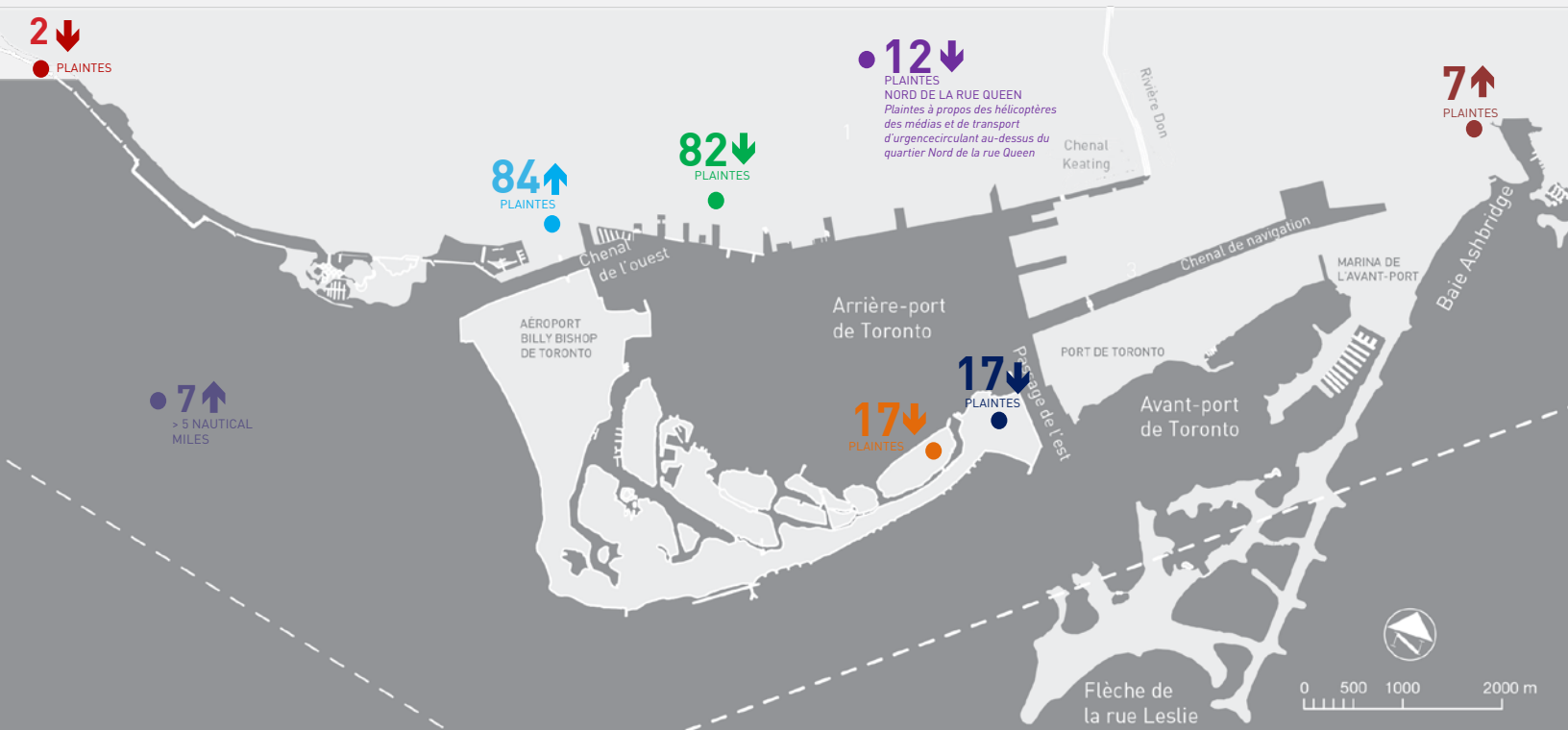
**53 %**

LE NOMBRE DE PLAINTES LIÉES AU BRUIT SOUMISES PAR LA POPULATION DE L'ÎLE WARD A DIMINUÉ DE 53 % (17 PLAINTES EN 2018, CONTRE 32 EN 2017).

