



PLUS PROPRE



PLUS VERT



PLUS
SILENCIEUX



80^e ANNIVERSAIRE

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP

L'AÉROPORT BILLY BISHOP : 80 ANS DÉJÀ

Le premier vol commercial de passagers à destination de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a lieu le 8 septembre 1939. Il s'agit d'un vol affrété à bord duquel se trouvent le trompettiste 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. Depuis, cette infrastructure aujourd'hui connue sous le nom d'Aéroport Billy Bishop de Toronto (YTZ) est devenue un aéroport de renommée mondiale qui offre chaque année à 2,8 millions de passagers un accès pratique au départ et à destination de la plus grande ville du Canada, Toronto.

Desservant plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, et situé moins de 3 kilomètres du centre-ville, l'Aéroport Billy Bishop est un important point d'accès international et un moteur essentiel de l'économie de Toronto. Davantage, l'aéroport offre à ses passagers un accès pratique à pied ou à bicyclette. En fait, plus de 40 % des voyageurs quittent l'Aéroport Billy Bishop à pied, en vélo, en transport en commun ou à bord de la navette gratuite de l'aéroport.

Pour en savoir davantage sur l'histoire de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, visitez billybishopairport.com/accueil.



Table Des Matières

INVESTIR DANS LE RESPECT DE L'ÉQUILIBRE – RÉSUMÉ	6	3.4	Infrastructure côté piste	46
1 INTRODUCTION	17	3.4.1	Pistes	48
1.1 Préface	18	3.4.2	Voies de circulation	48
1.2 Gouvernance	19	3.4.3	Aires de trafic	49
1.3 Responsabilité sociale et environnementale	20	3.4.4	Rampe d'hydravions	49
1.4 Vision, Mission et principes directeurs	21	3.4.5	Enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol	49
1.4.1 Énoncé de vision	21	3.4.6	Aides à la navigation	49
1.4.2 Énoncé de mission	21	3.5	Côté ville	50
1.4.3 Principes directeurs	22	3.5.1	Accès par voie terrestre	51
1.5 Objectifs de planification	24	3.5.2	Terminus du traversier	52
1.5.1 Finalité d'un plan directeur d'aéroport	24	3.5.3	Tunnel piétonnier	53
1.5.2 Plan directeur de 2018 de l'aéroport	25	3.5.4	Trottoirs des arrivées et des départs	54
1.5.3 Améliorations prévues pour donner suite aux recommandations du plan directeur de 2012 de l'aéroport	25	3.5.5	Parc à taxis	54
1.5.3.1 Mise en œuvre des recommandations du plan directeur de 2012	30	3.5.6	Stationnement	54
1.5.4 Processus de planification	31	3.6	Aérogare	55
1.5.5 Initiatives de planification provinciales et municipales	32	3.7	Activité de l'aviation générale	57
1.6 Exigences réglementaires	32	3.8	Soutien aéroportuaire	58
1.6.1 Entente tripartite	32	3.8.1	Poste d'incendie	58
1.6.2 Règlement de l'aviation canadien	32	3.8.2	Entrepôt du matériel d'entretien de l'aéroport	58
1.6.3 Règlement canadien sur la sûreté aérienne	32	3.8.3	Entreposage des matériaux	58
2 CONSULTATION ET MOBILISATION DU PUBLIC	33	3.8.4	Centre de commande d'éclairage d'aéroport	59
2.1 Processus de consultation	33	3.8.5	Tour de contrôle NAV CANADA	59
2.2 Mobilisation des intervenants et de la communauté	34	3.8.6	Zone d'entreposage des carburants	59
2.3 Organismes	35	3.8.7	Installation de contrôle des véhicules des non-passagers	59
2.4 Autres intervenants	36	3.8.8	Dégivrage d'aéronef	59
2.5 Sensibilisation du public	36	3.9	Services publics	60
2.6 Site web	37	4 PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE	61	
2.7 Ce que nous avons entendu	37	4.1	Aperçu socio-économique	61
2.7.1 Consultation du public	38	4.2	Incidence économique	66
2.7.2 Consultation des intervenants de l'aéroport	38	4.3	Capacité du réseau de transport aérien régional et SOAN	66
2.7.3 Sondage d'opinion publique d'environics réalisé auprès des résidents de Toronto	39	5 INITIATIVES DE PLANIFICATION AU SEIN DE LA COLLECTIVITÉ	68	
3 L'AÉROPORT BILLY BISHOP ACTUEL	40	5.1	Vue d'ensemble	68
3.1 Milieu environnant	40	5.2	Projet TOcore	69
3.2 Histoire	42	5.3	Plan de quartier de Bathurst Quay	71
3.3 Rôle	44	5.4	Étude portant sur le remaniement du réseau de transport en commun dans le secteur riverain	73
3.3.1 Ambulance aérienne	45	5.5	Initiative de revitalisation de Waterfront Toronto	74
		5.6	Coordination avec NAV CANADA	75
		5.7	Autres initiatives de planification	76
		5.8	Possibilités et défis	77

6	PRÉVISIONS CONCERNANT LES ACTIVITÉS	82		
6.1	Historique des activités	82		
6.1.1	Mouvements d'aéronefs	82		
6.1.2	Activité de transport de passagers	88		
6.2	Stratégie de gestion de la croissance	90		
6.2.1	mouvements d'aéronefs	91		
6.2.2	activité de transport de passagers	93		
7	BESOINS D'INFRASTRUCTURE	95		
7.1	Côté piste	95		
7.1.1	Pistes	95		
7.1.2	Voies de circulation	95		
7.1.3	Aires de trafic	96		
7.1.4	Aides à la navigation	96		
7.2	Aérogare	97		
7.3	Côté ville	97		
7.4	Installations de soutien aéroportuaires	98		
7.4.1	Immeuble des services généraux	98		
7.4.2	Entreposage du matériel	98		
7.4.3	Aérogare A	98		
7.5	Développement des activités de l'aviation générale	99		
8	ENVIRONNEMENT, DÉVELOPPEMENT DURABLE ET RESPONSABILITÉ SOCIALE D'ENTREPRISE	100		
8.1	Introduction	100		
8.2	Programme de gestion du bruit	101		
8.2.1	Règlements et politiques	102		
8.2.2	Travaux de construction	103		
8.2.3	Enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol	103		
8.2.4	Programme de réhabilitation du terrain d'aviation	104		
8.2.5	Gestion de la circulation	104		
8.2.6	Nouvelle configuration de la circulation des passagers et des véhicules	105		
8.2.7	Bureau de gestion du bruit	105		
8.2.8	Sous-comité de gestion du bruit	105		
8.2.9	Conversion à l'électricité du traversier de l'aéroport	106		
8.2.10	Stations de surveillance du bruit	106		
8.2.11	Webtrak	106		
8.2.12	Essai par vent calme	107		
8.3	Gestion de la faune	110		
8.4	Qualité de l'air	112		
8.5	Qualité de l'eau	113		
8.6	Projets environnementaux	114		
8.6.1	Évaluation de la vulnérabilité au changement climatique et aux conditions météorologiques exceptionnelles	114		
8.6.2	Réhabilitation et embellissement du quai massif sud du chenal	114		
8.7	Émissions de gaz à effet de serre	116		
9	PRIORITÉS ET RECOMMANDATIONS	120		
9.1	Priorités	120		
9.2	Recommandations	121		
9.2.1	Infrastructure	121		
9.2.2	Accès	121		
9.2.3	Mesures d'atténuation axées sur la communauté	122		
10	PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT	124		
10.1	Côté piste	126		
10.1.1	Pistes	126		
10.1.2	Aires de sécurité d'extrémité de piste	126		
10.1.3	Voies de circulation	130		
10.1.4	Aires de trafic	130		
10.2	Côté ville	131		
10.2.1	Accès	132		
10.2.2	Stationnement	132		
10.2.3	Parc à taxis	132		
10.2.4	Édifice de l'administration de la ville de Toronto	133		
10.2.5	Trottoirs/arrêt minute	133		
10.2.6	Service de traversier	133		
10.2.7	Service de bateau-taxi	133		
10.3	Installations terminales	134		
10.4	Installations de soutien aéroportuaires	134		
10.4.1	Immeuble des services généraux	134		
10.4.2	Entrepôt de matériel	134		
10.5	Développement des activités de l'aviation générale	135		
10.5.1	Développement au nord	135		
10.5.2	Développement au sud	136		
10.6	Plan d'utilisation des terrains portuaires	138		
11	CONCLUSIONS	140		
	TABLEAUX			
	TABLEAU 3.1 UTILISATION DES PISTES	46		
	TABLEAU 3.2 MODE D'ACCÈS	51		

FIGURES

FIGURE 1-1	LE PROCESSUS DE PLANIFICATION	30
FIGURE 3-1	EMPLACEMENT DE L'AÉROPORT BILLY BISHOP	40
FIGURE 3-2	PROPRIÉTÉ DES TERRES	41
FIGURE 3-3	LIAISONS AÉRIENNES SANS ESCALE	44
FIGURE 3-4	CONDITIONS EXISTANTES	47
FIGURE 3-5	AÉROGARE – NIVEAU SUPÉRIEUR	56
FIGURE 3-6	AÉROGARE – REZ-DE-CHAUSSÉE	56
FIGURE 4-1	PROJETS D'AMÉNAGEMENTS RÉSIDENTIELS	62
FIGURE 4-2	PROJETS D'AMÉNAGEMENTS NON RÉSIDENTIELS	63
FIGURE 4-3	POINTS D'ORIGINE DES PASSAGERS	64
FIGURE 4-4	RÉSEAU AÉROPORTUAIRE DU SUD DE L'ONTARIO	67
FIGURE 5-1	ZONE VISÉE PAR LE PROJET TOCORE – DOWNTOWN PLAN	69
FIGURE 5-2	PLAN DE QUARTIER DE BATHURST QUAY	71
FIGURE 5-3	RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN PRÉCONISÉ POUR LE SECTEUR RIVERAIN	73
FIGURE 5-4	SECTEURS CONCERNÉS PAR LE PROCESSUS DE PLANIFICATION DE WATERFRONT TORONTO	74
FIGURE 6-1	HISTORIQUE DES MOUVEMENTS D'AÉRONEFS ANNUELS	82
FIGURE 6-2	COMPARAISON ENTRE LES COURBES NEF DE 2010 ET LES COURBES OFFICIELLES DE 1990	84
FIGURE 6-3	COURBES NEF CORRESPONDANT AUX SCÉNARIOS DE RÉFÉRENCE	85
FIGURE 6-4	COURBES NEF CORRESPONDANT À LA CAPACITÉ THÉORIQUE	86
FIGURE 6-5	MOUVEMENTS DES TRANSPORTEURS AÉRIENS RÉGULIERS, PAR HEURE	87
FIGURE 6-6	HISTORIQUE DE L'ACTIVITÉ ANNUELLE DE TRANSPORT AÉRIEN AVANT 2006	88
FIGURE 6-7	HISTORIQUE DE L'ACTIVITÉ ANNUELLE DE TRANSPORT DE PASSAGERS	88
FIGURE 6-8	ACTIVITÉ DE TRANSPORT DE PASSAGERS, PAR SECTEUR	89
FIGURE 6-9	DÉPARTS DE PASSAGERS AUX DIFFÉRENTS MOMENTS DE LA JOURNÉE	89

FIGURE 6-10	ARRIVÉES DE PASSAGERS AUX DIFFÉRENTS MOMENTS DE LA JOURNÉE	89
FIGURE 6-11	AUGMENTATION DU NOMBRE DE MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	91
FIGURE 6-12	COURBES NEF ASSOCIÉES À LA SGC	92
FIGURE 6-13	DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT DE PASSAGERS	93
FIGURE 6-14	MOUVEMENTS DE LA « JOURNÉE DE POINTE »	93
FIGURE 10-1	PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT	125
FIGURE 10-2	AIRE DE SÉCURITÉ D'EXTRÉMITÉ DE PISTE	127
FIGURE 10-3	DISPOSITIF D'ARRÊT À MATÉRIAU ABSORBANT	127
FIGURE 10-4	AÉRONEF IMMOBILISÉ PAR UN EMAS	127
FIGURE 10-5	PLAN D'AMÉNAGEMENT DU CÔTÉ VILLE	131
FIGURE 10-6	CONFIGURATION TYPE DE L'ISG	134
FIGURE 10-7	PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT – TERRAIN NORD	135
FIGURE 10-8	PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT – TERRAIN SUD	136
FIGURE 10-9	PLAN D'UTILISATION DES TERRAINS AÉROPORTUAIRES – VUE D'ENSEMBLE	139
	ANNEXES	
A	LISTE DES ACRONYMES	
A-1	Liste des acronymes	143-145

Investir dans le respect de l'équilibre

– résumé

Aéroport urbain situé au cœur de l'une des plus grandes villes d'Amérique du Nord, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est un atout précieux offrant tout un éventail de possibilités.

L'aéroport stimule le commerce en reliant Toronto à des centres régionaux et mondiaux comme le nord de l'Ontario, New York, Ottawa, Montréal, Washington D.C., Boston et Chicago. Il favorise le tourisme et contribue à la qualité de la desserte en faisant venir à Toronto des gens de tout l'est de l'Amérique du Nord. Il sert également de base au service d'ambulance aérienne Ornge, qui facilite le transport d'urgence de patients et d'organes, et donc la prestation de soins de santé aux Ontariens. Il génère des revenus, fournit des emplois à des habitants de la région et investit dans la collectivité afin de favoriser la construction d'infrastructures et de soutenir les organismes de bienfaisance. L'Aéroport Billy Bishop joue un rôle essentiel en desservant Toronto et en contribuant à faire d'elle une ville extraordinaire.

L'exploitation d'un aéroport urbain dans l'une des plus grandes villes d'Amérique du Nord est source d'opportunités, mais s'accompagne également d'attentes élevées et nous oblige à gérer les opérations en tenant compte de la nécessité de maintenir un équilibre avec la ville voisine. C'est notre détermination à préserver cet équilibre qui nous guide et façonne notre vision de l'aéroport. Au fil des années, nous en sommes venus à employer la formule « gestion de la croissance » pour faire référence à ce souci d'équilibre.

Ces 80 dernières années, l'aéroport a prouvé qu'il savait s'adapter à l'évolution du paysage, et il est bien parti pour continuer sur cette lancée au XXI^e siècle. En ce qui nous concerne, nous aspirons à faire de l'Aéroport Billy Bishop le chef de file mondial de l'exploitation d'un aéroport moderne en milieu urbain. L'Aéroport Billy Bishop joue un rôle important en tant que porte d'entrée physique et symbolique de la ville de Toronto. En collaboration avec le service d'urbanisme de la Ville, des sommes importantes ont été investies dans l'infrastructure. Précieuse porte d'entrée pour les affaires et le tourisme, base de services médicaux d'urgence, pôle d'aviation privée et de formation au pilotage, créateur d'emplois, moteur économique, partenaire d'organismes communautaires – l'aéroport, véritable atout pour la ville et la région de Toronto, remplit toutes ces fonctions tout en assurant sa renommée mondiale et sans renoncer à ses aspirations. Le premier Plan directeur de l'Aéroport Billy Bishop fut établi en 2012. Beaucoup de choses ont changé ces cinq dernières années, et notre nouveau

VISION

Faire de l'Aéroport Billy Bishop le chef de file mondial de l'exploitation d'un aéroport moderne en milieu urbain.

MISSION

Investir dans les secteurs qui sont importants pour nos passagers, notre communauté et nos intervenants. Résolument engagé dans une démarche de développement durable et d'innovation, l'aéroport est déterminé à continuer de progresser dans les domaines de l'atténuation du bruit, de la protection de l'environnement, de l'amélioration de la qualité de l'air, du service aux passagers et de la commodité, des initiatives et de la participation communautaires, mais aussi du développement technologique, afin d'aller encore plus loin sur la voie de l'excellence.

Plan directeur donne une vue d'ensemble plus complète de l'Aéroport Billy Bishop ainsi que des pistes à explorer pour le rendre plus propre, plus écologique et moins bruyant. Ce plan s'intéresse également aux possibilités de croissance dans le cadre de notre stratégie de gestion de la croissance (SGC) et dans le contexte de l'entente tripartite conclue en 1983 entre la Ville de Toronto, le gouvernement fédéral et l'Administration portuaire de Toronto (PortsToronto) – entente qui régit l'ensemble de nos activités.

PortsToronto, propriétaire et exploitante de l'Aéroport Billy Bishop, définit cette approche de gestion de la croissance en tenant compte des résultats de consultations régulières auprès de partenaires gouvernementaux, de représentants de Premières Nations, de membres de la communauté et de divers autres intervenants. Ce processus de consultation prend diverses formes : réunions trimestrielles du Comité de liaison communautaire, réunions régulières du Sous-comité de gestion du bruit, réunions bimensuelles avec du personnel de la Ville de Toronto, dialogue régulier avec Transports Canada (TC), réunions et consultations régulières avec des représentants de la Première Nation des Mississaugas de la Credit, et autres communications de ce type nous permettant de demeurer au fait des défis et des possibilités et de faire le nécessaire pour préserver un équilibre. En outre, la direction de l'aéroport participe régulièrement à des rencontres communautaires, ce qui lui permet de mieux comprendre les préoccupations de la communauté et des quartiers environnants.

Ce sont ces consultations régulières qui nous ont amenés à apporter des changements à nos activités et à nos procédures, ainsi qu'à effectuer des investissements indispensables dans l'infrastructure. Par exemple, les préoccupations exprimées relativement à la circulation ont donné lieu à la mise en place de solutions d'infrastructure comme le tunnel piétonnier.

Ouvert en 2015, ce tunnel a permis de réduire la circulation et la congestion attribuables à l'aéroport, en régularisant le flot de passagers. En effet, ces derniers arrivaient et partaient auparavant par vagues au gré des allées et venues du traversier. L'enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol (EPFS) est un autre exemple d'investissement important dans l'infrastructure. La construction de cette enceinte, présentée dans le Plan directeur 2012 de l'aéroport comme une mesure d'atténuation en réponse aux problèmes de bruit signalés par la communauté, a été approuvée à l'unanimité par les membres du conseil municipal de Toronto, et PortsToronto a accepté de s'en charger. La construction de l'EPFS s'est achevée en 2017 et, depuis, le nombre de plaintes liées au bruit des points fixes au sol a sensiblement diminué. Par ailleurs, nos investissements dans des technologies comme WebTrack, ou dans la mise en place d'un plus grand nombre de stations de surveillance du bruit (SSB), ont donné à la communauté des moyens de vérifier en quoi consistent les activités aériennes et de signaler les sources de bruit.

PRINCIPES DIRECTEURS

Image de marque et proposition de valeur

Équilibre entre croissance future et vie communautaire

Bruit

Environnement

Opérations commerciales

Contribution économique

Communauté et consultation

Innovation

Conformité réglementaire

Préserver l'équilibre, c'est aussi collaborer avec nos compagnies aériennes partenaires et nos locataires (notamment avec Porter Airlines, Air Canada et Nieuport Aviation Infrastructure Partners) pour les aider à atteindre leurs objectifs opérationnels, et écouter nos passagers afin de faire sorte que notre aéroport réponde à leurs attentes ou surpasse celles-ci. L'Aéroport Billy Bishop est constamment classé parmi les meilleurs aéroports régionaux d'Amérique du Nord et du monde, par des organismes comme Skytrax, Condé Nast et le Conseil international des aéroports (ACI). En 2018, l'Aéroport Billy Bishop a enregistré un taux de satisfaction des passagers de 97 %.

Au chapitre du respect de l'équilibre entre croissance future et vie communautaire, il faut savoir que, dans le plan TOcore de la Ville de Toronto concernant le centre-ville, Toronto est décrite comme étant la plus grosse grappe d'emplois (plus de 500 000) du Canada. Au cours de chacune des cinq dernières années, 7 500 résidents sont venus grossir les rangs de la population du centre-ville de Toronto, population qui compte actuellement près de 240 000 habitants. D'ici 2041, cette population devrait presque doubler pour atteindre les 475 000 habitants. Si l'on ajoute à cela le développement du quartier Liberty Village quartier et du secteur situé au sud de l'avenue Eastern (y compris les terrains portuaires) quartier, la zone pourrait concentrer 850 000 à 915 000 emplois.

Nous souhaitons également continuer à concourir à la réussite économique de Toronto. L'Aéroport Billy Bishop contribue au produit intérieur brut (PIB) à hauteur de plus de 470 millions de dollars, et génère 4 740 emplois dans la région, dont 2 080 sont directement associés à l'aéroport. Cela représente 280 millions de dollars de salaires, mais nos retombées économiques ne s'arrêtent pas là. Proposant de nombreux vols quotidiens vers des centres économiques comme New York et des pôles technologiques comme Boston, l'aéroport est devenu un important facteur d'attraction de nouvelles entreprises à Toronto. En effet, l'Aéroport Billy Bishop et la ville de Toronto représentent une solution attrayante pour les entreprises qui désirent s'installer dans une ville dynamique offrant une excellente qualité de vie et permettant aux employés de se déplacer rapidement au gré des besoins.

L'Aéroport Billy Bishop célèbre en 2019 son 80e anniversaire. L'aéroport fut inauguré en 1939, peu de temps avant la Seconde Guerre mondiale. Pendant la guerre, il fut une installation militaire importante, accueillant notamment l'Aviation royale norvégienne et servant de zone d'entraînement militaire. Après la guerre, l'aéroport reprit ses activités civiles et servit de base régionale à des exploitants aériens commerciaux ainsi qu'à des écoles de pilotage. Au début des années 1960, il se dota d'un hangar et d'une nouvelle piste longue de 3 988 pieds. À cette époque, cet aéroport insulaire était du point de vue du nombre de décollages et d'atterrissages l'aéroport le plus achalandé du Canada.

En 1983, l'aéroport de l'île était le 10e aéroport en importance au Canada. C'est à cette époque que fut signée –entre la Ville de Toronto, le gouvernement du Canada et l'organisme qui s'appelait alors la Commission du havre de Toronto – l'entente tripartite qui régit la gestion de l'aéroport. Cette entente a en fait codifié quelque chose qui avait toujours existé : la nécessité d'assurer une coopération entre l'aéroport, l'administration municipale et le gouvernement fédéral. Ce n'est qu'en 2006 que l'aéroport réalisa son plein potentiel, avec l'arrivée de Porter Airlines.



² Rapport TOcore 2015 de la Ville de Toronto

Cependant, l'important développement du trafic passagers et de l'activité des compagnies aériennes a inévitablement donné lieu à quelques problèmes, à mesure que nous nous efforçons de répondre aux besoins et aux attentes de passagers toujours plus nombreux tout en tenant compte de l'impact qu'avait cette croissance sur le voisinage. Ces cinq dernières années, des sommes d'énergie, d'efforts et d'argent considérables ont été consacrées à la transformation de l'aéroport en une infrastructure à la fois plus propre, plus écologique et moins bruyante, dans l'intérêt de la communauté environnante, mais aussi en une infrastructure plus efficace, plus pratique et offrant un meilleur service à la clientèle, dans l'intérêt de nos passagers et de nos partenaires.

Soucieuse de s'adapter à l'évolution à la hausse du nombre de passagers, PortsToronto a introduit un certain nombre de changements, dont voici quelques exemples : amélioration du fonctionnement de la zone où les véhicules embarquent et débarquent des voyageurs (et notamment mise en service d'un bus-navette gratuit afin d'élargir l'éventail des options modales); optimisation du parc à taxis sur les terrains du site de Canada Maltage; réaménagement des espaces de stationnement utilisés par l'aéroport, la Waterfront School et la communauté; ou encore installation d'un ouvrage anti-bruit afin d'atténuer les nuisances sonores générées par les opérations aéroportuaires et subies par la communauté locale. Pour ce faire, il a fallu investir de façon cohérente dans l'infrastructure, consulter régulièrement le public et améliorer nos politiques, afin d'atténuer certains problèmes irritants tels que la circulation ou la pollution atmosphérique et acoustique. Ces efforts semblent avoir porté leurs fruits, car le nombre de plaintes a diminué de 46 % entre 2013 et 2018. C'est également dans cette optique de transformation que nous avons accueilli le nouveau propriétaire de l'aérogare de passagers, Nieuport Aviation, qui a par la suite investi dans divers services et commodités –notamment dans la modernisation des salons, ainsi que dans la mise en place de nouveaux points de vente de nourriture et de boissons – en vue d'adapter l'aérogare aux évolutions liées à la croissance enregistrée depuis son ouverture. Enfin, toujours dans le cadre de la même démarche, nous avons investi dans un projet triennal de mise à niveau du terrain d'aviation, projet qui prévoyait la réhabilitation des pistes, voies de circulation et aires de trafic de l'aéroport, la reconfiguration de certaines voies de circulation, et l'introduction de technologies nouvelles ainsi que d'améliorations en matière de durabilité – tout cela dans le but de moderniser le terrain d'aviation de façon à assurer une sécurité accrue et un meilleur service aux passagers.

L'aéroport d'aujourd'hui est plus propre, plus écologique et moins bruyant que l'aéroport d'il y a cinq ans. L'aéroport de demain sera plus propre, plus écologique et moins bruyant que l'aéroport d'aujourd'hui. Aux fins d'établissement du présent Plan directeur, l'Aéroport Billy Bishop a été étudié sous divers angles en vue de rendre compte de ses activités actuelles et de ses perspectives d'avenir, notamment en ce qui a trait à l'utilisation des terres, à l'accès par voie terrestre et à la fonctionnalité du terrain d'aviation. Le présent Plan s'intéresse également aux nouvelles améliorations que nous

pourrions apporter à notre fonctionnement en vue de remplir notre mandat en matière de durabilité.

PortsToronto a publié en 2016 son premier Rapport sur la durabilité, dans lequel elle évaluait l'impact de l'Aéroport Billy Bishop et fixait des objectifs concernant ce dernier. L'aéroport a depuis longtemps pris des mesures de plus ou moins grande envergure pour réduire son empreinte environnementale – faisant notamment le choix de s'approvisionner uniquement en énergie propre et renouvelable par l'intermédiaire de Bullfrog Power, ou encore d'apporter des améliorations à ses opérations quotidiennes, par exemple en assurant le confinement du glycol usé et en utilisant des véhicules de service hybrides. Au cours des années à venir, il poursuivra ses efforts en ce sens, et exploitera entre autres une possibilité des plus prometteuses : la conversion du traversier de l'aéroport du diesel au biocarburant puis à l'électricité, un projet que nous espérons mener à bien d'ici le début de l'année 2020.

À l'Aéroport Billy Bishop, notre mission est d'investir dans les secteurs importants pour nos passagers, notre communauté et nos intervenants. Résolument engagé dans une démarche de développement durable et d'innovation, l'Aéroport Billy Bishop est déterminé à continuer de progresser dans les domaines de l'atténuation du bruit, de la protection de l'environnement, de l'amélioration de la qualité de l'air, du service aux passagers et de la commodité, des initiatives et de la participation communautaires, mais aussi du développement technologique, afin d'aller encore plus loin sur la voie de l'excellence.

Le présent Plan directeur jouera un rôle essentiel en nous guidant dans cette démarche. Ce plan directeur élaboré par WSP Canada Inc. – un chef de file mondial dans ce domaine – met l'accent sur la gestion de l'aéroport et de ses opérations et sur ce que prévoient les paramètres de l'entente tripartite à cet égard. Le contenu du présent plan est le résultat d'un processus de consultation publique approfondie dans le cadre duquel plus de 70 réunions ont rassemblé membres de la communauté, partenaires gouvernementaux, communautés des Premières Nations, partenaires aéroportuaires et autres intervenants. Deux réunions publiques ont été organisées le 7 février et le 25 juin 2018, et la tenue d'une troisième réunion de ce type est prévue pour mai 2019 (à confirmer). Dans le cadre de ces réunions, les participants ont évoqué toutes sortes de défis, d'inquiétudes, de possibilités et d'idées d'amélioration, et nous ont fait part de leurs suggestions quant à la manière dont nous pourrions améliorer nos communications et notre gestion de la croissance. Ces consultations nous ont donné l'occasion de nous entretenir en personne avec différents individus, groupes et dirigeants communautaires, avec lesquels nous avons discuté de ce que nous devrions faire pour améliorer les opérations aéroportuaires. On nous a également fait part des préoccupations que soulève le développement de l'aéroport, et des interrogations quant au bien-fondé de ce développement.

En ce qui concerne les éléments justifiant le développement de l'aéroport, voici les principaux résultats d'une année et demie de travaux de consultation, de mobilisation, de recherche et d'analyse réalisés dans le cadre de la préparation du Plan directeur de l'aéroport :

- La croissance résidentielle continue et prévue au cœur du centre-ville de Toronto.
- La croissance commerciale continue et prévue au cœur du centre-ville de Toronto.
- Le fait que les gens de tous âges soient de plus en plus nombreux à effectuer des voyages aériens d'affaires et d'agrément à destination et au départ de Toronto.
- La facilité d'accès de cet aéroport urbain situé au cœur du centre-ville.
- La nécessité d'assurer la qualité de la desserte en transports à l'échelle régionale grâce aux correspondances avec les réseaux de transport ferroviaire et de transport en commun.
- La nécessité d'assurer un service aérien durant les jours et heures de pointe, lorsque les voyageurs d'affaires et d'agrément ne disposent que de peu de temps pour leurs déplacements.

L'Aéroport Billy Bishop a la possibilité de jouer un rôle de chef de file en proposant un service aérien régional compatible avec le service aérien international assuré en continu par l'Aéroport

international Toronto Pearson. L'Aéroport Billy Bishop fournit un service mettant à profit les infrastructures disponibles dans la ville, introduit une concurrence favorable aux voyageurs et dessert un marché urbain. Son rayonnement s'étend en raison de la croissance résidentielle et de la création d'emplois. Des recherches indiquent qu'il faut s'attendre à ce que la demande de transport aérien de passagers dépasse l'offre. En 2016, 49 millions de passagers et plus de 470 000 tonnes de marchandises sont passés par les aéroports du sud de l'Ontario. Selon les estimations, ces chiffres devraient respectivement atteindre les 110 millions et le million d'ici 2043.

D'ici la fin des années 2030, la demande régionale de transport aérien de passagers devrait dépasser la capacité actuelle des aéroports de la région, ce qui devrait se traduire par une demande excédentaire annuelle d'environ 20 millions de passagers au milieu des années 2040. L'impact économique négatif du départ de passagers quittant la région pour satisfaire leurs besoins en transport pourrait se traduire par une chute de 15 milliards de dollars du PIB.

Priorités essentielles

Optimiser l'utilisation de l'aéroport en tant qu'aéroport d'aviation générale accueillant à la fois des activités d'aviation générale et des services aériens réguliers, tout en assurant un équilibre entre ces activités, les intérêts de la communauté et la protection de l'environnement, au moyen d'initiatives qui atténueront les répercussions néfastes des opérations aéroportuaires.

Il s'agit en priorité :

- de développer les initiatives actuelles de PortsToronto visant à faire de l'aéroport une infrastructure exploitée de manière durable et écologiquement responsable;
- d'améliorer l'efficacité des opérations côté piste afin de réduire au minimum les retards et le bruit au sol;
- d'améliorer l'efficacité des opérations le long du trottoir côté ville, et d'encourager l'utilisation de la navette de l'aéroport et des transports en commun;
- d'accroître le nombre de créneaux attribués aux transporteurs aériens réguliers, en veillant à ce qu'ils aient le moins d'impact possible sur la communauté, mais répondent aux besoins propres à la ville de Toronto et aux voyageurs;
- de mettre à la disposition de l'aviation générale des infrastructures et installations de meilleure qualité.

En gérant cette croissance de façon équilibrée, il sera possible d'ajouter de nouveaux vols tout en satisfaisant aux exigences de la communauté, qui tient à ce que l'on respecte ses nuits et fins de semaine.

SOUTHERN ONTARIO AIRPORT NETWORK

The Southern Ontario Airport Network (SOAN) is a forum for the leading commercial airports in this region to work together, support growth and amplify the overall impact of air service.



2.3 BILLION
federal, provincial and municipal taxes facilitated by activities at SOAN airports



55,300
direct jobs supported by the operations at SOAN airports



51.5 MILLION
passengers in 2017



110 MILLION
passengers by 2043



Réseau aéroportuaire du Sud de l'Ontario

Recommandations Apport d'améliorations aux infrastructures

Améliorer l'environnement piétonnier et l'aspect des lieux sur la propriété de l'aéroport, notamment le long de la digue nord, à l'ouest de la cale de traversier.

Améliorer l'efficacité des opérations de l'aéroport le long du trottoir côté ville, en aménageant des zones réservées aux véhicules qui viennent embarquer ou déposer des voyageurs.

Améliorer l'efficacité du réseau de voies de circulation en aménageant une voie de circulation parallèle à la piste principale 08-26.

Mettre en place une meilleure signalisation.

Prévoir la construction d'un nouvel immeuble des services généraux (ISG) et d'un nouveau hangar d'entreposage de matériel.

Aménager de nouvelles aires de trafic et d'amarrage pour l'aviation générale, et faire en sorte qu'il soit possible de construire des hangars. Ces aménagements dépendraient des résultats d'une étude visant à déterminer dans quelle mesure les usagers de l'aviation générale ont besoin d'installations supplémentaires, étude qui comporterait une analyse de rentabilisation relative à l'implantation des installations en question.

Entreprendre le processus prescrit par TC afin d'obéir à l'exigence relative aux aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) applicable à la piste 08-26. Ce processus donnera lieu à la consultation et à la mobilisation de divers organismes représentant notamment des Premières Nations, des membres de la communauté et des intervenants aéroportuaires.

Déplacer et rénover le bâtiment historique de l'Aérogare A afin d'en faire une installation polyvalente, qui pourrait abriter un restaurant exploitant la thématique aéroportuaire, un musée de l'aviation et un espace d'événements, si l'analyse de rentabilisation appuie ces utilisations.



Recommandations Accès

Collaborer avec l'opérateur de la navette aéroportuaire afin d'optimiser le fonctionnement de cette dernière, notamment en aménageant des arrêts ou des itinéraires supplémentaires.

Collaborer avec la Ville de Toronto à la mise en application de règlements relatifs au stationnement et à la circulation dans les secteurs sur lesquels la présence de l'aéroport a une incidence.

Travailler avec la Toronto Transit Commission (TTC) afin de sensibiliser davantage les clients de cette dernière à l'utilisation des transports en commun comme moyen d'accès à l'aéroport, mais aussi afin d'encourager les clients de l'aéroport à utiliser plus souvent ces transports en commun. Voici des pistes d'amélioration :

- Faire apparaître l'Aéroport Billy Bishop sur les cartes d'itinéraires de la TTC, comme cela a été fait pour l'Aéroport international Toronto Pearson.
- Identifier l'arrêt de tramway de l'Aéroport Billy Bishop comme tel, et procurer aux utilisateurs des transports en commun de meilleures commodités, notamment des abris plus appropriés au niveau des arrêts de tramway de la TTC.
- Améliorer la signalisation.
- Veiller à ce que les voies reliant le pavillon du tunnel au réseau de tramway de la TTC soient bien éclairées.



Recommandations

Coordination communautaire

Atténuation de l'impact environnemental

Entreprendre une étude sur le bruit d'environnement, étude qui analysera et modélisera les sources de bruit au sol de l'aéroport, et évaluera la mesure dans laquelle la mise en place d'infrastructures anti-bruit et d'autres moyens physiques pourrait contribuer à l'atténuation de l'impact sonore de l'aéroport.

Réfléchir aux modifications qui pourraient être apportées aux opérations et procédures de l'aéroport afin d'atténuer l'impact de ce dernier sur la collectivité voisine. Il pourrait notamment s'agir :

- de restreindre l'utilisation des aéronefs les plus bruyants;
- de gérer les activités des compagnies aériennes et de l'aviation générale durant les périodes où le bruit pose particulièrement problème (p. ex., le soir et en fin de semaine);
- de mettre en application des procédures imposant l'utilisation d'un seul moteur pour le roulage et la marche au ralenti.

Instaurer des barèmes tarifaires pénalisant les aéronefs les plus bruyants et favorisant les plus silencieux.

Examiner la possibilité de mettre en place un service de transbordeur de véhicules entre les terrains portuaires et la zone sud du terrain d'aviation, afin que les véhicules commerciaux lourds circulant entre l'aéroport et la ville de Toronto ne passent plus par Eireann Quay.

Investir dans de l'équipement et des véhicules électriques ou à faible niveau d'émissions.

Investir dans des innovations qui contribueront à améliorer l'efficacité de l'aéroport et à atténuer son impact sur la communauté. Il est notamment envisageable : de financer, d'encourager et de planifier la mise au point et le lancement d'aéronefs d'aviation générale et d'aéronefs commerciaux régionaux électriques et hybrides, mais aussi de véhicules de transport terrestre électriques et hybrides – ce qui pourrait nécessiter le développement de partenariats avec des organismes de recherches, des fabricants et des exploitants.

Plan directeur : domaines abordés

Le Plan directeur de 2012 de notre aéroport contenait des recommandations préconisant l'amélioration des opérations côté piste et côté ville, passait en revue les questions du soutien aéroportuaire et du développement commercial de l'aéroport, et prodiguait également des conseils concernant l'approche à adopter relativement à la gestion des activités de l'aviation avant que l'Aéroport Billy Bishop n'atteigne sa capacité maximale de transport. Ces renseignements ont été mis à jour dans le Plan directeur de 2018, qui propose pour l'environnement bâti une vision à long terme définissant l'utilisation appropriée des terrains, vision qui aidera la direction de l'aéroport à prendre des décisions éclairées relativement au développement futur de ce dernier.

Les principaux domaines abordés dans le présent Plan directeur sont les suivants :

Section 1

Vision, mission, principes directeurs, gouvernance, responsabilité sociale et environnementale, objectifs de planification et exigences réglementaires

Section 7

Besoins d'infrastructure, côté piste, aéroport, côté ville, installations de soutien aéroportuaires, développement des activités de l'aviation générale

Section 2

Consultation et mobilisation du public

Section 8

Environnement, développement durable et responsabilité sociale d'entreprise (il y est notamment question de la gestion du bruit, de la qualité de l'air, de la qualité de l'eau et de l'émission de gaz à effet de serre)

Section 3

Histoire de l'aéroport, rôle, infrastructure côté piste, côté ville, aéroport, activité de l'aviation générale, soutien aéroportuaire et services publics

Section 9

Priorités et recommandations

Section 4

Profil socio-économique

Section 10

Plan de développement de l'aéroport, côté piste, côté ville, installations terminales, installations de soutien aéroportuaires, développement des activités de l'aviation générale et plan d'utilisation des terrains aéroportuaires

Section 5

Aéroport et communauté, aperçu des principales études de planification

Section 11

Conclusion

Section 6

Activités passées, prévisions relatives aux mouvements d'aéronefs, prévisions relatives au nombre de passagers, prévision d'ambiance sonore, modélisation des courbes et scénario de croissance privilégié dans le cadre de la stratégie de gestion de la croissance

Le Plan directeur de 2018 de l'Aéroport Billy Bishop est un plan détaillé flexible qui tient compte de l'évolution des conditions socio-économiques, des tendances de l'industrie et des exigences réglementaires. Il est important de souligner que le plan directeur d'un aéroport n'est pas un document réglementaire. Il s'agit plutôt d'un outil de planification destiné à permettre la mise au point, pour l'aéroport, d'une stratégie à long terme qui servira de cadre aux futures activités de planification et de développement au cours de l'horizon de planification. Pour un plan directeur d'aéroport, cet horizon est habituellement de 20 ans. Le présent Plan directeur respecte cet horizon de planification, car il ne serait pas réaliste de faire des projets d'investissement, d'innovation et de croissance équilibrée visant à assurer la réussite de cet aéroport tout en partant du principe que ce dernier fermera en 2033 lorsque l'entente tripartite prendra fin. La planification stratégique doit en effet s'inscrire dans une vision à plus long terme prévoyant que l'aéroport poursuivra ses activités afin de répondre à la demande de transport aérien de passagers, demande qui ne cesse d'augmenter à Toronto. Compte tenu de l'accroissement continu du nombre d'habitants, de logements et d'entreprises qu'abritent la ville de Toronto et la région du Grand Toronto (RGT), l'Aéroport Billy Bishop aura un rôle important à jouer à l'avenir et, ce faisant, favorisera la croissance de l'Aéroport international Toronto Pearson. La planification de l'infrastructure et l'investissement dans celle-ci nécessitent de s'engager pour l'avenir, comme c'est le cas dans le cadre des plans directeurs des transports des administrations municipales et des gouvernements provinciaux. PortsToronto est déterminée à effectuer des investissements qui favoriseront le développement du réseau de transport et permettront de satisfaire, au sol comme dans les airs, les besoins des voyageurs aériens, dont le nombre ne cesse d'augmenter.

Précieuse porte d'entrée pour les affaires et le tourisme, base de services médicaux d'urgence, pôle d'aviation privée et de formation au pilotage, créateur d'emplois, moteur économique, partenaire d'organismes communautaires (qui ont l'an passé bénéficié de ses contributions financières et en nature) – l'aéroport, véritable atout pour la ville et la région de Toronto, remplit toutes ces fonctions tout en assurant sa renommée mondiale et sans renoncer à ses aspirations.

PortsToronto se réjouit de présenter le Plan directeur de 2018 de l'Aéroport Billy Bishop, qui est une mise à jour du plan directeur précédent. Nous sommes fiers de l'approche adoptée et de la rigueur déployée dans le cadre des études techniques, de la consultation publique, de l'analyse environnementale et de l'étude de marché dont découlent les conclusions et les recommandations contenues dans ce plan.

Ces cinq dernières années, bien des choses ont été faites pour nous permettre de nous rapprocher de la vision que nous avons adoptée et du but de la mission que nous nous sommes donnée relativement à l'Aéroport Billy Bishop. À l'avenir, encore plus d'efforts seront déployés pour favoriser la concrétisation de notre vision : faire de l'Aéroport Billy Bishop le chef de file mondial de l'exploitation d'un aéroport moderne en milieu urbain. Pour atteindre nos objectifs, il nous faudra impérativement miser sur l'innovation et le travail en partenariat. Nous devons nous montrer novateurs dans tous les secteurs de nos activités, y compris dans le domaine de la protection de l'environnement, de l'efficacité du transport de passagers, et de l'atténuation de l'impact de nos opérations. En outre, nous devons également exploiter les innovations dans les nouvelles technologies, telles que le lancement, à l'avenir, d'aéronefs électriques et hybrides. Le présent Plan directeur jouera un rôle important dans la concrétisation de notre vision, mais ce sera également le cas des pratiques et des politiques que nous avons mises en place afin de pouvoir consulter notre communauté, rendre notre fonctionnement transparent et trouver un équilibre entre les impératifs commerciaux et les intérêts communautaires. C'est un véritable voyage que nous avons entrepris, et ce Plan fera partie des outils de navigation qui nous aideront à parvenir à destination.

1 Introduction

« Lorsqu'ils sont bien conçus et bien gérés, les aéroports génèrent plus d'emplois, favorisent la multiplication des interactions d'affaires, encouragent le développement de la co-implantation d'entreprises commerciales, stimulent le commerce de marchandises, et sont susceptibles d'amener les régions à s'ouvrir davantage aux investissements intersectoriels ».

—Publication Future-Ready Airports, PwC, Janvier 2017



1.1 Préface

Situé en contrebas du centre-ville de Toronto, l'Aéroport Billy Bishop est le neuvième aéroport le plus achalandé au Canada : il a accueilli 2 807 208 voyageurs d'affaires et d'agrément en 2018. Il propose des vols directs sans escale et des vols à escale unique vers plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, ainsi que des correspondances pour plus de 80 destinations internationales par l'entremise des réseaux de compagnies aériennes. Sixième aéroport le plus achalandé parmi les aéroports canadiens qui desservent les États-Unis, l'Aéroport Billy Bishop joue un rôle essentiel en assurant la liaison avec des centres régionaux ne desservant pas de destinations internationales.

L'aéroport sert de base à deux transporteurs aériens commerciaux, Porter Airlines et Air Canada, et est connu de la communauté des voyageurs pour son service à la clientèle et ses commodités de classe mondiale. Proximité du centre-ville, tunnel piétonnier ultramoderne, service amélioré de navette, files d'attente plus courtes et salons de passagers récemment modernisés : tout cela a contribué à faire de l'Aéroport Billy Bishop une plaque tournante particulièrement prisée.

L'aéroport accueille non seulement des services de transport aérien régulier, mais aussi un large éventail d'activités de l'aviation générale. Il sert de base à Ornge (le service d'ambulance aérienne provincial), à deux exploitants de services aéronautiques à l'aéroport (ESAA), à FlyGTA, à Cameron Air Service, à Trans Capital Air, et à Toronto Heli Tours, ainsi qu'à une importante communauté d'aviation personnelle/générale comprenant environ 50 avions de tourisme et une école de pilotage. Outre ses retombées économiques directes, l'aéroport procure des avantages économiques importants en assurant la liaison entre différentes villes, ce qui favorise la croissance économique et la compétitivité, et contribuera au développement des possibilités offertes aux voyageurs

d'agrément. Maillon important du réseau de transport aérien régional, l'aéroport apporte des contributions significatives à l'économie torontoise. Il génère chaque année plus de 470 millions de dollars en PIB, et contribue au maintien de 4 740 emplois, dont 2 800 sont directement associés aux opérations aéroportuaires.

Compte tenu de son caractère unique et du fait qu'il se trouve à proximité immédiate du cœur de Toronto, l'Aéroport Billy Bishop ne passe pas inaperçu. Ces dernières années, il a été récompensé par une série de prix décernés sur la base de consultations menées auprès des passagers. Il a notamment été nommé parmi les meilleurs aéroports nord-américains, non seulement par l'ACI – Amérique du Nord (ACI-NA), qui lui a décerné le prix de la qualité des services aux aéroports, mais aussi par Skytrax lors de la remise des World Airport Awards. L'Aéroport Billy Bishop a également été nommé quatrième meilleur aéroport international par Condé Nast Traveler, et a pour la cinquième année consécutive été désigné par Private Fly comme l'un des 10 aéroports offrant les plus belles approches au monde.

Par ailleurs, l'importante hausse du nombre de passagers enregistrée ces 12 dernières années témoigne elle aussi de la popularité de l'aéroport auprès des voyageurs, et de sa valeur pour le réseau de transport aérien du sud de l'Ontario.



1.2 Gouvernance

L'Aéroport Billy Bishop est détenu et exploité par l'Administration portuaire de Toronto, qui mène ses activités sous le nom de PortsToronto. PortsToronto est l'organisme qui a succédé aux Commissaires du havre de Toronto, qui ont géré le havre de Toronto de 1911 à 1999. Dans le cadre d'une stratégie globale élaborée par le gouvernement fédéral pour moderniser l'administration des ports, l'Administration portuaire de Toronto – désormais connue sous le nom de PortsToronto – a été créée en 1999 pour assurer l'exploitation du port, de la marina, de l'aéroport et des biens immobiliers connexes.

Établie en vertu de la Loi maritime du Canada, PortsToronto est une société d'État qui est mandatée pour être financièrement autonome et ne reçoit aucun financement des gouvernements fédéral, provincial et municipal. PortsToronto mène ses activités conformément à la Loi maritime du Canada, aux Lettres patentes délivrées par le ministre fédéral des Transports, et à une série de politiques et de procédures précises. Les Lettres patentes énoncent les exigences concernant le Conseil d'administration de PortsToronto et décrivent les activités que peut entreprendre l'organisation.

PortsToronto est responsable devant le gouvernement fédéral, par l'entremise de TC, et elle est guidée par un Conseil d'administration de neuf membres qui sont nommés par tous les ordres de gouvernement – fédéral, provincial et municipal. Six membres du Conseil sont nommés par le ministre des Transports, en consultation avec des comités représentant quatre groupes d'utilisateurs définis – les activités commerciales, récréatives, aéroportuaires et portuaires. La Ville de Toronto et la Province de l'Ontario entretiennent une relation de gouvernance directe avec PortsToronto, par l'entremise de leurs membres au sein du Conseil d'administration de l'organisation. En 2018, le Conseil de PortsToronto s'est réuni à 20 reprises.

Les membres du Conseil d'administration sont désignés comme suit :

-  Un membre est nommé par le ministre fédéral des Transports
-  Un membre est nommé par la Ville de Toronto
-  Un membre est nommé par la Province de l'Ontario
-  Six membres sont nommés par le ministre fédéral des Transports en consultation avec des groupes d'utilisateurs

Tous les membres nommés par le ministre des Transports sont désignés par le gouverneur en conseil. Les quatre comités permanents suivants s'occupent de diverses questions organisationnelles, des différents aspects de nos opérations et de l'étude des recommandations de la direction :

- Vérification et finances
- Gouvernance et ressources humaines
- Communications et sensibilisation
- Retraite

Le Conseil compte sur ces comités pour faciliter les affaires et orienter ses décisions.

Cela fait déjà longtemps que PortsToronto respecte les meilleures pratiques en matière de gouvernance, de communication de l'information financière et de divulgation des dépenses des cadres et du Conseil d'administration. L'organisation a notamment mis au point un nouveau processus de nomination des administrateurs des groupes d'utilisateurs, qui a harmonisé le cadre de nomination établi dans nos Lettres patentes avec le processus des nominations publiques adopté par le gouvernement fédéral, processus qui se veut ouvert, transparent et fondé sur le mérite. Ce processus de nomination des administrateurs des groupes d'utilisateurs a été approuvé par TC et présenté comme une pratique exemplaire aux autres administrations portuaires canadiennes. En outre, dans un souci d'amélioration continue de ses politiques de gouvernance, PortsToronto a récemment révisé son règlement administratif, mis à jour son programme d'orientation pour les administrateurs ainsi que le processus d'auto-évaluation de son Conseil, et mis au point un protocole de signalement des conflits d'intérêt applicable aux membres du Conseil et de la direction. Le Manuel de gouvernance d'entreprise de PortsToronto, constitué du mandat du Conseil d'administration et des chartes de nos comités, a lui aussi récemment fait l'objet d'une révision, qui visait à y intégrer des pratiques exemplaires adoptées par d'autres chefs de file de l'industrie. Ce manuel peut être consulté sur notre site Web.

PortsToronto, qui exploite l'Aéroport Billy Bishop, ne reçoit aucun financement public. En 2018, en plus de ses investissements dans la collectivité et l'infrastructure, elle a versé environ 3,3 millions de dollars en PERI (paiements versés en remplacement d'impôts) à la Ville de Toronto. PortsToronto a par ailleurs payé 2,6 millions de dollars de taxes foncières et a versé au gouvernement fédéral plus de 2,9 millions de dollars en redevances sur le revenu brut. Au total, cela représente une contribution d'un peu moins de 9 millions de dollars pouvant être utilisée au profit des contribuables de Toronto et de tout le pays.

1.3 Responsabilité sociale et environnementale

Dans le cadre de l'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop et de ses autres activités, PortsToronto est déterminée à favoriser la durabilité de l'environnement et à appuyer la communauté que nous servons afin de la remercier de son soutien. Parmi les principales initiatives environnementales mises en œuvre, citons notamment l'utilisation d'énergie renouvelable par l'intermédiaire de Bullfrog Power, qui fournit une électricité entièrement verte, ou encore l'adoption de pratiques exemplaires telles que le recours à des véhicules et à de l'équipement écoénergétiques.

Sur le plan de la responsabilité sociale, PortsToronto s'efforce d'entretenir un dialogue ouvert et transparent avec ses voisins et intervenants. À l'automne 2010, le Comité de liaison communautaire a été mis sur pied afin de renforcer la collaboration avec la communauté et la communication avec les entreprises et résidents voisins de l'Aéroport Billy Bishop. Ce comité organise des réunions trimestrielles ouvertes au public, qui sont animées par des dirigeants communautaires locaux et des intervenants de l'aéroport. Un Sous-comité de gestion du bruit (subdivision du Comité de liaison communautaire), créé en 2016 et remobilisé au milieu de l'année 2018, se réunit tous les deux mois pour étudier et comprendre l'impact sonore des opérations aéroportuaires en vue de le réduire.

Par ailleurs, PortsToronto rencontre également régulièrement des représentants d'associations de quartier locales, de

groupes communautaires, d'associations commerciales et de divers organismes, notamment des représentants de la Ville de Toronto, de TC, de la Première Nation des Mississaugas de la Credit, de Waterfront Toronto et de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (OPNTR).

Dans le cadre de ses initiatives d'investissement dans la collectivité, PortsToronto apporte un soutien sous forme de dons, de mandantes et de contributions en nature aux projets, activités et événements communautaires afin de favoriser la croissance et le développement à long terme de la collectivité locale. Le total de la contribution ainsi apportée par PortsToronto depuis 2009 s'élève à 11 millions de dollars, soit une moyenne de 1,2 million de dollars par année.

« Tous nos efforts en matière de durabilité visent à assurer un bel avenir à notre aéroport, à notre voisinage et à notre environnement. »

—Gene Cabral, vice-président directeur de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto



L'Aéroport Billy Bishop a continué d'apporter son soutien au Jardin communautaire du Waterfront Neighbourhood Centre. Ce jardin à encourager plus de 400 personnes à jardiner et a produit 125 kg de fruits et légumes biologiques pour les familles de la communauté riveraine.



En 2018, dans le cadre de l'événement *Doors Open*, l'Aéroport Billy Bishop a accueilli plus de 24 000 visiteurs pour un aperçu des opérations aéroportuaires.



1.4 Vision, mission et principes directeurs

1.4.1 Énoncé de vision

Voici l'énoncé de vision de PortsToronto concernant l'Aéroport Billy Bishop :

Faire de l'Aéroport Billy Bishop le chef de file mondial de l'exploitation d'un aéroport moderne en milieu urbain.

1.4.2 Énoncé de mission

Voici l'énoncé de mission de PortsToronto concernant l'Aéroport Billy Bishop :

Investir dans les secteurs qui sont importants pour nos passagers, notre communauté et nos intervenants. Résolument engagé dans une démarche de développement durable et d'innovation, l'aéroport est déterminé à continuer de progresser dans les domaines de l'atténuation du bruit, de la protection de l'environnement, de l'amélioration de la qualité de l'air, du service aux passagers et de la commodité, des initiatives et de la participation communautaires, mais aussi du développement technologique, afin d'aller encore plus loin sur la voie de l'excellence.



1.4.3 Principes directeurs

Les objectifs de l'organisation concernant l'Aéroport Billy Bishop aident à définir les principes directeurs qui sous-tendent l'orientation et les recommandations présentées dans le présent Plan directeur de l'aéroport.

IMAGE DE MARQUE ET PROPOSITION DE VALEUR

L'Aéroport Billy Bishop restera un aéroport primé de classe mondiale. L'Aéroport Billy Bishop étant situé à moins de trois kilomètres du centre-ville de Toronto, il présente un certain nombre d'avantages pour nos passagers, qui profitent de sa commodité, de sa facilité d'accès et de son efficacité. Il répond également à un impératif environnemental en contribuant à la diminution du nombre de voitures sur les routes : en effet, les voyageurs peuvent se rendre à l'aéroport et le quitter à pied, en vélo, au moyen de la navette ou en transport en commun, ce qui crée une dynamique unique en son genre dans le monde des voyages aériens.

ÉQUILIBRE ENTRE CROISSANCE FUTURE ET VIE COMMUNAUTAIRE

Un aéroport situé en centre-ville présente d'innombrables avantages, mais met face à une responsabilité accrue : il s'agit en effet de gérer ses opérations en tenant compte de la nécessité d'atténuer le bruit, de limiter les atteintes à la qualité de l'air, de réduire la congestion et de rester attentifs à l'agglomération voisine. L'Aéroport Billy Bishop poursuivra sa croissance dans le respect d'un certain équilibre. Pour préserver cet équilibre, il s'agira de prendre en considération à la fois les intérêts de la communauté, les besoins des passagers, les objectifs des compagnies aériennes, l'adéquation de l'infrastructure existante, les investissements dans de futures infrastructures, les besoins des intervenants, les cibles environnementales et les prévisions d'ambiance sonore. L'idée étant de

garantir l'efficacité du fonctionnement de l'aéroport, les plans axés sur sa réussite durable couvrent une période qui s'étend au-delà de l'échéance de 2033. Comme au sein d'autres organismes gouvernementaux responsables de la gestion d'infrastructures, la démarche de planification de l'avenir ne s'articule pas autour d'une date de fin théorique, mais plutôt autour de la nécessité de fournir le service ou d'agir pour le bien commun. N'importe quel fournisseur de services aurait de la difficulté à investir dans des infrastructures sans obtenir un engagement à long terme. PortsToronto poursuivra donc sa stratégie d'investissement et de planification basée sur une vision qui va bien au-delà de 2033, c'est-à-dire au-delà de la date de fin de l'entente tripartite actuellement en vigueur.

BRUIT

L'Aéroport Billy Bishop étudiera toutes les options envisageables pour apaiser les inquiétudes exprimées par la population de l'agglomération voisine dans le cadre des consultations qui portaient sur le bruit des opérations aéroportuaires au sol. L'investissement en infrastructures fait partie de ces options. L'Aéroport Billy Bishop continuera d'explorer les différentes possibilités dont il dispose pour s'assurer que ses opérations ne perturbent pas l'agglomération voisine – notamment aux moments où le bruit pose particulièrement problème, c'est-à-dire tard le soir et durant les fins de semaine.

ENVIRONNEMENT

L'Aéroport Billy Bishop s'efforcera de rendre ses activités aussi propres et écologiques que possible, en utilisant des technologies, des processus et des infrastructures qui lui permettront de préserver l'équilibre entre ses opérations, les besoins des voyageurs et la vie de la dynamique collectivité voisine. Pour l'Aéroport Billy Bishop, l'adoption de pratiques propres et écologiques doit concerner l'ensemble des secteurs d'impact, à savoir l'environnement, le bruit, la qualité de l'air, la qualité de l'eau et la participation communautaire.

OPÉRATIONS COMMERCIALES

L'Aéroport Billy Bishop est extrêmement fier du rôle clé qu'il joue en servant de base principale aux activités du service d'ambulance aérienne Ornge, qui assure la prestation de soins d'urgence, le transfert de patients et le transport d'organes, et sauve ainsi chaque année des milliers de vies en Ontario. Nous veillerons à ce que notre infrastructure reste adaptée à ce service de la plus haute importance. L'Aéroport Billy Bishop continuera d'entretenir des relations positives avec la communauté de l'aviation générale, et collaborera avec cet important groupe à la mise en place de processus et d'infrastructures qui contribueront à atténuer l'impact sonore des activités des aéronefs d'aviation générale, tout en assurant la viabilité commerciale de ce type d'aviation.

CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE

L'Aéroport Billy Bishop fera tout son possible pour maintenir ou accroître sa contribution économique. Véritable moteur économique pour la ville et la région de Toronto et créateur d'emplois très rémunérateurs, l'Aéroport Billy Bishop est un précieux atout pour l'économie locale. En 2017, il a contribué au PIB à hauteur de 470 millions de dollars, et a généré 4 740 emplois (dont 2 080 directement à l'aéroport), ce qui représente 280 millions de dollars en salaires.

L'Aéroport Billy Bishop étant l'aéroport citoyen de Toronto, nous sommes tout à fait disposés à approfondir notre partenariat avec les représentants élus et le personnel de la Ville de Toronto afin de faire en sorte que notre aéroport reste un atout précieux et un moteur économique clé, et continue à contribuer à la qualité de la desserte mondiale au profit des voyageurs d'affaires et des touristes.

Fournissant aux voyageurs un accès facile à des marchés comme New York, Boston, Washington D.C., Chicago, Montréal et Ottawa, et proposant également des liaisons régionales avec des pôles technologiques comme Waterloo, l'Aéroport Billy Bishop stimule le commerce et attire des entre-

prises désirant s'installer dans une ville dynamique offrant une excellente qualité de vie et permettant aux employés de se déplacer rapidement au gré des besoins. La liaison avec Thunder Bay proposée par Porter est l'une des lignes les plus fréquentées de l'aéroport, car elle dessert une plaque tournante du nord de l'Ontario par laquelle transitent des membres de collectivités des Premières Nations et autochtones. Le réseau aéroportuaire du sud de l'Ontario (SOAN) est une importante initiative visant à permettre aux aéroports de faire face à la forte hausse de la demande de transport aérien de passagers dans la région en misant sur la collaboration et la spécialisation. C'est déjà ce que fait l'Aéroport Billy Bishop en s'attachant à proposer des vols régionaux courte distance, ce qui permet à l'Aéroport international Toronto Pearson de se transformer en méga-pivot comparable à certains des plus grands aéroports internationaux du monde. Le fait de devenir un méga-pivot permet l'aéroport Toronto Pearson de mieux desservir les marchés et centres de commerce mondiaux, et il contribue ainsi à faire de Toronto une ville de premier plan à l'échelle mondiale.

COMMUNAUTÉ ET CONSULTATION

L'Aéroport Billy Bishop poursuivra sa stratégie d'investissement massif dans la collectivité, afin de mettre en valeur les quartiers environnants.

Fidèle à sa solide réputation en matière de consultation, l'aéroport continuera à demander à la communauté son avis sur les questions d'intérêt commun. Ce processus de consultation qui a jusqu'à présent donné lieu à 32 réunions du Comité de liaison communautaire et à plus de 70 réunions consacrées au présent Plan directeur se poursuivra, l'idée étant de s'assurer que le développement de l'aéroport ne perturbe pas l'équilibre de l'agglomération voisine. PortsToronto et l'Aéroport Billy Bishop rencontrent régulièrement des membres de la direction et du personnel du service de consultation et d'accommodement de la Première Nation des Mississaugas de la Credit, afin de s'assurer que les droits fonciers et les intérêts hydriques décou-

lant des traités territoriaux font l'objet de discussions et sont pris en compte, dans un esprit de collaboration mutuelle.

INNOVATION

L'Aéroport Billy Bishop accueillera favorablement les occasions de financer, d'encourager et de planifier la mise au point et l'introduction d'aéronefs et de technologies électriques et hybrides – dans un premier temps au sein de l'aviation générale et, plus tard, dans l'aviation commerciale. L'Aéroport Billy Bishop poursuivra ses efforts d'innovation en vue d'atteindre ses objectifs : il continuera notamment à moderniser sa flotte en la dotant de véhicules hybrides/électriques, et à encourager les transporteurs terrestres à utiliser des véhicules électriques. Il s'agira d'innover dans tous les secteurs de nos activités, y compris dans les domaines de la protection de l'environnement, de l'efficacité du transport de passagers, et de l'atténuation de l'impact de nos opérations.

CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRE

L'Aéroport Billy Bishop veillera à se conformer aux exigences réglementaires. TC exigera probablement l'aménagement de RESA dans certains aéroports canadiens, notamment à l'Aéroport Billy Bishop. Le présent Plan directeur explique comment se conformer à cette exigence, et présente les options envisagées pour assurer la mise en place effective de RESA – opération qui pourrait nécessiter l'extension du territoire terrestre existant.

Image de marque et proposition de valeur

Équilibre entre croissance future et vie communautaire

Bruit

Environnement

Opérations commerciales

Contribution économique

Communauté et consultation

Innovation

Conformité réglementaire

1.5 Objectifs de planification

1.5.1 Finalité d'un plan directeur d'aéroport

Le plan directeur d'un aéroport a pour objet de présenter un concept de développement rationnel pour l'aéroport, qui respecte les objectifs opérationnels à long terme de ce dernier tout en tenant compte des besoins d'amélioration à court ou moyen terme. Véritable outil de gestion, le plan directeur d'aéroport aide l'exploitant à prendre des décisions éclairées relativement aux exigences, au calendrier et aux coûts associés aux améliorations futures. En règle générale, un plan directeur d'aéroport recense les besoins prévisionnels de l'aéroport pour un horizon de planification donné, et est mis à jour tous les 5 à 10 ans. Le plan directeur d'un aéroport est en outre une précieuse source d'information permettant à la communauté, aux organismes gouvernementaux, aux exploitants et aux autres intervenants de l'aéroport de bien comprendre les objectifs et l'orientation définis pour ce dernier.

Un plan directeur d'aéroport n'est pas un document réglementaire. Il s'agit plutôt d'un plan détaillé flexible tenant compte de l'évolution des conditions socio-économiques, des tendances de l'industrie et des exigences réglementaires. Pour un plan directeur d'aéroport, l'horizon de planification est habituellement de 20 ans.

Contrairement aux exploitants des 26 aéroports canadiens du Réseau national des aéroports (RNA) [réseau dont font partie l'aéroport Toronto-Pearson, l'aéroport d'Ottawa et l'aéroport de Winnipeg], PortsToronto n'est pas tenue par TC de préparer un plan directeur d'aéroport. Cependant, étant donné qu'il s'agit d'une bonne pratique de l'industrie, PortsToronto se propose de préparer un plan directeur d'aéroport tous les 10 ans, et de le mettre à jour tous les 5 ans.

Le Plan directeur de l'aéroport n'étant qu'un document d'orientation général exposant une vision de l'aéroport, PortsToronto n'est pas tenue d'appliquer les recommandations qu'il contient. Il s'agit plutôt d'examiner les possibilités de mise en œuvre progressive de ces recommandations, en tenant compte d'un certain nombre de critères tels que la nécessité, la capacité financière, la rentabilité et les répercussions environnementales et communautaires connexes. Avant de donner suite à certaines recommandations, il pourrait être nécessaire de consulter à nouveau les intervenants concernés et la communauté.



PortsToronto se propose de préparer un plan directeur d'aéroport tous les 10 ans, et de le mettre à jour tous les 5 ans.



Le plan directeur d'un aéroport n'est pas un document réglementaire. Il s'agit plutôt d'un plan détaillé flexible tenant compte de changements et opportunités.

1.5.2 Plan directeur de 2018 de l'aéroport

Le présent Plan directeur de l'aéroport est une mise à jour du Plan directeur de 2012 de l'Aéroport Billy Bishop, et a été préparé dans le respect des principes, des limites et des exigences de l'entente tripartite.

Les objectifs de ce plan directeur sont les suivants :

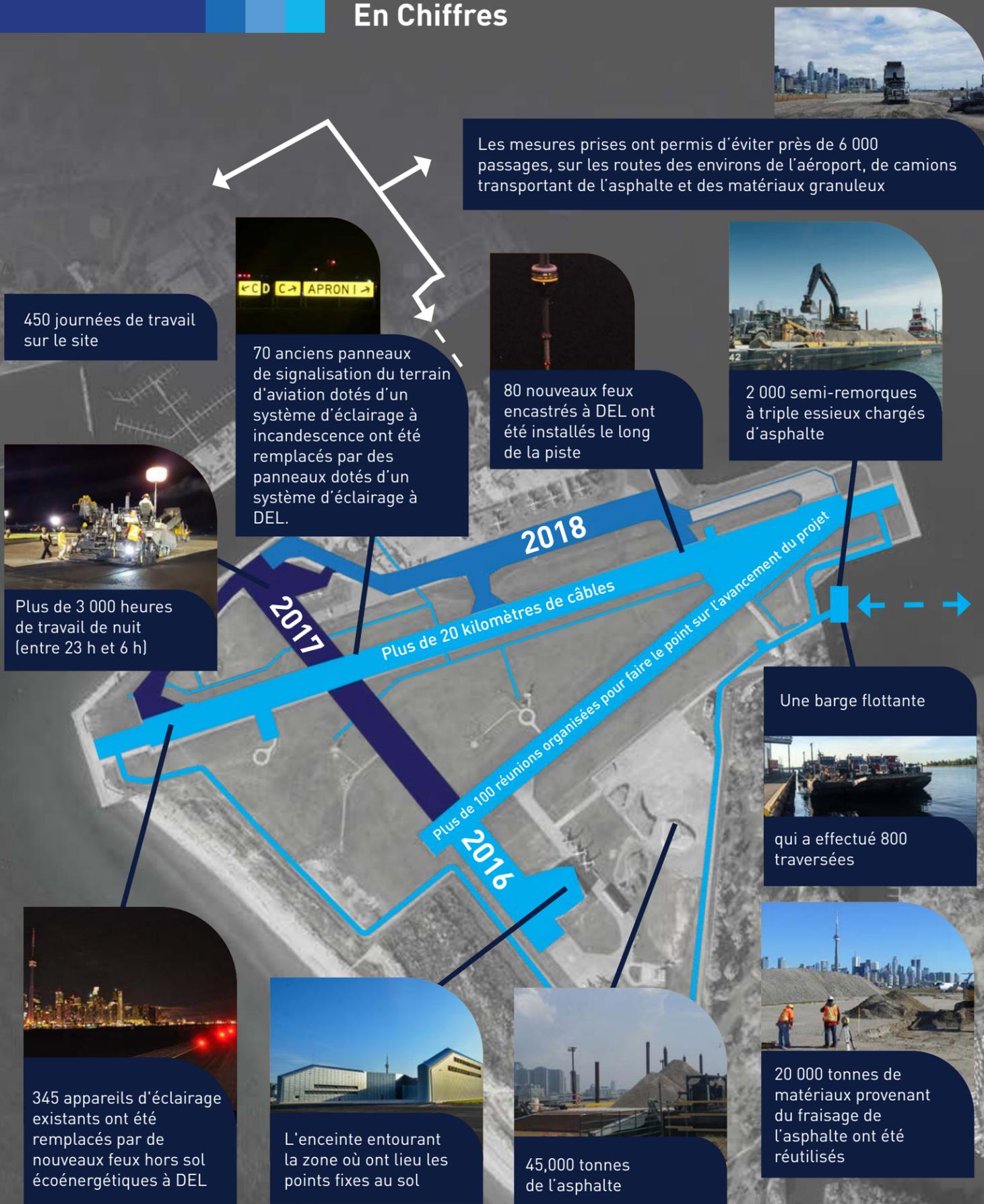
- Renforcer la sûreté et la sécurité en offrant aux passagers, exploitants, employés et membres du public un environnement sûr et sécuritaire.
- Proposer un plan de développement de l'aéroport complet présentant une solution rationnelle et rentable adaptée aux besoins des intervenants de l'aéroport.
- Rendre l'aéroport plus efficace en apportant des améliorations à ses infrastructures et à ses opérations.
- Contribuer à l'atténuation de l'impact des opérations aéroportuaires en favorisant l'établissement d'une communication adaptée avec la communauté.
- Renforcer la contribution économique de l'aéroport.
- Mettre en valeur les possibilités d'amélioration de la performance environnementale et de la durabilité écologique.
- Encourager l'innovation.

1.5.3 Améliorations prévues pour donner suite aux recommandations du plan directeur de 2012 de l'aéroport

PortsToronto a mis en œuvre bon nombre des recommandations que contenait le Plan directeur de 2012 de l'Aéroport Billy Bishop, notamment celles qui préconisaient :

- la mise hors service de la piste 15-33 et sa transformation en une voie de circulation;
- la réhabilitation de la piste 08-26;
- le prolongement de l'aire de trafic vers le sud;
- la réhabilitation de la piste 06-24, et notamment la mise en place d'un nouveau balisage lumineux de bord de piste;
- la construction d'une EPFS;
- l'apport d'améliorations au réseau de voies de circulation, de façon à ce qu'il soit mieux adapté aux avions Q400;
- l'apport d'améliorations à l'accès et aux trottoirs côté ville.

Dans le cadre du processus de planification entamé après la publication du Plan directeur de 2012, PortsToronto a constaté que d'autres améliorations pouvaient être apportées côté piste, en complément de celles proposées dans le plan directeur. Certaines de ces améliorations visaient notamment à favoriser la conduite d'opérations plus respectueuses de l'environnement, à prévoir les besoins futurs en infrastructure et à accroître l'efficacité des opérations côté piste. La nécessité d'organiser la rénovation de l'infrastructure vieillissante du terrain d'aviation de l'aéroport ayant été constatée, le programme de réhabilitation du terrain d'aviation (récemment terminé) a été mis en œuvre.



1.5.3.1 Mise en œuvre des recommandations du plan directeur de 2012

Un projet majeur donnant suite à bon nombre des recommandations du Plan directeur de 2012 a été mis en œuvre sous le nom de « programme de réhabilitation du terrain d'aviation ». Compte tenu de la quantité de travaux de construction nécessaires et des limites opérationnelles de l'aéroport, ce programme a été planifié comme un projet de construction triennal. Étant donné que l'Aéroport Billy Bishop ne dispose que d'une piste répondant aux besoins de l'aviation commerciale, la plupart des travaux visant le terrain d'aviation ont dû être entrepris durant les périodes de fermeture de l'aéroport, c'est-à-dire la nuit entre 23 et 6 h 45.

Programme de réhabilitation du terrain d'aviation – Première année

Voici les étapes importantes qui ont été franchies au cours de la première année du programme de réhabilitation du terrain d'aviation :

RÉHABILITATION DE LA PISTE 08-26
La surface de la principale piste utilisée par les compagnies aériennes commerciales et par la communauté de l'aviation générale a été entièrement refaite : elle a fait l'objet de travaux de fraisage et de pavage, et a pour finir été dotée de feux d'axe de piste à diodes électroluminescentes (DEL).

RÉFECTION DE LA PISTE 06-24
Le corps de chaussée a été entièrement refait, et la piste a été dotée d'un balisage lumineux de bord de piste à DEL qui contribue à l'amélioration de la qualité du service fourni à la communauté de l'aviation générale.

RÉALISATION DE LA ROUTE DE SERVICE PÉRIPHÉRIQUE

Les déblais des travaux de fraisage et de pavage des pistes du terrain d'aviation ont été utilisés comme matériaux de base dans le cadre de la modernisation de la route de service périphérique. Ce travail de modernisation s'est poursuivi tout au long du programme.

FERMETURE DE LA PISTE 15-33

Comme l'évoquait le Plan directeur de 2012 de l'aéroport, la piste 15-33 a été mise hors service, et son corps de chaussée a été refait et transformé en une nouvelle voie de circulation baptisée « Echo ».

REMPACEMENT DU DISPOSITIF D'ALIMENTATION GÉNÉRANT UNE TENSION DE 2 400 VOLTS

Il a été déterminé que, pour pouvoir répondre aux besoins de l'infrastructure actuelle et future côté piste, il fallait remplacer l'alimentation électrique afin de la mettre à niveau.

1.5.3.1

Mise en œuvre des recommandations du plan directeur de 2012

Programme de réhabilitation du terrain d'aviation – Deuxième année

Voici maintenant la liste des étapes importantes franchies en 2017, au cours de la deuxième année du programme de réhabilitation du terrain d'aviation :

MISE EN SERVICE DE L'EPFS

Les travaux de construction de l'EPFS ont duré environ sept mois, et l'enceinte est opérationnelle depuis le 19 avril 2017.

RAINURAGE DE LA PISTE 08-26

Il s'agit d'une mesure de sécurité visant à améliorer la macro texture de la surface du corps de chaussée, à réduire l'épaisseur de la pellicule d'eau qui se forme en cas de pluie, et à créer un canal de décharge pour l'eau qui pourrait se retrouver piégée entre la surface de la chaussée et les pneus des aéronefs. Cette mesure a pour effet de réduire les risques d'aquaplanage pour les aéronefs par temps pluvieux. Le rainurage contribue en outre à améliorer

la performance de freinage des aéronefs sur piste humide. Construction de la nouvelle aire de trafic 6 pour les ESAA – Il s'agissait de construire une aire de trafic pour les aéronefs d'aviation générale entre les voies de circulation Alpha, Bravo et Echo.

ACHÈVEMENT DE LA CONVERSION DE LA PISTE 15-33 EN UNE VOIE DE CIRCULATION PERMANENTE BAPTISÉE « ECHO »

Il avait été établi que l'ancien corps de chaussée de la piste devait être entièrement refait pour que cette dernière puisse être transformée en une nouvelle voie de circulation (Echo). Il a par ailleurs fallu installer le balisage lumineux à DEL requis au bord de la nouvelle voie de circulation.

REPLACEMENT DE L'INFRASTRUCTURE ÉLECTRIQUE SUR LA VOIE DE CIRCULATION ALPHA

L'infrastructure électrique vieillissante de la voie de circulation A devait être remplacée, et il a été décidé d'avancer à 2017 les travaux de mise en place de nouveaux feux de bord de voie de

circulation à DEL, de nouveaux transformateurs et de nouveaux câbles – travaux qui étaient initialement prévus pour 2018.

APPORT D'AMÉLIORATIONS AU STATIONNEMENT AUXILIAIRE SITUÉ AU SUD DE L'EPFS

Le marquage au sol du stationnement auxiliaire situé dans la partie sud du terrain d'aviation a été amélioré.

1.5.3.1

Mise en œuvre des recommandations du plan directeur de 2012

Programme de réhabilitation du terrain d'aviation – Troisième année

Voici enfin la liste des étapes importantes franchies en 2018, au cours de la troisième et dernière année du programme de réhabilitation du terrain d'aviation :

ÉLARGISSEMENT ET RÉFECTION DE L'AIRE DE TRAFIC

L'aire de trafic d'aérogare principale a été entièrement refaite, et sa partie sud a été élargie de 11,5 mètres afin qu'aéronefs et véhicules de service aient davantage d'espace pour circuler derrière les postes de stationnement. Le jalonnement du projet et l'approche adoptée à l'égard de cette zone ont été ajustés à l'issue d'un processus de planification soignée, car l'objectif était de procéder à la reconstruction complète de l'aire de trafic de façon à ce que, contrairement à ce qui était prévu initialement, il ne soit plus nécessaire de fermer les postes de stationnement l'un après l'autre.

ACHÈVEMENT DES TRAVAUX D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE DE SERVICE PÉRIPHÉRIQUE

Compte tenu des conséquences qu'a eues la montée des eaux de 2017, un tronçon de la route de service périphérique adjacent à la piste 08-26 a été intégré au programme des travaux de 2018.

RÉHABILITATION DE LA VOIE DE CIRCULATION A

Les travaux de réhabilitation de la chaussée de la voie de circulation A, située entre l'aire de trafic et la voie de circulation E, se sont achevés en 2018.

RÉHABILITATION DES VOIES DE CIRCULATION C ET F

La réhabilitation des voies de circulation C et F passait notamment par l'apport de modifications mineures à leur géométrie, modifications qui ont eu des répercussions positives sur l'exploitation aérienne. En outre, les chaussées de ces deux voies de circulation ont été restaurées, et un nouveau balisage lumineux à LED a été mis en place au bord de ces voies.

REPLACEMENT DE L'INFRASTRUCTURE ÉLECTRIQUE SUR LA VOIE DE CIRCULATION DELTA

Des travaux de remplacement de l'infrastructure électrique vieillissante par de nouveaux feux de bord de voie de circulation à LED ont été entrepris sur la voie de circulation D.

CLÔTURE DU PROJET

Toutes les zones devaient être remises dans l'état où elles étaient avant les travaux de construction. Il s'agissait notamment de restaurer : l'aire de stockage, les réserves, les routes de transport temporaires et la zone de quai utilisée pour l'amarrage des barges. La période de maintenance d'un an a commencé, et il reste encore quelques menus travaux à terminer au printemps 2019.

Ce programme triennal de réhabilitation du terrain d'aviation, qui a coûté 35 millions de dollars, a permis de reconstruire/restaurer la plupart des surfaces du terrain d'aviation, et l'essentiel de son infrastructure électrique. En date du 1er septembre 2018, la troisième et dernière année de travaux de cet important projet de construction était déjà presque achevée, deux mois plus tôt que prévu et dans le respect du budget alloué.

1.5.4 Processus de planification

La figure 1-1 décrit le processus de planification, qui est une succession de phases. Il s'agit du processus habituellement mis en place dans le cadre de la plupart des études de planification, et il est conforme aux pratiques recommandées par l'industrie. Les principales phases sont les suivantes :

PHASE 1 – COLLECTE DE DONNÉES

Dans le cadre de la phase 1 (Collecte de données), PortsToronto a défini les principaux objectifs du processus de planification et, aidée par ses conseillers, a procédé à la collecte de données documentaires pertinentes, tirées notamment de rapports sur les conditions existantes, de statistiques relatives aux activités, de mises à jour des cartes de base et d'analyses des tendances de l'industrie. Le processus de mobilisation des intervenants et de la communauté a été engagé : des consultations distinctes ont été menées auprès de plusieurs intervenants aéroportuaires et communautaires, mais aussi auprès d'organismes gouvernementaux, de représentants élus et de communautés de Premières Nations. Au cours de

cette période, un site Web dédié au projet a été créé. C'est également dans le cadre de cette phase que s'est tenue la première des trois réunions publiques.

PHASE 2 – ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ/DE LA DEMANDE ET DÉFINITION DES BESOINS

Dans le cadre de cette phase, les conseillers ont préparé un certain nombre d'ébauches de scénarios d'activité et de NEF, en tenant compte des limites et des conditions définies dans l'entente tripartite.

C'est à ce stade qu'ont été recensées les possibilités et les contraintes, mais aussi les futurs besoins d'infrastructure et les options de développement, qui ont été présentés à l'occasion de la deuxième réunion publique, en juin 2018.

Le processus de consultation des intervenants, des groupes communautaires et des communautés de Premières Nations s'est poursuivi au cours de cette phase.

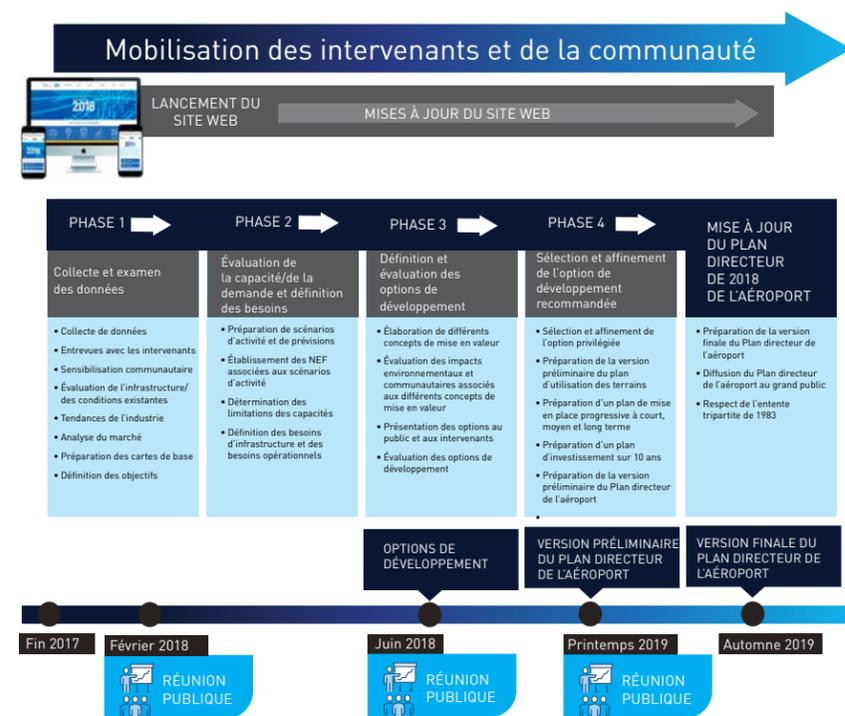
PHASE 3 – DÉFINITION ET ÉVALUATION DES OPTIONS DE DÉVELOPPEMENT

Au vu des besoins recensés dans le cadre de la phase précédente, un certain nombre d'options de développement ont été définies au cours de la phase 3. Les répercussions environnementales et communautaires associées à chacune de ces options ont été prises en considération. C'est durant cette phase qu'a eu lieu la deuxième réunion publique.

PHASE 4 – SÉLECTION ET AFFINEMENT DE L'OPTION DE DÉVELOPPEMENT RECOMMANDÉE

Le concept de développement à privilégier a été choisi et affiné au cours de la phase 4. Un Plan directeur provisoire a été préparé pour l'aéroport, en tenant compte des constatations, des recommandations et des objectifs formulés dans le cadre du processus d'établissement du Plan directeur. Cette phase s'achèvera avec la préparation et l'adoption de la version finale du Plan directeur de l'aéroport.

Figure 1-1
Le processus de planification



1.5.5 Initiatives de planification provinciales et municipales

Plusieurs initiatives de planification provinciales et municipales – qui ne visent pourtant pas directement l'aéroport – ont influé sur le processus de planification mis en œuvre relativement à l'aéroport. Il s'agit des initiatives suivantes :

- Province de l'Ontario – Déclaration de principes provinciale
- Province de l'Ontario – Réaménagement de la Place Ontario
- Ville de Toronto – Étude réalisée dans le cadre du projet TOcore
- Ville de Toronto – Plan de quartier de Bathurst Quay (PQBQ)
- Ville de Toronto/TTC – Projet de remaniement du réseau de transport en commun dans le secteur riverain
- Waterfront Toronto – Initiative de revitalisation du secteur riverain, dans laquelle s'inscrit le projet de réaménagement des terrains portuaires et de restitution à l'état naturel de l'embouchure de la rivière Don
- Conseil scolaire du district de Toronto – Plan directeur visant la Waterfront School
- Plan Directeur – Toronto Island

1.6 Exigences réglementaires

Les caractéristiques physiques et les opérations de l'aéroport sont régies par un certain nombre d'exigences réglementaires et d'ententes. Les principaux documents faisant autorité en la matière sont l'entente tripartite de 1983 et le Règlement de l'aviation canadien (RAC) [partie III].

1.6.1 Entente tripartite

En juin 1983, le gouvernement fédéral, la Ville de Toronto et PortsToronto ont signé une entente tripartite en vertu de laquelle PortsToronto est tenue d'exploiter l'Aéroport Billy Bishop comme un aéroport public permanent, et ce pendant 50 ans, c'est-à-dire jusqu'en juin 2033. Toujours en vertu de cette entente, PortsToronto doit gérer et exploiter l'aéroport de manière efficace et efficiente, et les parties s'engagent à ne prendre aucune mesure susceptible d'interférer avec le fonctionnement de l'aéroport ou de compromettre la sécurité de ses utilisateurs.

Un certain nombre de conditions spéciales et de limites définies dans l'entente tripartite ont une incidence directe sur le Plan directeur de l'aéroport. En voici un aperçu :

- La construction de pistes supplémentaires et le prolongement de pistes existantes ne sont pas autorisés.
- L'expansion du territoire de l'aéroport au-delà de ses limites actuelles n'est pas autorisée.

- L'exploitation d'aéronefs à réaction n'est pas autorisée à l'aéroport, sauf dans le cadre d'évacuations médicales et d'autres situations d'urgence.
- Afin de limiter le niveau d'activité à l'aéroport, la courbe de prévision d'ambiance sonore (courbe NEF) 28 associée aux activités aériennes doit rester dans les limites de la courbe officielle NEF 25 établie pour 1990, qui figure dans l'entente tripartite.

1.6.2 Règlement de l'aviation canadien

En tant qu'aérodrome « certifié » par TC, l'Aéroport Billy Bishop est tenu de respecter les règles et normes définies par le RAC – un recueil d'exigences réglementaires et de normes visant à renforcer la sécurité. En ce qui concerne les aéroports, le RAC régit tout, de la conception de l'infrastructure aéroportuaire à la prestation des services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA), en passant par la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité.

1.6.3 Règlement canadien sur la sûreté aérienne

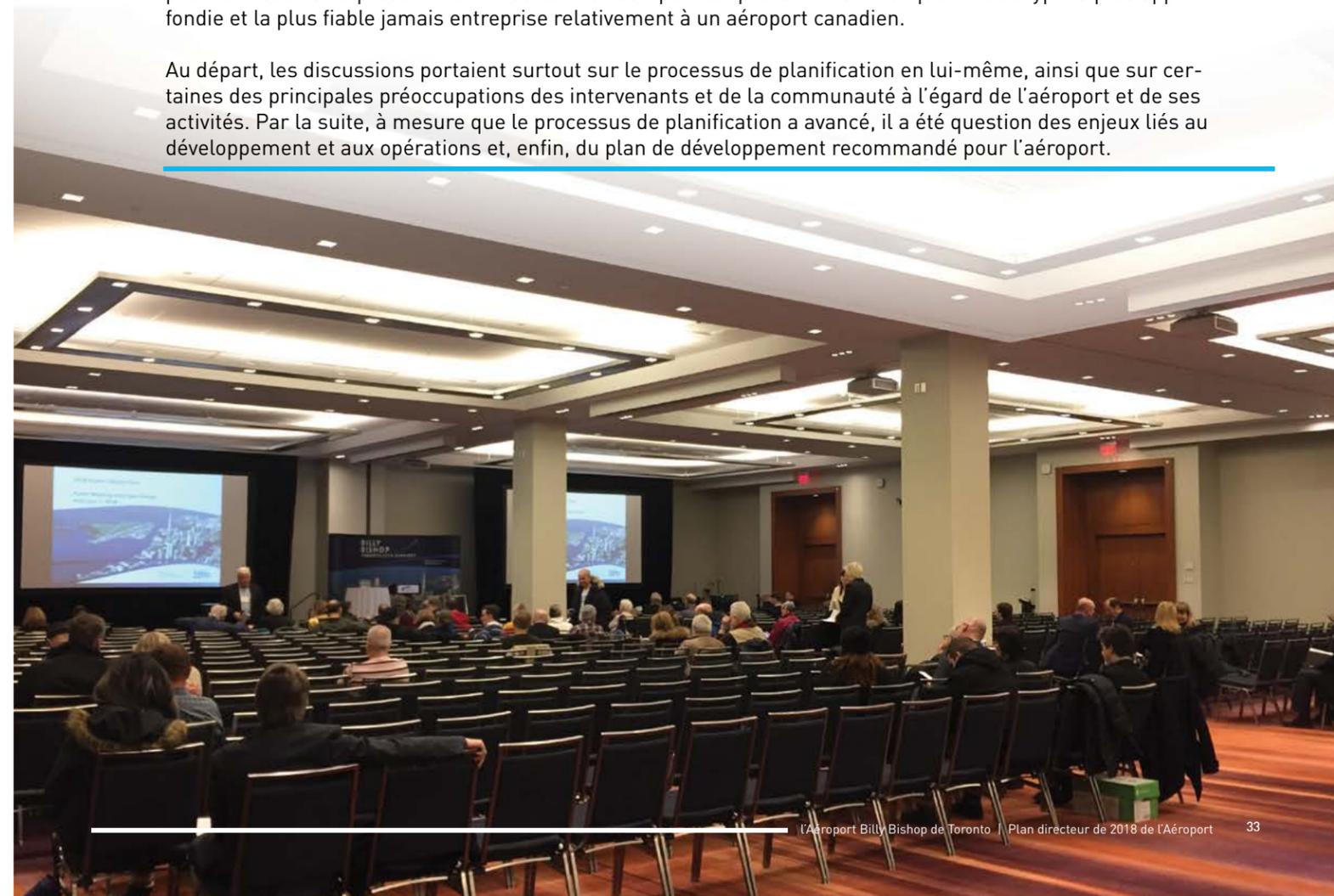
Étant considéré comme un aéroport de « catégorie 2 » en vertu du Règlement canadien sur la sûreté aérienne, l'Aéroport Billy Bishop doit se conformer à certaines exigences relatives aux procédures et pratiques de sûreté. Ces exigences concernent notamment le contrôle des passagers, des non-passagers (employés) et des bagages, mais aussi le contrôle de l'accès des véhicules et du personnel aux zones réglementées. Il est en outre exigé que les membres du personnel travaillant dans ces zones soient munis de cartes d'identité de zones réglementées.

2 Consultation et mobilisation du public

2.1 Processus de consultation

Le processus de consultation et de mobilisation de la communauté et des intervenants de l'aéroport a joué un rôle important dans la préparation du Plan directeur de l'aéroport. Ce processus a aidé PortsToronto à comprendre les enjeux associés à l'aéroport et à ses opérations, et s'est avéré utile pour repérer les principales opportunités et contraintes à prendre en compte. Le processus de consultation et de mobilisation entrepris pour les besoins du présent Plan directeur de l'aéroport est probablement l'enquête de ce type la plus approfondie et la plus fiable jamais entreprise relativement à un aéroport canadien.

Au départ, les discussions portaient surtout sur le processus de planification en lui-même, ainsi que sur certaines des principales préoccupations des intervenants et de la communauté à l'égard de l'aéroport et de ses activités. Par la suite, à mesure que le processus de planification a avancé, il a été question des enjeux liés au développement et aux opérations et, enfin, du plan de développement recommandé pour l'aéroport.



2.2 Mobilisation des intervenants et de la communauté

Dès le début du processus de planification, PortsToronto et son conseiller WSP ont établi une communication ouverte et transparente avec les organismes gouvernementaux, les Premières Nations, les groupes communautaires, les intervenants de l'aéroport, les compagnies aériennes, l'exploitant de l'aérogare, les groupes d'intérêts, les représentants d'organismes municipaux, les représentants élus et le public dans son ensemble. Au total, plus de 70 réunions et présentations ont été organisées dans le cadre de ce processus de planification.



2.3 Organismes

Au début du processus de consultation et de mobilisation, il s'agissait notamment de discuter avec des représentants des organismes responsables de la gestion de l'entente tripartite, à savoir avec :

- TC (Bureau régional de l'Ontario et Ottawa) – y compris avec des représentants du cabinet du ministre et des responsables de la politique aérienne;
- différents services de la Ville de Toronto, parmi lesquels le service de l'urbanisme (secrétariat de la zone riveraine, planification urbaine, planification des transports), le service de l'environnement et
- de l'énergie, le service des biens immobiliers, le service du développement économique et le Bureau de santé publique de Toronto (BSPT);
- des représentants élus comme le député de Vaughan et les conseillers municipaux locaux Cressy, Layton, Fletcher, Bradford et Holyday.

Par ailleurs, ont également été consultés et mobilisés des représentants des organismes suivants, qui détiennent des droits territoriaux issus de traités, sont mandatés pour gérer des ressources du secteur riverain, ou ont le pouvoir de délivrer des autorisations :

- Service de consultation et d'accommodement de la Première Nation des Mississaugas de la Credit
- Waterfront Toronto
- Aquatic Habitat Toronto (fruit d'un partenariat entre Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, l'OPNTR, le ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario, ainsi que le service des eaux et le service des eaux usées de la Ville de Toronto)

Enfin, le processus de consultation a également donné lieu à des discussions avec plusieurs autorités et organismes compétents, notamment avec TC, NAV CANADA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

La direction et le personnel de PortsToronto et de l'Aéroport rencontrent régulièrement des représentants de divers organismes aux fins de consultation et de mobilisation précoces, et pour s'assurer que les exigences d'approbation sont clairement définies. Dès le début du processus de planification et avant les travaux de construction, PortsToronto travaillera en consultation et en collaboration avec Transports Canada et avec la Ville de Toronto afin d'assurer la conformité aux dispositions de l'entente tripartite. L'organisation de discussions proactives concernant l'installation prévue, les améliorations de l'infrastructure, ou encore l'incidence des changements d'affectation des terres sur l'exploitation de l'aéroport côté piste et côté ville, fait partie des méthodes que nous employons habituellement pour faire le point. À l'heure actuelle, nous collaborons étroitement avec ces organes dans le cadre de plusieurs projets visant à favoriser et à financer l'embellissement du domaine public et du paysage des rues dans le secteur riverain à proximité de l'aéroport.

2.4 Autres intervenants

- Occupants des bâtiments – Arcadia Housing Co-Operative, Windward Co-Operative et Kings Landing
- Bathurst Quay Neighbourhood Association
- York Quay Neighbourhood Association
- Yacht-club Port Credit
- Représentants du Conseil scolaire du district de Toronto – y compris la directrice de la Waterfront School
- Conseil des parents de la Waterfront School
- Lake Ontario Waterkeeper
- Association canadienne de l'aviation d'affaires
- Tourisme Toronto
- SOAN
- Ornge
- Nieuport Aviation Infrastructure Partners
- Porter Airlines
- Air Canada
- Stolport/Trans Capital Air
- Island Air Flight School and Charters
- FlyGTA Airlines
- Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs (COPA)/Toronto Island Pilots Association
- Toronto Heli Tours
- Float Plane Operations
- First Air
- Private Air
- Council of Commodores de Toronto
- Waterfront BIA
- Membres du public (à l'occasion de l'événement Portes ouvertes Toronto de mai 2018)

2.5 Sensibilisation du public

Trois réunions/journées portes ouvertes ont été organisées aux fins de sensibilisation du public. La première, qui a eu lieu le 7 février 2018, a permis de présenter un aperçu du processus d'établissement du Plan directeur de l'aéroport, mais aussi des autres initiatives de planification mises en œuvre par la Ville de Toronto, la TTC et Waterfront Toronto. Parmi ces initiatives, citons notamment le PQBQ et le projet de remaniement du réseau de transport en commun dans le secteur riverain. À l'occasion de cette présentation, la discussion a notamment porté sur la SGC adoptée par PortsToronto à l'égard de l'Aéroport Billy Bishop. Près de 100 personnes ont assisté à cette réunion.

La deuxième réunion publique s'est tenue le 25 juin 2018, et avait principalement pour but d'informer le public de la progression du processus de planification, et de présenter les concepts préliminaires de mise en valeur de l'aéroport. En plus de la séance plénière générale, trois séances en ateliers ont été organisées sur les thèmes suivants : 1) les plans de développement de l'aéroport; 2) les RESA; et 3) les initiatives de planification de la Ville de Toronto en rapport avec le secteur riverain et le quartier de Bathurst Quay.

La troisième et dernière réunion publique a eu lieu le 12 juin 2019, et avait pour but de présenter le Plan directeur provisoire de l'aéroport.

2.6 Site web

Un site Web dédié au Plan directeur de l'Aéroport Billy Bishop a été lancé en 2017, afin de fournir au public et aux intervenants de l'aéroport une tribune leur permettant de consulter en tout temps les présentations et rapports préparés par PortsToronto et ses conseillers. Ce site Web a également permis au public de poser des questions et de faire part de ses commentaires.

Voici le lien donnant accès au site Web du Plan directeur de l'Aéroport : <http://www.billybishopairportmasterplan2018.com>

2.7 Ce que nous avons entendu

Les sections ci-après rendent compte de certaines des questions soulevées dans le cadre des discussions avec des groupes communautaires, des membres du public et des intervenants de l'aéroport. Ce qui n'a pas été évoqué dans ces discussions, c'est le soutien que l'aéroport reçoit de la part de ses usagers, des résidents des environs et du public.

Soucieuse de garantir la transparence et le caractère responsable du processus, PortsToronto a demandé à Lura Consulting :

- d'animer les trois réunions publiques;
- de consigner les questions et commentaires formulés par les membres du public et les intervenants à l'occasion des réunions publiques et dans les courriers/courriels de suivi;
- de préparer un rapport sommaire final après chaque réunion publique – rapport destiné à être publié sur le site Web dédié au projet, aux fins de consultation par toute partie intéressée.