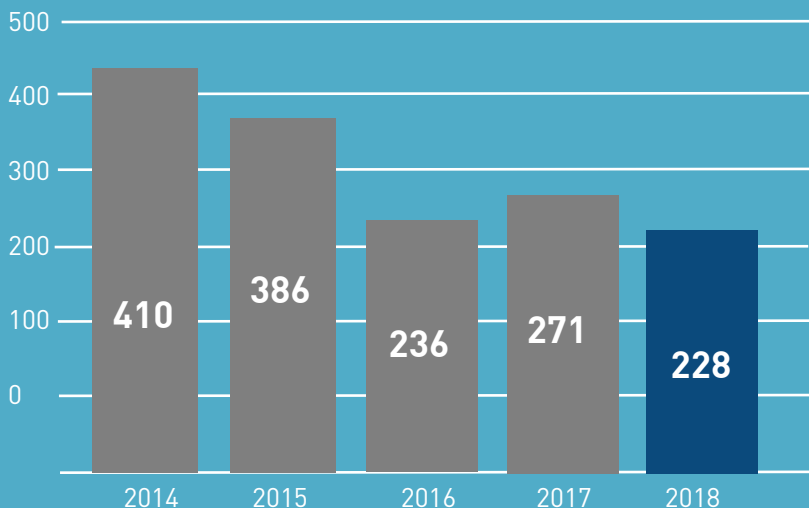


**20 %**

LE NOMBRE DE PLAINTES ÉMANANT DU QUARTIER BATHURST QUAY A AUGMENTÉ, PASSANT DE 70 PLAINTES EN 2017 À 84 EN 2018.



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



**19 %**

DANS L'ENSEMBLE, LE NOMBRE DE PLAINTES CONCERNANT LE BRUIT A DIMINUÉ DE 19 %, PASSANT DE 271 PLAINTES EN 2017 À 228 PLAINTES EN 2018.



## ENCEINTE ENTOURANT LA ZONE OÙ ONT LIEU LES POINTS FIXES AU SOL

Transports Canada impose et réglemente l'exécution de points fixes dans le cadre de l'entretien courant des aéronefs.

Malheureusement, les points fixes ont été mentionnés par la communauté comme l'une des principales sources de bruit, car ces essais sont souvent réalisés à haut régime. En 2013, 161 plaintes concernant le bruit des points fixes avaient été reçues, ce qui représentait 32 % de l'ensemble des plaintes liées au bruit enregistrées cette année-là. Afin d'atténuer ces nuisances sonores subies par la communauté, une EPFS a été construite à l'Aéroport Billy Bishop, et mise en service en avril 2017. La construction de cette installation a coûté neuf millions de dollars, et n'a pas été financée par les contribuables, mais par PortsToronto.

Cette enceinte de 63 m sur 66 m, haute de 14 m, est située au sud-ouest du terrain d'aviation et est seulement la deuxième installation de ce type au Canada. Elle étouffe efficacement le bruit grâce aux panneaux insonorisants spéciaux qui recouvrent l'intérieur de ses trois parois, équipées d'évents afin d'assurer un rendement aérodynamique optimal.

Les effets bénéfiques de l'EPFS se sont immédiatement fait sentir, et de façon significative. En effet, depuis son inauguration en avril 2017, nous n'avons reçu qu'une seule plainte liée aux points fixes. Aucune plainte liée à ces essais de moteurs n'a été enregistrée en 2018.

## PROJET DE RÉHABILITATION DU TERRAIN D'AVIATION

En septembre 2018, l'Aéroport Billy Bishop a mis la dernière main à son programme de réhabilitation du terrain d'aviation – un important projet triennal de construction dans le cadre duquel il s'agissait de remplacer les infrastructures civiles et électriques existantes vieillissantes (corps de chaussée et éclairage) des pistes, voies de circulation et aires de trafic de l'aéroport.