2.7.1 Consultation du public

Dans le cadre de sa collaboration avec divers groupes communautaires et à l'occasion des réunions publiques susmentionnées, PortsToronto a entendu un certain nombre de choses concernant l'aéroport et ses activités courantes. Voici un aperçu des points fréquemment soulevés lors des discussions :

- Le bruit, qui est un souci majeur pour les voisins immédiats de l'aéroport – surtout le bruit généré au sol par les avions, le traversier et les autres sources de bruit à l'aéroport.
- La qualité de l'air, la contribution de l'aéroport à la pollution atmosphérique et olfactive, et son impact sur la santé publique.
- Le niveau d'activité à l'aéroport et son impact sur le voisinage pour ce qui est de la congestion routière et du stationnement, mais aussi son incidence globale sur l'utilisation des aménagements extérieurs le long du secteur riverain.

- L'accès à l'aéroport et aux îles de Toronto, via Eireann Quay, de camions livreurs de carburant et d'autres grands véhicules commerciaux, pour le compte de la Ville de Toronto.
- Les répercussions sur l'environnement et les habitats des environs.
- L'avenir de l'aéroport après 2033.
- Le côté pratique de l'aéroport pour les personnes qui vivent et travaillent en centre-ville et dans le secteur riverain.

2.7.2 Consultation des intervenants de l'aéroport

Les contraintes physiques de l'aéroport et le manque d'infrastructures – notamment d'aires de trafic, de postes de stationnement, d'aires d'amarrage et de hangars – sont les principales préoccupations soulevées par les locataires, les exploitants et

les pilotes de l'aéroport dans le cadre des discussions qui se sont tenues. Les points suivants ont également été évoqués :

- La nécessité de développer, pour l'aviation générale, des installations séparées des zones d'activité des transporteurs aériens, et d'assouplir les conditions de mise à disposition d'installations et de services.
- L'amélioration de la signalisation à l'aéroport afin de mieux guider le public vers les entreprises fournissant des services d'aviation générale.
- L'amélioration des installations destinées aux hélicoptères.
- La possibilité d'offrir un accès au terrain sud afin de permettre l'éventuel développement des activités de l'aviation générale.
- L'attribution de créneaux supplémentaires aux compagnies aériennes.
- La nécessité de construire à l'aéroport un nouvel ISG plus grand.

2.7.3 Sondage d'opinion publique d'environics réalisé auprès des résidents de Toronto

En 2018, PortsToronto a demandé à Environics de réaliser une enquête auprès des résidents de Toronto, afin de connaître le ressenti et le vécu du public vis-à-vis de l'aéroport. L'objectif de cette étude était de comprendre comment l'aéroport est perçu et utilisé par les Torontois, et de savoir ce qu'ils pensent de l'implantation d'un aéroport citadin au centre-ville. Près des trois quarts (73 %) des résidents interrogés dans le cadre de ce sondage voient l'aéroport d'un bon œil.

Les personnes ayant exprimé une opinion positive à l'égard de l'aéroport ont dit apprécier sa praticité et le fait qu'il soit facilement accessible depuis le centre-ville. Le faible pourcentage de répondants ayant exprimé une opinion négative à l'égard de l'aéroport (8 %) se sont dits préoccupés par le bruit des avions et les effets néfastes de

l'aéroport sur l'environnement. En moyenne, les Torontois estiment que deux tiers des voyages qu'ils effectuent au départ de l'aéroport sont des voyages d'agrément, le tiers restant correspondant aux voyages d'affaires. Ces résultats concordent avec l'augmentation observée de la proportion de voyageurs d'agrément qui s'envolent de l'aéroport.

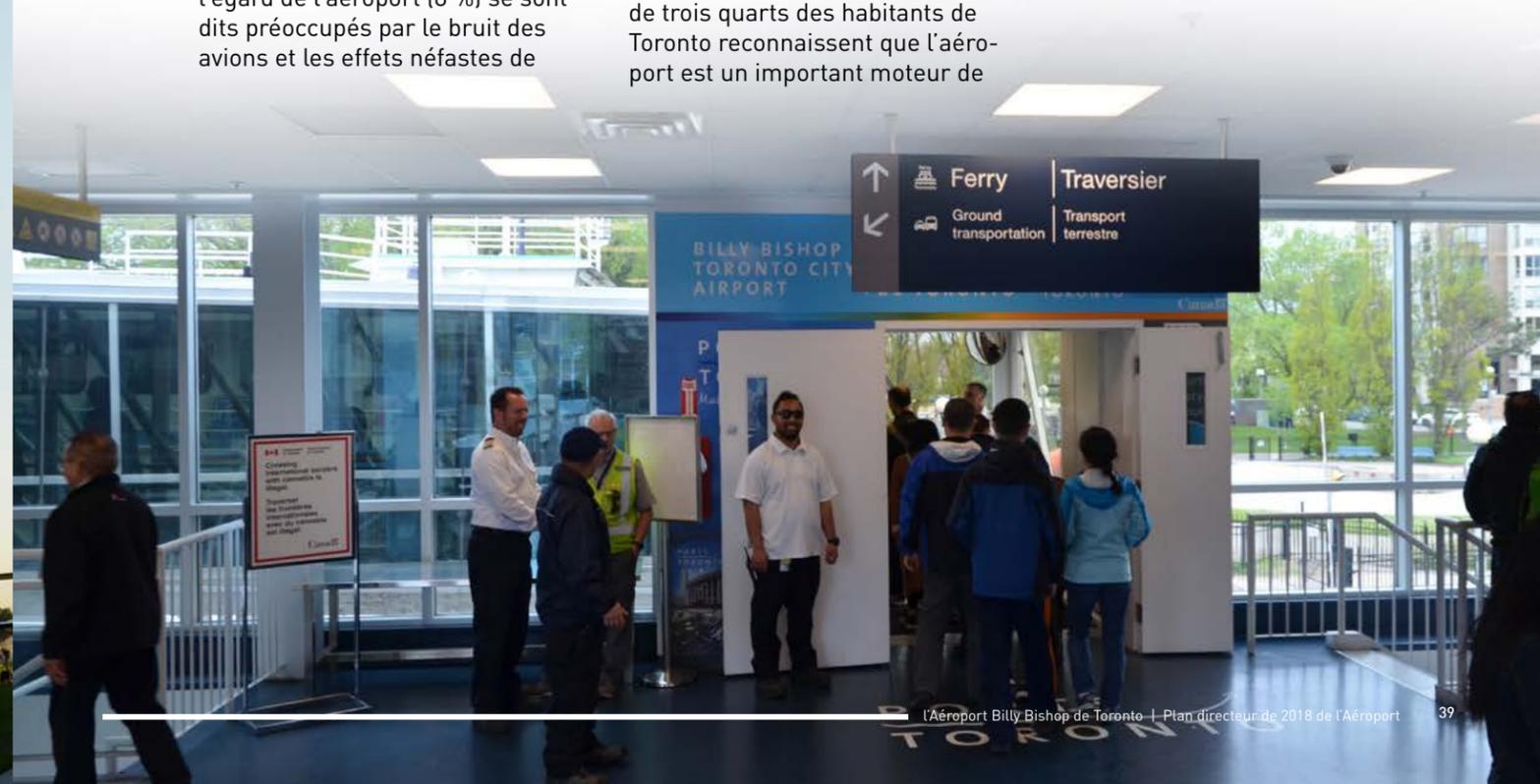
Le nombre de Torontois indiquant qu'ils ont utilisé les transports en commun pour aller prendre un vol à l'aéroport a augmenté. En outre, la fréquence du recours aux applications de covoiturage pour trouver des trajets à destination de l'aéroport a augmenté, tout comme la proportion de répondants qui affirment délaisser taxis et véhicules personnels au profit d'autres moyens de transport pour ces trajets.

Plus de 8 Torontois sur 10 reconnaissent que l'aéroport est un atout précieux pour la ville, et un point d'accès favorisant le développement des affaires et du tourisme. Plus de trois quarts des habitants de Toronto reconnaissent que l'aéroport est un important moteur de

la croissance économique et de la création d'emplois, et ils sont tout aussi nombreux à convenir que le milieu des affaires de la ville est dépendant de l'aéroport.

Pour conclure, voici ce que les résultats de l'enquête ont mis en évidence :

- La plupart des résidents de la ville, y compris les plus proches voisins de l'aéroport, semblent bien comprendre et apprécier les retombées économiques de l'aéroport.
- Les résidents disent avoir deux fois plus utilisé l'aéroport pour des voyages d'agrément que pour des voyages d'affaires, ce qui confirme que l'aéroport n'est pas seulement un carrefour pour voyageurs d'affaires.
- Une proportion importante et toujours plus grande de Torontois utilisent des modes de transport alternatifs, notamment les transports en commun et le covoiturage, pour leurs déplacements à destination et au départ de l'aéroport.



3 L'aéroport Billy Bishop actuel

3.1 Milieu Environnant

Situé sur les îles de Toronto, l'Aéroport Billy Bishop est séparé du continent par le chenal de l'Ouest, un passage d'une largeur de 121 mètres qui permet aux bateaux de passer de l'arrière-port de Toronto au lac Ontario. La figure 3-1 montre l'emplacement de l'aéroport dans la ville de Toronto.

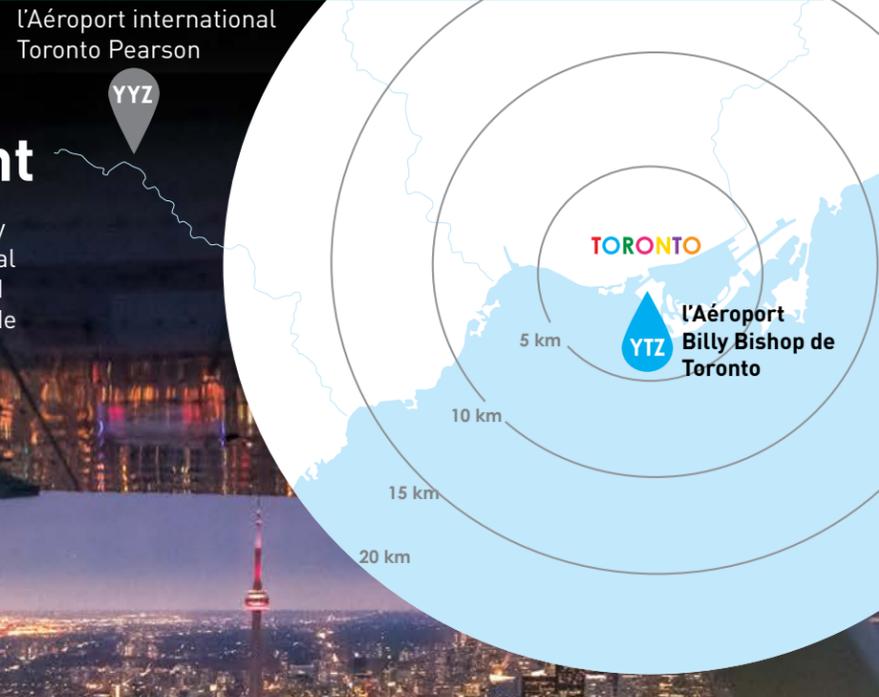
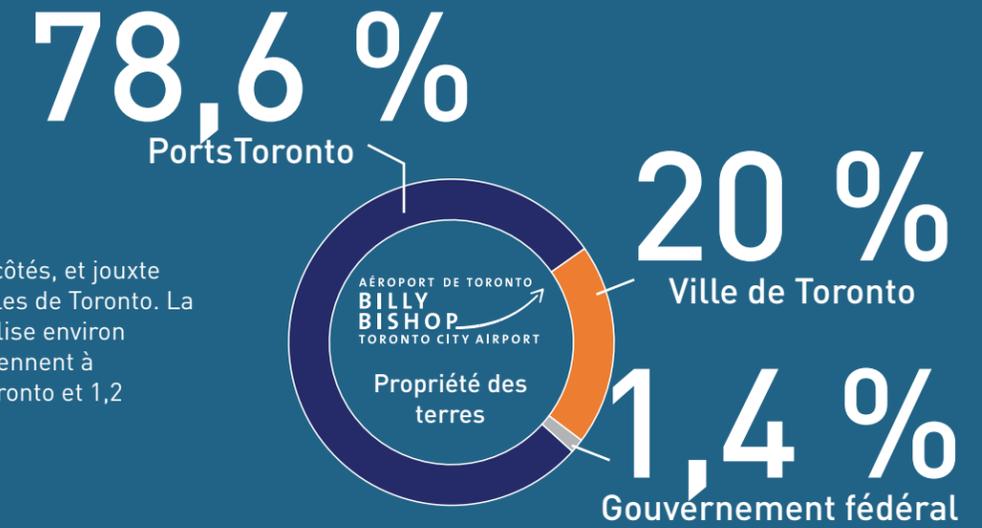


Figure 3-1 Emplacement de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

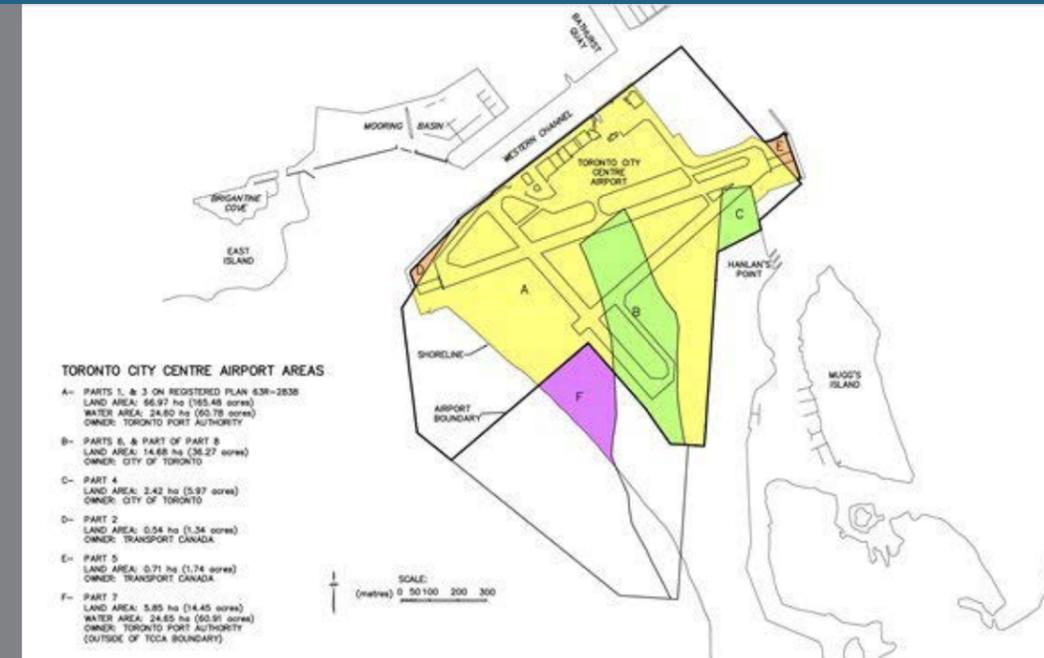


Source : Ville de Toronto



L'aéroport est entouré d'eau sur trois côtés, et jouxte des terrains du réseau des parcs des îles de Toronto. La superficie du terrain de l'aéroport totalise environ 85 hectares, dont 66,8 (78,6 %) appartiennent à PortsToronto, 17 (20 %) à la Ville de Toronto et 1,2 (1,4 %) au gouvernement fédéral.

Figure 3-2 Carte foncière de l'Aéroport Billy Bishop



3.2 Histoire

La construction de l'aéroport sur les îles de Toronto commence en 1937, et il est à l'époque prévu qu'il s'agisse du principal aéroport de la ville. En 1939, l'aéroport commence à exercer ses activités sous le nom d'« aéroport de l'île Port George VI ». Son infrastructure comprend alors deux pistes, des voies de circulation, une aérogare à ossature de bois ainsi que des installations destinées à accueillir des hydravions. L'exploitation débute le 4 février 1939, et le premier vol commercial arrive le 8 septembre de la même année : il s'agit d'un vol affrété en provenance des États-Unis, à bord duquel se trouvent Tommy Dorsey et les membres de son orchestre de swing. L'accès à l'aéroport depuis le continent s'effectue au moyen d'un transbordeur à câble, qui restera en service jusqu'en 1963.

Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate, l'aéroport devient un centre d'entraînement, d'abord pour l'Aviation royale norvégienne. Les baraquements construits sur le continent sont baptisés "Little Norway" (« la petite Norvège »). Plus tard pendant la guerre, l'aéroport est utilisé par l'Aviation royale canadienne. À cette même période, l'aéroport secondaire de Toronto, situé à Malton, devient l'aéroport principal de la ville, car il dispose de davantage de terrains pour la construction d'installations de fabrication d'aéronefs à l'appui de l'effort de guerre.

Lorsque la guerre prend fin, l'aéroport reprend ses activités civiles et devient une base pour un certain nombre d'écoles de pilotage, d'aéroclubs et de petits exploitants d'aéronefs d'aviation générale.



Au cours des années 1950 et 1960, plusieurs améliorations sont apportées à l'aéroport. La piste est notamment prolongée – atteignant ainsi une longueur de 3 988 pieds – et le transbordeur à câble est remplacé par un traversier plus grand, autopropulsé. En 1961, l'aéroport est plus actif que n'importe quel autre aéroport canadien : 213 000 mouvements – essentiellement liés aux activités d'entraînement au pilotage – sont en effet enregistrés cette année-là. L'année suivante, la Commission du havre de Toronto (aujourd'hui PortsToronto) endosse la responsabilité la gestion et l'exploitation de l'aéroport.

En 1975, Otonabee Airways met en place des vols commerciaux réguliers. Exploitant un avion de 19 places, la compagnie propose des vols réguliers à destination de Montréal passant par Peterborough. Au début des années 1980, cette compagnie aérienne est restructurée et rebaptisée City Express. Elle développe alors ses activités et propose des vols directs à destination d'Ottawa et de Montréal, à bord d'aéronefs Dash 7 de 50 places et Dash 8-100 de 37 places de la société De Havilland Canada.

En 1983, la Ville de Toronto, le gouvernement du Canada et la Commission du havre de Toronto signent l'entente tripartite définissant les paramètres qui régiront l'exploitation de l'aéroport jusqu'en 2033. Les restrictions visant l'utilisation de l'aéroport font partie des éléments clés de l'entente. Parmi ces restrictions, citons notamment l'interdiction d'utiliser des avions à réaction (sauf pour les évacuations médicales), et les limites imposées relativement aux mouvements d'aéronefs compte tenu des niveaux d'exposition au bruit à ne pas dépasser selon le modèle NEF de TC.

En 1990, Air Ontario (qui deviendra par la suite Air Canada Jazz) met en place à l'aéroport un service aérien régulier à destination d'Ottawa et de Montréal, service assuré au moyen d'appareils Dash 8. Confrontée à la concurrence directe d'Air Canada, City Express met fin à ses activités en 1991. Air Canada Jazz poursuit les siennes jusqu'en 2006, année où elle perd son accès à l'aérogare, rachetée par REGCO Holdings, la société mère de Porter Airlines. Porter Airlines démarre ses activités un peu plus tard en 2006, choisissant pour cela l'appareil Q400 de 70 places de Bombardier. Au même moment, le transporteur aérien annonce son intention de construire et d'exploiter à l'aéroport une nouvelle aérogare à 10 portes d'embarquement. Cette nouvelle installation est mise en service en 2011 et vendue en 2015 à Nieuport Aviation, qui en est aujourd'hui la propriétaire et l'exploitante. Cette aérogare modernisée en 2018 a la capacité d'accompagner la croissance prévue dans le présent Plan directeur de l'aéroport.

En 2011, Air Canada reprend son activité de transport régulier de passagers à l'Aéroport Billy Bishop. Sous le nom d'Air Canada Express, elle propose des vols quotidiens assurant la liaison avec Montréal. En 2017, FlyGTA lance un service régulier de taxi aérien entre l'Aéroport Billy Bishop et l'Aéroport du district de Niagara. Ce service se développe par la suite en 2018, avec l'ajout de vols réguliers à destination de Waterloo, Muskoka, Wiarton et Barrie, en Ontario.



3.3 Rôle

L'Aéroport Billy Bishop remplit plusieurs fonctions importantes. Cette porte d'entrée de Toronto offre aux voyageurs un accès direct et rapide au centre-ville, et propose des vols réguliers sans escale desservant un certain nombre de destinations au Canada et aux États-Unis, notamment Ottawa, Montréal, Québec, Mont-Tremblant, Thunder Bay, Sault Ste. Marie, Sudbury, Timmins, New York, Chicago, Boston, Washington D.C., Myrtle Beach et Orlando-Melbourne.

D'autres destinations, comme Halifax, Moncton, Saint John, Fredericton, St. John's et Stephenville, sont desservies par des vols à escale unique. L'aéroport sert de base à Porter Airlines et à FlyGTA, qui proposent respectivement environ 86 et 10 départs quotidiens. Air Canada Express propose quant à elle environ 15 départs quotidiens pour Montréal. La figure 3-2 montre les liaisons actuellement assurées par Porter Airlines et Air Canada Express.

L'aéroport accueille non seulement des services de transport aérien régulier, mais aussi un certain nombre d'activités d'aviation générale. Voici un aperçu de la situation :

- Plusieurs petites compagnies de vols nolisés et d'aviation d'affaires sont basées à l'aéroport ou l'utilisent régulièrement.
- Des ambulanciers aériens utilisent l'aéroport pour le transfert de patients et d'organes à destination et en provenance d'hôpitaux et d'établissements de traitement du centre-ville. L'aéroport sert de base aux activités d'Ornge, qui utilise trois hélicoptères AW139 pour fournir des services d'ambulance aérienne dans le sud et le centre de l'Ontario. L'aéroport Billy Bishop est la base d'Ornge la plus utilisée : elle est deux fois plus active que sa deuxième base ontarienne la plus utilisée.
- L'Aéroport Billy Bishop abrite une école de pilotage.
- Trans Capital Air, qui effectue des opérations aériennes dans le monde entier pour le compte des Nations Unies et de diverses organisations non gouvernementales, possède une base d'opérations et une installation de remise en état d'avions à l'aéroport.
- L'Aéroport Billy Bishop sert de base à deux ESAA, Stolport et Porter FBO, qui fournissent divers services à la communauté de l'aviation générale – mettant notamment à sa disposition carburant, hangars et installations d'amarrage.
- L'Aéroport Billy Bishop abrite environ 50 aéronefs privés utilisés pour des voyages d'affaires et d'agrément, et est fréquenté par des aéronefs privés et commerciaux de passage. Étant donné que l'aéroport donne directement sur le havre de Toronto, certains des aéronefs qu'il accueille sont des hydravions.

Figure 3-3
Liaisons aériennes sans escale



3.3.1 Ambulance aérienne

L'Aéroport Billy Bishop, situé à deux pas du cœur de Toronto, joue un rôle clé en offrant aux ambulances aériennes un accès aux principaux hôpitaux de soins actifs et centres de traumatologie du centre-ville. Il sert de base au service d'ambulance aérienne Ornge, et reçoit en outre régulièrement la visite d'aéronefs d'évacuation médicale à voilure fixe et à voilure tournante transportant des patients et des organes. En 2018, l'aéroport a enregistré 3 907 mouvements d'aéronefs à voilure rotative effectués pour le compte du ministère de la Santé de l'Ontario, ainsi que 207 mouvements d'avions à réaction – autorisés dans certaines circonstances en vertu de l'entente tripartite.



3 907

mouvements d'hélicoptères du service d'ambulance aérienne Ornge



207

mouvements d'ambulance aérienne effectués par des avions à réaction autorisés en vertu de l'entente tripartite



3.4 Infrastructure côté piste

Le réseau routier de l'Aéroport Billy Bishop côté piste est composé de deux pistes et des voies de circulation et aires de trafic connexes. La majeure partie de cette infrastructure a été modernisée au cours des trois dernières années. Le réseau de pistes actuel a une capacité théorique d'environ 225 000 à 250 000 mouvements par année, capacité qui varie en fonction de la combinaison d'aéronefs et des conditions météorologiques. Cette capacité théorique du réseau de pistes est cependant restreinte par les courbes NEF présentées dans l'entente tripartite, qui limite les mouvements aériens annuels sur la base d'une formule dont les variables sont les suivantes : le moment de la journée, le bruit généré par les décollages et les atterrissages, et le bruit généré par la combinaison d'aéronefs.

Les activités des aéronefs sont réparties entre les deux pistes. Les transporteurs aériens Porter Airlines et Air Canada Express utilisent exclusivement la piste 08-26, tandis que l'aviation générale utilise les deux pistes. Le tableau 3-1 présente l'utilisation actuelle des pistes.

Tableau 3.1 Utilisation des pistes

TYPE DE TRAFIC	PISTE	POURCENTAGE DE MOUVEMENTS
Mouvements de transporteurs aériens (créneaux attribués)	08	34,5 %
	26	65,5 %
Mouvements itinérants de l'aviation générale	06	0,4 %
	08	32,8 %
	24	3,5 %
Mouvements locaux de l'aviation générale	26	63,4 %
	06	2,0 %
	08	33,5 %
	24	10,4 %
	26	54,1 %

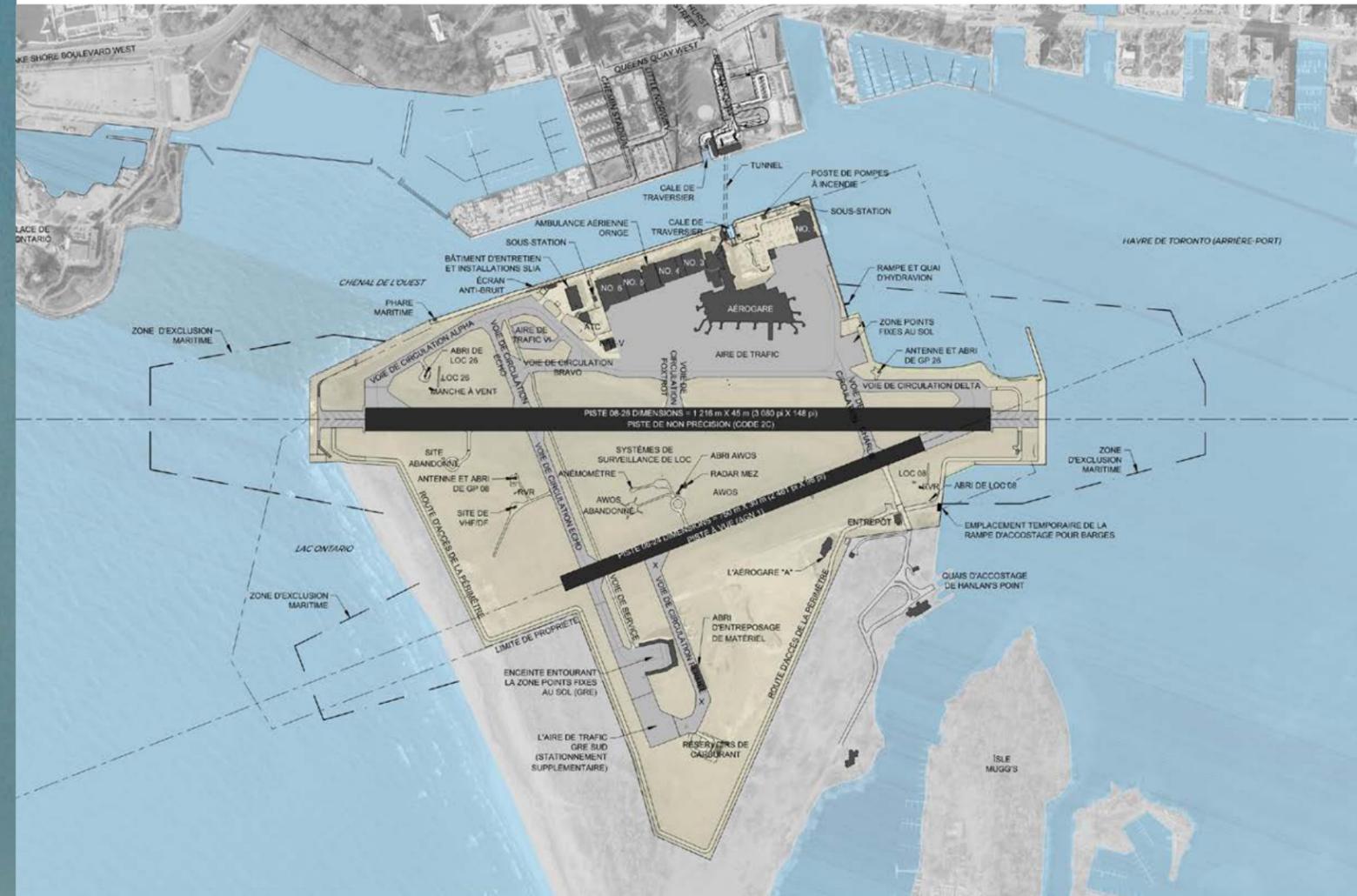
Mouvement itinérant – lorsqu'un aéronef atterrit dans un autre aéroport/décolle d'un autre aéroport, ou quitte la zone de contrôle de l'aéroport.

Mouvement local – lorsqu'un aéronef reste dans la zone de contrôle de l'aéroport (il s'agit généralement d'activités de formation au pilotage ou d'excursions aériennes).



Figure 3-4 Conditions existantes

La figure 3-4 présente les conditions existantes, y compris les différents éléments qui composent le réseau routier côté piste



3.4.1 Pistes

Piste 08-26

La piste principale de l'Aéroport Billy Bishop est la piste 08-26, qui mesure 3 988 pieds (1 215,5 mètres) de long et 150 pieds (45 mètres) de large. Cette piste a fait l'objet de travaux de resurfacement en 2016, et a été équipée de feux de bord de piste et de feux axiaux à haute intensité, ainsi que d'un balisage lumineux

de seuil/d'extrémité de piste. En outre, la surface de la piste a été rainurée afin d'améliorer la performance de cette dernière par temps pluvieux. Selon la publication TP312 de TC (3e édition), la piste est certifiée comme étant une piste de non-précision aux instruments (Code 2C), et il s'agit de la seule piste utilisable pour les opérations des transporteurs aériens réguliers.

Piste 06-24

La piste 06-24 est la piste secondaire de l'aéroport. Elle mesure 2 460 pieds (750 mètres) de long et 100 pieds (30 mètres) de large. Cette piste a fait l'objet de travaux de réfection en 2016, et a été équipée de feux de bord de piste à DEL à moyenne intensité, ainsi que d'un balisage lumineux de seuil/d'extrémité de piste à DEL. Dans le cadre de ces travaux de réfection, la longueur et la largeur initiales de la piste ont été réduites (elle mesurait auparavant 2 933 pieds de long et 150 pieds de large). Cette piste est utilisée par de petits avions monomoteurs ainsi que par des bimoteurs légers de l'aviation générale, car ses nouvelles dimensions conviennent à ces types d'appareils. Selon la publication TP312 (5e édition), la piste est certifiée comme étant une piste à vue pour avions du groupe I.

3.4.2 Voies de circulation

Les deux pistes de l'aéroport sont entourées d'un réseau de voies de circulation permettant aux avions de manœuvrer au sol. Les voies Alpha et Delta sont les principales voies de circulation. Elles permettent de se rendre de l'aire de trafic d'aérogare et du secteur des hangars aux seuils de la piste 08-26. La distance entre la voie de circulation Delta et la piste n'est pas conforme aux exigences minimales de TC. Par conséquent, en situation d'application des règles de vol aux instruments (IFR), NAV CANADA veille à ce que l'avion qui doit décoller de la piste 26 reste sur l'aire de trafic d'aérogare lorsque des avions sont en cours d'approche. Cette mesure de précaution peut causer des problèmes de congestion sur l'aire de trafic.

Les voies de circulation secondaires Bravo, Charlie et Foxtrot permettent elles aussi d'accéder aux pistes. Dans le cadre des travaux d'amélioration récemment réalisés côté piste, les congés de raccordement de ces voies de circulation ont été élargis.

La voie de circulation Echo était auparavant la piste 15-33, piste qui a fermé en 2016. Cette voie de circulation refaite en 2016 donne accès à l'EPFS ainsi qu'à la partie sud du terrain d'aviation.

3.4.3 Aires de trafic

À l'Aéroport Billy Bishop, les utilisateurs de l'aérogare et un certain nombre d'exploitants de l'aviation générale, notamment Porter FBO, Stolport FBO et Ornge, se partagent une aire de trafic. En 2018, cette aire de service a été prolongée de 11,5 mètres vers le sud afin de permettre aux avions de manœuvrer plus facilement près de l'aérogare.

Il existe en outre une petite aire de trafic (aire n° 6) utilisée pour l'amarage d'avions, qui a été aménagée dans l'espace triangulaire surface formé par les voies de circulation Alpha, Echo et Bravo. Cette aire peut accueillir jusqu'à 10 avions légers de l'aviation générale.

3.4.4 Rampe d'hydravions

La rampe d'hydravions est utilisée par les hydravions qui évoluent dans l'arrière-port. Cette rampe et un quai ont été remplacés en 2017. Les avions qui utilisent la rampe d'hydravions sont généralement remorqués depuis le site ou jusqu'à ce dernier au moyen d'un chariot.

3.4.5 Enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol

L'EPFS, dont la construction s'est achevée en avril 2017, est seulement la deuxième enceinte de ce type au Canada. Cette installation ouverte à trois parois, spécialement conçue pour l'aéroport, a été construite afin d'atténuer le bruit des points fixes effectués dans le cadre de l'entretien courant des avions. TC impose et réglemente l'exécution de points fixes dans le cadre de l'entretien courant des avions. Cette enceinte aux parois élevées est dotée d'une série de panneaux insonorisants sophistiqués qui absorbent le bruit des moteurs et hélices d'avions, et peut accueillir des avions aussi gros que le Q400 de Bombardier se déplaçant par leurs propres moyens. Le côté ouvert de l'EPFS fait face au lac Ontario, ce qui contribue à maximiser le rendement aérodynamique de l'installation et à atténuer les nuisances sonores subies par la communauté.

3.4.6 Aides à la navigation

L'Aéroport Billy Bishop dispose d'un certain nombre d'aides à la navigation et à l'approche. Il a notamment mis en place des systèmes d'at-

terrissage aux instruments (ILS), y compris un système d'alignement de descente et des radiophares d'alignement de piste, sur la piste 08-26. Les radiophares d'alignement de piste sont décalés en raison de contraintes liées au territoire terrestre aux extrémités de la piste – par conséquent, les minima d'approche (ou hauteurs de décision) sont plus élevés pour les deux pistes. En plus de l'équipement ILS, l'aéroport dispose d'un radiophare non directionnel (NDB) hors site et d'un dispositif de mesure de distance (DME) sur place, qui peuvent tous deux être utilisés pour les approches. L'aéroport est non seulement équipé d'aides à la navigation terrestres, mais aussi, pour la piste 08-26, du matériel nécessaire pour les approches en navigation de surface (RNAV) au GPS. La RNAV est une méthode de navigation selon les IFR, qui permet à l'avion de choisir n'importe quelle trajectoire dans les limites de la couverture du réseau de balises de navigation, plutôt que de naviguer directement entre ces balises. Parmi les aides visuelles en place, citons notamment les feux d'aire de prise de contact et les feux axiaux sur la piste 08-26, mais aussi les indicateurs de trajectoire d'approche de précision sur la piste 08 et les indicateurs de trajectoire d'approche de précision simplifiée sur la piste 26.



3.5 Côté ville

Dans le cadre du projet de PQBQ, la Ville de Toronto, avec la contribution de PortsToronto, a présenté un plan visant à améliorer l'utilisation d'Eireann Quay et du site de Canada Maltage, dans l'intérêt aussi bien de la communauté que des utilisateurs de l'aéroport et des visiteurs du secteur riverain. Ce plan sera mis en œuvre au cours des deux prochaines années. Au programme : apport de modifications au parc à taxis, au stationnement du site de Canada Maltage et à la parcelle parallèle à Eireann Quay, mise à disposition d'un espace public libre plus grand et aménagement des rues, l'objectif étant d'inciter les gens à se rendre au bord de l'eau le long du chenal de l'Ouest depuis Queens Quay, la Waterfront School ou le centre communautaire.

À long terme, le PQBQ vise à transformer le site de Canada Maltage en un carrefour communautaire et culturel, qui pourrait même abriter un centre aquatique. Dans le cadre de ce projet de développement futur, des éléments comme le parc à taxis et le parc de stationnement pourraient éventuellement être déplacés et devenir souterrains.



*Les temps de trajet ont été calculés d'après les indications de Google Maps

3.5.1 Accès par voie terrestre

L'accès par voie terrestre à l'Aéroport Billy Bishop se fait par Eireann Quay, qui part de la rue Bathurst, au sud de Queens Quay. Cette voie d'accès est empruntée par les taxis, les véhicules privés, la navette de l'aéroport, les piétons, les cyclistes et les véhicules commerciaux desservant l'aéroport et les îles de Toronto.

Une étude entreprise en juin 2018 a révélé que 32 % des personnes se rendant à l'aéroport et 41 % des personnes quittant l'aéroport utilisaient pour ces déplacements des modes de transport autres que l'automobile (p. ex., navette de l'aéroport, transport en commun, vélo, marche à pied). C'est un record pour un aéroport d'Amérique du Nord.

D'après cette étude, environ 35 % des déplacements à destination de l'aéroport et 39 % des déplacements au départ de ce dernier étaient assurés par des taxis ou par des prestataires de services accessibles au moyen d'applications comme Uber ou Lyft, tandis que ces pourcentages s'élevaient respectivement à 31 % et 18 % pour les véhicules privés. Seuls 2 % des voyageurs avaient utilisé leur voiture particulière pour se rendre à l'aéroport et l'y avaient stationnée.

Au cours de la période de pointe du matin, entre 7 h et 8 h, Eire-

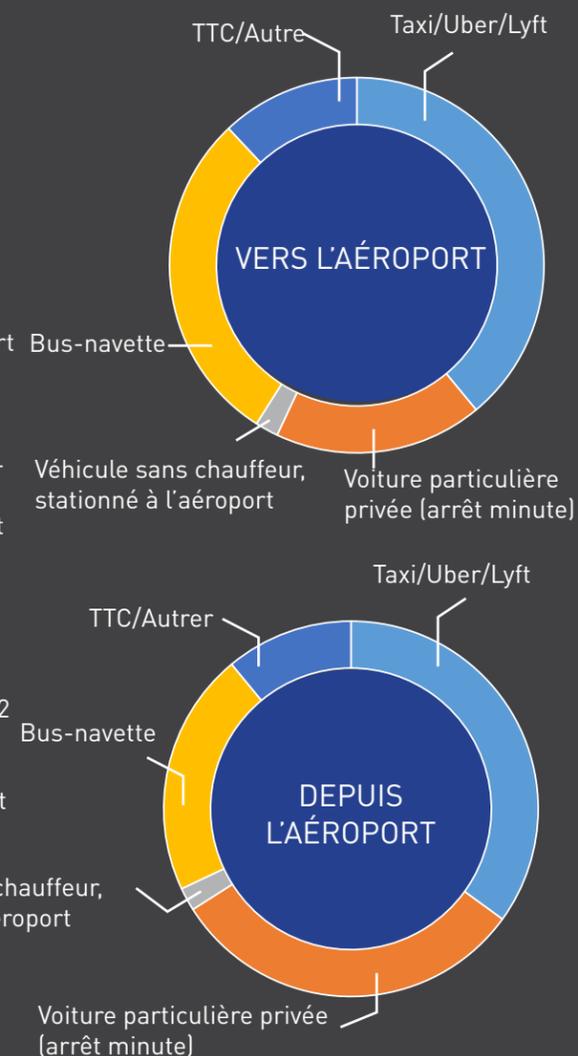
ann Quay voit passer environ 700 véhicules. Pendant la période de pointe de l'après-midi, entre 16 h et 17 h, ce sont près de 850 véhicules qui empruntent Eireann Quay. Avant la construction du tunnel piétonnier, la circulation était caractérisée par des intensifications régulières du trafic toutes les 15 à 20 minutes, correspondant à l'arrivée du traversier sur le continent. Depuis la mise en service de ce tunnel, la circulation est plus fluide : les embouteillages sont désormais moins longs et plus rares sur Eireann Quay.

Selon une étude réalisée en 2015, le trafic lié à l'aéroport représente environ 10 à 12 % de l'ensemble de la circulation dans la zone environnante, et c'est sur la rue Bathurst, au nord de Queens Quay, qu'il est le plus important (30 % de la circulation).

La ligne de transport en commun la plus proche de l'aéroport est la ligne 509 Harbourfront du tramway, qui part de la gare Union, longe Queens Quay jusqu'à la rue Bathurst, remonte vers le nord jusqu'à la rue Fleet, puis continue vers l'ouest jusqu'au parc des expositions. L'arrêt situé au croisement de la rue Bathurst et de Queens Quay se trouve à environ 275 mètres à pied de l'entrée du tunnel piétonnier. Le tableau 3.2 présente la répartition modale des déplacements des voyageurs à destination et au départ de l'aéroport.

Tableau 3.2 Mode d'accès

MODE	VERS L'AÉROPORT	DEPUIS L'AÉROPORT
Taxi/Uber/Lyft	35 %	39 %
Voiture particulière privée (arrêt minute)	31 %	18 %
Véhicule sans chauffeur, stationné à l'aéroport	2 %	2 %
Bus-navette	21 %	29 %
TTC/Autre	11 %	12 %
Total	100 %	100 %



*Enquête de Dillon Consulting sur la circulation et les passagers, réalisée à l'Aéroport Billy Bishop au printemps 2018

3.5.2 Terminus du traversier

Le terminus du traversier situé sur le continent a été construit en 2006 pour les besoins de l'exploitation du traversier. Sa partie supérieure est aménagée pour accueillir les passagers qui attendent le traversier. Les véhicules qui s'apprêtent à embarquer attendent le traversier dans une file qui leur est réservée sur Eireann Quay.

PortsToronto exploite deux traversiers assurant un service de transport entre le continent et l'aéroport. Le traversier principal est le Marilyn Bell I, qui peut accueillir 200 personnes en tout – en comptant les membres d'équipage – sur le pont

supérieur et 15 véhicules sur le pont principal. Le deuxième traversier, le David Hornell VC, est utilisé comme traversier de secours. Ce dernier peut accueillir au total 150 personnes – équipage compris – sur le pont supérieur, et 15 véhicules sur le pont inférieur. Les deux traversiers ne sont jamais utilisés en même temps.

Le traversier transporte non seulement des véhicules à destination de l'aéroport, mais aussi de grands véhicules commerciaux et des véhicules des services publics à destination des îles de Toronto, lorsqu'ils ne peuvent embarquer sur

le transbordeur de véhicules utilisé par la Ville de Toronto. Environ 7 000 véhicules de ce type sont transportés chaque année à bord du traversier de l'aéroport (dont 17 % pour le compte de la Ville de Toronto).

Le traversier assure la navette toutes les 15 minutes, entre environ 5 h 15 et 00 h 07. Depuis la mise en service du tunnel piétonnier reliant le continent à l'île, le nombre de passagers qui empruntent le traversier a diminué d'environ 90 %; par conséquent, le transport de véhicules est devenu la principale fonction de ce bateau.

MARILYN BELL I

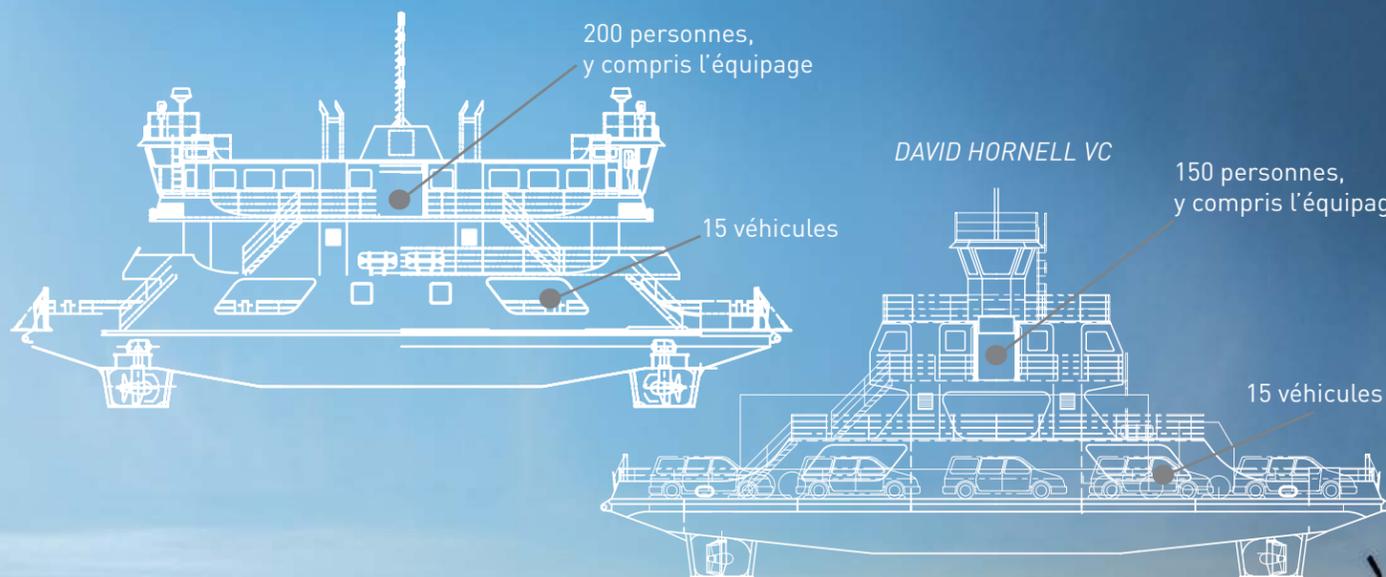
200 personnes, y compris l'équipage

15 véhicules

DAVID HORNELL VC

150 personnes, y compris l'équipage

15 véhicules



3.5.3 Tunnel piétonnier

Le tunnel piétonnier de 185 mètres de long qui relie le continent à l'île est opérationnel depuis 2015. Sur le continent, six ascenseurs permettent d'accéder à ce tunnel creusé à 35 mètres sous la surface, tandis que sur l'île ses usagers empruntent une combinaison d'escaliers roulants, d'ascenseurs et d'escaliers. Le tunnel peut accueillir environ 1 100 personnes par heure dans chaque direction.

En plus d'accélérer la circulation des passagers à destination et en provenance de l'aéroport, le tunnel présente un autre avantage non négligeable : il a permis d'éliminer le phénomène d'afflux massif de passagers aux comptoirs d'enregistrement et aux trottoirs des départs, phénomène qui était dû aux allers-retours effectués par le traversier toutes les 15 minutes. Ainsi, le fonctionnement de l'aéroport a gagné en fluidité et en efficacité à l'enregistrement et au niveau du trottoir côté ville.



Bullfrog Power fournit 100 % de l'énergie nécessaire pour l'ensemble des opérations de l'Aéroport Billy Bishop



3.5.4 Trottoirs des arrivées et des départs

PortsToronto a récemment lancé une phase d'essai dans le cadre de laquelle le trottoir le long duquel les véhicules embarquent leurs passagers a été déplacé du côté ouest d'Eireann Quay. Sur les douze emplacements disponibles le long du trottoir, trois sont réservés aux entreprises de covoiturage. Le dépôt de passagers, quel que soit le mode de transport utilisé, se fait toujours le long du trottoir situé juste devant le pavillon du tunnel. Ce trottoir reste également le lieu où les bus-navettes embarquent et débarquent leurs passagers. La mise à disposition – gratuitement – de cet espace pratique pour embarquer des voyageurs contribue à réduire les cas de stationnement illégal et le nombre de véhicules qui circulent/stationnent dans le quartier voisin. Les résultats de l'essai seront évalués en 2019, et la nouvelle configuration sera définitivement adoptée s'il s'avère qu'elle a une incidence positive sur la fluidité de la circulation.

3.5.5 Parc à taxis

Une zone est dédiée au dépôt des passagers de taxis juste devant le pavillon du tunnel, tandis qu'un parc à taxis est aménagé immédiatement à l'est d'Eireann Quay pour les taxis qui attendent des passagers. Le parc à taxis sera remanié, de façon à ce qu'il prenne moins de place et soit mieux délimité, l'idée étant de libérer de l'espace. Le parc à taxis est une boucle constituée de quatre voies pouvant accueillir environ 56 véhicules. À l'extrémité de la boucle, à l'endroit où les quatre voies se rejoignent pour n'en former plus que deux, une zone abritée est dédiée à l'embarquement des passagers. Des plans prévoient l'amélioration et l'optimisation de cette installation, et notamment la mise en place d'une meilleure protection contre les intempéries.

3.5.6 Stationnement

Le stationnement, que ce soit sur le continent ou sur l'île, est très limité, car il n'y a que peu de terrains disponibles. Sur le continent, le parc de stationnement situé près du chemin Stadium peut accueillir environ 200 véhicules. Un nouveau parc de stationnement sécurisé sera aménagé sur le site de Canada Maltage afin de remplacer un parc existant de taille similaire. Ce nouveau stationnement comptera environ 44 places : 15 d'entre elles seront mises à la disposition du Conseil scolaire du district de Toronto, et les plac-

es restantes seront gérées par PortsToronto. Quelques-unes de ces places seront utilisées par des loueurs de voitures pour le retrait des véhicules de location. Il est également proposé que le parc de stationnement soit utilisé par les véhicules qui amènent ou viennent chercher des élèves à la Waterfront School. Sur l'île, on compte environ 320 places de stationnement situées en divers endroits.