Étant donné que les activités de construction avaient souvent lieu durant la nuit, lorsque l'aéroport était fermé au trafic aérien, un certain nombre de mesures ont été prises en vue de limiter autant que possible l'impact sonore des travaux de construction subi par les résidents locaux. Parmi ces mesures, citons notamment la mise en place d'un système primé de transport par barges, qui a permis non seulement de limiter les problèmes de bruit et de circulation aux environs de l'aéroport, mais aussi d'éviter le passage de près de 6 000 camions sur les routes voisines, et donc de réduire les émissions et la pollution atmosphérique dans le quartier.

PortsToronto a en outre demandé à l'entrepreneur de mettre en place des procédures opérationnelles visant à limiter le recours à des engins de chantier circulant en marche arrière, afin de réduire le bruit occasionné par les avertisseurs de recul. Par ailleurs, l'éclairage du chantier a été orienté vers le bas et non vers la ville, de façon à ce qu'il ne dérange pas les occupants des immeubles résidentiels.

Précisons également que le plan de projet global a permis de regrouper dans un seul contrat de construction plusieurs éléments de projet individuels, qui auraient autrement été menés à bien sur une période plus longue et par de multiples entrepreneurs – ce plan a donc permis de réduire l'impact global des perturbations liées au chantier de construction sur la communauté locale.



# EN CHIFFRES



Les mesures prises ont permis d'éviter près de 6 000 passages, sur les routes des environs de l'aéroport, de camions transportant de l'asphalte et des matériaux granuleux



70 anciens panneaux de signalisation du terrain d'aviation dotés d'un système d'éclairage à incandescence ont été remplacés par des panneaux dotés d'un système d'éclairage à DEL.



80 nouveaux feux encastrés à DEL ont été installés le long de la piste



2 000 semi-remorques à triple essieux chargés d'asphalte

450 journées de travail sur le site



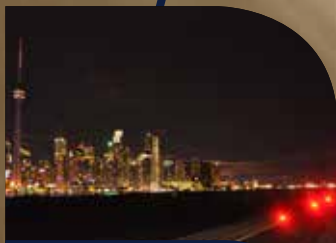
Plus de 3 000 heures de travail de nuit (entre 23 h et 6 h)



Une barge flottante



La barge flottante a effectué 800 traversées



345 appareils d'éclairage existants ont été remplacés par de nouveaux feux hors sol écoénergétiques à DEL



L'enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol



45,000 tons de l'asphalte



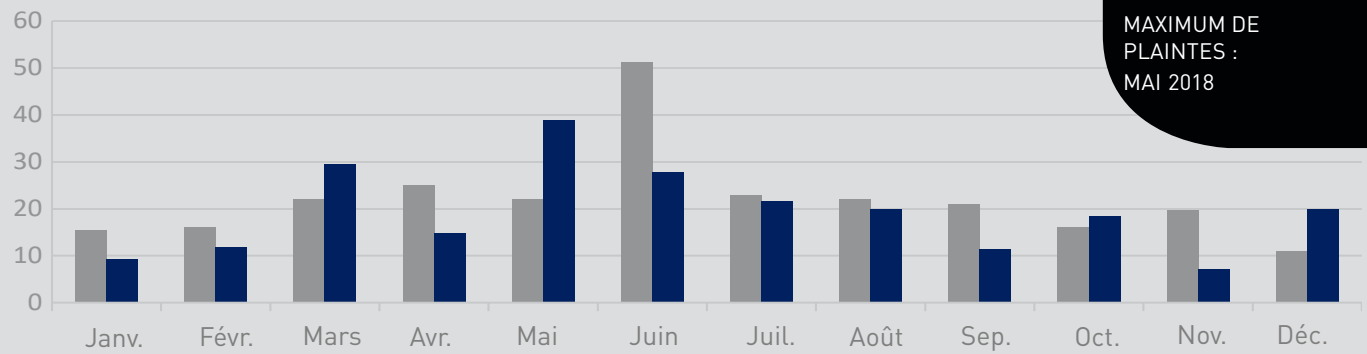
20 000 tonnes de matériaux provenant du fraisage de l'asphalte ont été réutilisés



# COMPARAISON MENSUELLE DU NOMBRE DE PLAINTES CONCERNANT LE BRUIT 2017 ET 2018

■ NOMBRE TOTAL DE PLAINTES EN 2017  
 ■ NOMBRE TOTAL DE PLAINTES EN 2018

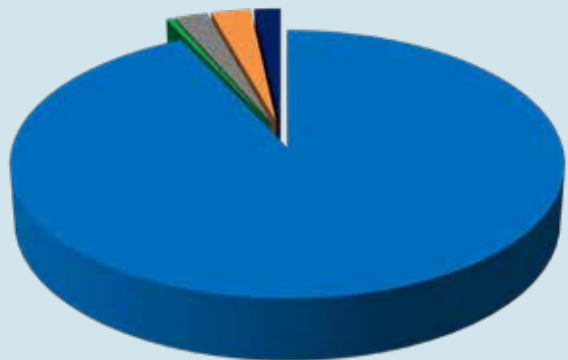
MINIMUM DE PLAINTES : NOV. 2018  
 MAXIMUM DE PLAINTES : MAI 2018



## LE SAVIEZ-VOUS?

Aucune plainte liée aux points fixes réguliers n'a été enregistrée en 2018, un succès directement attribuable à l'EPFS mise en service en avril 2017.

## PLAINTES PAR ACTIVITÉ 2018

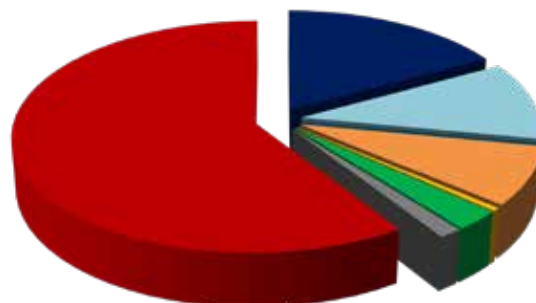


- AÉRONEFS (93 %)
- TRAVERSIERS (2 %)
- LIÉES À LA CONSTRUCTION (3 %)
- ACTIVITÉS SUR LA PARTIE CONTINENTALE (0 %)
- AUTRES (2 %)

## PLAINTES CONCERNANT LES ACTIVITÉS D'AÉRONEFS, PAR TYPE 2018

Principaux secteurs ayant donné lieu à des plaintes :

- GÉNÉRAL (59 %)
- SERVICE PRÉVU COMMERCIAL (17 %)
- POINTS FIXES MOTEURS (0 %)
- AVIATION GÉNÉRALE (11 %)
- ÉVACUATION SANITAIRE (9 %)
- INDÉPENDANTS (0 %)
- HÉLICOPTÈRES (3 %)
- MILITAIRE (2 %)





## GESTION DU TRAFIC

Le tunnel piétonnier, ouvert depuis 2015, continue à jouer un rôle important dans le programme d'atténuation du bruit de l'aéroport. Avant l'ouverture de ce tunnel, de grands groupes de passagers se formaient aux heures d'arrivée et de départ du traversier, phénomène qui donnait lieu à des problèmes de congestion routière et entraînait une hausse du niveau de bruit lié à la circulation près du terminal de la partie continentale et le long d'Eireann Quay. À présent, plus de 90 % des voyageurs empruntent le tunnel et peuvent donc se déplacer selon leurs propres horaires, ce qui contribue à la fluidité de la circulation et à l'élimination des pics d'activité aux heures d'arrivée et de départ du traversier reliant l'aéroport à la partie continentale.

Afin d'encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs en vue de réduire encore davantage le bruit lié à la circulation, l'Aéroport Billy Bishop offre à tous ses usagers un service de navette gratuit et régulier entre l'aéroport 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.