Les résidents communautaires s'inquiètent du nombre limité de permis de stationnement résidentiel délivrés par la Ville de Toronto à ses habitants, et du manque de places de stationnement convenables et abordables aux abords de l'aéroport. En outre, ces résidents sont frustrés de voir les employés de l'aéroport se garer aux environs de ce dernier, et priver ainsi les membres de la communauté – notamment ceux qui éprouvent des difficultés en matière d'accessibilité – de précieux espaces de stationnement. L'Aéroport a délivré de nombreux avis, a signalé le problème à ses intervenants, et a demandé à ses employés de faire attention à ne pas se stationner dans ses environs.

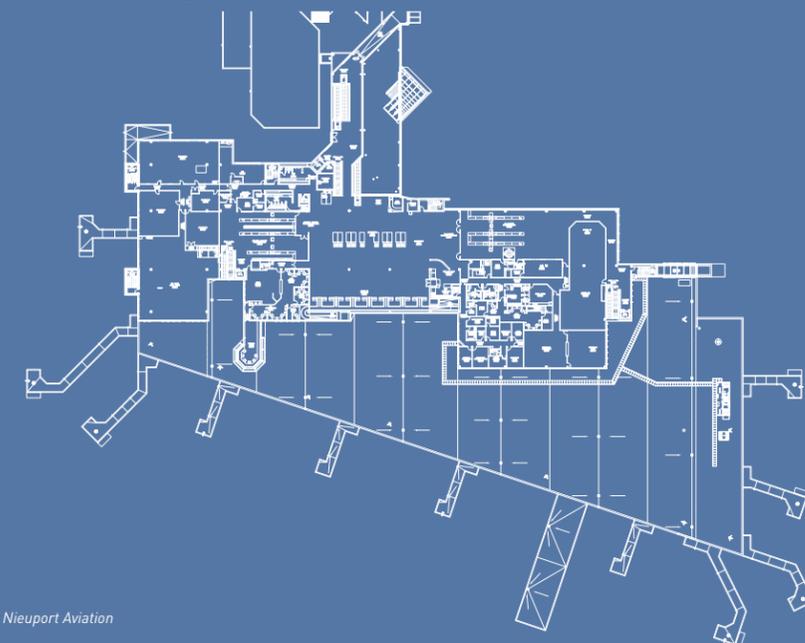
3.6 Aérogare

C'est Nieuport Aviation Partners Inc. qui possède et exploite l'aérogare de l'Aéroport Billy Bishop. Cette installation de 18 500 mètres carrés à deux étages, construite en 2010, a récemment fait l'objet de travaux de modernisation qui ont permis d'augmenter de 1 115 mètres carrés la superficie des salles d'embarquement, et d'ajouter une 11e porte d'embarquement au bâtiment. Grâce à ces récents travaux d'amélioration, l'aérogare peut maintenant offrir un niveau optimal de service aux passagers aux heures de pointe, et sera en mesure d'accompagner la croissance future.

Le niveau supérieur de l'aérogare, que l'on voit à la figure 3-5, se compose des éléments fonctionnels suivants :

HALL D'ENREGISTREMENT	CONTRÔLE DES PASSAGERS AVANT L'EMBARQUEMENT	ZONES ADMINISTRATIVES
Il est prévu pour accueillir 14 guichets d'enregistrement, et des bornes libre-service	Deux postes de contrôle des passagers avant l'embarquement, l'un pour les vols intérieurs et l'autre pour les vols transfrontaliers. Les zones de contrôle respectivement réservées aux vols intérieurs et aux vols transfrontaliers comptent chacune trois files, et dans la première zone un espace a été prévu pour une quatrième file.	Des zones administratives sont mises à la disposition de Nieuport Aviation, PortsToronto et Porter Airlines. Dans le cadre des récents travaux de modernisation de l'aérogare, ces zones administratives ont été agrandies de façon à ce qu'elles puissent éventuellement accueillir des installations du Service des douanes et de protection de la frontière des États-Unis (United-States Customs and Border Protection).

Figure 3-5 Aérogare – Niveau supérieur

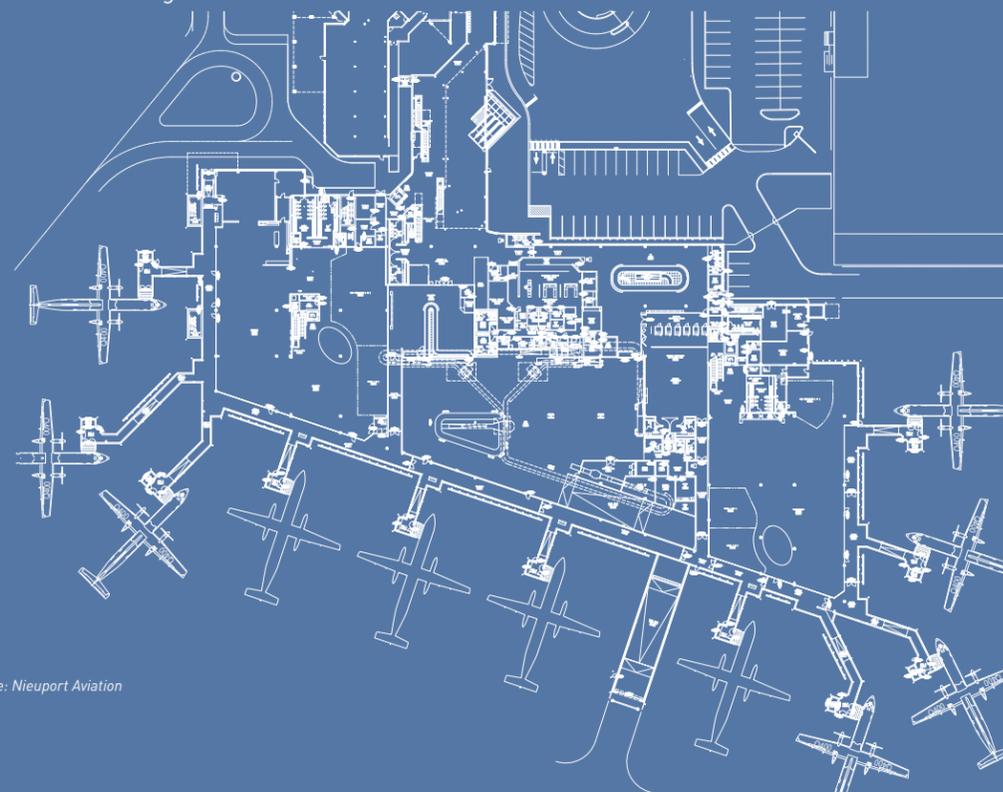


Source: Nieuport Aviation

Le rez-de-chaussée de l'aérogare, que l'on voit à la figure 3-6, se compose des éléments suivants :

SALLES D'EMBARQUEMENT	ASFC
Le rez-de-chaussée abrite deux salles d'embarquement distinctes. Dans le cadre des récents travaux d'expansion de l'aérogare, ces deux salles ont été agrandies et l'offre de commerces de détail ainsi que de points de vente de nourriture et de boissons y a été améliorée.	Les installations de l'ASFC permettent la réalisation des inspections primaire et secondaire des douanes et de l'immigration. Des améliorations ont récemment été apportées à ces installations : elles ont été dotées de 13 nouvelles bornes d'inspection primaire (BIP), qui ont renforcé leur capacité et contribuent à la réduction du temps de traitement des passagers.
ZONES DE RETRAIT DES BAGAGES	SECTEUR DE RASSEMBLEMENT DES BAGAGES
L'aérogare abrite deux zones de retrait des bagages, l'une pour les arrivées des vols intérieurs, et l'autre pour les arrivées des vols transfrontaliers (internationaux).	Un secteur commun de rassemblement des bagages en partance est situé au centre de l'aérogare, près du côté piste. Le contrôle des bagages enregistrés (CBE) associé au système de traitement des bagages en partance sera amélioré afin de satisfaire aux normes nationales actuelles sur le contrôle de sécurité.

Figure 3-6 Aérogare – Rez-de-chaussée



Source: Nieuport Aviation

3.7

Activité de l'aviation générale

À l'heure actuelle, la zone d'activité de l'aviation générale se trouve du côté nord de l'aéroport, le long du quai massif du chenal de l'Ouest. À l'est de l'aérogare se trouve un espace loué à Trans Capital Air et à sa société sœur Stolport. Stolport utilise cet espace en tant qu'ESAA, et Trans Capital Air exerce ses activités depuis le hangar 1, qu'elle utilise essentiellement pour la réparation et la remise en état d'aéronefs. Stolport est en train d'aménager un deuxième hangar et de développer ses activités d'ESAA sur les terrains qu'elle loue. FlyGTA Airlines et Heli Tours sont des locataires de cet ESAA.

À l'ouest de l'aérogare se trouve le secteur des hangars, qui forment une ligne continue. Des filiales de Porter Aviation Holdings Inc. possèdent et exploitent la plupart de ces structures, sur des terrains que leur loue PortsToronto. Ces installations sont utilisées pour les besoins des activités de Porter (en tant que compagnie aérienne commerciale et ESAA), et accueillent également un certain nombre de sous-locataires. Le hangar 4a fait toutefois exception : il appartient au ministère de la Santé et des Soins de longue durée de l'Ontario, et est utilisé par Ornge pour les besoins de ses activités d'ambulance aérienne.

Cameron Air et Island Air font partie des locataires et exploitants aériens commerciaux actuellement installés dans des hangars loués par Porter.



3.8 Soutien aéroportuaire

3.8.1 Poste d'incendie

Le poste d'incendie de l'aéroport se trouve dans l'ISG, qui abrite également les services d'entretien de l'aéroport. Le poste d'incendie comprend des installations d'entreposage et de soutien, ainsi que deux pièces pour le rangement des appareils. En vertu du RAC, l'aéroport est tenu de fournir un niveau de service correspondant à la catégorie 6. Pour satisfaire à cette exigence, il faut disposer sur place de deux véhicules SLIA. En plus de ses véhicules SLIA de première ligne, l'aéroport possède un véhicule SLIA de rechange, ainsi qu'un camion-citerne d'incendie pouvant intervenir en cas d'incendie de structure et d'urgence médicale. Le service d'incendie de l'aéroport collabore étroitement avec le service d'incendie, les services médicaux d'urgence et le service de police de la Ville de Toronto, l'objectif étant de pouvoir ajuster le degré d'intervention en fonction des besoins.

3.8.2 Entrepôt du matériel d'entretien de l'aéroport

La partie de l'ISG dédiée à l'entretien de l'aéroport comprend quatre pièces dédiées au rangement de l'équipement, ainsi que des zones de soutien et des zones administratives. En outre, de l'équipement est également entreposé dans une structure tendue non chauffée, située du côté sud de l'aéroport. PortsToronto a conclu un contrat avec Safety-Kleen, qu'elle charge de collecter, de recycler, de réutiliser ou d'éliminer comme il se doit les produits antigel, l'huile, les filtres à huile et d'autres éléments du matériel utilisé aux fins d'entretien de l'aéroport.

3.8.3 Entreposage des matériaux

Un entrepôt situé du côté est de l'aéroport, au sud de la piste 06-24, sert au stockage des matériaux. Cette « hutte quonset » est utilisée pour l'entreposage du sable et des autres produits de déglacage utilisés côté piste. L'emplacement de cette construction n'est pas idéal, car il faut traverser une piste en service pour y accéder.

3.8.4 Centre de commande d'éclairage d'aéroport

Le centre de commande d'éclairage d'aéroport se trouve juste à l'est de l'ISG, dans une zone utilisée pour l'entreposage d'équipement à l'air libre.

3.8.5 Tour de contrôle NAV CANADA

La tour de contrôle de la circulation aérienne est située juste au sud de l'ISG. C'est NAV CANADA qui possède et exploite cette installation. La salle de contrôle offre une vue dégagée sur les pistes, voies de circulation et approches. La construction d'une nouvelle tour de contrôle ne devrait pas être nécessaire au cours de la période visée par le Plan directeur.

3.8.6 Zone d'entreposage des carburants

La zone d'entreposage des carburants d'aviation de l'aéroport se trouve du côté sud de l'aéroport, à l'extrémité de la voie de circulation Echo. C'est à cet endroit que s'approvisionnent les camions ravitailleurs qui acheminent le carburant jusqu'aux aéronefs au nord de l'aéroport. L'installation d'entreposage de carburant est détenue et exploitée par City Centre Fuel Corp., une filiale de Porter Aviation Holdings Inc., et permet de stocker 200 000 litres de carburant A1 et 50 000

litres d'AVGAS 100LL. Cette zone d'entreposage des carburants est réapprovisionnée presque tous les jours. Ce site pourrait tout à fait être agrandi si cela s'avérait nécessaire à l'avenir.

La zone d'entreposage des carburants est conçue pour accueillir 8 réservoirs hors sol de 50 000 litres. Cette zone compte actuellement cinq réservoirs en activité, et il y a suffisamment de place pour trois réservoirs supplémentaires dans les limites du tracé approuvé de son emplacement.

3.8.7 Installation de contrôle des véhicules des non-passagers

Depuis 2014, TC exige des aéroports où l'activité de transport régulier de passagers est importante qu'ils disposent d'une installation permettant de contrôler les véhicules des non-passagers circulant côté piste. Il a donc fallu construire des installations de contrôle de véhicule des non-passagers (CVNP) permettant de contrôler séparément les véhicules et le personnel. L'installation provisoire de CVNP aménagée juste à l'est de l'aérogare a été remplacée en 2018 par une structure permanente, située non loin de l'intersection des voies de circulation Alpha et Bravo et de l'aire de trafic.

3.8.8 Dégivrage d'aéronef

L'aéroport gère les fluides de dégivrage et d'antigivrage pour aéronef au moyen d'un système de gestion du glycol qui piège les eaux de ruissellement et retient parfaitement le glycol provenant des opérations de dégivrage et d'antigivrage. Le dégivrage des aéronefs des transporteurs aériens a lieu sur l'aire de trafic d'aérogare. La procédure de dégivrage consiste à refouler les aéronefs à partir de leur poste de stationnement, puis à les dégivrer au moyen d'équipement mobile.

Les effluents qui ruissellent en surface lors de l'opération de dégivrage sont récupérés dans des puisards situés à des endroits stratégiques sur l'aire de trafic. Ces effluents sont ensuite dirigés vers une installation de stockage souterraine, puis rejetés dans le réseau sanitaire municipal. En l'absence d'opération de dégivrage, les eaux de ruissellement sont dirigées vers le réseau de drainage des eaux de pluie.

D'ordinaire, les aéronefs d'aviation générale ne sont pas utilisés dans des conditions de givrage mais, le cas échéant, ils sont amenés jusqu'à l'aire de trafic d'aérogare aux fins de dégivrage. Compte tenu des importantes contraintes physiques auxquelles fait face l'aéroport, notamment à proximité de l'aérogare, l'aménagement d'une installation de dégivrage centrale n'est pas envisageable. L'actuel plan de gestion des eaux pluviales et de confinement du glycol a été élaboré en 2003 et est passé en revue chaque année afin d'assurer la bonne gestion des pratiques de fonctionnement.



3.9 Services publics

Avant l'ouverture de l'aéroport, un tunnel utilitaire datant de 1932 et passant sous le chenal de l'Ouest servait de corridor de services publics. Dans le cadre de la démarche d'investissement dans le développement de la ville entreprise par PortsToronto, un nouveau tunnel piétonnier, conçu et aménagé pour accueillir les conduites de services publics indispensables pour répondre aux besoins actuels et futurs des infrastructures urbaines, été mis en service en 2015.

PortsToronto a embauché une équipe de conseillers afin de construire un ouvrage inédit dans l'histoire de l'innovation canadienne : sept « galeries » imbriquées forment la conception en clé de voute unique du tunnel principal. Trois de ces galeries ont été réservées aux conduites d'eau maîtresses de la Ville, ce qui a permis aux Torontois d'économiser 10 millions de dollars. Le tunnel piétonnier joue un rôle clé en tant que voie de passage des services publics entre le continent et les îles de Toronto.

La station de traitement des eaux insulaire est installée sur le site de la première usine de traitement de l'eau de la Ville, usine qui avait été construite dans les années 1900 et n'est plus en service. L'installation actuelle, bâtie en 1977, se trouve sur Centre Island et fournit 20 % de l'eau potable de Toronto. L'aéroport et l'île sont desservis par une nouvelle conduite maîtresse de 16 pouces de diamètre, qui passe par le tunnel piétonnier et relie le continent à la station de traitement des eaux et à la station de pompage insulaires.

La Ville de Toronto fournit des services sanitaires à l'aéroport et aux îles de Toronto au moyen de conduites de refoulement mesurant respectivement 12 pouces et 8 pouces de diamètre et partant de la station de pompage sanitaire située juste au sud de l'aéroport. Ces deux conduites de refoulement ont été déplacées en 2015 : elles étaient auparavant intégrées au tunnel utilitaire de 1932, et relient maintenant la station de pompage insulaire de la Ville au continent en passant par le tunnel piétonnier. L'aéroport est desservi à l'interne par un réseau de conduites de refoulement plus petit, qui le relie à la station de pompage insulaire située au sud de l'aérodrome.

L'aéroport est équipé d'un système de drainage pluvial reposant à la fois sur le principe de la collecte par gravité et sur l'utilisation de conduites de refoulement. L'hiver, lorsque du glycol est utilisé pour le dégivrage des aéronefs, ces derniers sont arrosés de produit dans une zone où les eaux de surface sont récupérées puis rejetées dans le réseau sanitaire de la Ville. Les déversoirs situés le long du quai massif du chenal de l'Ouest servent à l'évacuation des eaux pluviales, qui ne contiennent pas de glycol.

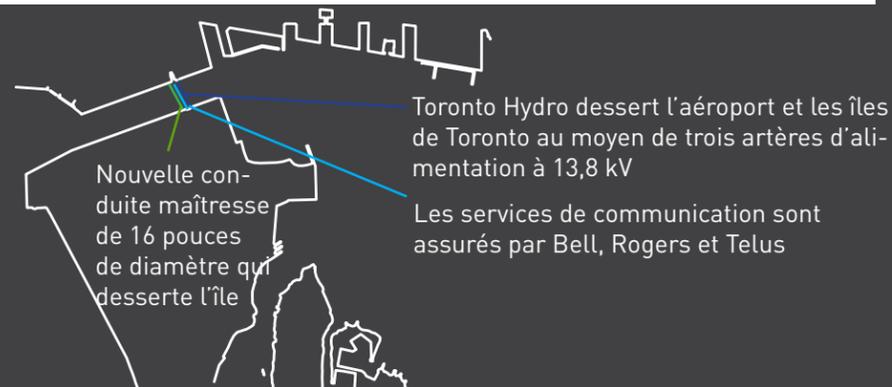
Les services de communication sont assurés par Bell, Rogers et Telus au moyen d'un nouveau réseau de fibres passant par le tunnel piétonnier. Bell et Rogers continuent en outre à utiliser le tunnel utilitaire d'origine pour la prestation de services.

Toronto Hydro dessert l'aéroport et les îles de Toronto au moyen de trois artères d'alimentation à 13,8 kilovolts (kV) partant du poste de transformation de Strachan situé sur le continent. Ces câbles à 13,8 kV passent par le tunnel utilitaire d'origine. Des transformateurs abaisseurs de tension situés sur le continent et sur l'île alimentent en électricité les installations aéroportuaires.

Des conduites de gaz naturel ont été installées dans le tunnel utilitaire d'origine, et sont alimentées par Enbridge Gas.

SERVICES PUBLICS AUX ÎLES DE TORONTO

Parmi les galeries du tunnel piétonnier à l'Aéroport Billy Bishop, trois ont été réservées aux conduites d'eau maîtresses de la Ville, ce qui a permis aux Torontois d'économiser 10 millions de dollars.



4 Profil socio-économique

4.1 Aperçu socio-économique

La RGT est le centre économique de l'Ontario. Elle abrite une population d'environ 6,8 millions d'habitants (2017), et sa contribution aux PIB de l'Ontario et du Canada s'élève approximativement et respectivement à 50 % et 20 %. La RGT est l'une des régions métropolitaines d'Amérique du Nord qui connaissent la croissance la plus rapide, les migrations internationales étant l'un des principaux facteurs de cette croissance. D'ici 2041, sa population devrait augmenter de 2,8 millions (+ 40,8 %) pour atteindre presque 9,7 millions d'habitants².

La ville de Toronto est au cœur de cette croissance. Avec sa population d'environ 2,9 millions d'habitants, la ville génère un PIB de 168 milliards de dollars. En 2014, Forbes a désigné Toronto comme faisant partie des villes les plus influentes du monde. Toronto a par ailleurs été désignée par JLL comme l'une des 10 villes du monde les plus à l'abri du vieillissement, en raison de sa capacité à assurer sa réussite à long terme.

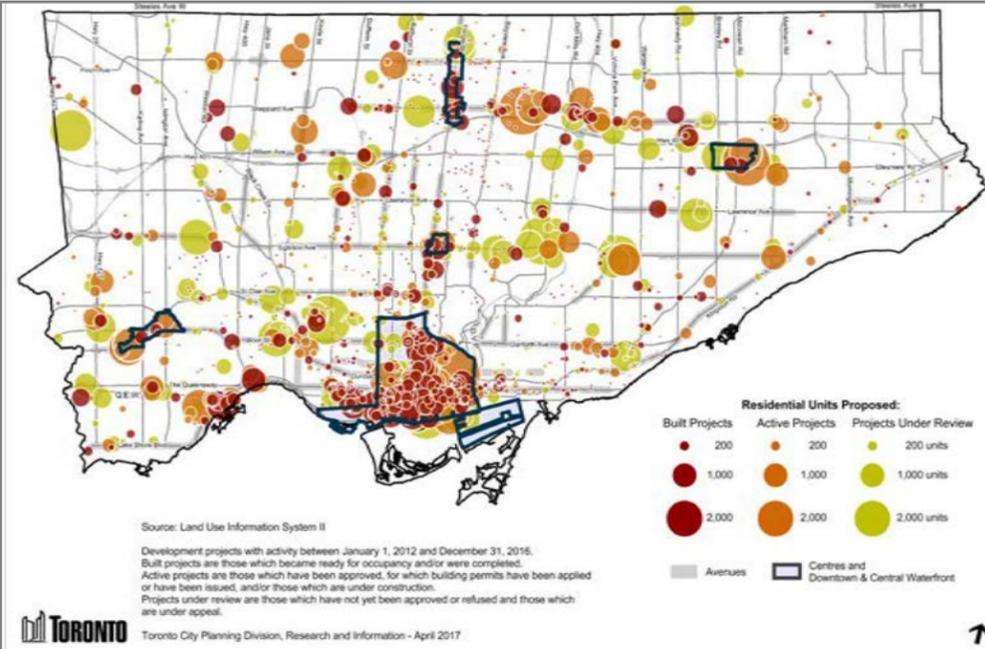
Dans la ville de Toronto, le centre-ville – à la fois lieu de vie et lieu de travail – est devenu un important pôle de croissance. Compte tenu de la transition opérée par Toronto, qui est passée du statut de centre manufacturier à celui de centre financier et commercial, le centre-ville a été le foyer de la croissance. La population du centre-ville a doublé au cours de 40 dernières années et, aujourd'hui, le centre-ville concentre un tiers des emplois de la ville.

Le développement commercial et résidentiel va bon train au centre-ville, et devrait se poursuivre à l'avenir. Environ 38 % des projets d'aménagement résidentiel et 40 % des projets d'aménagement non résidentiel en cours et à venir dans la ville de Toronto concernent le centre-ville et la partie centrale du secteur riverain.³

² Mise à jour des projections démographiques pour l'Ontario, ministère des Finances de l'Ontario, printemps 2018
³ Profile Toronto. Ville de Toronto, avril 2017

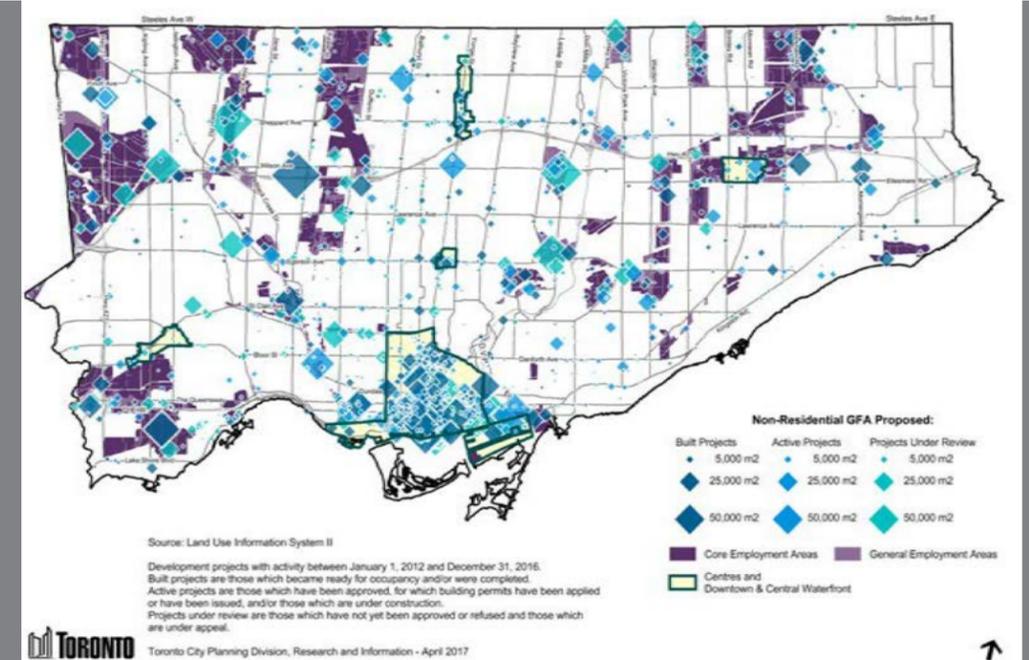
Les figures 4-1 et 4-2 montrent les aménagements actuels et prévus au centre-ville, espace de vie et de travail.

Figure 4-1
Projets d'aménagements résidentiels

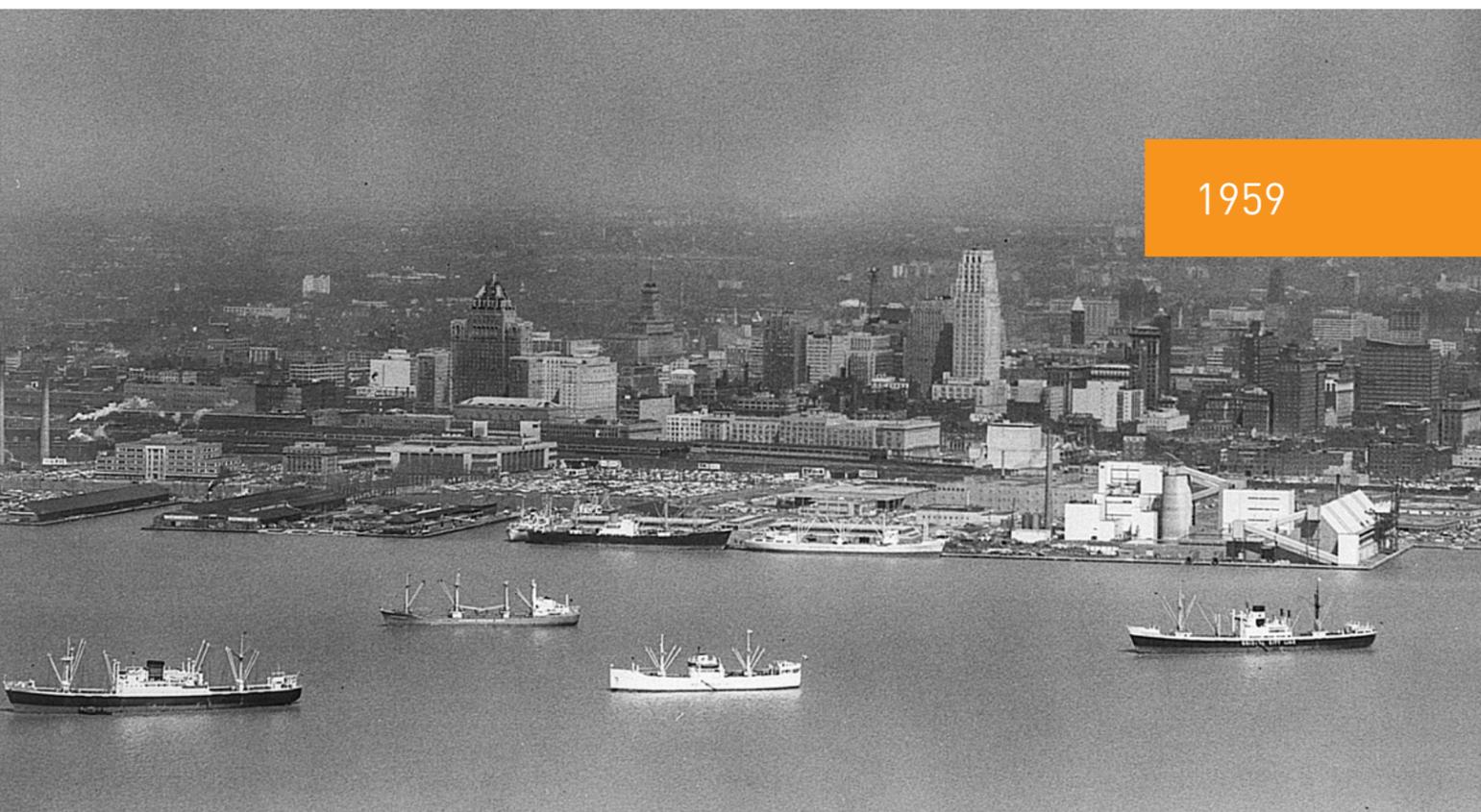


Source: Ville de Toronto

Figure 4-2
Projets d'aménagements non résidentiels

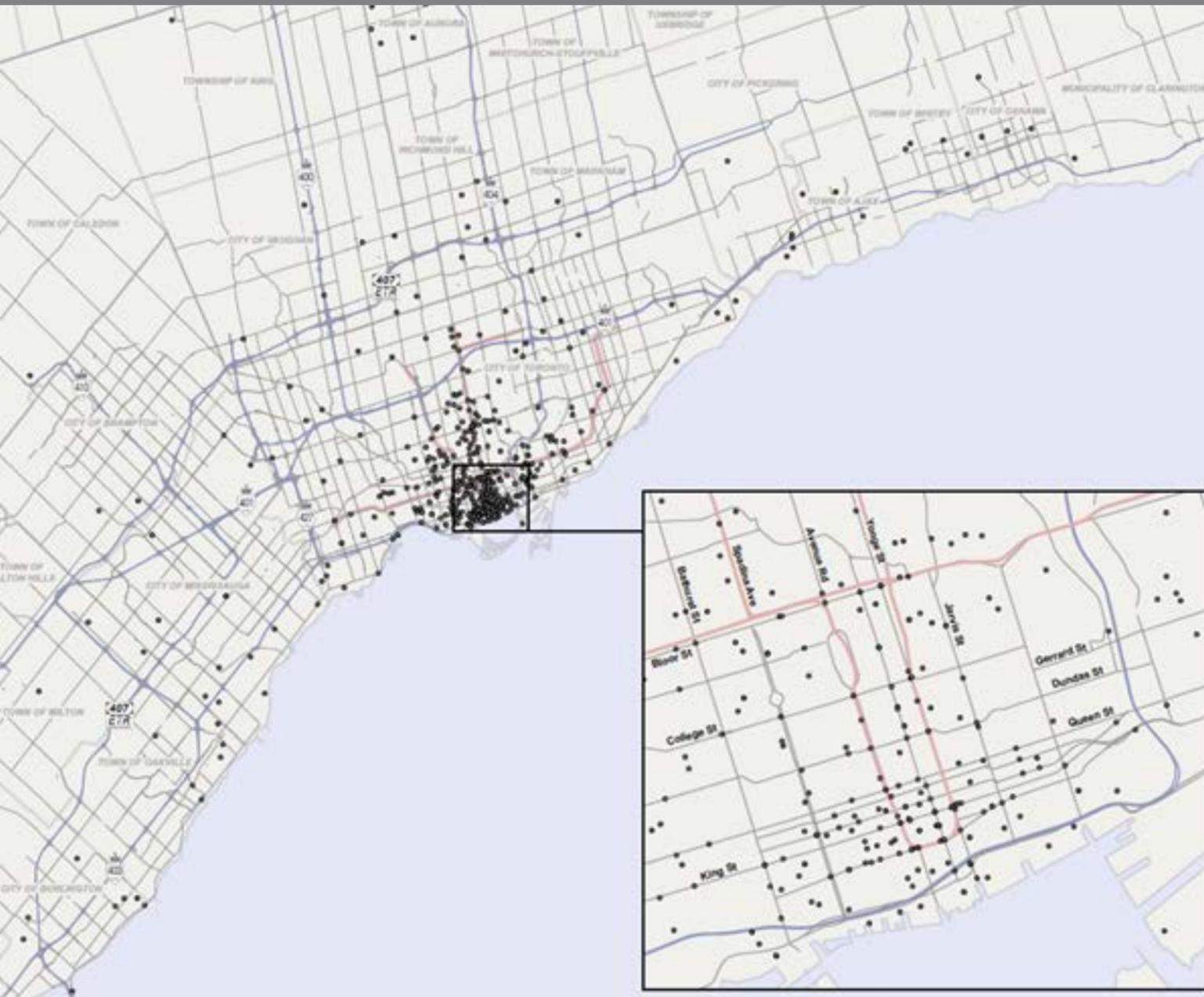


Source: Ville de Toronto

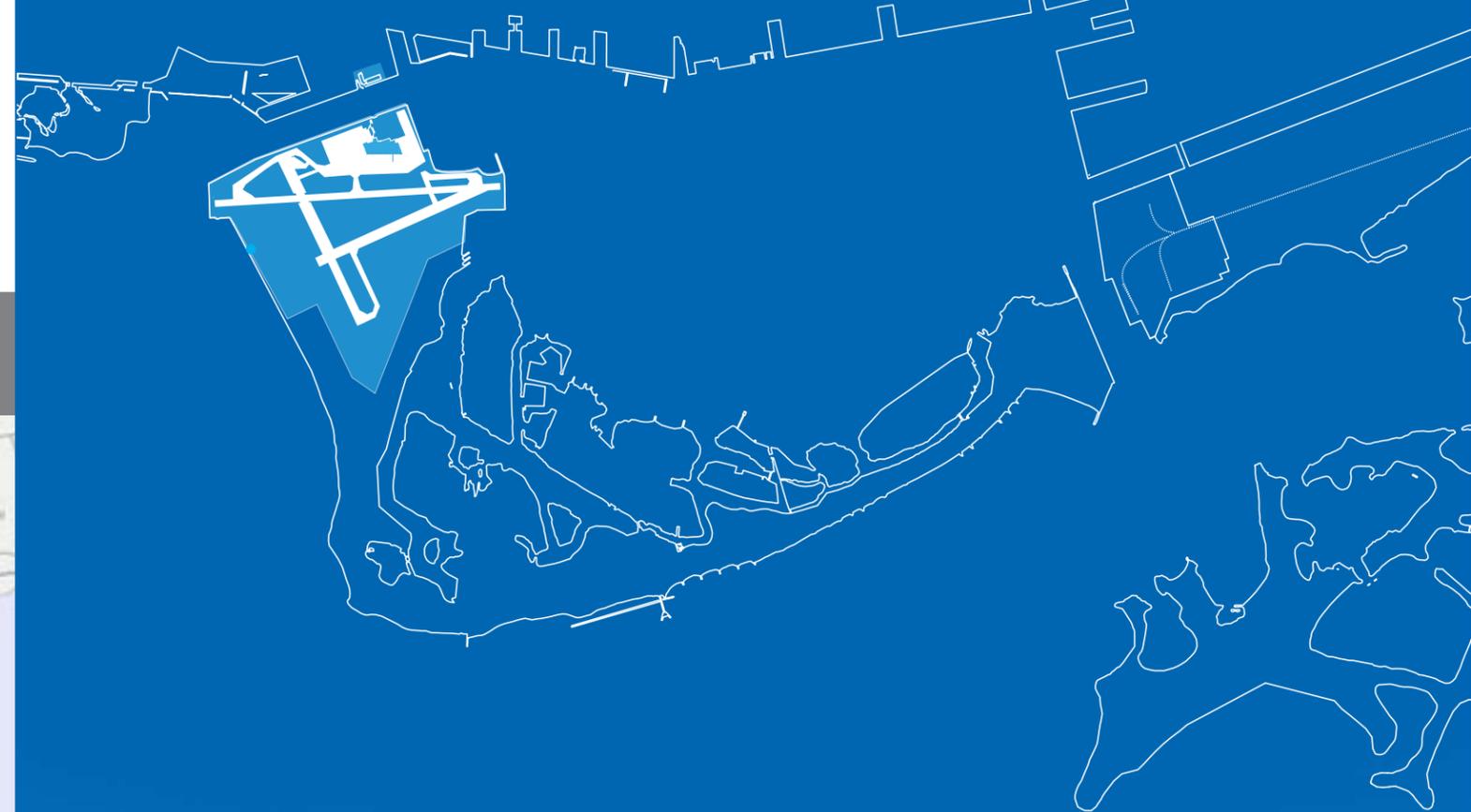


Des enquêtes réalisées récemment auprès des passagers ont confirmé que les personnes qui vivent ou travaillent au centre-ville sont nombreuses à utiliser l'aéroport. La figure 4-3 montre d'où viennent les usagers de l'aéroport. Comme on peut le voir, un pourcentage élevé de passagers viennent du cœur du centre-ville et des quartiers intermédiaires de Toronto.

Figure 4-3 Points d'origine des passagers



Source: Enquête de Dillon Consulting réalisée en 2016 auprès des passagers de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto



Compte tenu de la proximité de ce pôle de croissance, l'Aéroport Billy Bishop est bien placé pour offrir aux résidents et entreprises du centre-ville un accès pratique au transport aérien. Cependant, on admet que le fait de permettre à davantage de voyageurs aériens d'accéder facilement au cœur du centre-ville risque de créer des problèmes de circulation au sein de la collectivité voisine de l'aéroport. Étant donné que les réseaux de transport de la ville sont de plus en plus saturés et que la durée des trajets a tendance à s'allonger, il y a des chances que l'Aéroport Billy Bishop joue un rôle de plus en plus important en tant que point d'accès à la ville.



4.2 Incidence économique

L'Aéroport Billy Bishop apporte une contribution non négligeable à l'économie de la ville de Toronto et de la province de l'Ontario. Voici un aperçu des retombées annuelles directes des opérations aéroportuaires :

- 2 080 emplois représentant 1 950 équivalents temps plein (ETP). La plupart de ces emplois sont des postes très bien rémunérés et hautement spécialisés liés à l'industrie du transport aérien
- 130 millions de dollars en salaires
- 190 millions de dollars en PIB
- 670 millions de dollars en production économique

Il faut également savoir que l'exploitation de l'aéroport a généré plus de 90 millions de dollars en impôts, dont 49 millions de dollars versés au gouvernement fédéral, 34 millions de dollars versés au gouvernement provincial et 7 millions de dollars versés à la Ville de Toronto.

En plus de contribuer directement à l'économie, l'aéroport élargit les perspectives économiques en offrant aux voyageurs un accès direct au cœur de la ville, ce qui favorise le développement du tourisme et des affaires.

670
millions de dollars
en production économique

130
millions de dollars
en salaires

190
millions de dollars
en PIB

4.3 Capacité du réseau de transport aérien régional et soan

En septembre 2015, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) a publié un livre blanc sur l'avenir de l'Aéroport international Toronto Pearson. Selon les conclusions de ce rapport, la demande de transport aérien de passagers devrait commencer à approcher des limites de la capacité d'ici le milieu des années 2030, et ce, même si le projet d'agrandissement de l'Aéroport international Toronto Pearson se concrétise. La GTAA estime que, d'ici 2043, la demande annuelle de transport aérien de passagers dépassera les 110 millions de passagers, alors que les aéroports du sud de l'Ontario ne peuvent accueillir qu'environ 89 millions de passagers par an.

Le sud de l'Ontario abrite une population d'environ 13 millions de personnes, et contribue à hauteur de près de 37 % au PIB du Canada. D'ici 2043, cette population devrait s'élever approximativement à 15,5 millions d'habitants, et le PIB de la région devrait atteindre 1,1 trillion de dollars. Si l'infrastructure du réseau aéroportuaire régional ne fait pas l'objet d'améliorations importantes, la demande de transport aérien de passagers risque de dépasser largement la capacité d'ici la fin des années 2030. Cette inadéquation entre l'offre et la demande se traduira par des retards, des engorgements et des pertes d'occasions économiques. Selon les estimations, un service aérien limité pourrait faire reculer de 15 milliards de dollars le PIB annuel.⁴

⁴ Flying Together: The Southern Ontario Airport Network, GTAA, mai 2017

4.3 Capacité du réseau de transport aérien régional et SOAN

Au vu de ces chiffres préoccupants, la GTAA a recommandé dans son livre blanc la création d'un réseau aéroportuaire pour le sud de l'Ontario, l'idée étant qu'ensemble, un certain nombre d'aéroports clés du sud de l'Ontario pourraient satisfaire la demande en transport prévue. Sous la houlette de la GTAA, le SOAN – constitué de 11 aéroports – a officiellement été mis en place en 2017. Les 11 aéroports en question sont les suivants : L'Aéroport international Toronto Pearson, l'Aéroport de Windsor, l'Aéroport de Sarnia, l'Aéroport international de London, l'Aéroport international de la région de Waterloo, l'Aéroport Billy Bishop, l'Aéroport régional de Lac Simcoe, l'Aéroport exécutif d'Oshawa, l'Aéroport de Peterborough, l'Aéroport international de Hamilton et l'Aéroport du district de Niagara. La figure 4-4 montre les emplacements des aéroports du Réseau.

La GTAA et les aéroports membres du SOAN ont créé ce réseau dans le but, d'une part, de repérer collectivement et individuellement les possibilités de développement du service aérien régulier et d'amélioration des infrastructures en vue de pouvoir répondre à la demande de transport aérien de passagers prévue et, d'autre part, de susciter la mobilisation de la communauté et de s'assurer son soutien. Le principe était de faire en sorte que les aéroports membres continuent à prendre leurs propres décisions stratégiques en fonction des facteurs locaux et des besoins de leurs collectivités, tout en servant l'objectif global – à savoir répondre à la demande de transport aérien à long terme de façon responsable et viable.

Le Réseau a par ailleurs un autre objectif essentiel : encourager l'investissement dans l'amélioration des réseaux de transport terrestre, afin de réduire la congestion et les émissions de GES. À ce jour, les aéroports membres du SOAN ont défini leurs rôles potentiels respectifs, et sont en train d'analyser l'impact économique du Réseau.

L'Aéroport Billy Bishop, du fait de sa proximité avec le centre-ville de Toronto, joue un rôle important au sein du Réseau en tant que point d'accès régional à Toronto depuis l'Ontario, le Québec et le nord-est des États-Unis. La GTAA a indiqué vouloir faire de l'Aéroport international Toronto Pearson un méga-pivot, où la priorité serait donnée aux vols long-courriers assurés par des gros-porteurs. L'Aéroport Toronto Pearson ne permettant qu'un certain nombre de mouvements d'aéronefs, il est à prévoir qu'une partie de la demande de vols régionaux sera satisfaite par des aéroports secondaires comme les aéroports de Hamilton et de Waterloo et l'Aéroport Billy Bishop.

Figure 4-4
Réseau aéroportuaire du Sud de l'Ontario



Source : Réseau aéroportuaire du Sud de l'Ontario

5 Initiatives de planification au sein de la collectivité

5.1 Vue d'ensemble

Plusieurs initiatives clés mises en œuvre par d'autres organismes ont une incidence sur l'aéroport et sa communauté pour ce qui est de la planification. PortsToronto et l'aéroport collaborent avec ces organismes, notamment avec divers services de la Ville de Toronto, TC, NAV CANADA, Waterfront Toronto, le Conseil scolaire du district de Toronto et l'OPNTR. Il est primordial que le Plan directeur de l'aéroport cadre avec les politiques et objectifs définis par ces organismes relativement à ces initiatives clés. Le PQBQ, le plan directeur visant le terrain de jeu de la Waterfront School, et l'étude de NAV CANADA portant sur l'impact sonore des trajectoires de vol sont des exemples d'initiatives dont PortsToronto appuie la mise en œuvre et dans le cadre desquelles elle collabore étroitement avec les organismes susmentionnés.

5.2 Projet TOcore

La Ville de Toronto planifie le développement du cœur du centre-ville, et a à cette fin réalisé une étude dans le cadre du projet TOcore. Le plan proposé concernant le centre-ville (Downtown Plan) définit la marche à suivre pour faire en sorte que ce secteur devienne en l'espace de 25 ans le cœur culturel, civique et économique de Toronto, mais aussi le cœur de l'activité de vente au détail de cette dernière, tout en restant un endroit où il fait bon vivre. Une série d'objectifs – regroupés autour des thèmes de la création de communautés complètes, de la qualité de la desserte, de la prospérité, de la résilience et de la responsabilité – donne une idée des résultats que le Downtown Plan vise à atteindre à mesure que la croissance se poursuit. Le Downtown Plan proposé est la première mise à jour complète présentée depuis l'introduction, par le Central Area Plan de 1976, de politiques polyvalentes qui ont encouragé le développement résidentiel du centre-ville et aidé Toronto à éviter la détérioration de celui-ci – un phénomène auquel bon nombre d'autres centres urbains nord-américains ont été confrontés.

La qualité de la vie et les possibilités économiques qu'offre Toronto ont fait d'elle l'une des villes d'Amérique du Nord qui connaissent la croissance la plus rapide, ce qui saute aux yeux lorsque l'on observe l'évolution de la silhouette du centre-ville et la foule qui arpente les trottoirs. Environ 40 % des projets d'aménagement de surface de plancher brute non résidentielle et 38 % des projets d'aménagement de quartiers d'habitation dans l'ensemble de la ville concernent le centre-ville, alors que celui-ci ne représente que 3 % du territoire de Toronto. Le centre-ville de Toronto est la plus grosse grappe d'emplois du Canada (plus de 500 000), près de 240 000 personnes y résident, et au moins 7 500 résidents supplémentaires sont venus grossir les rangs de sa population au cours de chacune des 5 dernières années. D'ici 2041, cette population devrait presque doubler et atteindre les 475 000 habitants. Ensemble, le cœur du centre-ville et les zones en pleine expansion que sont le quartier Liberty Village et le secteur au sud de l'avenue Eastern quartier pourraient concentrer 850 000 à 915 000 emplois.

L'étude réalisée dans le cadre du projet TOcore et le plan secondaire concernant le centre-ville (Downtown Secondary Plan) font valoir l'importance des liaisons piétonnes entre le réseau de transport collectif et certaines destinations le long du secteur riverain de Toronto. Sont notamment mentionnées les liaisons bidirectionnelles entre l'aéroport et la gare maritime Jack Layton. Le plan secondaire précise que les destinations en question devraient faire l'objet d'améliorations telles que l'aménagement d'espaces piétonniers attractifs et confortables, et qu'il conviendrait également d'améliorer la signalisation des arrêts de transport en commun afin d'encourager les gens à utiliser davantage ce type de transport. Les politiques axées sur la mobilité définies dans le plan indiquent également que l'amélioration des liaisons avec l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et l'Aéroport international Toronto Pearson contribuera à la qualité de la desserte à l'échelle nationale et internationale.

Les opérations aéroportuaires côté ville s'effectuent dans la zone visée par l'étude réalisée dans le cadre du projet TOcore. Parmi ces opérations, citons notamment la gestion de l'installation de transbordement des passagers située à l'endroit où le traversier de l'aéroport accoste; de la mise en file d'attente des véhicules à passagers, des véhicules de service d'aéroport et des véhicules de service de la Ville de Toronto qui s'appêtent à prendre le traversier; du passage entre l'aérogare et le tunnel piétonnier; de la zone où les véhicules embarquent/débarquent leurs passagers; du stationnement des bus-navettes; des zones dédiées au dépôt et à la prise en charge des passagers de taxis; du stationnement de l'aéroport; et des supports à vélos ainsi que des stations de vélos en libre-service.

La zone visée par le projet TOcore est délimitée par le lac Ontario au sud, par la rue Bathurst à l'ouest, par le couloir de transport ferroviaire des quartiers intermédiaires et par le chemin Rosedale Valley au nord, et enfin par la rivière Don à l'est, comme le montre la figure 5-1.

Figure 5-1 Zone visée par le projet TOcore – Downtown Plan



Source: Ville de Toronto, Urbanisme

Le Plan directeur de l'aéroport fournit des indications quant aux choix qu'il conviendra de faire relativement à l'envergure et à l'emplacement des futurs projets de développement, afin que ceux-ci favorisent la mise en œuvre des orientations stratégiques du Downtown Plan proposé, comme suit:



En permettant la mise en place, au centre-ville, d'un service aérien régional qui contribuera à l'expansion du quartier financier et à la création d'un « quartier des sciences de la santé » où les usages non résidentiels seront prioritaires.



En prévoyant la collaboration avec la Ville de Toronto à la mise en œuvre des opérations aéroportuaires côté ville dans le cadre du PQBQ, qui appuie l'orientation selon laquelle l'adoption d'un nouveau cadre permettrait de prendre les mesures nécessaires pour que les parcs et les espaces publics soient mieux aménagés, plus nombreux et mieux desservis au centre-ville.



En encourageant les gens à privilégier la marche, le vélo, les transports en commun et la navette gratuite desservant la gare Union pour leurs déplacements au départ et à destination de notre aéroport citadin, afin de réduire le nombre de taxis et autres véhicules circulant dans les rues du centre-ville.