Dans le cadre de ses efforts soutenus visant à réduire le trafic de véhicules lié à l'aéroport, PortsToronto a mis en place des supports à vélos, commodément situés sur l'île et dans la partie continentale. L'île compte quatre supports à vélos

couverts, où les cyclistes peuvent laisser leur vélo pendant tout leur voyage en sachant qu'il sera en sécurité et protégé des intempéries. PortsToronto a également collaboré avec la Ville de Toronto à l'installation de nouveaux supports à vélos près de la gare maritime de la partie continentale. Ces supports à vélos sont essentiellement utilisés par des personnes qui travaillent à l'aéroport : ils les incitent en effet à choisir des modes de transport plus durables pour faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail. En 2019, un poste dédié à l'entretien des vélos sera installé afin de faciliter la vie des cyclistes. Ce poste sera notamment équipé des outils nécessaires au changement manuel des pneus, ainsi que d'une pompe à air, l'idée étant de permettre aux amateurs de vélo de réparer leur monture en cours de route.

Les gens sont de plus en plus nombreux à utiliser le vélo pour se rendre à l'aéroport, à tel point que la station de vélos en libre-service située à l'intersection de la rue Bathurst et d'Eireann Quay est devenue l'une des 10 stations de ce type les plus achalandées du réseau de la ville. Au plus fort de la saison cyclable 2018, cette station était utilisée environ 182 fois par jour, aussi bien comme point de départ que comme point d'arrivée. En outre, elle n'a pas été complètement délaissée durant l'hiver, puisqu'elle a été utilisée 42 fois par jour au cours de cette saison. Cette station est si populaire qu'il a fallu l'agrandir en 2018. Par ailleurs, compte tenu de l'accroissement de la demande de vélos en libre-service, la mise en place d'une autre station est actuellement à l'étude.



## NOUVELLE CONFIGURATION DE LA CIRCULATION DES PASSAGERS ET DES VÉHICULES

En décembre 2018, PortsToronto a entamé la première phase du Projet de modernisation côté ville de l'Aéroport Billy Bishop dans le cadre du Plan de quartier de Bathurst Quay, une initiative de la Ville visant à améliorer l'accès à Eireann Quay et à réduire la circulation et la congestion à l'aéroport. Le projet vise à réorganiser et à optimiser la manière dont nous utilisons le site de Canada Malting, et prévoit notamment la reconfiguration du parc à taxis à l'aéroport, ainsi que l'agrandissement du trottoir au niveau duquel les véhicules embarquent ou débarquent des passagers.

En décembre, PortsToronto a réorganisé la configuration de la circulation à l'aéroport, afin de mieux canaliser le flot de passagers 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, cette nouvelle conception pourrait permettre de réduire le temps passé par chaque véhicule sur le site, et donc la marche au ralenti et le bruit causé par les véhicules.

Dans le cadre de ce projet, une période d'essai a été instaurée afin d'évaluer l'amélioration de la circulation des passagers et des véhicules aux environs d'Eireann Quay. Le public est invité à soumettre ses commentaires à PortsToronto, et cette rétroaction jouera un rôle important lorsqu'il s'agira de déterminer s'il est judicieux d'adopter définitivement le projet. Au printemps, les conséquences et l'efficacité de la réorganisation seront mesurées, afin

d'évaluer l'amélioration de la circulation des véhicules et des passagers et la possibilité d'une adoption permanente de la nouvelle configuration.

## BUREAU DE GESTION DU BRUIT

Part of our commitment to our noise management program includes dedicated staff in our Noise Management Office who collect, analyze and respond to noise complaints and monitor daily operations. Staff at the office use Vortex, a customizable tracking and logging software platform, designed specifically for the needs of an airport environment, to track, document and respond to noise complaints. In 2018, 99.9 per cent of the complaints received were handled within the five-day response window that the airport adheres to as part of our commitment to the community.

## SOUS-COMITÉ SUR LE BRUIT

Fin 2017, un Sous-comité sur le bruit (subdivision du Comité de liaison communautaire) a été mis sur pied afin d'approfondir les recherches sur l'impact sonore des opérations aéroportuaires, mais aussi pour mieux comprendre et mieux gérer cet impact. Le Sous-comité sur le bruit est constitué de quatre membres de la communauté, de deux membres du personnel de PortsToronto, d'un membre du personnel de la Ville de Toronto, ainsi que d'un membre du personnel de la société Lura Consulting – qui joue le rôle de médiateur. Ce sous-comité a à sa tête deux coprésidents représentant respectivement la communauté et PortsToronto. Il s'est réuni à deux reprises en 2018, et s'est engagé à organiser quatre réunions en 2019.





## STATIONS DE SURVEILLANCE DU BRUIT

Les stations de surveillance du bruit (SSB) sont la base du système de surveillance du bruit de l'aéroport, et permettent au bureau de gestion du bruit de l'aéroport de recueillir continuellement des données sur le niveau de bruit. Ces données sont ensuite utilisées pour planifier l'atténuation du bruit à long terme et traiter les plaintes liées au bruit déposées par les habitants de l'agglomération voisine.

Trois SSB sont actuellement utilisées à l'aéroport, et PortsToronto envisage d'en mettre deux autres en service dans le cadre du programme de gestion du bruit de ce dernier. PortsToronto collaborera avec le Sous-comité sur le bruit afin de déterminer où ces nouvelles stations pourraient être installées.

## WEBTRAK

Nous continuons par ailleurs à offrir 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 trois SSB permet au bureau de gestion du bruit de l'aéroport de recueillir continuellement des données sur le niveau de bruit.

Ces données sont utilisées pour planifier l'atténuation du bruit à long terme et aider au traitement des plaintes liées au bruit formulées par la population de l'agglomération voisine. Les données sur le bruit transmises par les SSB peuvent également être consultées via WebTrack.

## ESSAI PAR VENT CALME

En 2018, l'Aéroport Billy Bishop a demandé à ce que NAV CANADA procède à un essai sur piste par vent calme, afin de déterminer si la procédure voulant que les avions décollent et atterrissent d'ouest en est devrait être appliquée à l'aéroport en complément de son programme de gestion du bruit.

Cet essai, qui a débuté en août 2018, a lieu au cours de la routine de démarrage du matin et lorsque le volume du trafic le permet, quand le vent est calme – c.-à-d. lorsque sa vitesse n'excède pas cinq nœuds. Tout au long de cette phase d'essais qui s'achèvera en juin 2019, le public est invité à soumettre au bureau de gestion du bruit, ou par l'intermédiaire de WebTrack, ses commentaires sur l'efficacité de cette procédure d'atténuation du bruit des aéronefs. Une fois que ces commentaires auront été compilés et étudiés, les résultats de l'essai seront présentés à la communauté.



## LE SAVIEZ-VOUS?

PortsToronto appliquera une politique d'imposition d'amendes en cas de violation du couvre-feu de l'aéroport, et les fonds provenant de ces amendes seront réaffectés à des organismes communautaires.

## UN TRAVERSIER ÉLECTRIQUE

PortsToronto travaille actuellement à la conversion à l'électricité du traversier de l'aéroport, traversier qui fonctionne actuellement au biodiésel. Ce traversier électrique sera le premier du genre à être mis en service au Canada, et cette conversion permettra de réduire considérablement les émissions ainsi que le bruit aux environs de l'aéroport.