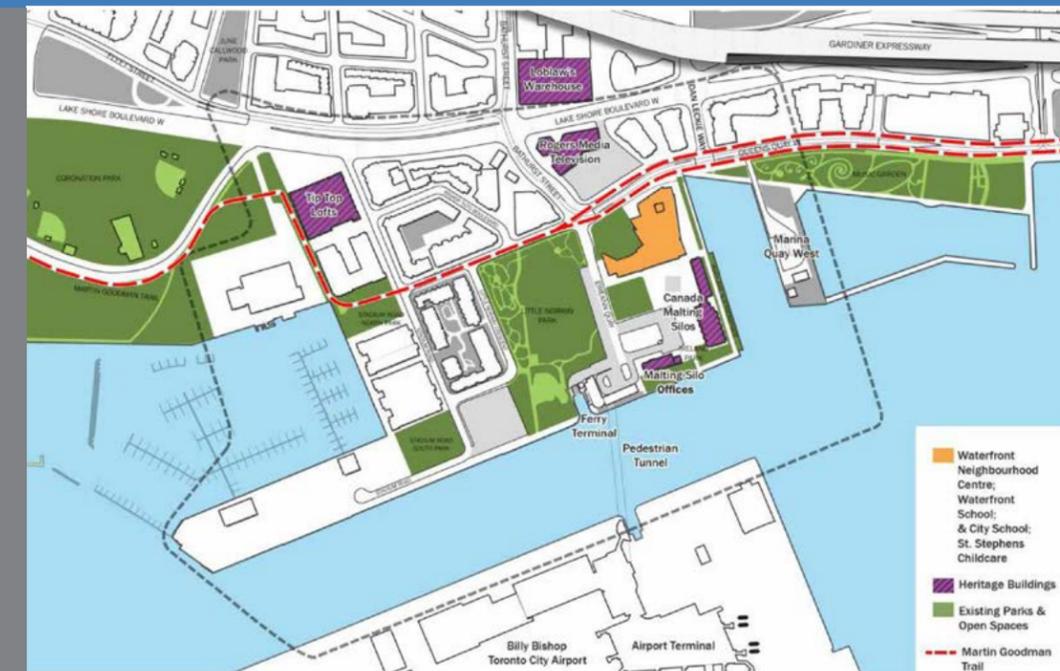
En modernisant les infrastructures de l'aéroport de façon à améliorer leur résilience et leur bilan carbone, afin que l'exploitation de l'aéroport cadre avec la politique d'approvisionnement durable de PortsToronto.

Ces activités sont en accord avec les objectifs du Downtown Plan, de la modification du plan officiel (n° 406) proposée concernant le Downtown Plan, et du Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe de 2017.

5.3 Plan de quartier de Bathurst Quay

Le quartier de Bathurst Quay se trouve au bas de la rue Bathurst, au sud du boulevard Lake Shore. C'est dans ce quartier essentiellement composé d'immeubles résidentiels bas ou de hauteur moyenne, d'écoles et d'installations communautaires que se trouve l'accès à l'Aéroport Billy Bishop côté ville – c'est donc ce quartier qui est le plus touché par les répercussions des opérations aéroportuaires. En janvier 2015, la Ville de Toronto a lancé le processus d'établissement du PQBQ. La figure 5-2 présente l'étendue physique du secteur de planification.

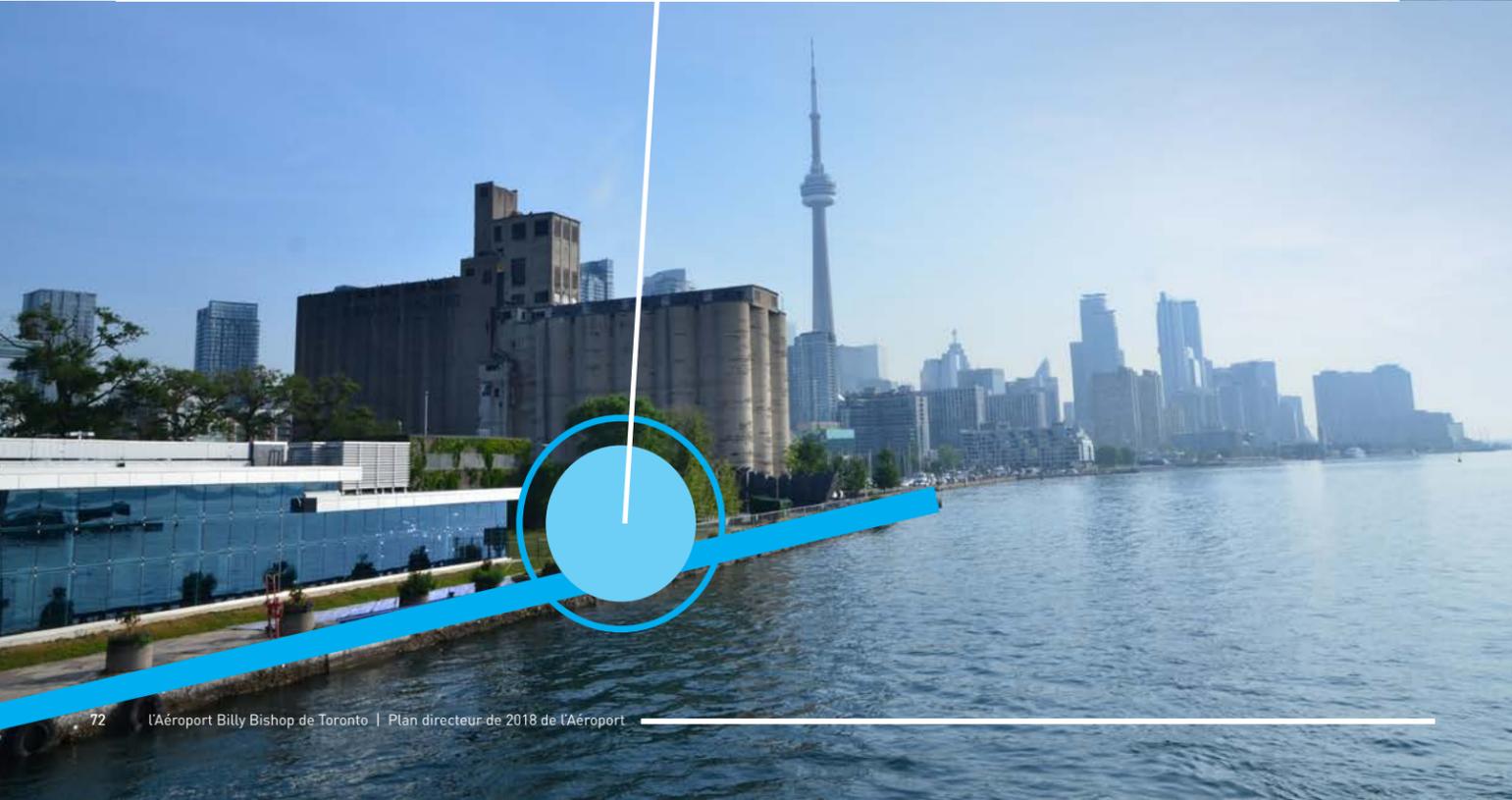
Figure 5-2
Plan de quartier de Bathurst Quay



Source: Ville de Toronto et Forrec

5.3 Plan de quartier de Bathurst Quay

Ce plan vise à proposer pour la collectivité un projet à long terme en vue de régler un certain nombre de problèmes, et notamment d'améliorer les transports, les liaisons piétonnes, les espaces verts, les perspectives pour le site de Canada Maltage et l'accès à l'Aéroport Billy Bishop. En ce qui concerne l'aéroport, la Ville et PortsToronto ont travaillé en étroite collaboration afin de comprendre les enjeux et d'élaborer un plan qui permette de réduire au minimum l'impact de son exploitation sur la collectivité.



5.4 Étude portant sur le remaniement du réseau de transport en commun dans le secteur riverain

La Ville de Toronto, en partenariat avec la TTC et Waterfront Toronto, étudie actuellement les possibilités de remaniement du réseau de transport en commun dans le secteur riverain, et procède à cette fin à une évaluation complète des besoins ainsi que des améliorations qui pourraient être apportées au transport en commun dans le secteur riverain. Une première phase d'étude s'est terminée en 2016, et la deuxième s'est achevée en janvier 2018, lorsque le conseil municipal a approuvé le plan global concernant le réseau de transport en commun du secteur riverain et a demandé au personnel de la Ville de procéder à une évaluation afin de déterminer quelle solution de transport collectif privilégier pour le tronçon du réseau correspondant à la rue Bay, entre la gare Union et Queens Quay.

Le réseau de transport en commun du secteur riverain n'est pas une ligne continue, mais un ensemble intégré de liaisons pouvant être mises en place dans le cadre de phases distinctes. Certaines parties du réseau de transport en commun sont terminées, mais il reste d'importantes améliorations à apporter et des tronçons manquants à achever pour permettre la revitalisation du secteur riverain et contribuer à la réussite économique durable de la ville dans son ensemble. Le plan de réseau provisoire a été élaboré au cours de la phase 1, et le conseil municipal a approuvé la décision de faire progresser de 30 % la conception de la ligne existante Harbourfront, entre Exhibition Loop et la rue Dufferin. La phase 2 a permis de mettre la dernière main au plan, de fournir une estimation des coûts pour l'ensemble du réseau de transport en commun du secteur riverain, et de classer les projets par ordre de priorité sur un horizon de 10 ans et plus.

PortsToronto participe au comité consultatif de ce projet. L'un des principaux objectifs de PortsToronto est de faire en sorte que le pourcentage de passagers utilisant les transports en commun augmente. Elle attache donc de l'importance aux constatations et recommandations découlant de l'étude. L'amélioration du service de transport en commun pourrait à terme contribuer à la réduction des allées et venues de taxis et de véhicules privés à l'aéroport. La mise en place d'un nouveau service de train léger sur rail (TLR) vers l'ouest améliorerait l'accès à l'aéroport depuis des zones comme Humber Bay, où la densité de population résidentielle s'est considérablement accrue. La figure 5-3 présente une proposition de réseau de transport en commun pour le secteur riverain.

Figure 5-3 Réseau de transport en commun préconisé pour le secteur riverain



Source: Ville de Toronto

5.5 Initiative de revitalisation de Waterfront Toronto

Waterfront Toronto est le défenseur des intérêts du public et le responsable de la revitalisation du secteur riverain. Créé par le gouvernement du Canada, le gouvernement de l'Ontario et la Ville de Toronto, Waterfront Toronto a pour mandat de revitaliser le secteur riverain. À la suite de la publication du rapport du groupe de travail sur la revitalisation du secteur riverain de Toronto (Toronto Waterfront Revitalization Task Force) en mars 2000, les trois ordres de gouvernement ont conjointement annoncé qu'ils soutenaient la création de Waterfront Toronto (auparavant appelée Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto), un organisme chargé de superviser, de diriger et d'assurer le renouvellement du secteur riverain.

Officiellement fondée en 2001, Waterfront Toronto a pour mission de transformer, en 25 ans, 800 hectares (2 000 acres) de terrains contaminés du secteur riverain en magnifiques collectivités accessibles, durables et polyvalentes, et en espaces publics dynamiques. Il s'agit de l'un des projets d'infrastructure les plus importants en Amérique du Nord, et de l'une des plus grandes initiatives de réaménagement de secteur riverain jamais entreprises dans le monde. Toutefois, ce n'est pas seulement en raison de son envergure que ce projet est unique. En effet, Waterfront Toronto propose un modèle d'aménagement urbain d'avant-garde, qui vise à placer Toronto à l'avant-plan des grandes villes du monde au 21^e siècle.

L'un des principaux objectifs de l'initiative de revitalisation du secteur riverain est de faire en sorte que le projet d'infrastructure procure à Toronto d'importants avantages économiques et sociaux susceptibles de permettre à la ville de rivaliser énergiquement avec d'autres grandes villes du monde de premier plan pour ce qui est des investissements, des emplois et de la population. À cette fin, Waterfront Toronto met à profit les approches les plus novatrices en matière de développement durable, d'esthétique urbaine, de mise en valeur immobilière et d'intégration de technologies de pointe à l'infrastructure.

Waterfront Toronto a pour mandat de promouvoir la revitalisation du secteur riverain, en veillant à ce que celle-ci permette au public de renouer avec le secteur riverain et s'inscrive dans une démarche favorisant l'excellence en matière de conception, le développement durable, le développement économique et la viabilité budgétaire. La zone visée par le mandat de Waterfront Toronto est divisée en plusieurs secteurs : certains ont déjà été aménagés, tandis que pour d'autres la planification ne fait que commencer. Ces secteurs sont présentés à la figure 5-4.

Compte tenu des pressions exercées par le développement de la ville de Toronto, les terrains vacants sont très recherchés pour des projets d'utilisation intensive et de construction d'immeubles plus grands. Ces dernières années, en collaboration avec le service de l'urbanisme de la Ville de Toronto et après avoir consulté l'organisme Waterfront Toronto au sujet du réaménagement des terrains portuaires, l'équipe de direction de l'aéroport a mis au point un protocole imposant des restrictions de hauteur à respecter dans le cadre des travaux d'aménagement réalisés le long du secteur riverain. Le service de l'urbanisme invite l'équipe de direction de l'aéroport à examiner les propositions d'aménagement afin de s'assurer qu'elles sont compatibles avec les opérations aéroportuaires ainsi qu'avec les exigences de NAV CANADA – qui régleme la circulation aérienne dans l'espace aérien canadien.



Figure 5-4 Secteurs concernés par le processus de planification de Waterfront Toronto

Source: Ville de Toronto – Vue d'ensemble de l'initiative de revitalisation du secteur riverain

5.6 Coordination avec NAV CANADA

Améliorations à l'organisation de l'espace aérien

NAV CANADA, le fournisseur de services de navigation aérienne du pays et l'organisation responsable de l'exploitation de la tour de contrôle de la circulation aérienne à l'aéroport, collabore étroitement avec PortsToronto afin de déterminer à quel point la conception de l'espace aérien peut contribuer à réduire les impacts environnementaux de l'exploitation des aéronefs, qu'il s'agisse des émissions de GES ou des nuisances sonores subies par la communauté.

Récemment, les efforts ont été concentrés sur le renforcement de la prévisibilité opérationnelle au moyen de technologies de navigation par satellite plus précises que les aides à la navigation terrestres classiques.

En 2019, NAV CANADA et PortsToronto travaillent de concert en vue de mettre en place un nouveau type de procédure, connue sous le nom de qualité de navigation requise, ou RNP.

La RNP exploite les systèmes modernes de gestion de vol et le positionnement par satellite pour offrir de nouvelles possibilités de création de routes favorisant la conduite d'opérations de descente continue plus silencieuses – c'est-à-dire permettant aux aéronefs d'utiliser pour la descente un réglage de puissance moins élevé et d'adopter une configuration plus « propre ». La RNP permet également de créer des routes plus courtes – qui, dans le cas des arrivées à l'Aéroport Billy Bishop, passeront davantage au-dessus de l'eau. Cela se traduit pour les compagnies aériennes par une réduction de la consommation de carburant, pour la communauté par une réduction des nuisances sonores, et pour tout le monde par une réduction des émissions de GES.

En mars 2019, NAV CANADA mettra hors service le seul aéronef à turbopropulseur de sa flotte d'aéronefs d'inspection de vol, aéronefs qu'elle utilise pour effectuer des inspections de vol périodiques deux à trois fois par an dans plus de 130 aéroports canadiens, notamment à l'Aéroport Billy Bishop. Les inspections de vol contribuent à la sécurité des opérations à l'aéroport, car elles permettent de s'assurer que les aides à la navigation sont calibrées et fonctionnent de façon optimale, mais aussi de certifier les procédures de vol aux instruments utilisées par les pilotes.

Traditionnellement, NAV CANADA utilisait un aéronef à turbopropulseur DH8-100 pour réaliser les inspections en vol à l'Aéroport Billy Bishop, mais cet appareil approche de la fin de son cycle de vie, et ne permet plus de vérifier en vol certains nouveaux types de procédures actuellement utilisées au Canada et à travers le monde. Le DH8-100 sera donc déclassé et NAV CANADA n'utilisera plus que ses deux aéronefs à réaction CRJ-100 pour toutes ses inspections en vol au Canada, et ce, même dans les aéroports n'utilisant actuellement aucun aéronef à réaction.

L'appareil CRJ-100 ne décollera pas de la piste de l'Aéroport Billy Bishop et n'y atterrira pas, car cela n'est pas nécessaire dans le cadre des inspections en vol, mais il mettra en œuvre certaines procédures dans l'espace aérien de l'aéroport. Cela permettra d'assurer la conformité à l'entente tripartite de 1983, qui impose des restrictions quant aux types d'aéronefs autorisés à utiliser l'aéroport.

973 metric tonnes

d'émissions de GES en moins en 2020 grâce à la RNP (chiffre à fournir).

En 2020, d'après les estimations, la RNP permettra de réduire de

82,000 milles marins la distance

parcourue par les aéronefs à l'arrivée. (chiffre à fournir)

5.7 Autres initiatives de planification

Voici quelques exemples d'autres initiatives de planification auxquelles PortsToronto participe ou apporte sa contribution :

PLAN DIRECTEUR DU WATERFRONT SCHOOL À L'INTERSECTION DE QUEENS QUAY ET EIREANN QUAY	<ul style="list-style-type: none"> Le plan directeur du Conseil scolaire du district de Toronto visant le terrain de jeu de la Waterfront School, situé non loin de l'intersection de Queens Quay et Eireann Quay. Ce plan prévoit notamment le réaménagement des espaces extérieurs sur la propriété de l'école.
PLAN DIRECTEUR – TORONTO ISLANDS PARK	<ul style="list-style-type: none"> Le Service des parcs, forêts et loisirs de la Ville de Toronto a commencé à préparer un plan directeur visant le parc des îles de Toronto.
PLACE ONTARIO	<ul style="list-style-type: none"> La Province de l'Ontario envisage le réaménagement de la Place Ontario, et a demandé au public son avis à ce sujet. En ce qui concerne cette potentielle réorganisation, il faut savoir que le règlement de zonage de l'Aéroport Billy Bishop protège l'espace aérien de ce dernier, et impose des restrictions de hauteur qu'il conviendra de respecter dans le cadre de futurs travaux de réaménagement du terrain de la Place Ontario.
PROJET DE RESTITUTION À L'ÉTAT NATUREL DE L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE DON ET DE PROTECTION DES TERRES PORTUAIRES	<ul style="list-style-type: none"> Waterfront Toronto, la Ville de Toronto et l'OPNTR dirigent la planification et le développement futur du projet de restitution à l'état naturel de l'embouchure de la rivière Don et de protection des terres portuaires. PortsToronto est impliquée dans le projet depuis quelques années, non seulement en tant que propriétaire de lots de terre et de plans d'eau, mais aussi en tant qu'organisme clé apportant un soutien technique aux organismes responsables en siégeant à divers comités de ces organismes. En ce qui concerne les réaménagements auxquels il est prévu de procéder dans cette zone au cours des 50 prochaines années, il faut savoir que le règlement de zonage de l'Aéroport Billy Bishop protège l'espace aérien de ce dernier, et impose des restrictions de hauteur qu'il conviendra de respecter dans le cadre des futurs travaux de réaménagement des terres portuaires. En tant qu'organisme clé appuyant ces initiatives d'aménagement urbain, PortsToronto a déterminé que, dans le cadre du processus de planification actuel et futur, il conviendra de s'assurer que la modélisation et l'atténuation du bruit restent à l'avant-plan des préoccupations, car les aéronefs qui utilisent l'aéroport passent tout près du paysage changeant des terrains portuaires.



PLAN DIRECTEUR – TORONTO ISLANDS PARK



PLACE ONTARIO



PROJET DE RESTITUTION À L'ÉTAT NATUREL DE L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE DON ET DE PROTECTION DES TERRES PORTUAIRES



PLAN DIRECTEUR DU WATERFRONT SCHOOL À L'INTERSECTION DE QUEENS QUAY ET EIREANN QUAY



5.8 Possibilités et défis

Étant donné que l'aéroport se trouve à proximité immédiate de quartiers résidentiels, d'espaces communautaires, d'usagers du secteur riverain, de parcs et d'installations récréatives, il faut s'attendre à ce qu'il ait un certain nombre de défis à relever pour se comporter en bon voisin et réduire au minimum l'impact de ses opérations sur ses environs. Voici un aperçu des défis et possibilités qui se présentent :

Bruit

PortsToronto a concentré ses efforts sur la réduction de l'impact sonore de l'exploitation de l'aéroport. On constate que le bruit des opérations au sol et des décollages/atterrissages d'aéronefs reste l'une des principales sources d'irritation pour la communauté. L'impératif est d'atténuer les impacts sonores, à l'aide de moyens physiques (p. ex., amélioration de l'infrastructure ou utilisation d'équipement plus silencieux) ou en apportant des modifications aux opérations (p. ex, en réduisant les heures d'exploitation ou en limitant certaines activités). L'année dernière, l'aéroport a mis en place une procédure opérationnelle en vertu de laquelle les aéronefs commerciaux ne doivent utiliser qu'un seul moteur pour rouler jusqu'à l'aérogare, afin de faire moins de bruit. Le défi consistera à réduire encore davantage l'impact sonore de l'aéroport, par des moyens physiques ou en apportant des ajustements aux opérations. À l'avenir, l'introduction de nouvelles technologies, et notamment d'aéronefs électriques, pourrait se traduire par une importante réduction des niveaux de bruit. À court terme, la construction de nouvelles installations (par exemple d'un nouveau hangar par Stolport, ou d'un nouvel ISG) et le projet d'apport d'améliorations à la promenade le long des quais massifs (qui prévoit notamment la plantation d'arbres et de végétation, et la mise en place d'infrastructure) pourraient contribuer à la réduction du bruit au sol, car ces nouveaux éléments joueraient en quelque sorte le rôle d'écrans antibruit. L'aéroport entreprendra en 2019 une étude sur le bruit, qui s'intéressera aux autres solutions envisageables pour réduire le bruit au sol.

Circulation routière et sécurité

PortsToronto fait depuis un certain temps la promotion de moyens de transport urbains tels que la marche, le vélo, les bus-navettes gratuits et les véhicules de la TTC, et a ainsi contribué à l'augmentation substantielle du pourcentage de voyageurs qui utilisent des modes de transport autres que l'automobile pour leurs déplacements à destination et au départ de l'aéroport. La répartition modale a évolué depuis 2013, puisque la proportion de passagers qui quittent l'Aéroport Billy Bishop à pied, en vélo, en navette ou à bord des véhicules de la TTC est passée de 27 à 41 %. Il s'agira à l'avenir de faire en sorte que ce pourcentage augmente encore et, à cette fin, d'inciter les gens à utiliser davantage les navettes aéroportuaires et les transports en commun.

La sécurité à l'aéroport est régie par des normes élevées, et la sécurité des passagers, du personnel et des voisins de l'aéroport est une priorité essentielle dans le cadre de l'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop. Afin d'assurer la sécurité du transport du carburant destiné à l'aéroport, TC impose une réglementation et un contrôle rigoureux quant à ce qui est embarqué à bord du traversier et débarqué de ce dernier. PortsToronto respecte cette réglementation, et prend de grandes précautions lors du chargement et du déchargement du carburant. Les opérations liées à la manutention du carburant sont toutes conformes aux exigences énoncées dans le document de l'Association canadienne de normalisation intitulé Entreposage, manutention et distribution des carburants d'aviation dans les aérodromes.

5.8 Possibilités et défis

Qualité de l'air

La qualité de l'air préoccupe les personnes qui vivent tout près de l'aéroport. Le BSPT assure un suivi et une surveillance de toutes les questions liées à l'incidence des opérations aéroportuaires sur la qualité de l'air. Ces quelques dernières années, le BSPT a mené plusieurs études afin de comprendre l'impact de l'aéroport sur le bassin atmosphérique local. À l'occasion de la réunion de mai 2017 du Comité de liaison communautaire, le BSPT a donné aux membres de ce comité un aperçu des conditions existantes autour de l'aéroport, en s'appuyant sur les résultats d'une étude réalisée dans six quartiers voisins de ce dernier. D'après le rapport Golder de 2013 (qui reposait lui-même sur de l'information et des données solidement étayées obtenues à l'issue d'un travail de modélisation de l'air de l'Ontario et transfrontalier), l'évaluation de la qualité de l'air a révélé que, sur la base de 202 créneaux/mouvements d'aéronefs par jour et de 3,8 millions de passagers par an, l'aéroport contribuerait à hauteur d'environ 10 à 15 % à la pollution du bassin atmosphérique local. Le BSPT a par ailleurs indiqué que l'exploitation du traversier au diesel et des aéronefs contribue au rejet de contaminants attribuables à l'aéroport dans le bassin atmosphérique local. Cependant, c'est la circulation de véhicules sur l'autoroute Gardiner/le boulevard Lakeshore et le réseau routier des environs qui est la principale source de pollution atmosphérique dans le secteur. En décembre 2017, le BSPT a obtenu de la part du conseil municipal de Toronto l'autorisation de commander d'autres évaluations de la qualité de l'air de la Ville de Toronto, dans le but d'étudier les possibilités de réduction des risques pour la santé que représente la pollution atmosphérique liée à la circulation à Toronto.

Selon le BSPT, les données recueillies et les résultats de la modélisation donnent à penser que c'est la circulation des camions et autres véhicules et l'exploitation du traversier qui ont le plus d'incidence sur la qualité de l'air aux environs de l'aéroport. Par conséquent, le fait d'équiper le traversier d'un moteur plus récent, respectant des limites plus rigoureuses pour ce qui est de l'émission de matières particulaires, pourrait permettre d'atténuer l'atteinte à la qualité de l'air, et notamment l'émission de particules inhalables. La circulation des véhicules sur les autoroutes Gardiner, 401, 427 et DVP est la principale source de pollution dans la région, et est au cœur d'un travail entrepris par Environnement et Changement climatique Canada et par le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de la province en collaboration avec l'Université de Toronto.

En 2015, le BSPT et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de la province ont procédé à un prélèvement d'échantillons depuis les balcons de bâtiments résidentiels du voisinage, en tenant compte de plaintes qu'ils avaient reçues. Ces échantillons ont ensuite été analysés au laboratoire du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs, et les résultats d'analyse ont révélé que la « suie noire » mentionnée par des membres de la communauté était en fait constituée de poussière et de débris de construction, et que sa présence n'était pas imputable à l'aéroport.

Des recherches réalisées par Santé Canada ont révélé que l'utilisation de biodiésel peut contribuer à la réduction de la plupart des émissions de polluants atmosphériques attribuables aux moteurs diesel. Dans le cadre de sa démarche axée sur la durabilité, PortsToronto a dans un premier temps, en mai 2018, converti au biodiésel le traversier de l'aéroport. Étant donné que ce traversier fonctionnait auparavant au diesel, cette conversion a permis de réduire les émissions dues à l'exploitation de l'aéroport. L'étude d'autres sources de carburant permettant d'obtenir de meilleurs résultats en matière de réduction des émissions serait un autre moyen de contribuer à réduire les émissions du traversier. L'ayant compris, PortsToronto s'apprête à moderniser le principal traversier de l'aéroport, le Marilyn Bell 1, qu'elle veut transformer en un navire électrique silencieux et non polluant. Par ailleurs, la procédure opérationnelle qui veut que les aéronefs commerciaux n'utilisent qu'un seul moteur pour rouler jusqu'à l'aérogare contribue elle aussi à la réduction des émissions de GES.

Auparavant, la difficulté consistait à identifier les sources d'émissions et à travailler à l'élaboration de mesures d'atténuation dans le cadre d'une approche pratique. À présent, il convient d'envisager de remplacer les véhicules et l'équipement par des modèles électriques, dans la mesure du possible, mais aussi d'étudier la possibilité de réduire les émissions des aéronefs en améliorant l'efficacité du réseau de voies de circulation et en mettant en place des procédures opérationnelles.

CIRCULATION AU SOL
Porter Airlines et Air Canada Jazz appliquent une procédure en vertu de laquelle les avions ne doivent utiliser qu'un seul moteur pour rouler jusqu'aux postes de stationnement, afin de réduire leurs émissions de carbone et de faire moins de bruit.

TRAVERSIER
En 2015, un nouvel équipement a été installé sur les traversiers afin d'atténuer le bruit de moteurs. En outre, une procédure relative au démarrage des traversiers au petit matin a été mise en place de façon à ce que le bruit ne parte plus en direction du continent.

TRANSPORT PAR BARGE
Afin de réduire le bruit de la circulation liée au chantier de construction dans le quartier de Bathurst Quay, la majorité de l'équipement et des matériaux requis pour les besoins du projet de réhabilitation du terrain d'aviation ont été transportés par barge, depuis des quais situés sur la propriété où se trouvent les terminaux maritimes de PortsToronto jusqu'à un quai temporaire à l'est de l'aéroport. Cela signifie qu'au total 4 125 expéditions en camion ont été évitées – camions qui seraient passés sur les routes des environs de l'aéroport – pendant la deuxième phase du projet de réhabilitation du terrain d'aviation.

BRUIT
Depuis la mise en service, en avril 2017, de l'enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol, le nombre de plaintes liées aux points fixes réguliers a diminué de 97 %.

TRAVERSIER
La conversion à l'électricité du traversier de l'aéroport – qui fonctionne actuellement au biodiésel – est en cours de planification.

SSB
Station de surveillance du bruit.

SSB
Deux stations de surveillance du bruit.

COUVRE-FEU
À l'Aéroport Billy Bishop, tous les aéronefs doivent respecter un couvre-feu interdisant les décollages et les atterrissages entre 23 h et 6 h 45, sauf en cas d'urgence ou d'évacuation médicale.

MODÈLES HYBRIDES
Le remplacement des véhicules par des modèles hybrides, sous réserve de leur disponibilité sur le marché.

ANTI-BRUIT
Un ouvrage antibruit a été construit en 2012 pour atténuer le bruit des aéronefs. Cette infrastructure d'une longueur de 93 mètres et d'une hauteur de 6 mètres se dresse du côté nord-ouest de l'aéroport, au niveau du chenal de l'Ouest, et contribue à atténuer le bruit des aéronefs subi par les habitants du chemin Stadium.



L'Aéroport Billy Bishop a remporté le Prix de réalisation environnementale ACI-NA, dans la catégorie dédiée aux meilleurs projets novateurs, pour la mise en œuvre de son programme triennal de réhabilitation du terrain d'aviation.



L'Aéroport Billy Bishop a remporté le Prix de réalisation environnementale de 2017 de l'ACI-NA pour son programme d'atténuation du bruit.

5.8 Possibilités et défis

Qualité de l'eau

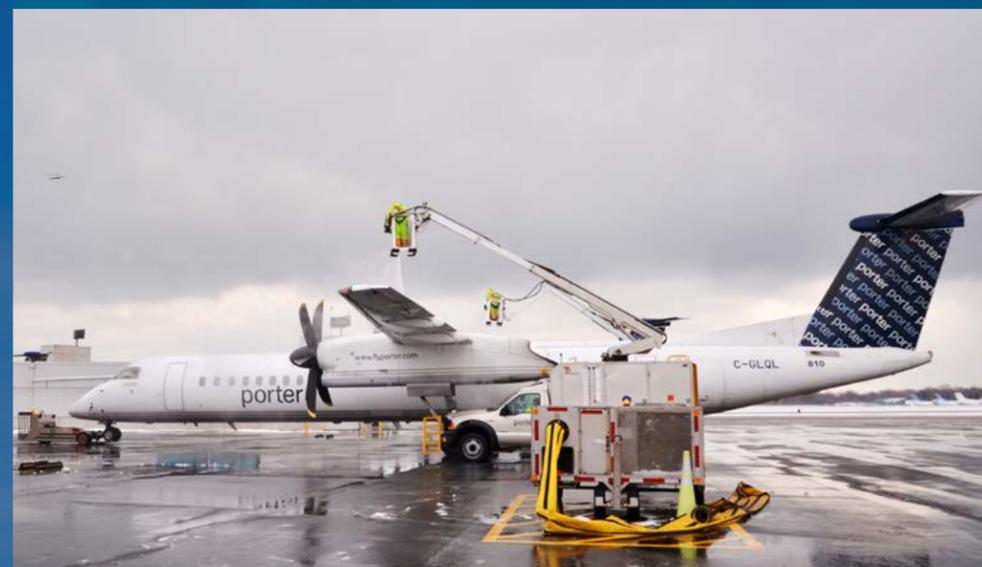
En sa qualité d'administration portuaire, PortsToronto attache de l'importance à la qualité de l'eau de l'arrière-port et du lac Ontario. Elle a donc mis en place des protocoles et des procédures afin de s'assurer que l'aéroport et ses locataires ne déversent pas par mégarde des contaminants dans le réseau de collecte des eaux pluviales. Parmi ces contaminants, citons notamment le glycol utilisé provenant des opérations de dégivrage des aéronefs.

L'Aéroport Billy Bishop utilise toujours un système complexe de gestion des eaux de ruissellement, qui lui permet de recueillir et de retenir les produits chimiques utilisés dans le cadre de ses activités quotidiennes, et de protéger ainsi l'environnement. L'aéroport gère l'utilisation, la collecte et l'élimination des produits de dégivrage conformément aux dispositions d'une entente sur l'évacuation sanitaire (RG 12/3/8728 Sanitary Discharge Agreement) conclue avec la Ville de Toronto. PortsToronto assure la gestion des fluides de dégivrage et d'antigivrage pour aéronef au moyen d'un système de confinement du glycol, qui piège les eaux de ruissellement et retient le glycol provenant des opérations de dégivrage et d'antigivrage. En vertu de l'entente sur l'évacuation sanitaire, les eaux de ruissellement sont pompées vers le système d'égout séparatif de la Ville, aux fins de traitement. L'aéroport a mis en place des protocoles et des zones désignées pour l'application de fluide de dégivrage. Ces zones sont conçues de telle sorte que les eaux de surface s'écoulent dans des puisards et dans des égouts souterrains prévus à cet effet. Lors du déneigement des zones désignées où a lieu le dégivrage des aéronefs, la neige susceptible de contenir du fluide de dégivrage est dirigée vers un terrain d'aviation voisin dont les eaux de surface sont drainées et s'écoulent dans un égout séparatif équipé de pompes métriques, conformément à l'entente conclue avec la Ville de Toronto. En outre, cette dernière et PortsToronto procèdent chaque année comme il se doit à un échantillonnage colocalisé.

De temps en temps, du fluide d'antigivrage est appliqué sur certaines surfaces afin de les protéger de l'accumulation de contaminants gelés. L'utilisation de fluides de dégivrage/d'antigivrage n'est nécessaire que jusqu'à ce que l'aéronef décolle : après, les systèmes de dégivrage et d'antigivrage de bord prennent la relève. Une quantité restreinte de ces fluides tombe de l'aéronef pendant le roulage et le décollage et ruisselle sur le terrain d'aviation, où ils se dissipent et se décomposent. L'essentiel du liquide s'écoule au moment de l'accélération de l'aéronef, lors du décollage, et tombe sur le terrain d'aviation où il est recueilli et retenu.

Dans les zones dédiées à l'entretien des moteurs d'aéronefs, des séparateurs d'huiles sont utilisés pour récupérer et gérer les hydrocarbures. D'autres opérations comme l'avitaillement en carburant des aéronefs sont effectuées conformément à des protocoles stricts afin de réduire les risques de déversement. Les services d'entretien et de lutte contre les incendies de l'aéroport sont formés aux méthodes d'atténuation et de nettoyage visant à prévenir les déversements dans l'environnement naturel. En outre, il faut savoir que les aéronefs qui utilisent l'Aéroport Billy Bishop ne peuvent larguer du carburant en vol – il n'y a donc pas de risque de déversement dans le lac Ontario.

Comme bon nombre d'entreprises, l'aéroport utilise divers produits pour entretenir son équipement et ses installations afin d'assurer leur fonctionnement sécuritaire. Ces produits sont gérés et confinés de façon très rigoureuse, dans un souci de sécurité et de protection de l'environnement.



DÉGIVRAGE À L'AÉROPORT BILLY BISHOP

L'Aéroport Billy Bishop gère les fluides de dégivrage et d'antigivrage pour aéronef au moyen d'un système de confinement du glycol, qui piège les eaux de ruissellement et retient parfaitement le glycol provenant des opérations de dégivrage et d'antigivrage.



6 Prévisions concernant les activités

6.1 Historique des activités

6.1.1 Mouvements d'aéronefs

Un mouvement d'aéronef est défini comme un décollage, un atterrissage ou une approche simulée. Les mouvements d'aéronefs sont soit « itinérants », soit « locaux ». Les mouvements itinérants sont généralement des mouvements d'aéronefs commerciaux, mais il peut aussi s'agir de vols affrétés et d'évacuations sanitaires. À l'inverse, on parle de mouvement « local » lorsque l'aéronef reste dans la zone de contrôle de l'aéroport. Les mouvements locaux sont généralement associés aux activités de formation au pilotage.

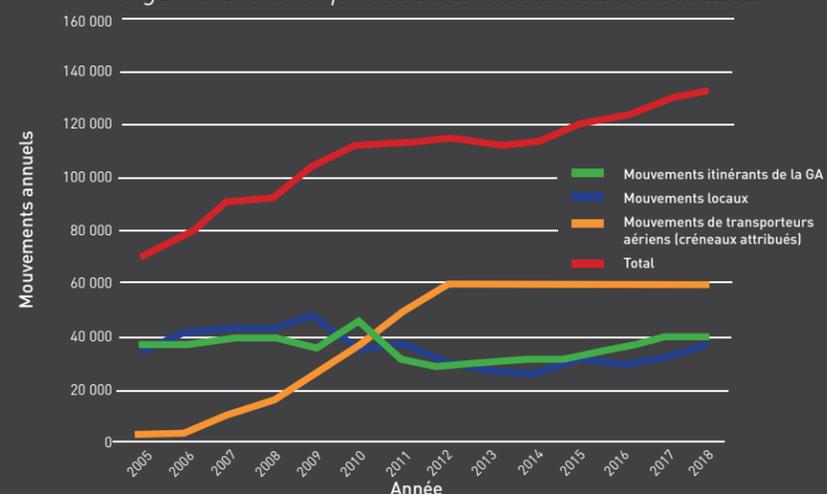
Le nombre de mouvements d'aéronefs à l'Aéroport Billy Bishop a considérablement fluctué tout au long de l'histoire de ce dernier. Lorsqu'il a repris ses activités civiles après la Seconde Guerre mondiale, l'aéroport a été largement utilisé par des aéroclubs et des écoles de pilotage. Le nombre de mouvements d'aéronefs a donc sensiblement augmenté, et a atteint un sommet en 1961, année au cours de laquelle l'aéroport a enregistré 212 735 mouvements – ce qui a fait de lui l'aéroport canadien le plus actif cette année-là. Le nombre de mouvements d'aéronefs est à nouveau

monté en flèche en 1981 (213 795 mouvements), là encore en raison d'une intense activité de formation au pilotage à l'aéroport.

En 2005, le nombre de mouvements annuels était descendu à environ 68 000, un déclin essentiellement dû à un ralentissement des activités de formation au pilotage et de vol récréatif. À la suite de l'arrivée de Porter Airlines en 2006, la popularité de l'Aéroport Billy Bishop est montée en flèche et a atteint un niveau sans précédent – ce à quoi personne ne s'attendait. L'activité de l'aviation générale s'est elle aussi intensifiée à cette époque-là. Plus récemment, les taux de croissance enregistrés ont toutefois été plus modestes et plus prévisibles.

La figure 6-1 illustre la tendance de l'évolution des mouvements d'aéronefs depuis 2005. Le nombre de mouvements itinérants a globalement augmenté depuis 2006, avec l'arrivée de Porter Airlines et d'Air Canada Express, et le nombre de mouvements itinérants et locaux de l'aviation générale a quant à lui décliné entre 2010 et 2013, année où il est à reparti à la hausse. Depuis 2012, les mouvements des transporteurs aériens – représentés par Porter et Air Canada Express – sont restés relativement stables : la hausse globale du nombre de mouvements d'aéronefs est attribuable à une intensification des activités itinérantes et locales de l'aviation générale.

Figure 6-1 Historique des mouvements d'aéronefs annuels



Aux termes de l'entente tripartite, PortsToronto est tenue de gérer les mouvements d'aéronefs de façon à ce que la courbe NEF 28 générée par ces activités reste dans les limites de la courbe NEF 25 de 1990, présentée à l'Annexe A de l'entente.

En 2010, PortsToronto a commandé une étude de l'activité de l'aviation à l'Aéroport Billy Bishop, et de l'impact sonore connexe. Dans le cadre de cette étude, de nouvelles courbes NEF ont été dessinées en tenant compte de données concernant les mouvements réels de 2008, données tirées de la base de données du réseau NCAMS (NAV CANADA Statistiques relatives aux Mouvements d'aéronefs). La figure 6-2 permet de

comparer ces courbes aux courbes NEF officielles de 1990.

L'étude a conclu que la courbe NEF 28 dessinée d'après les mouvements annuels de 2008 se situait bien à l'intérieur de la courbe NEF 25 de 1990, et qu'il était possible, dans une certaine mesure, d'accroître le niveau d'activité de l'aviation au-delà du niveau de 2008.

L'analyse a permis de déterminer le niveau d'activité de la « journée de pointe ». Pour cette journée, correspondant au 95e percentile de la moyenne annuelle des mouvements quotidiens, le nombre de mouvements itinérants calculé était de 244 (dont environ 112 de Porter Airlines) et le nombre de

mouvements locaux était de 118, soit un total de 362 mouvements. Dans le cadre de l'étude, l'élaboration d'un certain nombre de scénarios de modélisation des NEF a permis de déterminer que, si l'aéroport enregistrait chaque jour 130 mouvements supplémentaires de transporteurs aériens, soit au total 202 mouvements quotidiens de transporteurs aériens, la courbe de bruit NEF 28 resterait tout de même dans les limites de la courbe NEF 25 officielle de 1990, comme l'exige l'entente tripartite.

Cependant, ce scénario table sur le fait que le nombre des mouvements itinérants et locaux autres que ceux des transporteurs aériens ne dépassera pas les niveaux de 2008.

Les auteurs de cette étude réalisée en 2010 ont conclu que, pour la combinaison d'aéronefs qu'ils ont utilisée comme référence, la capacité théorique de l'Aéroport Billy Bishop dans les limites de la courbe officielle NEF 25 de 1990 est d'environ 140 700 mouvements.

Des courbes NEF correspondant à des « scénarios de référence » ont été dessinées en tenant compte d'une analyse des NEF mise à jour dans le cadre du processus d'établissement du présent Plan directeur de l'aéroport – mise à jour réalisée sur la base de données sur les mouvements réels d'aéronefs recueillies entre octobre 2016 et septembre 2017. La figure 6-3 présente ces courbes. L'analyse des NEF a permis de déterminer que la capacité théorique de l'aéroport reste dans les limites de la courbe

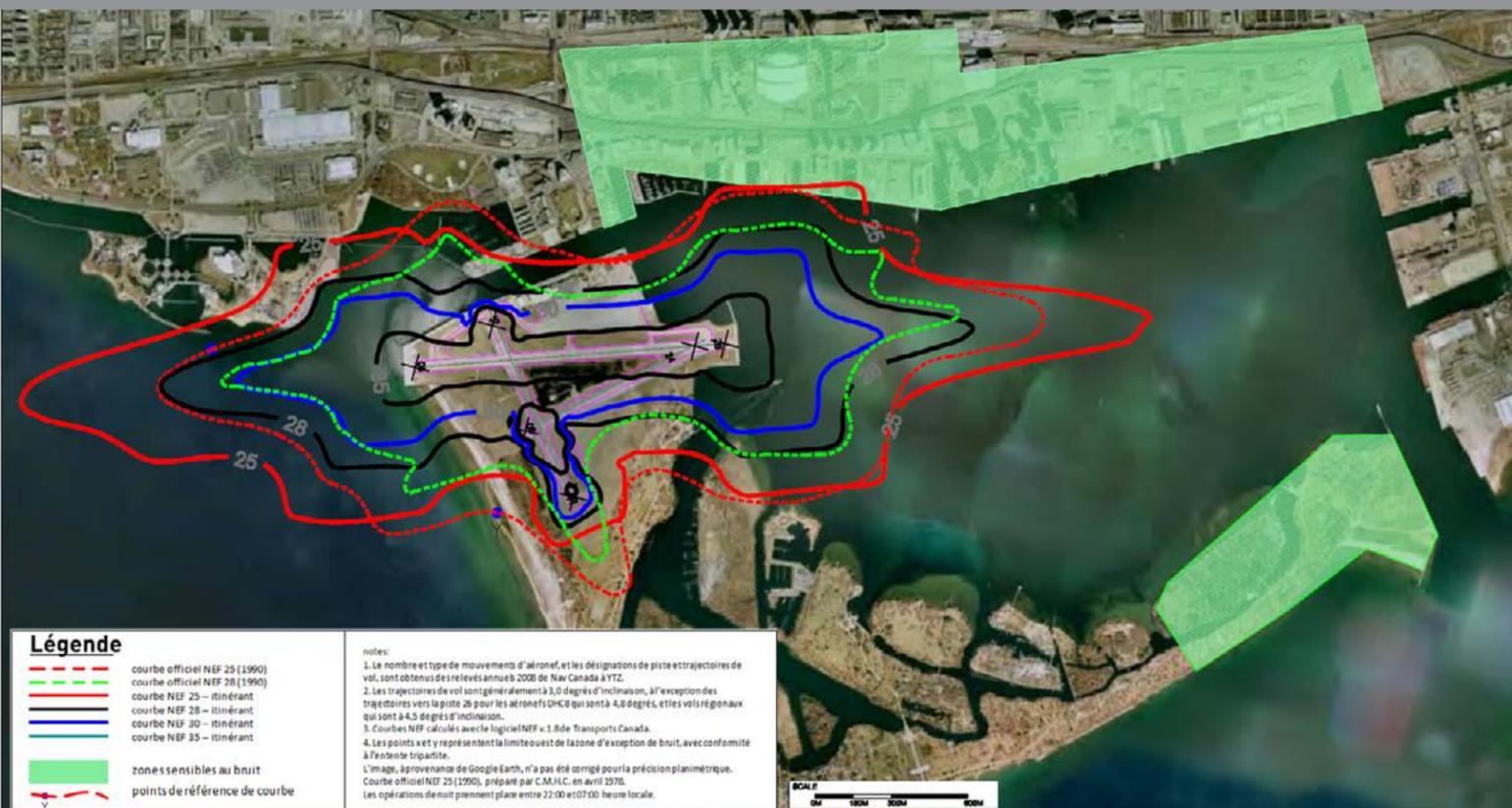
officielle NEF 25 de 1990. La mise à jour de l'analyse des NEF entreprise pour les besoins du présent Plan directeur a permis d'estimer cette capacité à environ 175 000 mouvements. Voici les facteurs expliquant pourquoi la capacité théorique a augmenté par rapport à ce qu'indiquait l'étude de 2010 :

- La combinaison d'aéronefs n'est pas la même dans les deux études, et les aéronefs d'aviation générale ont tendance à devenir plus silencieux.
- Pour l'analyse réalisée en 2010, ce sont des données génériques sur le bruit, tirées d'un modèle NEF plus ancien de TC (1.8), qui avaient été utilisées, tandis que le modèle NEF actuel utilisé lors de l'établissement du présent Plan directeur de l'aéroport comporte des données sur le bruit concernant

des modèles d'aéronefs précis, ce qui a permis d'établir les profils de bruit de plusieurs types d'aéronefs, profils qui sont inférieurs à ce qu'ils étaient auparavant.

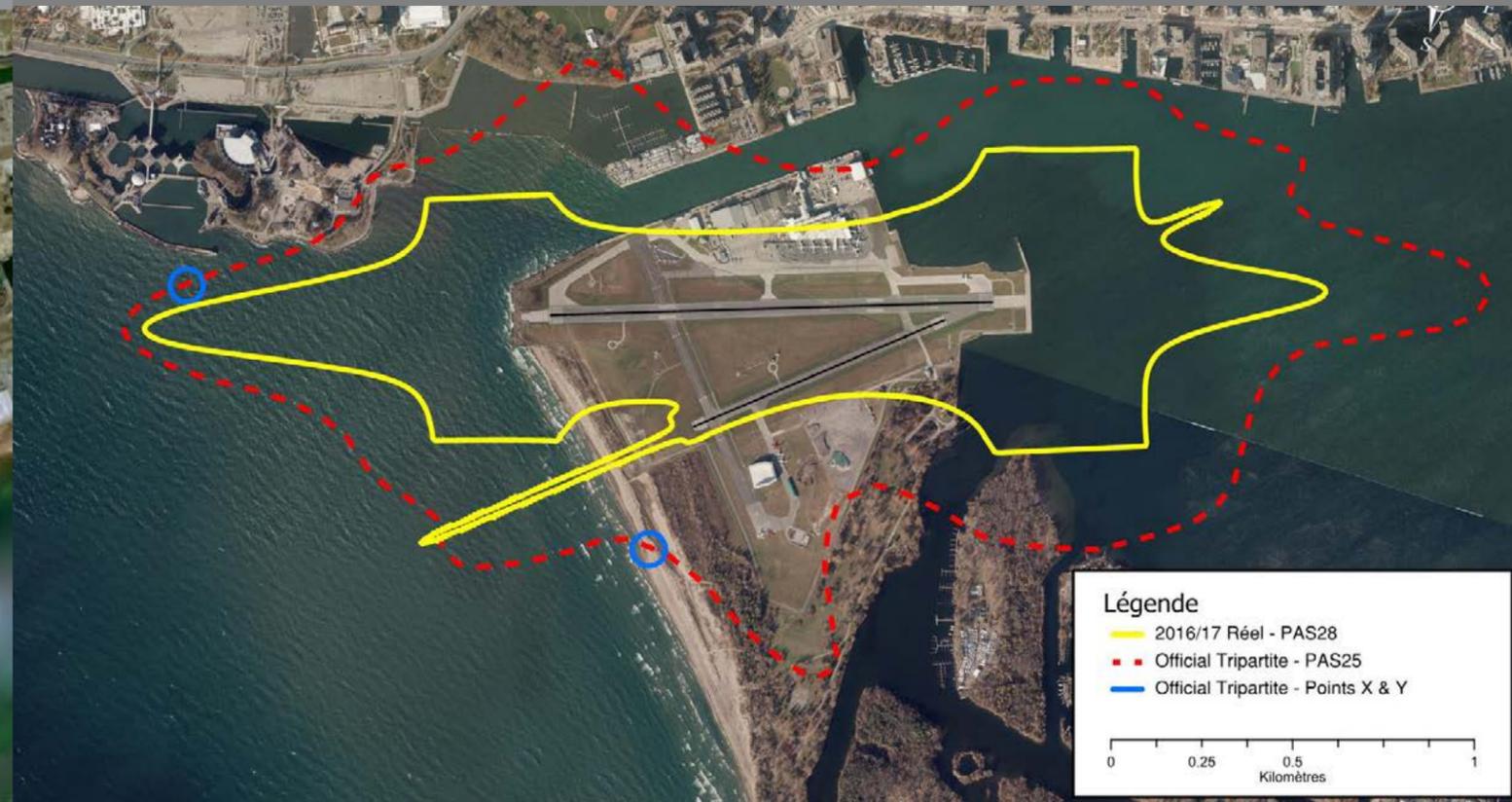
- L'utilisation des pistes a changé depuis 2010; la piste 15-33 n'est plus en service.
- Le nombre de mouvements nocturnes, c.-à-d. les décollages et atterrissages d'aéronefs entre 23 h et 6 h 45, a diminué depuis 2010; or, dans le modèle NEF, un mouvement nocturne équivaut à 17 mouvements diurnes.

Figure 6-2 Comparaison entre les courbes NEF de 2010 et les courbes officielles de 1990



Source: Étude sur la gestion du bruit de l'Aéroport Billy Bishop, Jacobs Consultancy, 2010

Figure 6-3 Courbes NEF correspondant aux scénarios de référence



Source: Étude sur la gestion du bruit de l'Aéroport Billy Bishop, Jacobs Consultancy, 2010

Prévisions concernant les activités

La figure 6-4 montre les courbes NEF associées à la capacité théorique de 175 000 mouvements annuels et restant dans les limites de la courbe officielle NEF 25 de 1990.

Il convient de signaler que TC demande régulièrement à ce que les courbes NEF actuelles soient validées par rapport aux courbes présentées dans l'entente tripartite, validation qui est effectuée au moyen du modèle et de la méthode utilisés pour les besoins de l'analyse NEF réalisée lors de l'établissement du présent Plan directeur de l'aéroport. Toutes les études de validation réalisées par TC ont confirmé que les courbes NEF de l'Aéroport Billy Bishop étaient parfaitement conformes aux exigences de l'entente tripartite.

Parallèlement à notre SGC, nous nous sommes nous-mêmes imposé une limite quotidienne de 202 créneaux – dont 7 seulement pour les « mouvements nocturnes » –, ainsi qu'une limite de 16 créneaux par période de 60 minutes.

Afin de contrôler l'activité de l'aviation de façon à respecter les limites de la courbe officielle NEF 25 de 1990, PortsToronto a mis en place, à titre de pratique exemplaire, un protocole régissant l'attribution de créneaux aux transporteurs aériens. Cela signifie que tous les mouvements des transporteurs aériens réguliers sont régulés au moyen de créneaux spécifiques dédiés aux atterrissages ou aux décollages. Le

protocole précise le nombre total de mouvements quotidiens des transporteurs aériens exploitant l'aérogare principale, ainsi que le nombre de mouvements autorisés sur une période donnée d'une heure, et le nombre maximum de mouvements nocturnes. Les 202 créneaux quotidiens sont répartis comme suit : 172 sont attribués à Porter Airlines et 30 sont réservés à Air Canada. La figure 6-5 illustre la répartition des mouvements des transporteurs aériens réguliers au cours d'un jour de semaine type.

Prévisions concernant les activités

Figure 6-5 Mouvements des transporteurs aériens réguliers, par heure

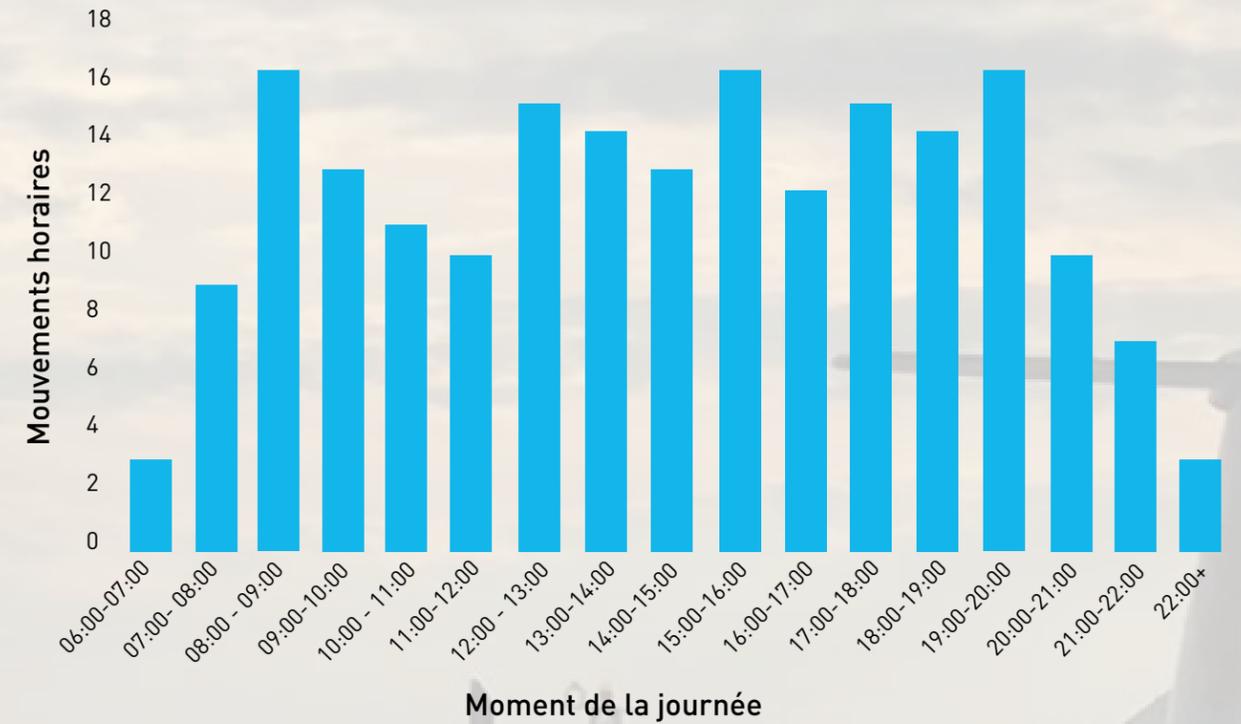


Figure 6-4 Courbes NEF correspondant à la capacité théorique



Source: Billy Bishop Toronto City Airport Noise Management Study, Jacobs Consultancy, 2010

6.1.2 Activité de transport de passagers

Jusqu'au milieu des années 1980, l'activité de transport régulier de passagers est sporadique à l'Aéroport Billy Bishop, qui n'accueille alors généralement pas plus de 15 000 passagers par an.

Au milieu des années 1980, City Express commence à proposer des vols à destination d'Ottawa et de Montréal, à bord d'aéronefs Dash 7 de 50 places et Dash 8-100 de 37 places. Cependant, le traitement des passagers continue de s'effectuer via l'aérogare d'origine, qui n'est pas adaptée aux besoins des voyageurs des temps modernes. Au plus fort de son activité, en 1987, la compagnie aérienne embarque environ 331 000 passagers. City Express cesse ses activités en 1991. Entre 1990 et 2006, Air Canada Jazz propose des vols depuis l'Aéroport Billy Bishop, mais l'activité de transport de passagers n'atteint jamais le record précédent, et continue à décliner au fil des ans. La figure 6-6 illustre l'activité annuelle de transport de passagers avant l'arrivée de Porter Airlines.

À la suite de l'arrivée de Porter Airlines en 2006 et d'Air Canada Express quelque temps après, et de l'aménagement d'installations terminales modernes, l'activité de transport de passagers augmente considérablement, si bien qu'en 2018, ce sont plus de 2,8 millions de passagers qui passent par l'aéroport.

La figure 6-7 montre l'intensification de l'activité de transport de passagers depuis 2005.

Figure 6-6
Historique de l'activité annuelle de transport aérien avant 2006

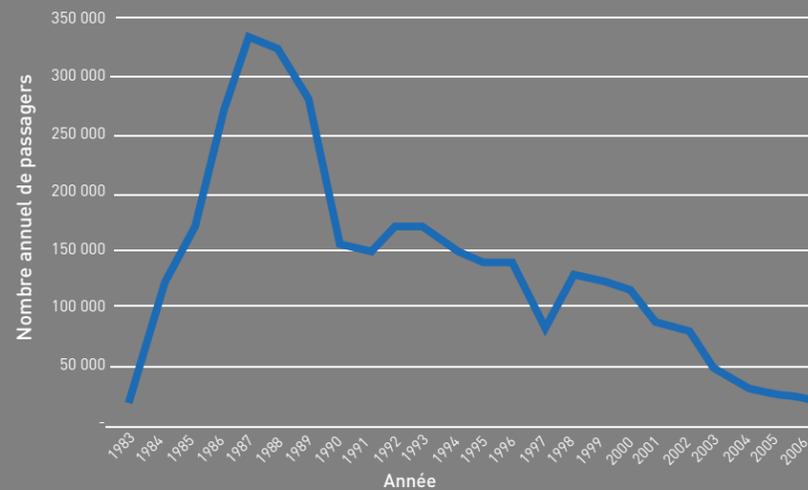
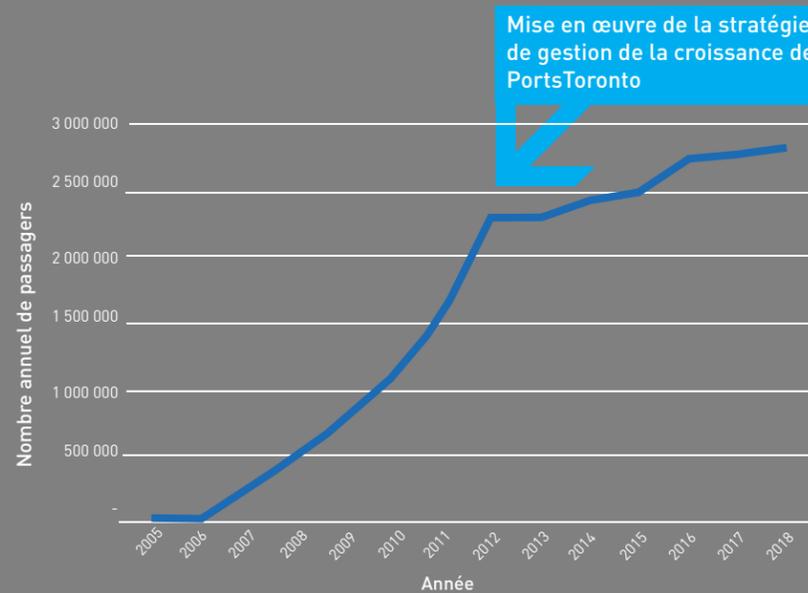


Figure 6-7
Historique de l'activité annuelle de transport de passagers



La figure 6-8 montre la hausse de l'activité de transport de passagers entre 2012 et 2018, globalement et pour les secteurs des vols intérieurs et transfrontaliers.

Entre 2007 et 2012, l'aéroport voit son activité de transport de passagers se développer considérablement, à raison de plus de 40 % d'une année à l'autre. La SGC adoptée par PortsToronto entraîne un ralentissement de ce développement, ramené depuis 2012 à une moyenne annuelle d'environ 4 %. Au cours de cette période, le pourcentage de passagers en correspondance (qui passent d'un vol à un autre et ne quittent pas l'aéroport) augmente, passant d'environ 17 % à presque 25 %.

La figure 6-9 montre le nombre de départs prévus de passagers aux différents moments d'une journée chargée type (vendredi). Comme on peut le voir, il y a plusieurs pics d'activité dans la journée, et le plus important survient à 16h. En période de pointe, les coefficients d'occupation des aéronefs peuvent atteindre 85 %. La demande aux heures de pointe se chiffre donc approximativement à 630 passagers embarquant.

Figure 6-8
Activité de transport de passagers, par secteur

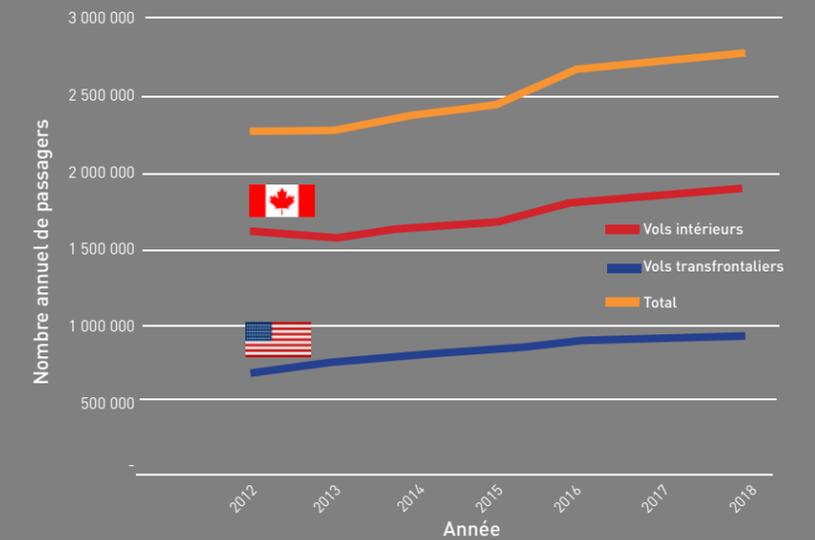


Figure 6-9 Départs de passagers aux différents moments de la journée

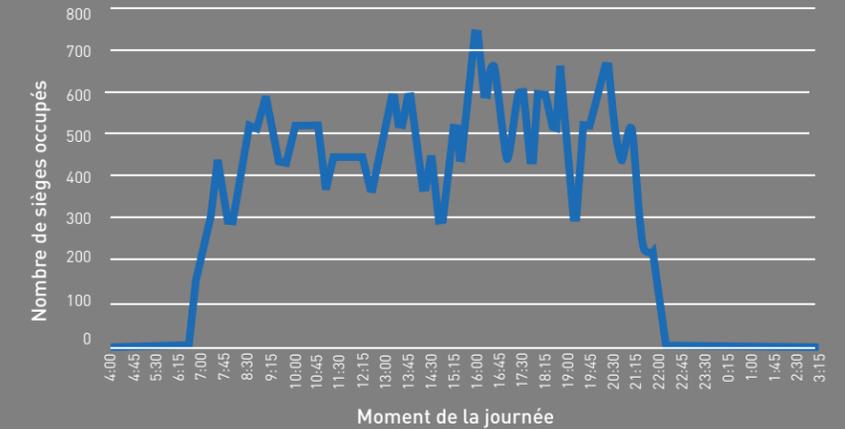
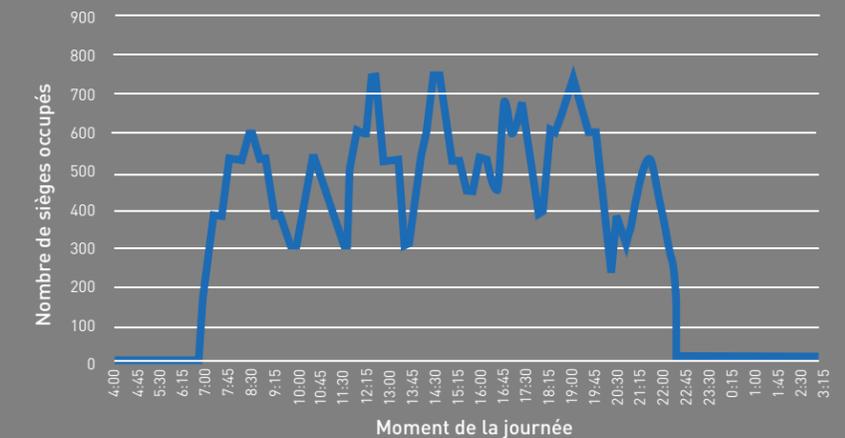


Figure 6-10 Arrivées de passagers aux différents moments de la journée



6.2 Stratégie de gestion de la croissance

Contrairement à d'autres aéroports canadiens, où les prévisions concernant les activités ne sont pas restreintes et reposent sur un certain nombre de considérations socio-économiques et liées au service aérien qui influent sur le nombre de passagers, l'Aéroport Billy Bishop voit sa croissance limitée par un certain nombre de facteurs. En voici quelques exemples : 1) les limites NEF imposées par l'entente tripartite; 2) l'attribution de créneaux aux compagnies aériennes; 3) la préférence actuellement accordée à un aéronef de transport de passagers en particulier – le Q400 de Bombardier; et 4) les restrictions de route imposées aux compagnies aériennes en raison de la longueur de piste limitée.

Plutôt que de fournir des prévisions traditionnelles concernant les activités, le présent Plan directeur de l'aéroport appuie le concept d'une SGC, concept selon lequel la future intensification des mouvements d'aéronefs ou de l'activité de transport de passagers reposerait sur une approche équilibrée tenant compte à la fois des intérêts de la communauté, des préoccupations environnementales, de la demande en transport,

des intérêts commerciaux des compagnies aériennes et des exploitants d'aéronefs d'aviation générale, mais aussi du mandat confié à PortsToronto en vertu de l'entente tripartite.

Bien que l'aéroport puisse accueillir environ 175 000 mouvements annuels sans enfreindre les conditions de l'entente tripartite, PortsToronto se rend bien compte qu'à l'heure actuelle un tel niveau d'activité ne cadre pas avec notre volonté de préserver un certain équilibre dans le secteur riverain. La SGC privilégie plutôt une modeste augmentation du nombre de mouvements d'aéronefs et de l'activité de transport de passagers, augmentation qui fera l'objet d'une surveillance continue, l'objectif étant de s'assurer que les opérations de l'aéroport sont gérées en tenant compte de la nécessité d'atténuer le bruit, de limiter les atteintes à la qualité de l'air, d'éviter la congestion et de rester attentifs à l'agglomération voisine. Cette approche axée sur une croissance équilibrée est évaluée en fonction d'un suivi du rendement, assuré comme suit : réalisation d'études de circulation tous les deux ans; analyse opérationnelle continue aux fins de gestion de la circulation et de mise en valeur de la répartition modale, en vue de réduire les déplacements automobiles au départ et à destination de l'aéroport; vérification du respect des limites des courbes NEF effectuée chaque année par Transport Canada; participation constante aux initiatives communautaires; réunions trimestrielles du Comité de liaison communautaire de l'aéroport; ou encore réunions du Sous-comité de gestion du bruit consacrées à l'atténuation du bruit des opérations aéroportuaires.

6.2.1 Mouvements d'aéronefs

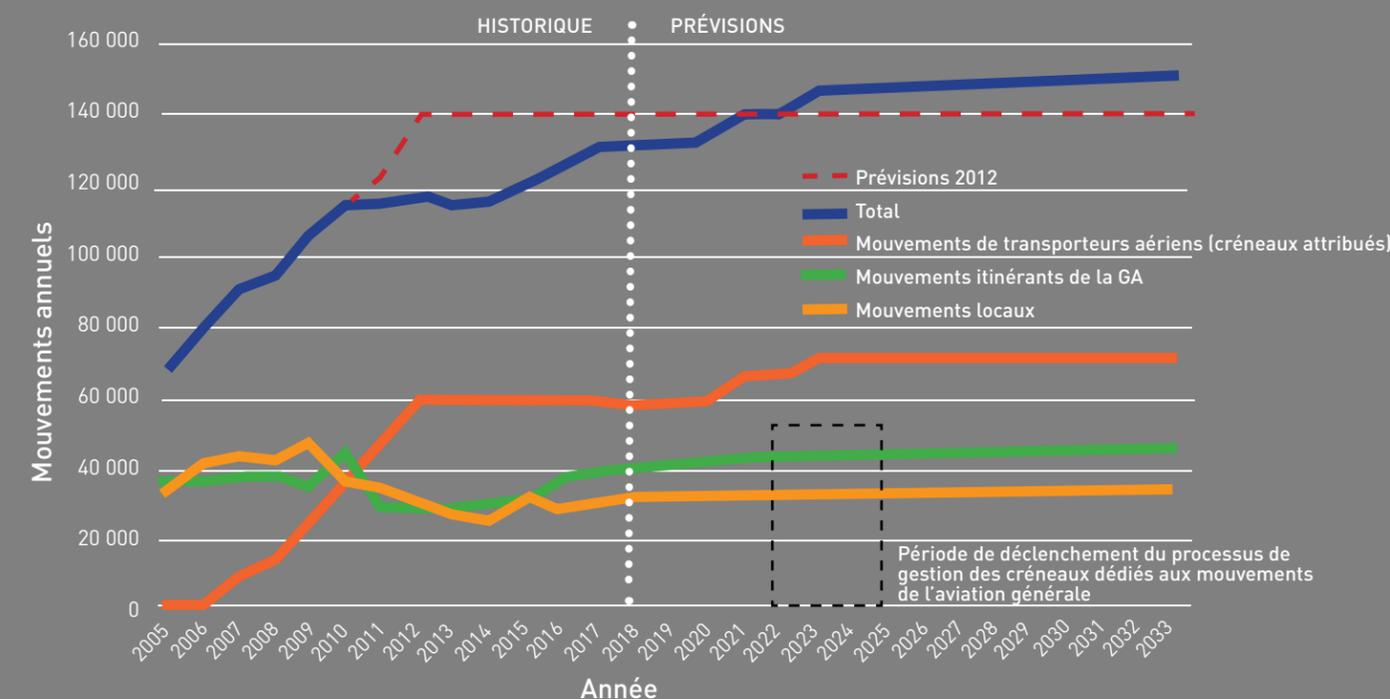
Le scénario envisagé de gestion de la croissance permettrait une augmentation progressive du nombre de mouvements d'aéronefs de compagnies aériennes et de l'aviation générale.

Ce qui est proposé, c'est que jusqu'à 24 créneaux quotidiens supplémentaires soient créés en 2021 pour les compagnies aériennes, et qu'un maximum de 20 autres créneaux quotidiens soient ajoutés en 2023. Ces créneaux seraient en priorité répartis sur les jours de semaine, et ne seraient créés que si la demande du marché est suffisante pour justifier leur ajout. PortsToronto s'efforcera d'éviter l'ajout de créneaux supplémentaires le samedi, le dimanche et la nuit. Des efforts seront également déployés en vue de limiter autant que possible la hausse de la demande en période de pointe, car cela pourrait se traduire par une intensification de la circulation le long d'Eireann Quay.

Cette approche assurerait la stabilisation de la croissance les fins de semaine, et le maintien d'un équilibre dans les prévisions concernant les mouvements après 2023. Étant donné que le nombre de mouvements itinérants de l'aviation générale continue d'augmenter, il faudra à un certain stade mettre en place un programme de gestion des créneaux pour cette activité, afin de garantir le respect des limites des courbes NEF de 1990 présentées dans l'entente tripartite. Pour l'aviation générale, un seuil annuel de 44 000 mouvements itinérants pourrait être considéré comme une limite raisonnable au-delà de laquelle la mise en œuvre d'un programme de gestion des créneaux sera nécessaire – mise en œuvre dont la communauté de l'aviation générale serait informée à l'avance, au moment du franchissement de la barre des 43 000 mouvements.

La figure 6-11 illustre la stratégie de croissance proposée relativement aux mouvements d'aéronefs. Il est prévu qu'une fois que le nombre de mouvements itinérants de l'aviation générale (y compris les mouvements d'hélicoptères) approchera les 43 000, un processus d'attribution de créneaux sera mis en place pour ces activités. La stratégie de croissance repose sur l'hypothèse selon laquelle le nombre annuel de mouvements d'aéronefs atteindra les 149 510 d'ici 2033, dont 70 690 (48 %) mouvements de transporteurs aériens réguliers, 45 500 (30 %) mouvements itinérants de l'aviation générale et 33 320 (22 %) mouvements locaux de l'aviation générale.

Figure 6-11 Augmentation du nombre de mouvements d'aéronefs



6.2.1 Mouvements d'aéronefs

La figure 6-12 montre les courbes NEF associées à la SGC et à un total annuel de 149 510 mouvements d'aéronefs. Ces courbes restent bien dans le périmètre délimité par la courbe NEF à respecter en vertu de l'entente tripartite.

Figure 6-12 Courbes NEF associées à la SGC



6.2.2 Activité de transport de passagers

La figure 6-13 illustre l'intensification prévue de l'activité de transport de passagers. On suppose que l'intensification de cette activité sera due principalement à une augmentation du coefficient d'occupation des vols réguliers et, dans une moindre mesure, à une légère hausse du nombre de mouvements des transporteurs aériens. La SGC mise sur un total d'environ 3,85 millions de passagers d'ici 2033. La proportion de passagers en correspondance restera probablement d'environ 25 %.

Figure 6-13 Développement de l'activité de transport de passagers

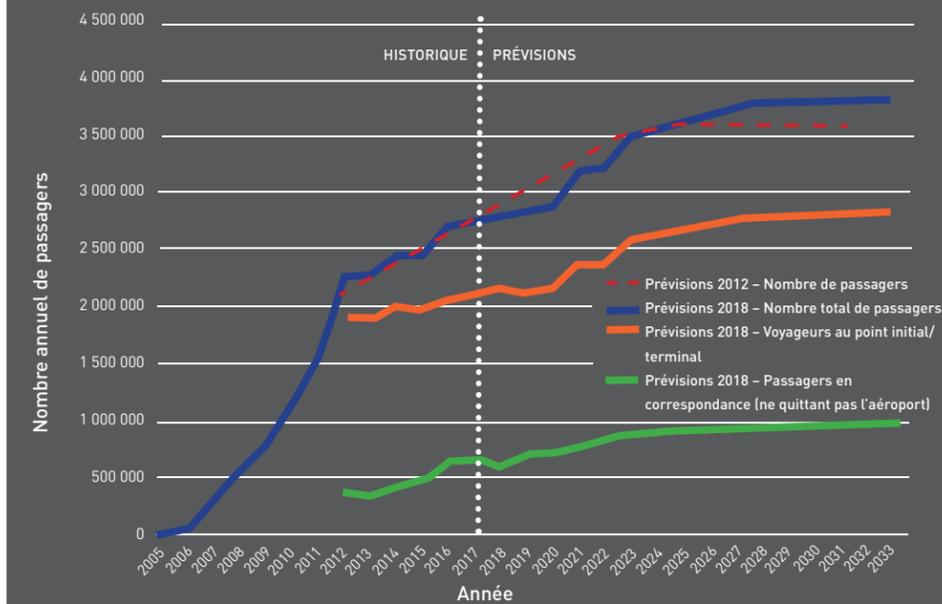
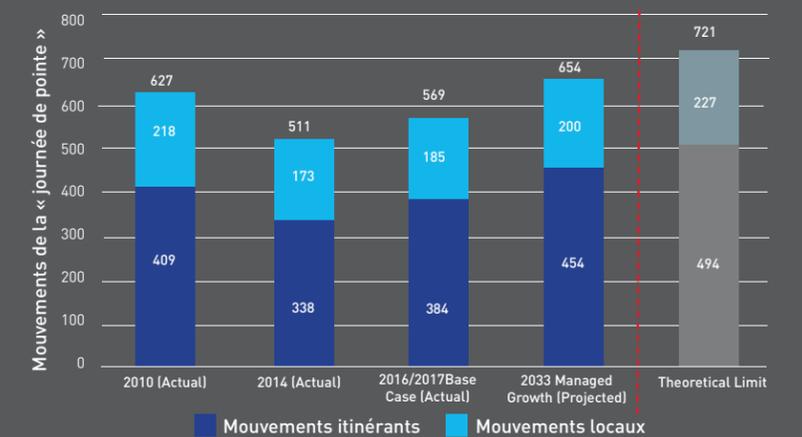


Figure 6-14 Mouvements de la « journée de pointe »



Un mouvement est défini comme un décollage ou un atterrissage.



7

Besoins d'infrastructure

7.1 Côté piste

7.1.1 Pistes

Les pistes 08-26 et 06-24 ayant fait l'objet d'importants travaux de rénovation et de réfection en 2016 et 2017, elles sont maintenant adaptées aux besoins de l'aéroport. À l'exception de l'éventuel aménagement de RESA pour la piste 08-26, aucune autre opération d'amélioration n'est prévue dans le présent Plan directeur de l'aéroport.

7.1.2 Voies de circulation

Tout comme les pistes, le réseau de voies de circulation a fait l'objet de travaux de réfection dans le cadre d'un programme mis en œuvre entre 2016 et 2018, et a vu la plupart de ses chaussées reconstruites ou recouvertes d'un nouveau revêtement. Afin d'améliorer l'efficacité de ce réseau, il est recommandé de pro-

longer la voie de circulation Bravo jusqu'au seuil de la piste 08. Cela permettra de réduire le temps de roulage, ce qui entraînera une réduction des émissions polluantes et du bruit générés par les aéronefs. L'aménagement d'une voie de circulation parallèle sur toute la longueur de la piste nécessiterait l'enlèvement du radiophare d'alignement de piste existant. Cependant, les possibilités d'enlèvement/de déplacement du radiophare d'alignement de piste ILS doivent encore faire l'objet de discussions avec NAV CANADA. Si une RESA est aménagée à l'extrémité de la piste 08, la réinstallation du radiophare d'alignement de piste à l'extrémité de cette RESA pourrait être une solution.

En plus de prolonger la voie de circulation Bravo jusqu'au seuil de la piste 08, il pourrait être envisagé d'aménager à l'extrémité ouest de cette voie de circulation une zone de contournement pour les aéronefs. Cette zone permettrait à un aéronef de sortir du réseau de circulation par ses propres moyens, et contribuerait à accélérer le mouvement des

aéronefs à l'arrivée et au départ, lorsque le poste de stationnement est occupé ou lorsqu'il y a de l'attente au sol à l'aéroport de destination.

Si l'aviation générale développait ses activités au sud de l'aéroport, comme évoqué plus loin dans le présent Plan directeur de l'aéroport, un agrandissement progressif du réseau de voies de circulation du côté sud de la piste 06-24 devrait être envisagé pour accompagner ce développement.

7.1.3 Aires de trafic

Tout comme les pistes et le réseau de voies de circulation, l'aire de trafic principale a fait l'objet de travaux de réfection dans le cadre d'un programme qui a pris fin en 2018. L'aire de trafic située au sud de l'aérogare a également été agrandie afin d'étendre l'aire de manœuvre derrière les postes de stationnement.

Le manque d'aires de trafic et d'amarrage représente pour l'Aéroport Billy Bishop une contrainte majeure. Il a été établi qu'il s'agit là du principal souci des intervenants de l'aviation générale. Pour les exploitants aériens commerciaux comme pour les pilotes privés, il est important que la surface d'aire de trafic soit agrandie. Le Plan directeur de l'aéroport étudie les possibilités d'aménagement d'espaces supplémentaires dédiés au trafic et à l'amarrage au nord de la piste 08-26 et sur le terrain sud.

7.1.4 Aides à la navigation

Comme indiqué à la section 7.1.2, le déplacement du radiophare d'alignement de piste ILS serait avantageux d'un point de vue opérationnel, car il permettrait l'agrandissement de la voie de circulation Bravo. Actuellement, les radiophares d'alignement des deux extrémités de la piste 08-26 sont décalés, alors qu'idéalement ils devraient se trouver directement dans le prolongement de l'axe de piste aux extrémités de cette dernière. Le potentiel aménagement de RESA pourrait être l'occasion de déplacer les radiophares d'alignement aux extrémités de la piste. Ainsi, les aéronefs en cours d'approche pourraient s'aligner correctement sur l'axe de piste.

7.2 Aérogare

L'aérogare ayant récemment fait l'objet de travaux d'amélioration, le présent Plan directeur de l'aéroport ne prévoit pas d'autres opérations d'aménagement de cette installation. En effet, la modernisation de cette aérogare a permis de la doter de la capacité nécessaire pour accompagner l'intensification de l'activité de transport de passagers prévue dans le scénario de gestion de la croissance, et pour accueillir à l'avenir des installations américaines de prédédouanement, au besoin.

Les installations (de prédédouanement) de la United States Customs and Border Protection permettraient aux passagers à destination des États-Unis de se soumettre au précontrôle américain en matière d'immigration et de douane à l'Aéroport Billy Bishop, ce qui permettrait aux compagnies aériennes d'exploiter leurs vols à destination des États-Unis comme des vols intérieurs. Cela faciliterait les correspondances avec les États-Unis, et donnerait aux transporteurs aériens la possibilité de desservir des aéroports nationaux, comme l'aéroport LaGuardia de New York et l'aéroport national de Washington, ainsi que d'autres marchés.

7.3 Côté ville

PortsToronto collabore avec les divers services de la Ville qui dirigent les travaux d'amélioration prévus dans le cadre du PQBQ. Le processus de planification communautaire entrepris par la Ville a permis à PortsToronto de cerner les besoins en infrastructure côté ville liés aux activités aéroportuaires. PortsToronto est déterminée à poursuivre ses efforts visant à accroître l'achalandage des modes de transport autres que l'automobile, notamment des bus-navettes et des transports en commun. À long terme, étant donné que des plans visant le réaménagement du site de Canada Maltage sont en cours d'élaboration, les besoins côté ville sur Eireann Quay pourraient être réévalués – l'aéroport fera connaître tout besoin à la Ville.

La possibilité d'utiliser des bateaux-taxis devrait également être étudiée. En effet, un service de bateau-taxi pourrait permettre d'assurer le transport de passagers au départ et à destination du centre du secteur riverain, des terrains portuaires à l'est, ainsi que de zones situées à l'ouest du cœur du centre-ville, comme Humber Bay. Pour permettre la mise en place d'un tel service, il faudrait envisager l'aménagement de stations de bateaux-taxis au bas d'Eireann Quay et du côté sud du chenal de l'Ouest, près de l'installation de transbordement des passagers du traversier située non loin de l'aérogare.

Afin de réduire le nombre de véhicules commerciaux qui empruntent Eireann Quay pour se rendre à l'aéroport et sur les îles de Toronto pour le compte de la Ville de Toronto, la mise en place d'un autre service de traversier devrait être envisagée. Ce service pourrait assurer la liaison entre les terrains portuaires et la partie sud du terrain d'aviation, ce qui permettrait de regrouper le trafic commercial entre la Ville de Toronto et l'aéroport. Le quai existant du Port de Toronto, au 8, avenue Unwin, devrait être modifié de façon à ce qu'il puisse accueillir un traversier plus grand capable de transporter de gros véhicules commerciaux. Avant de s'engager dans une entreprise de cette envergure, il conviendrait de procéder à une analyse de rentabilisation visant à déterminer si elle est justifiée, et d'obtenir le soutien de la Ville de Toronto ainsi que l'approbation de TC et d'autres organismes. Dans le même ordre d'idées, il faudrait envisager la construction d'une installation permanente dédiée au transport par barges, dans le coin sud-est du terrain d'aviation, là où ont eu lieu les opérations temporaires de transport par barges dans le cadre du programme de réhabilitation du terrain d'aviation. L'installation en question faciliterait la livraison des matériaux et véhicules nécessaires à la mise en œuvre de futurs projets de construction et, ainsi, l'équipement et les véhicules de chantier seraient moins nombreux à devoir passer par Eireann Quay pour accéder à l'aéroport.

7.4 Installations de soutien aéroportuaires

7.4.1 Immeuble des services généraux

L'actuel ISG, qui abrite l'installation SLIA et l'entrepôt du matériel d'entretien de l'aéroport, a atteint sa capacité maximale et doit être remplacé. En effet, le bâtiment existant ne peut accueillir convenablement l'ensemble des véhicules d'intervention d'urgence et d'entretien de l'aéroport – à savoir les deux principaux véhicules SLIA, le véhicule SLIA de rechange et le camion-citerne utilisé en cas d'incendie de structure. De même, l'espace dédié aux services d'entretien de l'aéroport doit être agrandi et les aires de service doivent être élargies afin de pouvoir accueillir l'actuel équipement de déneigement/balayage. Les espaces de stockage devraient pouvoir accueillir l'équipement saisonnier de première ligne, notamment les déneigeuses et balayeuses l'hiver et le matériel utilisé pour l'entretien des terrains et la tonte de pelouse l'été. L'ISG

existant ne peut donc pas répondre aux besoins actuels : ses dimensions et sa configuration ne sont pas appropriées, et il approche de la fin de son cycle de vie.

La nouvelle installation devrait être construite au nord de la piste 08-26. Elle disposerait ainsi d'un accès côté ville, et permettrait au personnel d'intervention d'urgence d'accéder directement à l'aérogare, au secteur des hangars et à l'aire de trafic sans avoir à traverser des pistes en service.

7.4.2 Entreposage du matériel

L'entrepôt de matériel existant situé sur le terrain sud devrait être remplacé par un bâtiment en dur plus grand, qui pourrait être chauffé en hiver afin d'éviter que la neige et la bouillie neigeuse ne gèlent sur les véhicules. Le nouveau bâtiment pourrait lui aussi être construit sur le terrain sud, car il ne s'agit pas d'une installation très fréquemment utilisée.

7.4.3 Aérogare a

L'aérogare d'origine à ossature de bois, qui se trouve au sud du terrain d'aviation, est à l'abandon depuis un certain nombre d'années et risque de se délabrer si elle n'est pas réhabilitée. Il faudrait envisager de rénover ce bâtiment historique et de le transformer en une installation polyvalente, qui pourrait abriter un restaurant exploitant la thématique aéroportuaire, un musée/une galerie de l'aviation, et un espace d'événements qui pourrait être utilisé par la communauté de l'aéroport ainsi que par le public, si l'analyse de rentabilisation appuie ces utilisations. Idéalement, le bâtiment devrait être réinstallé à un endroit qui offrirait une bonne vue sur l'aéroport ainsi que sur la silhouette de la ville et serait facilement accessible au public. Divers emplacements sont envisageables, que ce soit au sud de l'aéroport ou au nord de ce dernier, près du quai d'accostage.

7.5 Développement des activités de l'aviation générale

Des discussions avec les intervenants de l'aéroport, il est très clairement ressorti que l'aviation générale a besoin d'aires de trafic/d'amarrage et de hangars supplémentaires. Idéalement, dans un souci d'efficacité et de sécurité, ces installations devraient être aménagées à une certaine distance de la zone utilisée pour les besoins des opérations des transporteurs située près de l'aérogare. Étant donné qu'il y a peu de terrain disponible au nord de la piste 08-26, il a été établi que la partie sud de l'aéroport serait un emplacement convenable pour certaines installations de l'aviation générale, à condition que des voies d'accès au site adéquates puissent être aménagées.

On considère que tout terrain supplémentaire disponible du côté nord de l'aéroport conviendrait potentiellement mieux à l'aménagement de stationnements pour les aéronefs de l'aviation générale à usage commercial et les aéronefs itinérants, tandis que la partie sud de l'aéroport se prêterait davantage à la construction de hangars et d'installations d'amarrage pour les aéronefs privés. L'accès au terrain sud pourrait s'effectuer au moyen d'une navette côté piste, ou depuis Hanlan's Point, en franchissant une barrière de sécurité.

Une étude réalisée récemment par la COPA a révélé que certains propriétaires seraient intéressés par la possibilité de baser leur aéronef à l'Aéroport Billy Bishop, et qu'il y aurait donc de la demande pour des hangars et des installations d'amarrage d'aéronefs supplémentaires. C'est le manque d'installations de ce type qui limite actuellement les possibilités à l'Aéroport Billy Bishop. Avant de s'engager à financer de tels travaux d'infrastructure, l'aéroport devrait entreprendre une analyse du marché et une analyse de rentabilisation.



8 Environnement, développement durable et responsabilité sociale d'entreprise

8.1 Introduction

L'aéroport étant situé dans un secteur urbain à usage mixte en plein essor au centre-ville de Toronto, nous nous devons d'investir dans des infrastructures respectueuses de l'environnement, qui servent nos objectifs en matière de responsabilité sociale d'entreprise. PortsToronto est déterminée à bâtir des infrastructures durables ne perturbant pas l'équilibre du secteur riverain, et s'efforce de faire preuve de leadership environnemental en adoptant des pratiques exemplaires dans le cadre de toutes ses opérations commerciales. En mars dernier, PortsToronto a publié son quatrième Rapport sur la durabilité, un document annuel qui rend compte des stratégies de développement durable et des efforts mis en œuvre pour atteindre les objectifs définis par tous les ordres de gouvernement en matière de réduction des émissions de GES – objectifs qui cadrent avec les engagements pris à l'échelle mondiale. Comme tous les aéroports, l'Aéroport Billy Bishop est assujéti aux lois et règlements d'Environnement Canada, et a mis en place des pratiques de gestion et de vérification appropriées afin d'assurer sa conformité à cette réglementation.

8.2 Programme de gestion du bruit

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

Par le passé, une surveillance acoustique et des études portant sur le bruit ont été effectuées par des experts en la matière, qui ont recommandé l'adoption de mesures d'atténuation visant à réduire l'impact sonore de l'aéroport sur l'agglomération voisine. Ces études ont donné lieu à la construction d'une EPFS, qui se trouve sur le terrain sud, à l'écart des zones résidentielles. Un ouvrage antibruit a par ailleurs été construit sur le quai massif nord, afin de réduire autant que possible les nuisances sonores subies par les voisins les plus proches de la zone d'exploitation de l'aéroport côté ville.

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. Cela dit, bien que le nombre de plaintes concernant le bruit ait diminué en 2018 dans les quartiers voisins de l'aéroport, ce nombre a augmenté dans les quartiers situés à l'intersection des rues Bathurst et Queens Quay et Spadina et Queens Quay. Des membres des communautés les plus proches de l'aéroport ont signalé le dérangement occasionné au sol par le bruit des avions manœuvrant sur les voies de circulation et les aires de trafic. La plupart (92 %) des plaintes reçues par PortsToronto concernant le bruit sont liées aux activités des aéronefs. Sachant cela, nous avons commencé à préparer une étude portant sur le bruit, qui sera réalisée en 2019.

8.2.1 Règlements et politiques

La gestion et les règlements de l'aéroport 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, restrictions qui prennent la forme de limites d'émission de bruit pour les aéronefs, et d'une courbe NEF pour l'impact sonore cumulatif. 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 des limites d'une courbe NEF 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 interdisant les décollages et atterrissages d'aéronefs entre 23 h et 6 h 45, sauf en cas d'urgence ou d'évacuation médicale. L'aéroport va 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. Le couvre-feu est rigoureusement imposé, et toute violation est passible de sanctions sévères. Ce couvre-feu est contraignant pour nos transporteurs aériens en cas d'irrégularités d'exploitation (tempêtes hivernales, événements météorologiques, etc.), car les vols retardés qui arrivent pendant le couvre-feu doivent être dérottés vers d'autres aéroports, par exemple vers ceux de Toronto-Pearson ou de Hamilton, ce qui n'est pas sans conséquence pour les passagers des vols en question.

En 2018, une seule violation du couvre-feu par un aéronef d'aviation générale a été enregistrée à l'Aéroport Billy Bishop. 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. 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 doivent dans la mesure du possible utiliser un seul moteur pour rouler jusqu'aux postes de stationnement, afin de réduire le niveau de bruit et les émissions de carbone.

8.2.2 Travaux de construction

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 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 réhabilitation du terrain d'aviation et la réfection de l'aérogare étant désormais terminées, aucune plainte liée à des travaux de construction ne devrait être enregistrée en 2019.

8.2.3 Enceinte entourant la zone où ont lieu les points fixes au sol

TC 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 liées aux points fixes subies par la communauté, PortsToronto a investi dans la construction d'une EPFS. Depuis l'inauguration de cette installation en avril 2017, l'aéroport n'a reçu qu'une seule plainte liée aux points fixes. Porter Airlines et Air Canada ont travaillé de concert avec PortsToronto en vue d'assurer le succès de l'EPFS et, en 2018, l'aéroport n'a reçu aucune plainte en lien avec le bruit des points fixes.

8.2.4 Programme 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, des voies de circulation et de l'aire 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 du secteur. Parmi ces mesures, citons notamment la mise en place d'un système novateur 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.

8.2.5 Gestion de la circulation

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 comme point de départ 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 dans ce secteur est actuellement à l'étude.

8.2.6 Nouvelle configuration de la circulation des passagers et des véhicules

Dans le cadre de l'initiative du PQBQ menée par la Ville de Toronto, PortsToronto a entamé en décembre 2018 une première phase de travaux, en coordination avec les services de la Ville. Cette phase de travaux, le « Projet de modernisation côté ville » de l'Aéroport Billy Bishop, visait principalement à améliorer l'accès à Eireann Quay en réduisant la circulation et la congestion attribuables à l'aéroport dans ce secteur. Par la suite, le parc à taxis sera remanié de façon à ce qu'il prenne moins de place et soit mieux délimité, l'idée étant de libérer de l'espace. Ce travail a permis de déterminer que l'optimisation de la place actuellement occupée par l'aéroport sur la propriété de la Ville ne passe pas nécessairement par l'agrandissement des espaces réservés au parc à taxis et au stationnement.

Durant cette première phase de travaux entreprise 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 ainsi que le bruit causé par les véhicules. Une période d'essai a été instaurée dans le cadre de ce projet, de façon à déterminer dans quelle mesure

la réorganisation proposée contribue à améliorer la circulation des passagers et des véhicules aux environs d'Eireann Quay. En 2019, 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.

8.2.7 Bureau de gestion du bruit

La mise en œuvre de notre engagement au service de notre programme de gestion du bruit est en partie assurée par le personnel spécialisé de notre bureau de gestion du bruit, qui est chargé de recueillir, d'analyser et de traiter les plaintes concernant le bruit, et de surveiller les opérations quotidiennes. Afin de mieux comprendre les nuisances sonores associées à l'aéroport et de contribuer à leur atténuation, PortsToronto exploite trois SSB : deux dans le secteur riverain et une sur les îles de Toronto. L'utilisation combinée de ces stations et d'un logiciel de suivi des aéronefs en temps réel permet à PortsToronto et au public de connaître le niveau de bruit généré et les potentielles sources aériennes de ce bruit. Aux fins de suivi, de consignation et de traitement des plaintes liées au bruit, le personnel du bureau de gestion du bruit utilise Vortex, une plateforme logicielle personnalisable de suivi et de consignation spécialement conçue pour répondre aux besoins d'un environnement aéroportuaire. En 2018, 99,9 % des plaintes reçues ont été traitées dans le délai de réponse de 5 jours respecté par l'aéroport dans le cadre de notre engagement communautaire.

8.2.8 Sous-comité de gestion du bruit

Fin 2017, un Sous-comité de gestion du 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. Un mandat définit les rôles des membres de ce sous-comité et les objectifs de ce dernier, qui peut au besoin faire appel à l'expertise technique de spécialistes en la matière. Le Sous-comité de gestion du 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 pour la première fois en 2017, puis à deux reprises en 2018, et s'est engagé à organiser six réunions en 2019.

8.2.9 Conversion à l'électricité du traversier de l'aéroport

Ce traversier électrique sera le premier du genre à être mis en service au Canada, et cette conversion permettra de réduire considérablement les émissions atmosphériques et acoustiques aux environs de l'aéroport.

8.2.10 Stations de surveillance du bruit

Les 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 de gestion du bruit afin de déterminer où ces nouvelles stations pourraient être installées.

8.2.11 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.

8.2.12 Essai par vent calme

En 2018, l'aéroport 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 communiqués à la communauté.

EN VOL

La meilleure façon de réduire le bruit des aéronefs en vol est de restreindre l'utilisation des types d'aéronefs trop bruyants et de limiter les heures d'exploitation. PortsToronto le fait de plusieurs manières :

- En vertu de l'entente tripartite, l'exploitation d'aéronefs à réaction est interdite à l'aéroport (sauf pour les évacuations médicales).
- L'entente tripartite restreint l'utilisation des aéronefs trop bruyants, même lorsqu'il ne s'agit pas d'aéronefs à réaction. Les aéronefs qui décollent et atterrissent à l'Aéroport Billy Bishop doivent détenir des certifications acoustiques attestant qu'ils ne dépassent pas les niveaux de bruit maximaux calculés pour l'atterrissage, le décollage et le survol.
- L'aéroport impose un couvre-feu de 23 h à 6 h 45, et de fortes amendes sont infligées en cas de violation de ce couvre-feu.
- L'aéroport impose des restrictions quant au nombre de mouvements nocturnes après 22 h.
- Par l'intermédiaire de NAV CANADA, il est demandé aux aéronefs à l'arrivée et en partance d'emprunter des circuits ne les obligeant pas à survoler les zones résidentielles des îles de Toronto.