## RÈGLEMENTS ET POLITIQUES

La gestion et les règlements de l'Aéroport Billy Bishop sont régis par une entente tripartite conclue entre le gouvernement fédéral (représenté par le ministre des Transports), la Ville de Toronto et PortsToronto. En vertu de cette entente, l'Aéroport Billy Bishop respecte des restrictions strictes sur le niveau de bruit, limite l'ensemble des activités aériennes quotidiennes, et se soumet à un rigoureux couvre-feu empêchant les aéronefs de voler à certaines heures. Les règlements découlant de l'entente tripartite font de l'Aéroport Billy Bishop l'un des aéroports d'Amérique du Nord soumis aux restrictions les plus sévères sur le niveau de bruit : l'aéroport doit en effet être exploité dans le respect d'un coefficient de prévision d'ambiance sonore (PAS) de 25. En outre, les types d'aéronefs pouvant atterrir à l'aéroport et en décoller doivent présenter des paramètres acoustiques précis.

Il faut également savoir que l'Aéroport Billy Bishop respecte un couvre-feu qui interdit les décollages et atterrissages d'aéronefs entre 23 h et 6 h 45, sauf en cas d'urgence ou d'évacuation médicale. Nous allons même plus loin en mettant en œuvre des politiques de gestion qui limitent les opérations entre 6 h 45 et 7 h, ainsi qu'entre 22 h et 23h. Ce couvre-feu est rigoureusement imposé, et toute violation est passible de sanctions sévères. Personne n'a enfreint le couvre-feu en 2018. En 2019, PortsToronto appliquera une politique d'imposition d'amendes en cas de violation du couvre-feu de l'aéroport, et les fonds provenant de ces amendes seront réaffectés à des organismes communautaires.

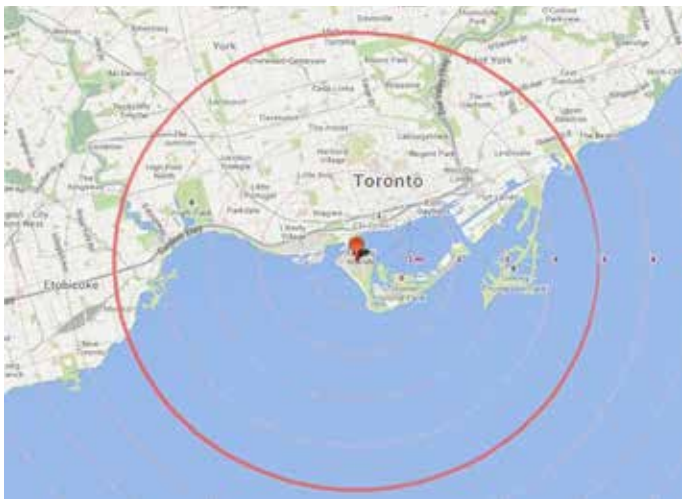
Nous avons la chance d'avoir pour partenaires deux transporteurs aériens commerciaux primés, Porter Airlines et Air Canada, qui permettent à nos passagers de voyager vers plus de 20 destinations au Canada et ailleurs en Amérique du Nord. L'appui constant de nos transporteurs nous aide à mettre en œuvre des politiques et des pratiques d'atténuation du bruit efficaces. Dans le cadre de ce partenariat, Porter Airlines a mis en place une procédure prévoyant que les avions ne doivent – dans la mesure du possible – utiliser qu'un seul moteur pour rouler jusqu'aux postes de stationnement et pour les quitter, afin de réduire le niveau de bruit et les émissions de carbone. De plus, en travaillant de concert avec PortsToronto en vue d'assurer le succès de l'EPFS, Porter Airlines et Air Canada ont contribué à réduire à zéro le nombre de plaintes liées aux points fixes.



# L'AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

## 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 d'examiner et de traiter les plaintes liées au bruit reçues par l'Aéroport Billy Bishop.*
- *Les plaintes qui ne sont pas associées à l'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop sont transmises 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 ce délai ne doit pas excéder cinq jours ouvrables. En 2018, ce délai a été respecté dans 99,9 % des cas.*

OWNED AND OPERATED BY:  
PROPRIÉTAIRE ET EXPLOITANT :

**PORTS**  
  
**TORONTO**

AÉROPORT  
**BILLY  
BISHOP**  
DE TORONTO 

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.portstoronto.com](http://www.portstoronto.com)