AU SOL

Les aéronefs sont la principale source de bruit au sol, mais pas la seule : les véhicules, le traversier de l'aéroport et les travaux de construction génèrent aux aussi des nuisances sonores. Les aéronefs font du bruit au sol lorsqu'ils manœuvrent ou sont en position d'attente sur les pistes, aires de trafic et voies de circulation. PortsToronto et les exploitants de l'aéroport ont mis en place des éléments d'infrastructure et des pratiques de fonctionnement visant à réduire le bruit au sol. En voici quelques exemples :

- Construction de l'EPFS afin de réduire le bruit des points fixes de maintenance des moteurs d'aéronefs.
- Mise en place d'écrans antibruit le long de certains tronçons des quais massifs au nord.
- Mise en œuvre de procédures en vertu desquelles les aéronefs commerciaux doivent couper l'un de leurs moteurs lorsqu'ils roulent jusqu'à l'aérogare.
- Prise de dispositions interdisant les activités bruyantes pendant le couvre-feu.
- Transport par barges de l'équipement et des véhicules de chantier à destination de l'aéroport, afin de réduire le bruit de la circulation liée aux travaux de construction dans le quartier de Bathurst Quay



Perspectives d'avenir

Si l'on en croit les tendances de l'industrie observées à l'échelle planétaire ces cinq dernières années, les aéronefs à turbopropulseur commencent à être délaissés dans certaines parties du monde. Aux États-Unis, les principales compagnies aériennes ont toutes mis leurs aéronefs à turbopropulseur hors service, et utilisent désormais des avions de transport régional à réaction. Cependant, au Canada, les trois principaux transporteurs aériens (Air Canada, WestJet et Porter Airlines) continuent d'utiliser l'aéronef à turbopropulseur Q400. Début 2019, Air Canada a annoncé qu'elle allait augmenter la capacité de ses lignes régionales dans l'Ouest canadien grâce au Q400, qui lui permettrait de mieux servir sa clientèle. De son côté, Porter Airlines a ajouté trois Q400 à son parc aérien ces dernières années. L'aéronef à turbopropulseur Q400 est très utilisé sur les marchés asiatique et européen.

En 2019, PortsToronto lancera une étude sur le bruit afin de recenser les sources de bruit au sol à l'aéroport, étude dans le cadre de laquelle des techniques analytiques de modélisation du bruit seront utilisées pour évaluer les possibilités de réduction des nuisances sonores occasionnées par les opérations au sol et subies par la communauté. La mise en place d'écrans antibruit et d'autres méthodes d'atténuation du bruit pourraient faire partie des solutions envisageables.

PortsToronto étudie également d'autres possibilités de réduction du bruit des opérations au sol, et planifie l'apport d'améliorations aux infrastructures ou aux processus afin de réduire encore davantage les émissions sonores. En voici un aperçu :

- Conversion du traversier à l'électricité.
- Utilisation accrue de véhicules de transport en surface électriques, p. ex. pour le service de navette.
- Mise en place d'autres procédures opérationnelles, qui pourraient par exemple encadrer l'exploitation des aéronefs durant les périodes où le bruit pose particulièrement problème.

À l'avenir, la mise en service d'aéronefs électriques pourrait grandement contribuer à la réduction des niveaux de bruit à l'aéroport. Il existe déjà des aéronefs électriques, utilisés pour la formation au pilotage, qui peuvent voler jusqu'à 90 minutes sur une seule charge. Citons par exemple le Pipistrel Alpha Electro, un biplace d'entraînement construit en Slovénie et certifié pour voler au Canada. Bien que son autonomie soit limitée, cet appareil convient bien à l'entraînement en circuit dans le cadre de formations au pilotage, et est bien moins coûteux à exploiter qu'un avion d'entraînement classique du même type.

Dans un avenir pas si lointain, on verra voler des avions d'affaires et des avions de transport régional électriques et hybrides. Zunum Aero est par exemple en train de mettre au point un aéronef de 12 places, avec l'appui de Boeing Aircraft et de JetBlue Airlines. Cet appareil aurait un rayon d'action de 1 100 km et serait passablement moins bruyant qu'un avion classique de taille comparable. Compte tenu de l'immense potentiel que représente la fabrication d'aéronefs électriques et hybrides, bon nombre de grands constructeurs aérospatiaux comme Boeing, Airbus, Rolls-Royce et Siemens investissent des sommes importantes dans la recherche et le développement, leur objectif étant de mettre au point un aéronef électrique commercialement viable d'ici 20 à 30 ans. Cela présentera pour les collectivités l'avantage d'éviter l'émission de GES et de réduire considérablement les niveaux de bruit. Dans l'immédiat, le Q400 reste l'aéronef de prédilection à l'Aéroport Billy Bishop.



8.3 Gestion de la faune

L'aéroport a adopté une approche proactive à l'égard de la gestion de la faune sur le terrain d'aviation, afin d'assurer la sécurité des passagers et des animaux sauvages. Le plan de gestion de la faune (PGF) définit avec précision la portée du programme de contrôle de la faune et fait l'objet d'un suivi au quotidien. Le personnel procède chaque jour à des vérifications sur le terrain d'aviation de l'aéroport, afin de s'assurer qu'aucun oiseau ou autre animal sauvage ne commence à y nicher. Les membres du personnel utilisent des techniques et des ressources qui ne sont pas nocives pour les espèces sauvages, et ils tondent et taillent l'herbe et les broussailles de façon à réduire au minimum les possibilités de nidification. Conformément au RAC (partie III, sous-partie 2 – Aéroports) et aux exigences de TC en ce qui a trait à la certification des aéroports, PortsToronto veille à ce qu'un PGF complet soit mis en œuvre à l'Aéroport Billy Bishop, afin d'assurer la sécurité des passagers. Ce plan a été approuvé par TC et est conforme au système de gestion de la sécurité de l'aéroport. En outre, afin d'appuyer les efforts continuellement déployés par ses propres agents spécialisés dans le cadre du programme de contrôle de la faune, PortsToronto fait appel à Falcon Environmental Services, un chef de file réputé du secteur de la gestion de la faune.

Conformément au RAC et au système de gestion de la sécurité de l'aéroport, le PGF devrait faire l'objet d'une révision en cas d'apport de modifications importantes à l'environnement opérationnel de l'aéroport – par exemple, si les types d'aéronefs exploités à l'aéroport changeaient. Cette analyse serait entreprise parallèlement à la modification de la certification d'aéroport et du Manuel d'exploitation d'aéroport.

Depuis un certain temps, PortsToronto collabore avec l'OPNTR à la création de nouvelles zones humides dans le parc Tommy Thompson. Deux zones humides ont été créées dans le cadre de cette collaboration. L'aménagement de la première – la Cellule 1 – s'est terminé en 2007 : il s'agit d'une zone humide côtière de sept hectares, dont la création a contribué à l'augmentation des populations d'oiseaux et de poissons, et notamment au retour du brochet et du doré jaune dans le havre. La zone humide de la Cellule 2 – dont l'aménagement est terminé depuis septembre 2016 – offre un habitat supplémentaire de 9,3 hectares à divers poissons et animaux sauvages, mais aussi davantage d'espaces verts que les communautés voisines peuvent utiliser à des fins récréatives. Grâce à cette collaboration, 700 à 800 hectares supplémentaires de zone humide seront intégrés au parc Tommy Thompson et formeront un espace offrant un habitat sûr aux espèces sauvages.

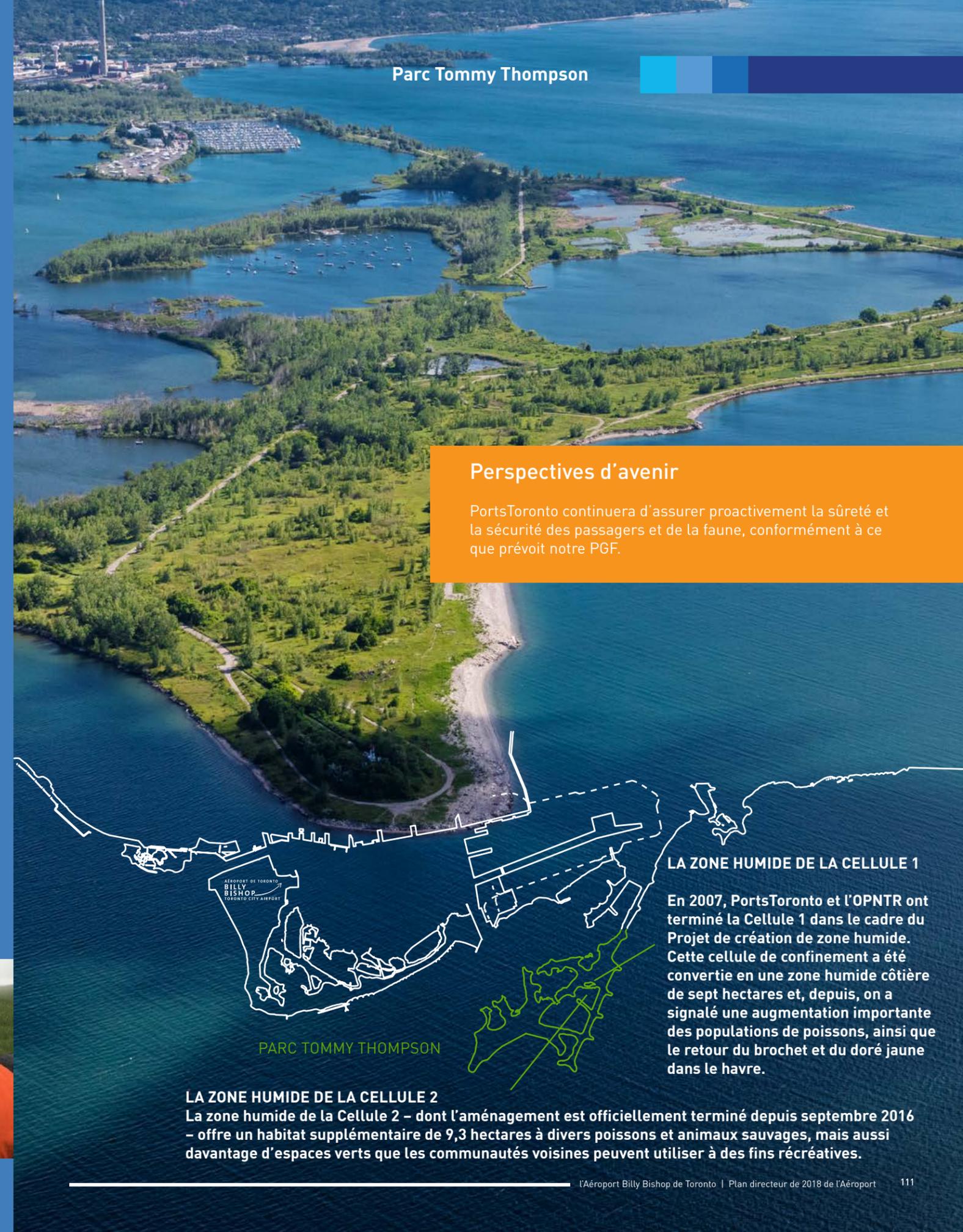
Il faut également savoir que PortsToronto est membre d'Aquatic Habitat Toronto, qui réunit des représentants de tous les ordres de gouvernement et est le fruit d'un partenariat fondé sur un consensus entre des organismes retirant un avantage direct de l'amélioration de l'habitat aquatique dans le secteur riverain de Toronto. Dans le cadre de ce partenariat, de l'équipement de télémétrie sous-marine a été mis en place dans la zone d'exclusion maritime (MEZ) de l'aéroport afin de surveiller les mouvements des différentes espèces de poissons. Cet endroit a été jugé approprié pour la mise en place de cet équipement, car le trafic maritime et la pêche sont interdits dans la MEZ.



Parc Tommy Thompson

Perspectives d'avenir

PortsToronto continuera d'assurer proactivement la sûreté et la sécurité des passagers et de la faune, conformément à ce que prévoit notre PGF.



LA ZONE HUMIDE DE LA CELLULE 1

En 2007, PortsToronto et l'OPNTR ont terminé la Cellule 1 dans le cadre du Projet de création de zone humide. Cette cellule de confinement a été convertie en une zone humide côtière de sept hectares et, depuis, on a signalé une augmentation importante des populations de poissons, ainsi que le retour du brochet et du doré jaune dans le havre.

LA ZONE HUMIDE DE LA CELLULE 2

La zone humide de la Cellule 2 – dont l'aménagement est officiellement terminé depuis septembre 2016 – offre un habitat supplémentaire de 9,3 hectares à divers poissons et animaux sauvages, mais aussi davantage d'espaces verts que les communautés voisines peuvent utiliser à des fins récréatives.

8.4 Qualité de l'air

Les collectivités situées à proximité immédiate de l'aéroport restent préoccupées par l'incidence des opérations aéroportuaires sur la qualité de l'air. Or, d'après une étude commandée par le BSPT, c'est la circulation de véhicules sur l'autoroute Gardiner/le boulevard Lakeshore et le réseau autoroutier des environs qui est la principale source de pollution atmosphérique dans le secteur. Au moment de la réalisation de l'étude en question, l'aéroport était responsable d'environ 10 à 15 % des émissions de polluants dans le bassin atmosphérique, et ses émissions étaient principalement attribuables au carburant diesel utilisé par son traversier.

Soucieuse de s'acquitter de ses responsabilités en matière de gestion environnementale, PortsToronto a déployé des efforts considérables pour réduire ses émissions et son impact sur la qualité de l'air. Ainsi, elle a choisi d'alimenter toutes ses opérations en électricité propre et renouvelable fournie par Bullfrog Power, et de mettre en service des véhicules plus propres et plus écoénergétiques ainsi que des véhicules électriques. À présent, la majeure partie du matériel de piste de l'aéroport – y compris les remorques à bagages – fonctionne à l'électricité.

Perspectives d'avenir

PortsToronto examine actuellement les possibilités de conversion à l'électricité du traversier existant – pour l'instant équipé d'un moteur diesel – et a récemment remplacé ses générateurs de secours par des modèles moins polluants. Il est également prévu de privilégier l'utilisation de véhicules électriques ou peu polluants et d'encourager l'adoption, par les compagnies aériennes, l'aviation générale et les transporteurs terrestres, de pratiques favorisant la réduction des émissions – dans la mesure du possible. Une bonne partie des émissions de polluants atmosphériques provenant de l'aéroport sont générées par les aéronefs et les véhicules circulant côté ville. Par ailleurs, la future mise en service d'aéronefs et de véhicules de transport terrestre électriques contribuerait à réduire non seulement le bruit, mais aussi les émissions polluantes aux environs de l'aéroport.

En outre, PortsToronto collabore avec des dirigeants communautaires ainsi qu'avec la Ville de Toronto – notamment avec le bureau du conseiller municipal Cressy, le BSPT et l'Université de Toronto – à l'élaboration d'une proposition d'étude de la qualité de l'air dans le quartier de Bathurst Quay. À cet égard, la scientifique en chef à l'Université de Toronto est Mme Hatzopoulou, qui est titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur les transports et la qualité de l'air et dirige le groupe de recherche sur les transports et la qualité de l'air. Ses spécialités sont la modélisation des émissions dues au transport routier, la modélisation de la qualité de l'air des villes et l'évaluation de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique. Ce projet en est aux premières étapes de la planification : il s'agit pour commencer d'élaborer une proposition concernant l'envergure des travaux, et de recenser les possibilités de financement.

8.5 Qualité de l'eau

PortsToronto est déterminée à protéger le milieu aquatique et à préserver l'habitat naturel, dans l'intérêt de tous les usagers du secteur riverain. La collecte et le confinement du glycol utilisé pour le dégivrage des aéronefs font partie des aspects clés de cette démarche. À l'aéroport, les activités de dégivrage des aéronefs sont entreprises dans une zone bien définie, où l'écoulement de surface est dirigé vers des réservoirs de stockage souterrains. Les effluents sont ensuite rejetés dans le réseau sanitaire de la Ville de Toronto, puis dirigés vers un établissement de traitement.

La communauté a exprimé ses préoccupations relativement à la sécurité et à la protection des voisins de l'aéroport, et nous avons fait de cet enjeu l'une de nos principales priorités. Comme tous les aéroports du Canada et des États-Unis, et conformément aux exigences de la Federal Aviation Administration (FAA) en ce qui a trait à la certification des aéroports, l'aéroport a mis en place des services de SLIA afin d'assurer la sécurité. Les exigences de la FAA nous obligent à présent à utiliser de la mousse extinctrice contenant des substances perfluoroalkylées, connue sous le nom de « mousse à formation de pellicule aqueuse » [ou mousse A.F.F.F.]. La mousse A.F.F.F. est extrêmement efficace pour éteindre les incendies de carburant d'aéronef, et permet aux passagers et à l'équipage d'évacuer en toute sécurité leur avion en feu à la suite d'un accident d'aéronef ou en cas d'incendie de carburant. Par l'intermédiaire de l'ACI-NA, qui est notre association professionnelle, PortsToronto et plusieurs autres responsables d'aéroports canadiens ont par ailleurs fait valoir l'intérêt d'accélérer l'examen et l'approbation d'autres moyens d'extinction (sans substances perfluoroalkylées/mousse A.F.F.F.) des potentiels incendies de carburant d'aéronefs.

Perspectives d'avenir

PortsToronto a commandé une étude en vue de mettre à jour son actuel plan de gestion des eaux pluviales et de confinement du glycol, élaboré en 2003. Cette étude a pour objectif d'évaluer l'actuel réseau d'évacuation des eaux pluviales de l'aéroport et de formuler des recommandations quant aux améliorations qui pourraient y être apportées, en tenant compte du fait que la conformité environnementale de l'aéroport doit être assurée. L'étude rendra compte des pratiques de gestion du glycol et proposera une stratégie à long terme pour le dégivrage. Elle indiquera notamment quelles sont les installations nécessaires pour assurer le dégivrage des aéronefs et la gestion responsable des fluides de dégivrage usés. Dans le cadre de la mise en œuvre du présent Plan directeur, il conviendra de tenir compte des effets des conditions météorologiques exceptionnelles, mais aussi de définir les capacités de gestion des eaux pluviales et du glycol requises pour les besoins de la future utilisation des terres.

8.6 Projets environnementaux

8.6.1 Évaluation de la vulnérabilité au changement climatique et aux conditions météorologiques exceptionnelles

En 2017, la montée record des eaux du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent a eu de vastes répercussions. Cette montée des eaux a été attribuée aux importantes précipitations qui se sont abattues sur le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent début 2017, ainsi qu'à la synchronisation de la fonte hivernale et des précipitations printanières cette année-là. Le niveau des eaux du lac Ontario fin mai 2017 a battu tous les records de hauteur enregistrés depuis 1918. Le débit sortant du lac Ontario est contrôlé par le Conseil international du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent au niveau du barrage international situé sur le fleuve Saint-Laurent à Cornwall, en Ontario. Ce débit sortant est contrôlé afin de s'assurer que le niveau d'eau du lac Ontario ne dépasse pas les limites prévues, que les sites en aval ne risquent pas d'être endommagés/perturbés, et que les opérations maritimes commerciales restent sécuritaires.

Cette montée des eaux du lac Ontario a eu une incidence sur les installations et activités de PortsToronto, surtout à l'Aéroport Billy Bishop. Une évaluation des risques liés aux changements climatiques qui pèsent sur les infrastructures de PortsToronto a été réalisée par AECOM conformément au protocole du Comité sur la vulnérabilité de l'ingénierie des infrastructures publiques. Ce protocole est un processus en cinq étapes, qui commence par une définition des problèmes à traiter et par une collecte des données nécessaires à la réalisation de l'évaluation des risques.

Après examen des données disponibles, il semblerait que l'étendue et l'épaisseur de la glace qui se forme sur le lac Ontario soient appelées à diminuer. Les données historiques sur le vent dans la région du lac Ontario mettent en évidence une forte tendance à la baisse, et les projections climatiques montrent sensiblement la même chose, bien qu'une étude fasse état de vents légèrement plus forts. Bien qu'on ne trouve dans la documentation aucune projection concernant les futures caractéristiques des vagues sur le lac Ontario, il faut s'attendre à ce que l'amplitude de la houle diminue étant donné que le vent faiblit.

Cette évaluation de la vulnérabilité a mis en évidence la capacité de résilience des ressources de l'aéroport face aux conditions climatiques actuelles et prévues dans la région de Toronto. Les montées des eaux observées en 2017 et en 2019 ont démontré qu'il était nécessaire de prendre des mesures proactives afin de faire en sorte que l'exploitation de l'aéroport – y compris le service de traversier – puisse se poursuivre lorsque surviennent de tels phénomènes météorologiques naturels. La surveillance du niveau des eaux et l'échange de renseignements avec d'autres organismes gouvernementaux (notamment avec l'OPNTR et la Ville de Toronto) sont indispensables pour assurer la sécurité des usagers de l'aéroport.

8.6.2 Réhabilitation et embellissement du quai massif sud du chenal

Le projet de réhabilitation et d'embellissement du quai massif sud du chenal, projet qui concerne la partie insulaire de l'Aéroport Billy Bishop, a été annoncé à l'occasion de l'assemblée générale annuelle de juin 2018. Les travaux se dérouleront en plusieurs phases : dans le cadre de la

première, consacrée à la restauration de l'intégrité structurale de ce quai construit vers 1913, il s'agira d'effectuer des réparations au-dessus et en dessous de la surface de l'eau.

PortsToronto ajoutera ensuite progressivement des éléments tels qu'une promenade de bois, des végétaux et des sièges, afin de faire de ce quai un endroit que les gens visiteront et apprécieront. Le travail de conception a commencé en 2018, et un plan prévoyant une approche en deux phases a alors été établi : la première se déroulera en 2019, et la deuxième devrait s'étaler sur 2020 et 2021.

Cet investissement dans le secteur riverain contribuera à embellir le quai massif sud le long du chenal de l'Ouest, en en faisant un espace public dont pourront profiter nos passagers, notre personnel et notre communauté. Idéalement, les gens pourront emprunter le traversier ou le tunnel pour aller s'asseoir le long du quai et admirer sous l'un de ses meilleurs angles la partie du centre-ville située au bord de l'eau.

Le domaine public le long du quai massif sud du chenal de l'Ouest bénéficiera également des travaux que la Ville de Toronto réalisera en 2019 à cet endroit, entre les silos de Canada Maltage, le parc Ireland et l'édifice de l'administration – une zone qui appartient entièrement à la Ville. Ces travaux entrepris à l'initiative de la Ville rendront le secteur riverain plus accessible au public, et sont cohérents avec le projet d'aménagement d'un espace communautaire dans l'ancien édifice de l'administration. Tout au long de la mise en œuvre de cette initiative, PortsToronto collaborera avec ses intervenants ainsi qu'avec la Ville de Toronto à la mise en valeur de la zone concernée, l'objectif étant de s'assurer que ces travaux cadrent avec le PQBQ et les autres initiatives lancées dans le secteur riverain.



8.7 Émissions de gaz à effet de serre

À l'échelle mondiale, la réduction des émissions de GES et la nécessité de lutter contre les changements climatiques relèvent de la responsabilité collective. PortsToronto s'efforce de réduire ses émissions de GES, et s'est fixé comme objectif, pour 2035, de réduire son empreinte carbone de 35 % par rapport aux niveaux de 2015. Cet objectif rejoint ceux de la Ville de Toronto et des gouvernements provincial et fédéral. Abstraction faite des émissions attribuables aux mouvements d'aéronefs, les émissions de GES générées par les opérations aéroportuaires sont relativement modestes. L'intégralité de l'électricité consommée à l'Aéroport Billy Bishop provient de sources d'énergie renouvelable et est fournie par Bullfrog Power. Parmi les autres mesures prises en vue de réduire les émissions, citons notamment l'utilisation de véhicules électriques (dans la mesure du possible), l'investissement dans des technologies moins polluantes pour l'équipement encore dépendant des combustibles fossiles (p. ex., génératrices diesel et pompes), et la mise en place de pratiques exemplaires telles que l'instauration de politiques contre la marche au ralenti.

L'industrie mondiale de l'aviation fait des progrès en matière de réduction des émissions. L'Association du Transport Aérien International a défini un certain nombre d'objectifs afin de favoriser la diminution des émissions de CO₂ générées par les aéronefs. En voici un aperçu :

- Améliorer l'efficacité énergétique des aéronefs de 1,5 % par année entre 2009 et 2020.
- Plafonner les émissions nettes de CO₂ de l'aviation à partir de 2020 (croissance neutre en carbone).
- Réduire de moitié les émissions nettes de CO₂ de l'aviation d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005.

Les compagnies aériennes, et notamment Porter et Air Canada, ont commencé à essayer d'utiliser des biocarburants pour faire voler leurs aéronefs. En avril 2012, Porter a proposé un vol payant alimenté au biocarburant – une première au Canada – à bord d'un Q400 à destination de l'aéroport d'Ottawa. C'est un mélange à 50-50 de carburant Jet A1 et de biocarburant qui a été utilisé pour ce vol. Étant donné que leur disponibilité s'améliore, les biocarburants ouvrent des perspectives prometteuses : en effet, ils pourraient permettre de réduire considérablement (de 50 à 80 %) les émissions de CO₂.

L'Aéroport et ses compagnies aériennes travaillent de concert avec NAV CANADA dans le cadre du programme relatif à la RNP, afin d'améliorer la circulation aérienne à destination de l'Aéroport Billy Bishop de façon à créer des trajectoires de vol plus directes. Lorsqu'elle entrera en vigueur, en 2020, la modification des trajectoires de vol devrait se traduire par une diminution d'environ 82 000 milles marins de la distance parcourue en vol par les aéronefs commerciaux arrivant à l'aéroport, ce qui se traduira par une réduction de 973 tonnes des émissions polluantes.

Ces dernières années, l'énergie solaire renouvelable est devenue plus viable financièrement, et son impact sur les opérations aériennes lorsqu'elle est utilisée dans les aéroports est désormais insignifiant. Un réseau solaire pourrait être installé aux endroits disponibles sur la propriété de l'aéroport (sur des terrains ou sur des toits de bâtiments), et être utilisé comme système ou ferme énergétique pour alimenter les opérations aéroportuaires.

CO₂

Voici quelques exemples d'aspects qu'il pourrait être nécessaire de prendre en considération lors du choix des emplacements : l'âge et l'état des toits, le poids des batteries de cellules solaires et la charge exercée dessus par le vent, mais aussi l'éblouissement causé par le système. Les responsables de l'aéroport devront se pencher sur la planification de l'utilisation des terres, et sur les éventuelles approbations exigées par TC et la Ville de Toronto. La recommandation du présent Plan directeur concernant la recherche et l'analyse des possibilités de mise en place d'un réseau solaire à l'aéroport sera examinée dans le cadre de la stratégie pour la durabilité de ce dernier et de ses efforts de réduction des émissions de GES.

Afin de s'aligner sur la Global Reporting Initiative (GRI), PortsToronto progresse vers la production de rapports plus complets sur sa stratégie pour la durabilité. La GRI a inventé et élaboré un cadre de présentation des rapports sur la durabilité, et ce cadre complet est largement utilisé dans le monde entier. Il comprend des lignes directrices sur la performance économique, environnementale, sociale et de gouvernance. La GRI est considérée comme un modèle de pratique exemplaire en matière de divulgation publique. Plus de 7 000 organisations de 60 pays utilisent une approche fondée sur les directives de la GRI comme base de référence pour produire leurs rapports sur la durabilité. La pratique consistant à divulguer de l'information sur le développement durable favorise la responsabilisation, aide à cerner et à gérer les risques, et permet aux organisations de saisir de nouvelles opportunités. Le fait d'appliquer les normes de la Global Reporting Initiative lors de la production de rapports incite les entreprises à protéger l'environnement et à contribuer à l'amélioration de la société, mais favorise aussi leur prospérité économique en améliorant la gouvernance et les relations entre les intervenants, en rehaussant les réputations et en instaurant un climat de confiance. Les entreprises, qu'elles soient publiques ou privées, rendent compte de leur rendement en se référant à des normes selon lesquelles il est possible de se développer et de s'améliorer en adoptant des pratiques durables.

Comme cela a été indiqué dans le Rapport sur la durabilité de 2018 de PortsToronto, nous assurons un suivi de nos progrès en matière de conformité aux lignes directrices de la GRI, et sommes déterminés à atteindre, d'ici 2030, des objectifs de réduction des émissions de carbone cohérents avec ceux fixés par le gouvernement fédéral.

PLUS PROPRE

PLUS VERT

PLUS SILENCIEUX

bullfrogpowered



Le remplacement des véhicules ou l'équipement opérationnel par des modèles hybrides

Circulation de sol à un seul moteur et la mise en œuvre d'une politique contre la marche en ralenti

La mise en œuvre d'une politique LEED dans les nouvelles édifices

Navette à propulsion électrique

bullfrogpower®

Perspectives d'avenir

Les initiatives viseront notamment à favoriser l'utilisation de véhicules et d'équipement électriques ou peu polluants, ainsi qu'à encourager les compagnies aériennes et l'aviation générale à adopter des pratiques conduisant à la réduction des émissions de GES (p. ex., utilisation d'un seul moteur pour le roulage, réduction de la marche au ralenti, ou encore utilisation de groupes électrogènes de parc [GPU]). La mise en service de véhicules autonomes, de bus-navettes électriques et de taxis électriques contribuera par ailleurs à réduire encore davantage les émissions de GES côté ville.

Les nouveaux bâtiments aéroportuaires pourront être conçus dans le respect des critères de la certification Leadership in Energy and Environmental Design (LEED), ce qui permettrait de réduire les émissions de GES associés à leur construction et à leur exploitation.



bullfrogpower®

Depuis qu'elle fait partie de la communauté des consommateurs de l'électricité de Bullfrog Power, l'Aéroport Billy Bishop a permis d'éviter le rejet de 12 361 tonnes de CO₂



Cela correspond au volume des émissions dues à la circulation de 2 608 voitures pendant un an.



Il faudrait plus de 4 737 hectares de forêt pour séquestrer autant de carbone en un an.

Il serait souhaitable que les responsables de l'aéroport passent en revue le Programme d'accréditation contre le carbone pour les aéroports, un programme mis en place par l'ACI qui fournit un cadre et des outils stratégiques favorisant la gestion active du carbone. Ce programme comprend un processus à quatre niveaux qui vise à guider et à faciliter la gestion environnementale des aéroports en mettant l'accent sur l'amélioration continue et le partenariat. En outre, nous continuerons à suivre les progrès accomplis dans le cadre du Plan de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (dirigé par l'Organisation de l'aviation civile internationale) relativement à l'établissement d'objectifs à long terme en matière de réduction des émissions.

Objectif de réduction des émissions
de la Ville de Toronto

TORONTO
—impact net nul d'ici 2050.

9

Priorités et recommandations

L'Aéroport Billy Bishop, importante installation de transport aérien et moteur économique pour la ville de Toronto, offre aux voyageurs d'affaires et d'agrément un accès au centre-ville et génère des retombées économiques en proposant des liaisons directes vers des centres névralgiques du Canada et des États-Unis. L'aéroport est précieux pour la communauté de l'aviation générale, car il sert de base à tout un éventail d'activités, notamment à des services d'ambulance aérienne, aux opérations d'entreprises d'affrètement, et à des activités de formation au pilotage et de vol récréatif.

PortsToronto reconnaît que, si les activités opérationnelles de l'aéroport procurent de nombreux avantages économiques et sociaux à la ville et à la région, elles nuisent aussi au plaisir qu'apporte le secteur riverain aux membres de la communauté environnante. Il convient donc de trouver un juste équilibre entre les activités de l'aéroport et les intérêts de la communauté.

Dans le cadre de la planification continue de l'avenir de l'aéroport, les secteurs qui définissent la durabilité pour ce dernier – à savoir la gérance de l'environnement, la participation communautaire et le rendement économique – resteront des priorités essentielles.

9.1 Priorités

Les priorités associées au présent Plan directeur de l'aéroport sont les suivantes :

- Assurer un fonctionnement plus propre, plus écologique et moins bruyant : développer les initiatives actuelles de PortsToronto visant à faire de l'aéroport une infrastructure exploitée de manière durable et écologiquement responsable.
- Améliorer l'efficacité des opérations côté piste afin de réduire au minimum le bruit au sol et les retards.
- Accroître le nombre de créneaux attribués aux transporteurs aériens réguliers, en veillant à ce qu'ils soient répartis de manière équilibrée et aient le moins d'impact possible sur la communauté, tout en répondant aux besoins économiques croissants propres à la ville de Toronto et aux voyageurs.
- Améliorer l'efficacité des opérations le long du trottoir côté ville, et encourager l'utilisation de la navette de l'aéroport et des transports en commun.
- Mettre à la disposition de l'aviation générale des infrastructures et installations de meilleure qualité.

Il s'agit d'optimiser l'utilisation de l'aéroport en tant qu'aéroport d'aviation générale accueillant à la fois des activités d'aviation générale et des services aériens réguliers, tout en assurant un équilibre entre ces activités, les intérêts de la communauté et la protection de l'environnement, au moyen d'initiatives qui atténueront les répercussions néfastes des opérations aéroportuaires.

9.2 Recommandations

9.2.1 Infrastructure

En ce qui concerne l'infrastructure, les améliorations recommandées sont les suivantes :

- Agrandir l'espace consacré aux aires de trafic et d'amarrage pour l'aviation générale et faire en sorte qu'il soit possible de construire des hangars. Une étude devrait être réalisée afin de déterminer dans quelle mesure les usagers de l'aviation générale ont besoin d'installations supplémentaires, étude qui comporterait une analyse de rentabilisation relative à l'implantation des installations en question.
- Améliorer l'efficacité du réseau de voies de circulation en aménageant une voie de circulation parallèle à la piste 08-26.
- Construire un nouvel ISG et un nouveau hangar d'entreposage de matériel.
- Améliorer l'efficacité des opérations de l'aéroport le long du trottoir côté ville, en aménageant des zones réservées aux véhicules et qui viennent embarquer ou déposer des voyageurs.
- Lorsque TC l'exigera, le cas échéant, entreprendre le processus prescrit afin de remplir le mandat associé aux RESA aux extrémités de la piste 08-26. Ce processus impliquera de consulter les intervenants aéroportuaires et la communauté.

- Mettre en place une meilleure signalisation.
- Améliorer l'environnement piétonnier le long des quais massifs du chenal de l'Ouest.
- Rénover l'ancien bâtiment de l'Aérogare A afin d'en faire une installation polyvalente, qui pourrait abriter un restaurant exploitant la thématique aéroportuaire, un musée de l'aviation et un espace d'événements, si l'analyse de rentabilisation appuie ces utilisations.
- Collaborer avec la Ville de Toronto à l'amélioration de l'application des règlements de cette dernière relatifs au stationnement et à la circulation dans les secteurs sur lesquels la présence de l'aéroport a une incidence et, toujours en collaboration avec la Ville, élaborer et mettre en place des politiques susceptibles d'améliorer les conditions de stationnement et d'accès.
- Dans le cadre du PQBQ (une initiative de la Ville de Toronto), apporter des modifications au stationnement de l'aéroport, aux stationnements utilisés par les écoles et la communauté, ainsi qu'aux trottoirs des arrivées et des départs de l'aéroport, en vue d'améliorer la gestion de ces espaces. Nous continuerons de collaborer avec la Ville de Toronto à l'apport d'améliorations sur le plan des opérations au sein de la collectivité en contribuant, notamment financièrement, à la mise en œuvre du PQBQ.

9.2.2 Accès

En ce qui concerne l'accès, les améliorations recommandées sont les suivantes :

- Collaborer avec l'opérateur de la navette aéroportuaire afin d'optimiser le fonctionnement de cette dernière, notamment en aménageant des arrêts ou des itinéraires supplémentaires, et prévoir la fourniture de services publics dans le cadre des futurs projets d'infrastructure afin de favoriser l'utilisation de véhicules de transport en surface électriques (p. ex. pour le service de navette).
- Mettre en place une signalisation pour les passagers et des outils de planification d'itinéraire à destination et au départ de l'aéroport, afin de fluidifier la circulation dans le secteur.
- De concert avec le service de la planification des transports de la Ville de Toronto, étudier d'autres possibilités et stratégies d'amélioration de l'accès et de la mobilité : agrandissement du parcours de la navette et/ou augmentation du nombre d'arrêts de cette dernière, enquêtes continues origine-destination, ou encore stratégies de promotion de l'intérêt d'une plus grande répartition modale pour les déplacements au départ ou à destination de l'aéroport.

9.2.3 Mesures d'atténuation axées sur la communauté

En ce qui concerne les mesures d'atténuation axées sur la communauté, les améliorations recommandées sont les suivantes :

- Entreprendre une étude sur le bruit, étude qui analysera et modélisera les sources de bruit de l'aéroport, et évaluera la mesure dans laquelle la mise en place d'infrastructures et d'autres moyens physiques et opérationnels pourrait contribuer à l'atténuation de l'impact sonore de l'aéroport.
- Réfléchir aux modifications qui pourraient être apportées aux opérations et procédures de l'aéroport afin d'atténuer l'impact de l'exploitation de ce dernier sur la collectivité et l'environnement. Il pourrait notamment être envisagé de gérer les activités des compagnies aériennes et de l'aviation générale durant les périodes où le bruit pose particulièrement problème (p. ex., le soir et en fin de semaine), et de faire appliquer des procédures imposant l'utilisation d'un seul moteur pour le roulage et la marche au ralenti.
- Investir dans de l'équipement et des véhicules électriques ou à faible niveau d'émissions (p. ex., bus- navettes électriques).
- Investir dans des innovations qui contribueront à améliorer l'efficacité de l'aéroport et à atténuer son impact sur la communauté. Il est notamment envisageable de financer, d'encourager et de planifier les potentiels futurs projets de mise au point et de lancement d'aéronefs d'aviation générale et d'aéronefs commerciaux régionaux électriques et hybrides, mais aussi de véhicules de transport terrestre électriques et hybrides – ce qui pourrait nécessiter le développement de partenariats avec des organismes de recherches, des fabricants et des exploitants.
- Instaurer des barèmes tarifaires pénalisant les aéronefs les plus bruyants et favorisant les plus silencieux.
- Examiner la possibilité de mettre en place un service de transbordement de véhicules entre les terrains portuaires et Hanlan's Point, afin que les véhicules commerciaux lourds ne passent plus par Eireann Quay. La mise en place d'un tel service nécessiterait l'obtention d'approbations de la part de la Ville de Toronto, de TC et d'autres organismes.

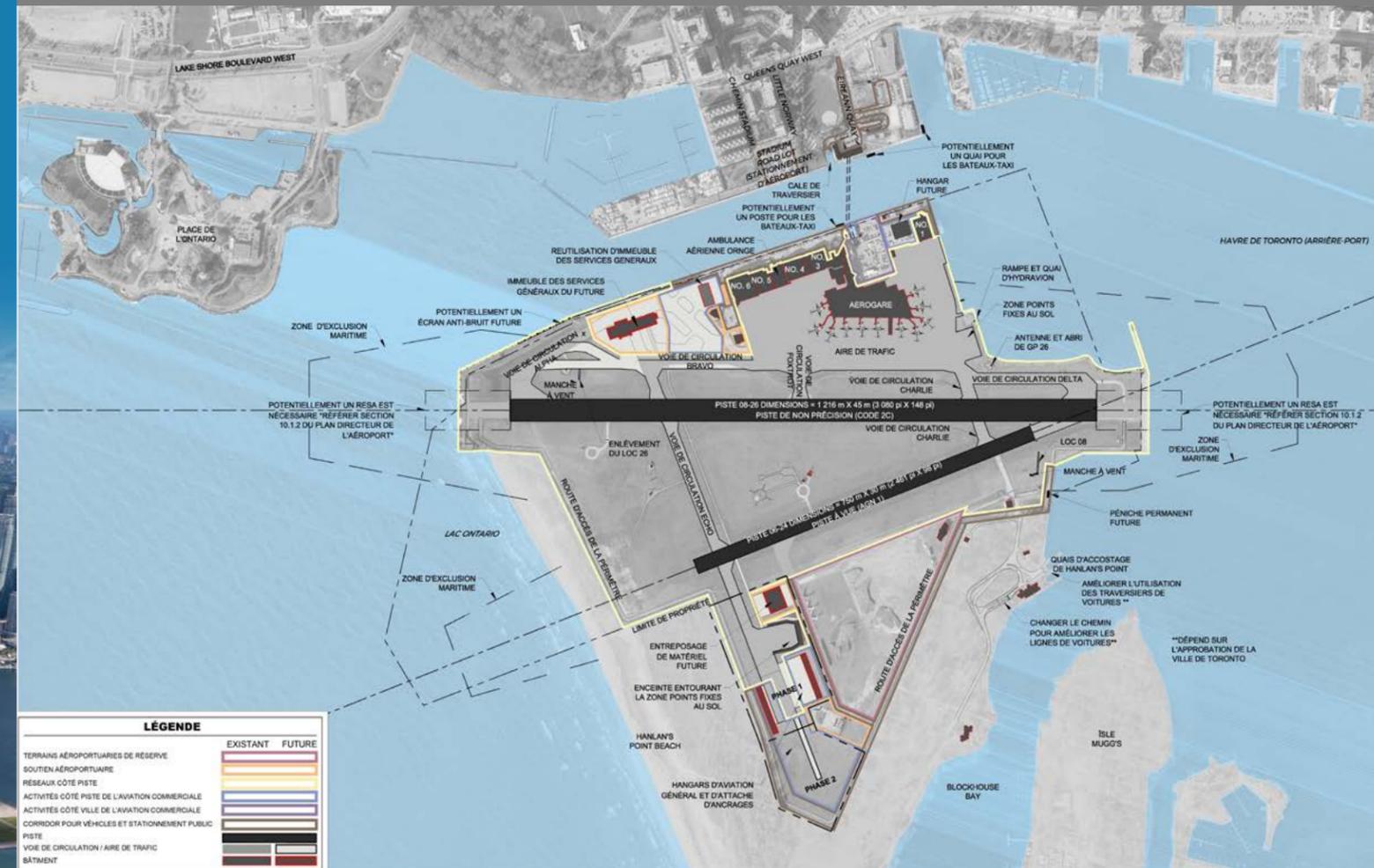


10 Plan de développement de l'aéroport

Le plan de développement proposé pour l'Aéroport Billy Bishop, illustré à la figure 10-1 et fourni à l'annexe B, prend en compte bon nombre des besoins évoqués dans la section 8. Ce plan de développement recommande l'apport d'un certain nombre d'améliorations graduelles afin de répondre aux contraintes existantes, de donner à l'aéroport les moyens de remplir ses obligations en vertu de l'entente tripartite, et de réduire autant que possible son impact sur la collectivité et l'environnement. Il est prévu que les différents éléments du plan de développement de l'aéroport soient mis en place progressivement, en fonction des besoins et de leur viabilité financière. Voici un aperçu des principaux éléments de ce plan :

- Apport d'améliorations modestes au réseau de voies de circulation, afin d'accroître l'efficacité des mouvements au sol des aéronefs et, potentiellement, de réduire le bruit au sol et les émissions polluantes.
- Prise de dispositions en prévision de la construction d'un nouvel ISG au nord de la piste 08-26, et d'un nouvel entrepôt de matériel sur le terrain sud.
- Aménagement d'aires de trafic/d'amarrage et de hangars supplémentaires pour l'aviation générale, au nord de la piste 08-26 et sur le terrain sud.
- Étude, en collaboration avec la Ville de Toronto, des initiatives susceptibles de permettre aux véhicules commerciaux d'accéder à l'aéroport et aux îles de Toronto pour le compte de la Ville depuis les quais d'accostage de Hanlan's Point.
- Restauration du bâtiment historique de l'Aérogare A, et déplacement de ce bâtiment à un endroit où il pourrait à l'avenir être réutilisé pour les besoins de l'aviation.

Figure 10-1 Plan de développement de l'aéroport



10.1 Côté piste

10.1.1 Pistes

Le plan de développement de l'aéroport ne prévoit pour les pistes 08-26 et 06-24 aucune modification, si ce n'est l'aménagement de RESA pour la piste 08-26 quand TC l'exigera, le cas échéant.

10.1.2 Aires de sécurité d'extrémité de piste

En mai 2016, TC a publié un Avis de proposition de modification (APM 2016-007) visant le RAC – et plus précisément la publication de TC TP312 – Aérodomes – Normes et pratiques recommandées – qui soulignait le fait que certains aéroports canadiens devraient disposer de RESA. Il convient de préciser que la mise en place de RESA n'est pas encore obligatoire en vertu du RAC. La directive imposant l'aménagement de RESA doit d'abord être publiée dans la Partie II de la Gazette du Canada et déclarée valide par une loi fédérale. Au moment de la rédaction du présent Plan directeur, TC n'a pas encore indiqué sous quel délai ce processus devrait être engagé.

Une RESA est une zone dégagée et nivelée située juste après le seuil (l'extrémité) de la piste, destinée à réduire la gravité des dommages causés à un aéronef effectuant une sortie d'un bout de piste ou un atterrissage trop court. L'aménagement d'une RESA n'augmente pas la longueur d'une piste. La RESA doit être aménagée de telle sorte qu'elle facilite également les déplacements des véhicules d'intervention d'urgence.

Bien que cela ne soit pas encore obligatoire en vertu de la réglementation, il faut s'attendre à ce que TC exige l'aménagement de RESA s'étendant sur 150 mètres au-delà de l'extrémité de la piste et faisant deux fois la largeur de celle-ci.

L'Aéroport Billy Bishop a été identifié comme l'un des aéroports susceptibles d'avoir à aménager des RESA pour leurs pistes servant à la prestation de services commerciaux réguliers de transport de passagers. Dans l'APM 2016-007, TC a recensé trois possibilités d'application de la directive relative aux RESA dans les aéroports. Ces trois options proposées dans l'APM 2016-007 pour la mise en conformité aux exigences relatives aux RESA sont les suivantes :

1. PROLONGER LES PISTES EXISTANTES DE LA LONGUEUR PRESCRITE POUR LES RESA

Dans ce cas, une RESA serait ajoutée à chaque extrémité de la piste : une zone dégagée et nivelée s'étendrait ainsi sur 150 mètres au-delà du seuil de la piste. La figure 10-2 montre une RESA type, à savoir une zone nivelée s'étendant au-delà de l'extrémité de la piste. Il n'est pas nécessaire que la surface de la RESA soit revêtue, mais elle doit être conçue de telle sorte qu'elle permette de réduire au minimum les dommages causés aux aéronefs et puisse supporter en toute sécurité le poids des véhicules d'intervention d'urgence. Pour aménager ce type de RESA à l'Aéroport Billy Bishop, il faudrait étendre le territoire terrestre aux deux extrémités de la piste 08-26.

Cette solution ne changerait rien à la longueur de la piste, ni à l'emplacement des seuils de cette dernière. La MEZ existante au-delà de chaque extrémité de la piste 08-26 ne changerait pas elle non plus.

Figure 10-2
Aire de sécurité d'extrémité de piste

2. INSTALLER DES DISPOSITIFS D'ARRÊT À MATÉRIAU ABSORBANT

Dans ce cas, des dispositifs d'arrêt à matériau absorbant (EMAS) seraient installés juste après le seuil de chaque extrémité de piste. Un EMAS est un lit constitué de matériaux absorbants à haute énergie, conçus pour se déformer sous le poids d'un aéronef afin de l'immobiliser tout en réduisant au minimum les risques qu'il soit endommagé. L'EMAS est généralement conçu pour un type d'aéronef particulier (l'« appareil type »); à l'Aéroport Billy Bishop, il serait adapté au Q400 de Bombardier.

Il n'existe plus pour l'instant qu'un seul fabricant de systèmes EMAS approuvé par la FAA (Runway Safe), car le deuxième (Zodiac) a récemment annoncé l'arrêt de ses activités de production. Les EMAS de ce fabricant sont essentiellement constitués de granulats légers déformables. La figure 10-3 montre un EMAS installé au niveau du seuil d'une piste. La figure 10-4 montre un aéronef immobilisé grâce à un EMAS.

La potentielle utilisation d'EMAS à l'Aéroport Billy Bishop devrait faire l'objet d'une étude approfondie. Certains craignent que l'action des vagues ou l'accumulation de glace puissent compromettre l'intégrité et le rendement d'un EMAS, et que la détérioration accidentelle de l'EMAS puisse entraîner un défaut de conformité et la fermeture de la piste pour une longue période. Dans le même ordre d'idées, le fait qu'il n'existe dans le monde qu'un seul fabricant d'EMAS agréé suscite des craintes quant à la capacité de ce fabricant à assurer l'entretien de ce système à long terme.

Figure 10-3
Dispositif d'arrêt à matériau absorbant

Figure 10-4
Aéronef immobilisé par un EMAS

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

3. RÉDUIRE LES DISTANCES DÉCLARÉES DES PISTES

Dans ce cas, une partie de la piste existante serait utilisée comme RESA. Cela se traduirait par une réduction de la longueur utile de la piste pour les atterrissages et décollages. Étant donné que la longueur de piste est déjà limitée à l'Aéroport Billy Bishop, il ne serait pas faisable d'utiliser une portion de la piste existante pour créer une RESA, car cela aurait un impact ingérable sur les opérations des transporteurs aériens et de l'aviation générale, mais aussi sur l'exploitation des avions-ambulances.

Calendrier

TC devrait annoncer en 2019 l'instauration de l'obligation de disposer de RESA. Cette annonce sera faite dans la Partie I de la Gazette du Canada, et TC a indiqué que les aéroports auront trois ans pour se doter de RESA à compter de la publication de la directive dans la Partie II de la Gazette du Canada. Avant de retenir une solution, il conviendra d'effectuer un travail approfondi d'analyse et de conception, et de mettre en œuvre un processus de consultation des intervenants et du public. PortsToronto a signalé à TC qu'elle aurait besoin de plus de temps – jusqu'à cinq ans – pour réaliser un travail de conception fouillé et consulter ses intervenants, le public et ses partenaires de l'entente tripartite.

Aires de sécurité
d'extrémité de piste

Aires de sécurité
d'extrémité de piste

10.1.3 Voies de circulation

La majeure partie du réseau de voies de circulation a été reconstruite au cours des trois dernières années. Il s'agissait notamment d'élargir les congés de raccordement afin de faciliter l'exploitation du Q400. La modification du tracé de la voie de circulation Bravo et son prolongement jusqu'au seuil de la piste 08 permettraient de disposer d'une voie de circulation parallèle sur toute la longueur de la piste, et contribueraient ainsi à l'amélioration du réseau de voies de circulation existant. Cela permettrait de réduire les temps et distances de roulage, ce qui entraînerait une réduction des émissions de bruit au sol et de polluants attribuables aux aéronefs. Le prolongement de la voie de circulation Bravo libérerait en outre des terrains actuellement occupés par la voie de circulation Alpha, terrains qui pourraient être affectés à d'autres usages, et pourraient notamment accueillir de nouveaux hangars et le nouvel ISG. Le prolongement de la voie de circulation Bravo nécessiterait l'enlèvement/le déplacement du radiophare d'alignement de la piste 26.

En plus de transformer la voie de circulation Bravo de façon à ce qu'elle soit parallèle à la piste sur toute la longueur de celle-ci, il est recommandé d'aménager une bretelle de voie de circulation près du seuil de la piste 08. Cette bretelle contribuerait à améliorer l'efficacité du réseau de voies de circulation, car elle pourrait accueillir les aéronefs mis en attente au sol – ainsi, ceux-ci ne gêneraient pas la circulation des

autres aéronefs. Ce gain d'efficacité pourrait entraîner une réduction des émissions de bruit au sol et de polluants générées par les aéronefs.

Afin de faciliter l'éventuel développement des activités de l'aviation générale du côté sud de l'aéroport, il pourrait être nécessaire d'agrandir le réseau de voies de circulation de façon à ce qu'il desserve les hangars et aires d'amarrage des aéronefs. À long terme, en fonction de l'évolution des activités de l'aviation générale, une voie de circulation parallèle à la piste 06-24 pourrait être construite afin d'accroître l'efficacité des déplacements des aéronefs sur le terrain sud. À court terme, en cas d'intensification des activités de l'aviation générale du côté sud de l'aéroport, les aéronefs pourraient utiliser les chaussées existantes.

10.1.4 Aires de trafic

Le manque d'espace dédié aux aires de trafic et d'amarrage limite les possibilités à l'aéroport. Compte tenu des contraintes physiques auxquelles fait face l'aéroport, il n'est pas évident d'aménager des aires de trafic supplémentaires, surtout au nord de la piste 08-26. Si la voie de circulation Bravo était prolongée, la création d'une aire de trafic supplémentaire à l'ouest de la tour de contrôle pourrait être envisagée. Le plan de développement de l'aéroport propose qu'une nouvelle aire de trafic soit aménagée entre la tour de contrôle existante et le nouvel ISG. Cette nouvelle aire de trafic accueillera les aéronefs itinérants de

l'aviation générale. Une fois le nouvel ISG construit, une partie de l'immeuble existant pourrait être utilisée pour accueillir des services utiles à l'aviation générale hébergé par une navette à la demande du côté de l'aéroport.

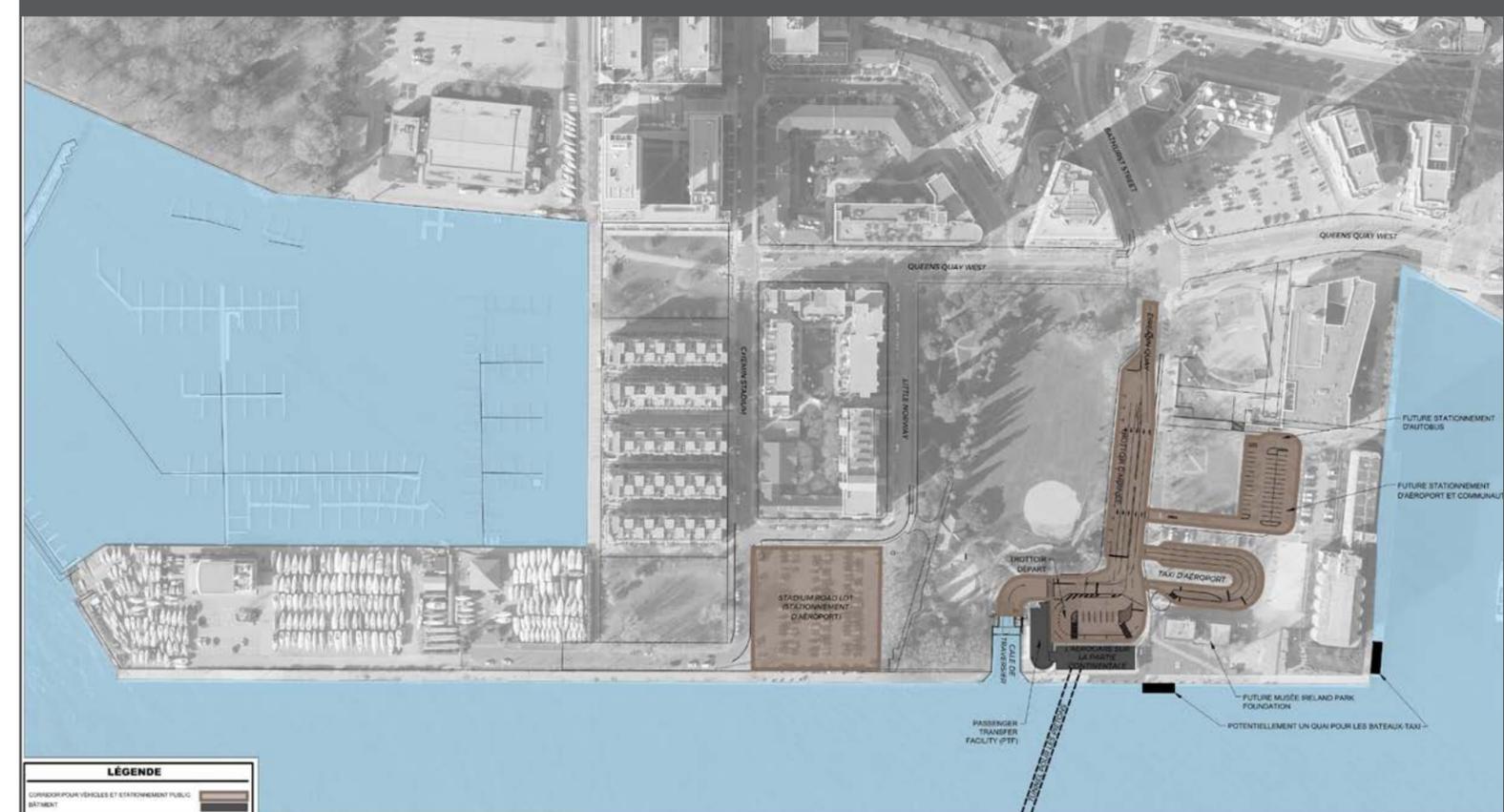
Certaines zones du terrain sud pourraient être transformées en aires d'amarrage pour l'aviation générale. Étant donné qu'il est éloigné du terrain d'aviation, ce secteur est plus adapté pour accueillir les aéronefs basés à l'aéroport qui ne volent pas très souvent

10.2 Côté ville

Le PQBQ, une initiative de la Ville de Toronto, prévoit l'apport de modifications au parc à taxis, au stationnement de l'aéroport, aux stationnements utilisés par les écoles et la communauté, aux zones d'embarquement et de débarquement des scolaires, ainsi qu'aux trottoirs des arrivées et des départs de l'aéroport, en vue d'améliorer la gestion de ces espaces. Ces améliorations seront bénéfiques pour le domaine public et le paysage des rues, et profiteront donc à la communauté et aux visiteurs, notamment aux voyageurs d'affaires et d'agrément qui passeront par le point d'entrée régional qu'est l'aéroport pour se rendre à Toronto.

La figure 10-5 montre l'aménagement proposé côté ville, sur le continent. Ce concept a été mis au point en collaboration avec la Ville de Toronto dans le cadre de l'élaboration du PQBQ. La mise en œuvre des éléments du plan a commencé fin 2018, notamment avec l'aménagement d'un trottoir le long duquel les véhicules embarquent les voyageurs, du côté ouest d'Eireann Quay.

Figure 10-5 Plan d'aménagement du côté ville



10.2.1 Accès

Le plan de développement de l'aéroport prévoit qu'Eireann Quay reste la principale voie d'accès à l'aéroport côté ville. En vue de réduire la circulation de véhicules commerciaux sur Eireann Quay, PortsToronto évaluera la possibilité de dérouter les gros véhicules commerciaux vers les terrains portuaires, puis d'assurer leur transport jusqu'au secteur sud du terrain d'aviation au moyen d'un transbordeur. Les véhicules concernés seraient ceux qui se rendent sur les îles de Toronto pour le compte de la Ville, ainsi que les gros camions livreurs de carburant à destination de la zone d'entreposage des carburants de l'aéroport. Pour pouvoir mettre en service un traversier plus gros, il faudrait apporter des modifications aux quais massifs ainsi qu'aux routes qui permettent d'y accéder. PortsToronto discute avec la Ville de Toronto ainsi qu'avec Waterfront Toronto de la viabilité de cette solution, et il lui faudrait obtenir l'appui et l'approbation de la Ville, de TC et peut-être même d'autres organismes pour pouvoir la mettre en place.

10.2.2 Stationnement

Dans le cadre du PQBQ, aucune modification du stationnement du chemin Stadium n'est prévue à court terme. Au cours des deux prochaines années, le site de Canada Maltage – qui abritait

jusqu'alors un stationnement et des aires de préparation de travaux – sera transformé : sur la base de concepts développés par la Ville de Toronto, un stationnement, une zone dédiée à l'embarquement et au débarquement des scolaires, mais aussi des espaces publics et des espaces verts y seront aménagés. La zone située à l'est et au sud de la propriété du Conseil scolaire du district de Toronto sera utilisée pour le débarquement et l'embarquement des écoliers par le bus scolaire et les parents d'élèves, et accueillera également un stationnement. Le Conseil scolaire du district de Toronto partagera ce stationnement avec la communauté (en soirée et en fin de semaine) et avec PortsToronto (en journée durant la semaine).

10.2.3 Parc à taxis

Toujours dans le cadre du PQBQ, le parc à taxis est modifié et optimisé afin de permettre une meilleure gestion des activités tout en assurant la sécurité du public et des passagers. Ces améliorations seront bénéfiques pour le domaine public et le paysage des rues, et profiteront donc à la communauté et aux visiteurs, notamment aux voyageurs qui arriveront dans le secteur riverain par le point d'entrée qu'est l'Aéroport Billy Bishop.

10.2.4 Édifice de l'administration de la ville de Toronto

Dans le cadre de l'initiative du PQBQ menée par la Ville de Toronto, le personnel a discuté avec les intervenants intéressés afin de déterminer qui pourrait souhaiter louer l'espace disponible dans l'édifice de l'administration. L'Aéroport Billy Bishop loue des bureaux dans cet édifice depuis un certain temps, notamment pour les besoins de ses activités associées à la sécurité et à la construction, et pour l'organisation de réunions. La Ville de Toronto a entrepris un processus de recherche, au sein de la communauté, de groupes susceptibles d'être intéressés par la possibilité de devenir locataires de l'édifice, qui n'est pas encore entièrement loué. Ireland Park Foundation a conclu un contrat de location avec la Ville, et le bail contracté par PortsToronto pour les bureaux utilisés par l'aéroport est toujours valable. L'édifice de l'administration situé au bas d'Eireann Quay continuera d'abriter des bureaux utilisés par l'aéroport, et certaines parties du bâtiment seront adaptées aux besoins d'Ireland Park Foundation et de la collectivité. L'édifice sera également un but de promenade pour les visiteurs du secteur riverain de Toronto.

10.2.5 Trottoirs/arrêt minute

La parcelle parallèle à Eireann Quay utilisée par l'aéroport a été réorganisée à la suite de discussions avec la Ville, afin de faciliter l'accès et les déplacements des camions et autres véhicules. Il est prévu qu'un trottoir soit spécialement aménagé du côté ouest d'Eireann Quay pour permettre aux conducteurs de véhicules privés de venir chercher leurs parents et amis. Idéalement, grâce à cet espace de stationnement temporaire, les véhicules privés n'encombreront plus les rues du quartier voisin, où ils ont tendance à entrer à la recherche d'un endroit où se stationner en attendant des voyageurs débarquant à l'aéroport.

10.2.6 Service de traversier

PortsToronto évalue actuellement la possibilité de remplacer le moteur diesel du traversier Marilyn Bell I par un moteur électrique. Du point de vue de l'environnement, cela présenterait un avantage considérable pour la communauté, car la pollution et le bruit générés par le moteur diesel du traversier comptent parmi les principaux motifs des plaintes visant l'aéroport.

10.2.7 Service de bateau-taxi

Bien qu'aucun service de ce type n'ait encore été proposé, la mise à disposition d'un nouveau mode de transport pourrait être une solution pour réduire le nombre d'automobiles qui se rendent à l'aéroport. Un service de bateau-taxi permettrait de conduire directement à l'aérogare des passagers venant du centre-ville de Toronto et de diverses zones du secteur riverain. Un service trois saisons pourrait également desservir les zones résidentielles densément peuplées situées à l'ouest de l'aéroport, ainsi que les futures zones résidentielles/commerciales qui seront aménagées sur les terrains portuaires. PortsToronto devrait discuter avec la Ville de Toronto ainsi qu'avec Waterfront Toronto de la viabilité de cette solution, et obtenir l'approbation de la Ville, de TC et d'autres organismes pour pouvoir la mettre en place.

10.3 Installations terminales

L'aérogare a récemment fait l'objet d'importants travaux de modernisation : elle a été dotée d'une 11e porte d'embarquement, ses salles d'embarquement ont été agrandies et sa gamme de services de restauration et de vente au détail a été élargie. Le présent Plan directeur de l'aéroport ne prévoit pas d'autres travaux d'agrandissement de cette aérogare, mais il pourrait être nécessaire d'apporter d'en réaménager quelque peu l'intérieur de façon à ce qu'elle puisse à l'avenir accueillir des installations américaines de prédédouanement, au besoin.

10.4 Installations de soutien aéroportuaires

10.4.1 Immeuble des services généraux

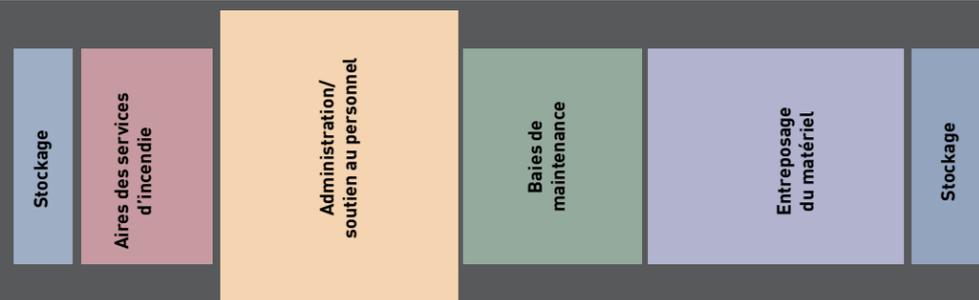
L'ISG existant approche de la fin de sa durée de vie utile, et ne répond déjà plus aux besoins actuels et prévus de l'aéroport. Une nouvelle installation est nécessaire afin d'abriter les services d'incendie et les services d'entretien/d'entreposage de l'équipement. Cette installation devrait être construite au nord de la piste 08-26, car elle disposerait ainsi d'un accès côté ville et permettrait aux services d'incendie, lorsqu'ils sont appelés à intervenir, d'accéder directement à l'aérogare et au secteur des hangars sans avoir à traverser une piste en service. L'installation proposée comporterait :

des éléments tels que deux aires accessibles aux véhicules des services d'incendie; deux aires accessibles aux véhicules et dédiées à l'entretien de l'équipement; trois à quatre aires accessibles aux véhicules pour l'entreposage de l'équipement de première ligne; un espace supplémentaire pour les services administratifs et de soutien au personnel, mais aussi un espace de stockage à sec. Le nouvel ISG devrait également abriter un poste de lavage. Pour pouvoir accueillir toutes ces installations, il faudrait un bâtiment d'environ 2 700 à 3 000 mètres carrés. La figure 10-6 montre la configuration type d'un futur ISG.

10.4.2 Entrepôt de matériel

Il n'est pas prévu que tout l'équipement de l'aérodrome soit entreposé dans l'ISG. Pour le moment, une structure tendue située au sud des pistes est utilisée comme installation de stockage à sec non chauffée. Cette installation ne peut accueillir tout l'équipement qui devrait y être entreposé; en outre, certains équipements comme les balayeurs contaminés par de la neige peuvent geler en hiver. L'une des solutions envisageables consisterait à construire, du côté sud de l'aéroport, une structure permanente chauffée.

Figure 10-6 Configuration type de l'ISG



10.5 Développement des activités de l'aviation générale

10.5.1 Développement au nord

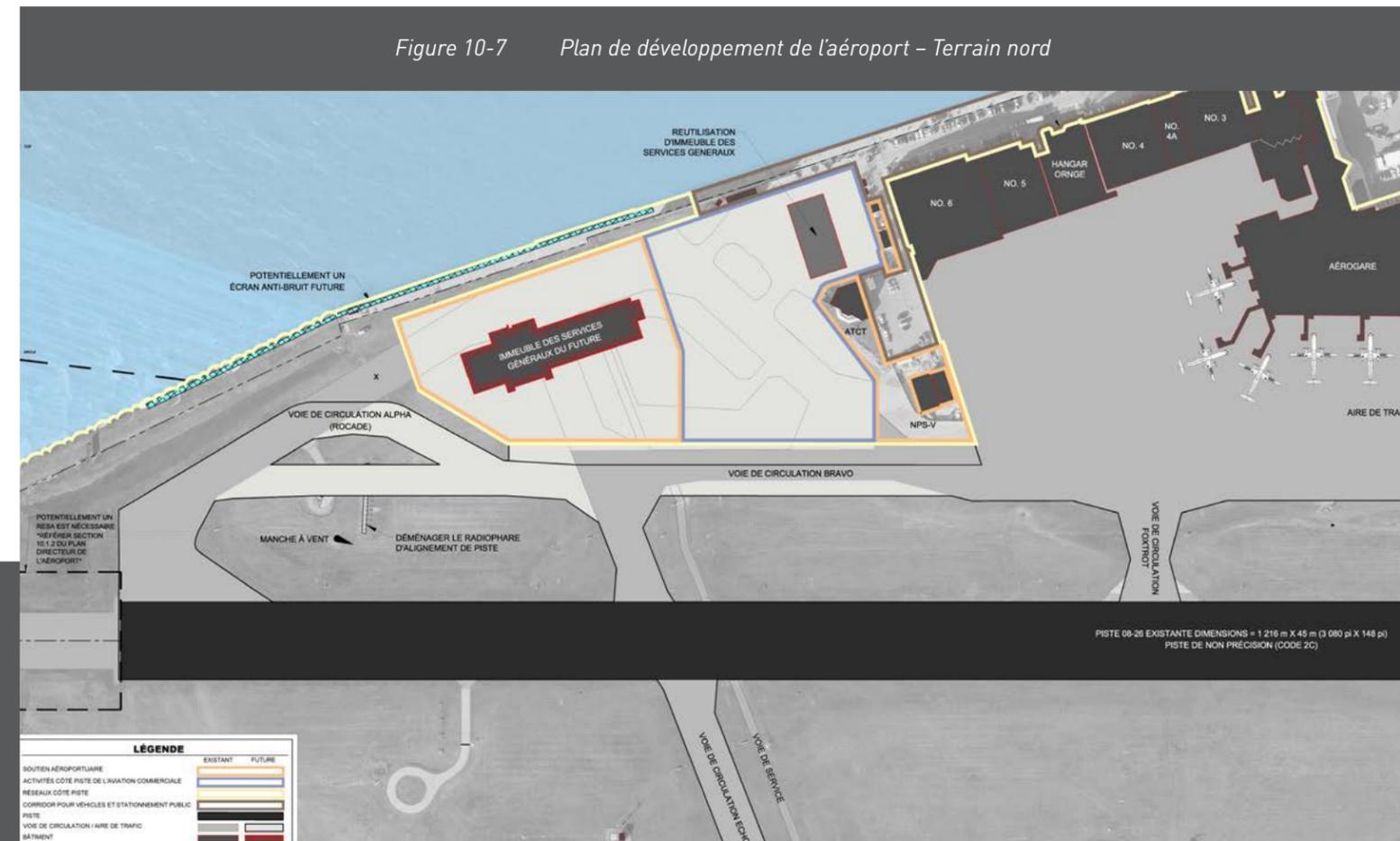
Les possibilités de développement des activités de l'aviation générale du côté nord de l'aéroport sont limitées par des contraintes physiques. Dans le présent Plan directeur de l'aéroport, nous partons du principe que le secteur des hangars existant ne changera presque pas dans un avenir prévisible – seuls les espaces

déjà loués devraient faire l'objet de quelques réaménagements.

Le prolongement et la modification du tracé de la voie de circulation Bravo pourraient permettre de libérer certains des terrains situés à l'ouest de la tour de contrôle, qui pourraient alors être utilisés pour les besoins

du développement des activités de l'aviation générale. Cependant, il ne faut pas oublier que ce site devrait en priorité accueillir le nouvel ISG.

Figure 10-7 Plan de développement de l'aéroport – Terrain nord

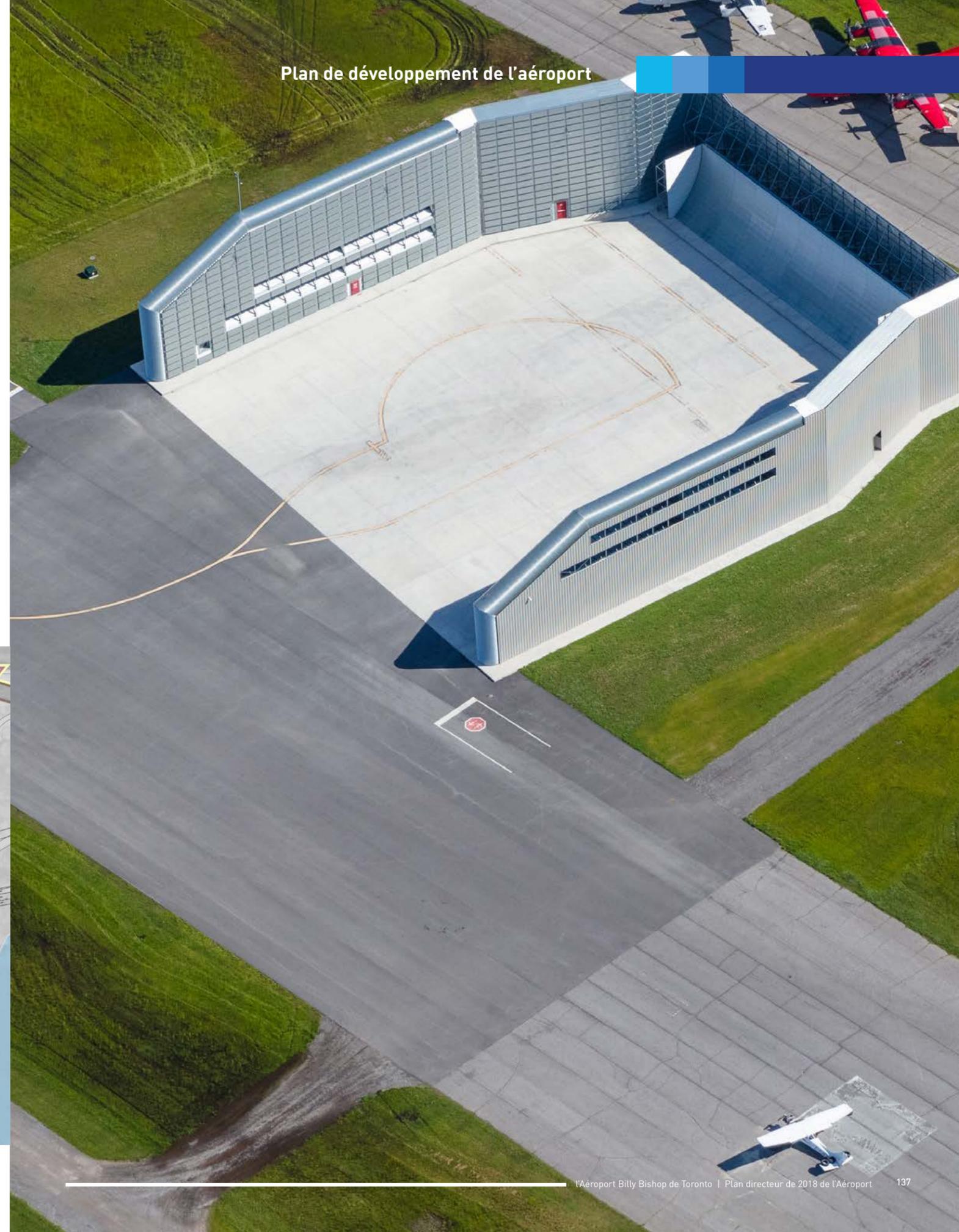


10.5.2 Développement au sud

La possibilité d'utiliser le côté sud de l'aéroport pour l'aménagement d'une zone dédiée à l'aviation générale est actuellement à l'étude. Cette zone comprendrait des aires d'amarrage d'aéronefs et des hangars destinés à accueillir des avions de propriété privée. Les passionnés d'aviation possédant leurs propres aéronefs pourraient avoir accès à cette zone.

Côté ville, l'accès à cette zone pourrait s'effectuer au moyen d'une navette depuis le côté nord de l'aéroport, ou via Hanlan's Point, en passant par une porte d'accès sécurisé. Une analyse de rentabilisation doit être préparée afin de confirmer la viabilité et l'envergure potentielles de ces aménagements du côté sud de l'aéroport.

Figure 10-8
Plan de
développement
de l'aéroport
– Terrain sud



10.6 Plan d'utilisation des terrains portuaires

Le plan d'utilisation des terrains aéroportuaires, présenté à la figure 10-9, vient appuyer le plan de développement de l'aéroport. Il comporte les éléments suivants :

Réseaux côté piste (en jaune)

Les terrains utilisés pour les besoins des réseaux côté piste sont dédiés à la sécurité et à l'efficacité des manœuvres d'aéronefs, et comprennent les espaces nécessaires pour accueillir pistes, voies de circulation, aires de trafic et équipement de navigation.

Soutien aéroportuaire (en orange)

Les terrains utilisés pour les besoins du soutien aéroportuaire sont réservés aux bâtiments et autres éléments d'infrastructure appuyant l'exploitation de l'aéroport, et abritent notamment l'ISG, les installations d'entreposage du matériel et la zone d'entreposage des carburants.

Activités côté piste de l'aviation commerciale/générale (en bleu)

Les terrains utilisés pour les besoins des activités de l'aviation commerciale/générale sont réservés à l'aménagement d'infrastructures nécessaires au fonctionnement des entreprises commerciales et de l'aviation générale (p. ex., aires de trafic/d'amarrage d'aéronefs et hangars).

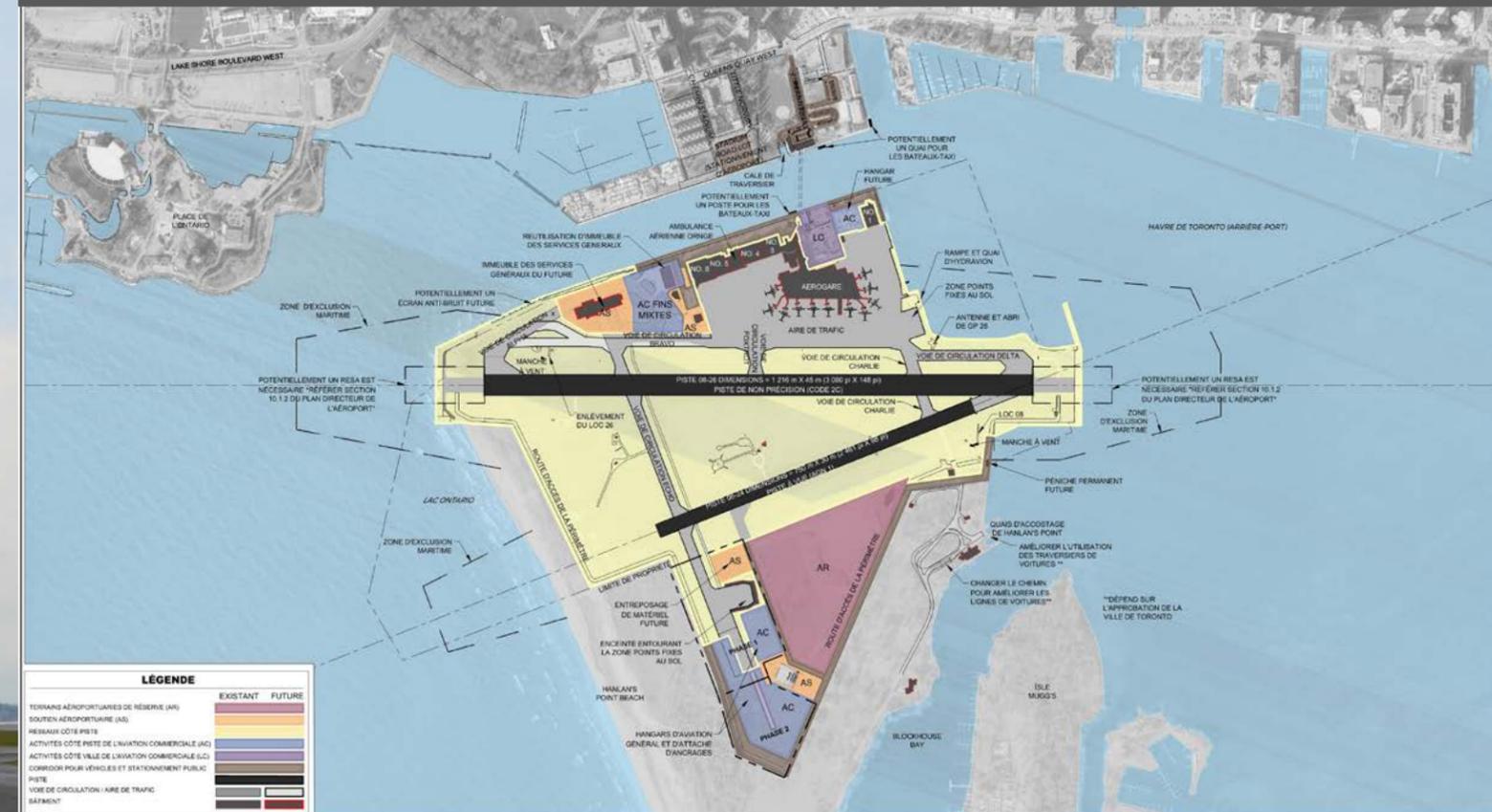
Accès/stationnement côté ville (Brun)

Les terrains utilisés pour les besoins de l'accès et du stationnement côté ville comportent routes d'accès, trottoirs et espaces de stationnement.

Terrains aéroportuaires de réserve (en rouge)

Ces terrains sont réservés en prévision du développement de l'aéroport à long terme, et pourraient être utilisés de diverses façons, notamment pour développer les activités commerciales côté piste, ou encore pour accueillir des services de soutien aéroportuaire.

Figure 10-9 Plan d'utilisation des terrains aéroportuaires – Vue d'ensemble



11 Conclusions

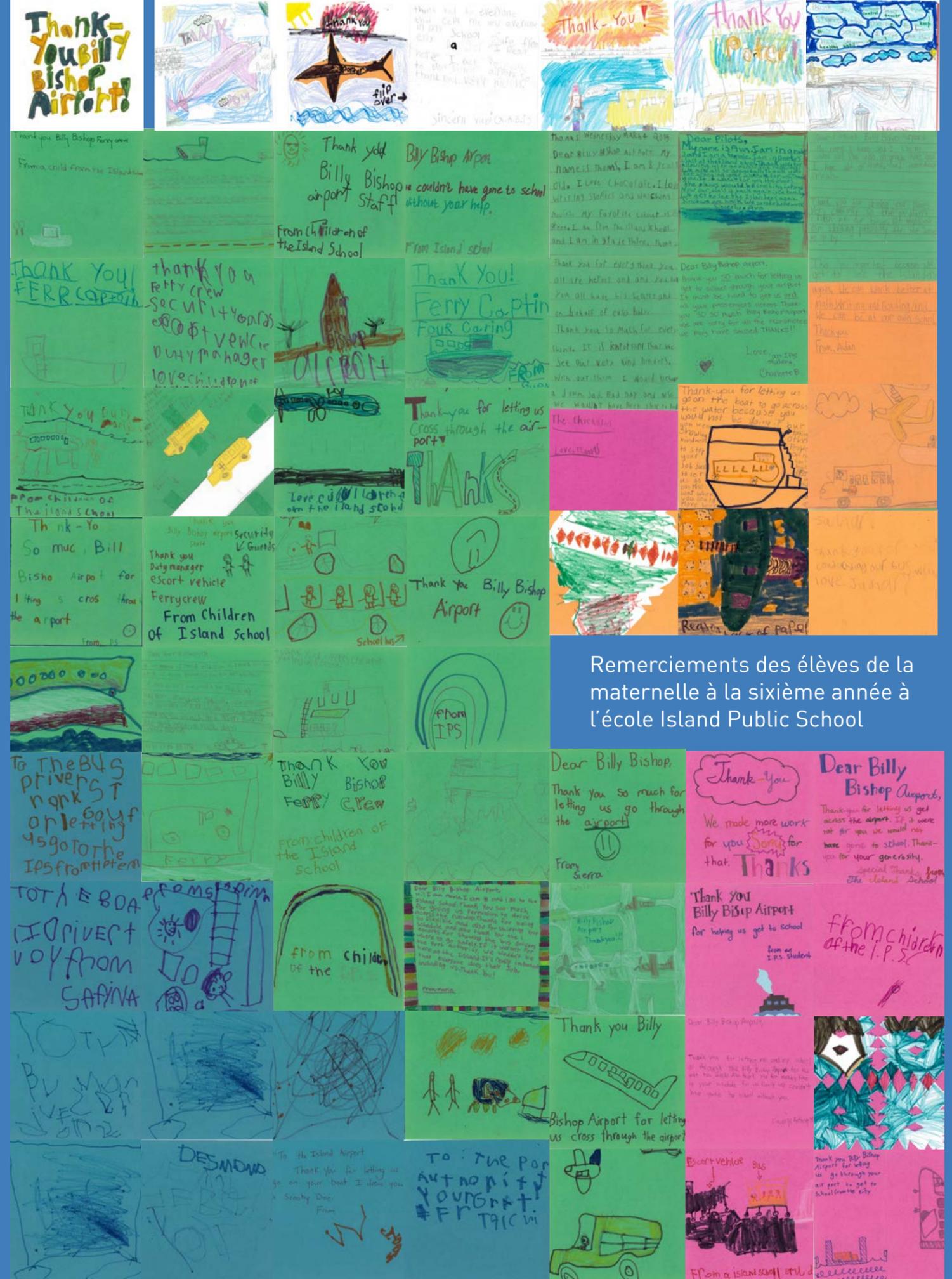
Le Plan directeur de 2012 avait jeté les bases de la définition d'une vision pour l'Aéroport Billy Bishop, et recensé les possibilités et les défis qu'il convenait d'analyser afin de déterminer comment atténuer les impacts des opérations aéroportuaires. En tenant compte de ce plan, PortsToronto a mis en place et poursuivi une stratégie de croissance contrôlée – prévoyant notamment le plafonnement à 202 du nombre de mouvements quotidiens d'aéronefs utilisant l'aérogare principale de l'aéroport –, stratégie qui est devenue ce que nous appelons notre « stratégie de gestion de la croissance ». Cette stratégie reposait sur le principe selon lequel, bien que l'aéroport puisse ajouter des créneaux supplémentaires sans pour autant dépasser les limites de la courbe NEF existante, 2020 est un nombre de créneaux approprié compte tenu des limites de l'infrastructure actuelle, de l'accès restreint côté continent, et des priorités liées au voisinage. L'approche de gestion de la croissance intègre d'autres stratégies d'atténuation, reposant sur l'investissement dans l'amélioration des processus et de l'infrastructure, qui sont mises en œuvre depuis 2012 et ont notamment donné lieu à la construction du tunnel piétonnier et de l'EPFS, à la reconfiguration du parc à taxis, à la modification des procédures d'exploitation du traversier, et à des activités axées sur la sensibilisation et la participation communautaires.

De plus, en avril 2013, le conseil municipal de Toronto a approuvé les grandes lignes d'une démarche de développement progressif de l'aéroport, démarche impliquant d'effectuer certains investissements et d'apporter certaines améliorations afin de faire en sorte que l'aéroport ne perturbe pas l'équilibre de son voisinage, mais aussi qu'il tienne compte des priorités découlant du PQBQ et favorise leur mise en œuvre. Voici un aperçu des améliorations en question :

- Mise en place d'une signalisation pour les passagers et d'outils de planification d'itinéraire pour les usagers de l'aéroport.
- Apport d'ajustements à l'organisation du service de taxi, afin d'optimiser son efficacité au profit des voyageurs.
- Amélioration du service de navette afin de favoriser une meilleure répartition modale, et mise en place d'un processus régulier de suivi de l'utilisation de la navette à destination de la ville et d'établissement de rapports à ce sujet.
- Mise en œuvre d'un programme de surveillance du bruit prévoyant l'utilisation d'un système de surveillance du bruit propre à l'aéroport, l'établissement d'un rapport annuel sur le bruit, et la mise en place d'un suivi annuel des NEF par TC, qui rendra compte des résultats de ce suivi à la Ville.
- Mise en place d'un suivi de la circulation sur Eireann Quay.

Voici d'autres exemples de mesures prises en accord avec la Ville : construction de l'EPFS, financement de travaux d'amélioration de la circulation côté ville et de l'infrastructure communautaire, mise à jour régulière du PGF, et établissement du présent Plan directeur de l'aéroport, qui est cohérent avec le PQBQ lancé à l'initiative de la Ville. En 2019, PortsToronto s'est également engagée à entreprendre des études concernant le système de dégivrage et de gestion des produits chimiques et le système de gestion des eaux pluviales, et à réaliser une évaluation du bruit généré au sol par l'aéroport.

Le taux de croissance du trafic de passagers à l'aéroport a été en moyenne de 4 % par an ces 5 dernières années, et 2,808 millions de passagers sont passés par l'aéroport en 2018, ce qui est conforme aux projections du Plan directeur de 2012. Le PQBQ lancé par la Ville, qui aboutira en 2021, contribuera à l'embellissement du domaine public et du paysage des rues, et facilitera la gestion de la circulation au sein de la collectivité environnante.



Remerciements des élèves de la maternelle à la sixième année à l'école Island Public School

Le Plan directeur de 2018 a été élaboré en tenant compte des résultats d'une vaste consultation publique, d'une analyse technique poussée et de recherches socio-économiques approfondies. Ce plan directeur recense les possibilités que l'Aéroport Billy Bishop pourrait exploiter sans remettre en cause la SGC de 2012, et présente un projet d'avenir qui permettrait à l'Aéroport Billy Bishop de tirer le meilleur parti de son potentiel pour générer des retombées positives sur les plans de l'économie et de la qualité de la desserte sans pour autant perturber l'équilibre du secteur riverain. Des possibilités d'amélioration compatibles avec la SGC continueront de se dessiner dans l'horizon de planification du Plan directeur de l'aéroport à mesure que le suivi du rendement gagnera en efficacité et que les efforts d'atténuation de l'impact de nos opérations et infrastructures s'intensifieront.

Les améliorations apportées ces cinq dernières années ont démontré que la croissance de l'aéroport peut être contrôlée de manière à respecter l'équilibre de la communauté riveraine voisine. Les efforts de recherche, d'analyse, de consultation et de mobilisation déployés ces 18 derniers mois ont donné des résultats clés, cohérents avec croissance de la ville et avec le rôle que joue l'aéroport en tant que point d'accès favorisant cette croissance. Le développement prévu des quartiers d'habitation et des commerces au centre-ville de Toronto posera des difficultés supplémentaires pour tous les modes de transport au sein de la ville. L'aéroport peut jouer un rôle clé en offrant, depuis le centre-ville, un accès facile aux centres régionaux du nord de l'Ontario et à la façade maritime est du Canada et des États-Unis.

Étant donné qu'il est prévu que des pôles d'emploi importants voient le jour en ville dans la zone située au sud de l'avenue Eastern et sur les terrains portuaires, l'utilisation des lignes ferroviaires et de transport en commun pour rejoindre les réseaux de transport régionaux – et notamment l'aéroport – continuera d'augmenter et un renforcement des capacités sera nécessaire. Les voyageurs d'affaires et d'agrément sont de plus en plus nombreux à prendre l'avion, et cette tendance devrait encore s'accroître; or, l'aéroport est particulièrement apprécié en raison de sa facilité d'accès et de son emplacement à proximité du centre-ville.

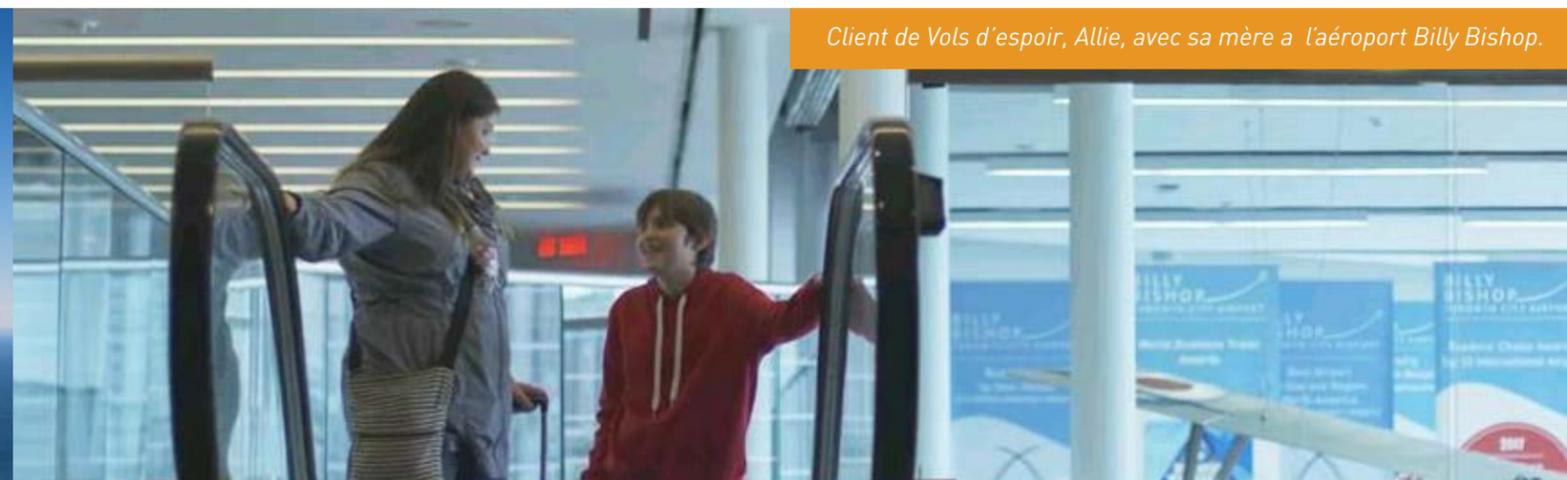
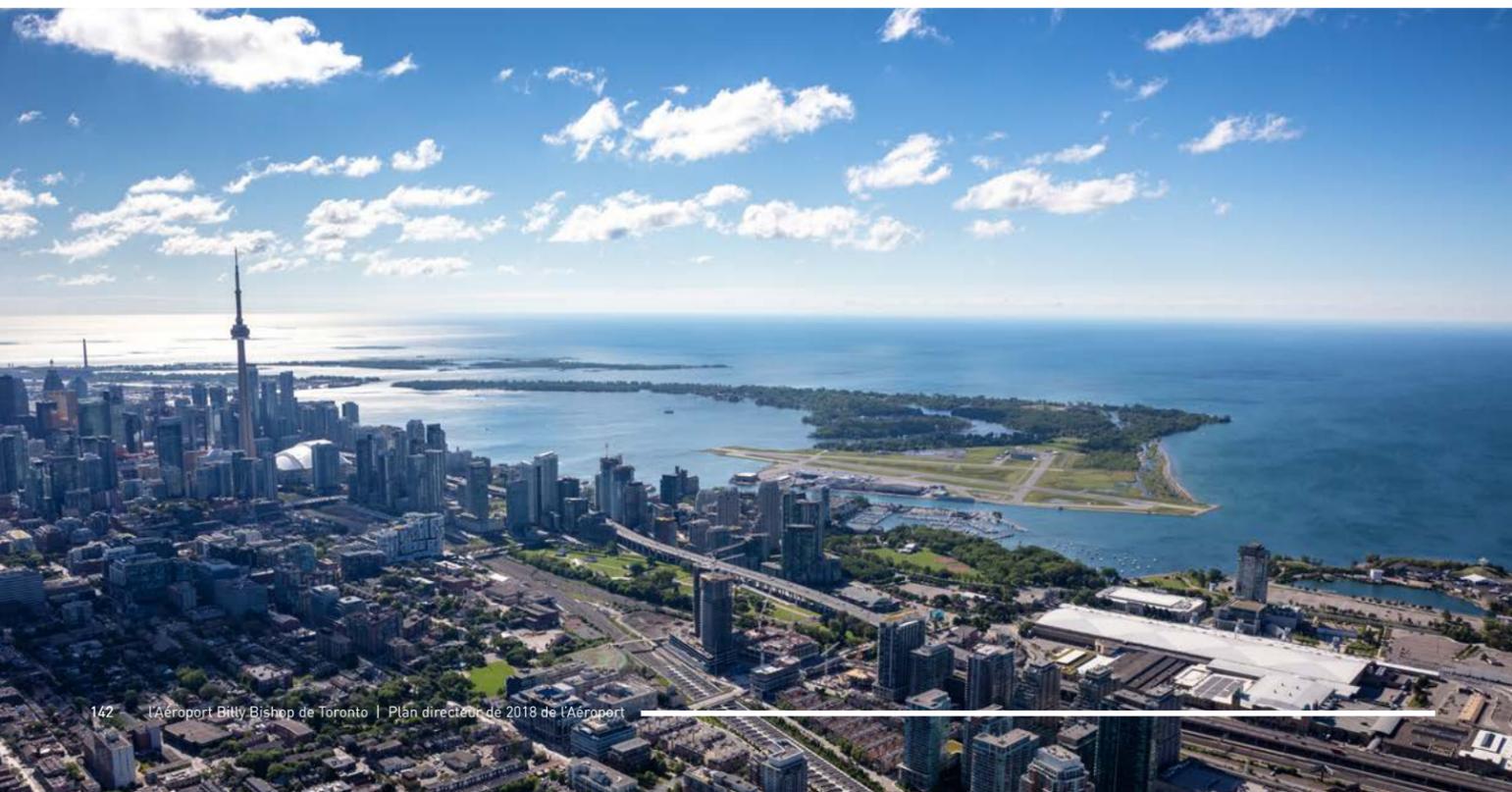
Aéroport urbain situé au cœur de l'une des plus grandes villes d'Amérique du Nord, l'Aéroport Billy Bishop est un atout précieux offrant tout un éventail de possibilités. Il stimule le commerce, favorise le tourisme, contribue à la qualité de la desserte, facilite l'accès aux soins de santé par les Ontariens, crée des emplois dans la région et investit dans la collectivité. L'Aéroport Billy Bishop joue un rôle essentiel en desservant Toronto et en contribuant à faire d'elle une ville extraordinaire. L'exploitation d'un aéroport urbain dans l'une des plus grandes villes d'Amérique du Nord est source d'opportunités, mais s'accompagne également d'attentes élevées et nous oblige à gérer les opérations en tenant compte de la nécessité de maintenir un équilibre avec la ville voisine. C'est notre détermination à préserver cet équilibre qui nous guide, façonne notre vision de l'aéroport et sert de fil conducteur au nouveau Plan directeur que nous avons établi pour ce dernier.

Nous aspirons à faire de l'Aéroport Billy Bishop le chef de file mondial de l'exploitation d'un aéroport moderne en milieu urbain. Beaucoup de choses ont changé et ont été accomplies ces cinq dernières années, et notre nouveau Plan directeur donne une vue d'ensemble plus complète de l'Aéroport Billy Bishop ainsi que des pistes à explorer pour le rendre plus propre, plus écologique et moins bruyant. C'est en investissant dans les secteurs qui sont importants pour nos passagers, notre communauté et nos intervenants que nous concrétiserons ce projet. Résolument engagé dans une démarche de développement durable et d'innovation, l'Aéroport Billy Bishop est déterminé à continuer de progresser dans les domaines de l'atténuation du bruit, de la protection de l'environnement, de l'amélioration de la qualité de l'air, du service aux passagers et de la commodité, des initiatives et de la participation communautaires, mais aussi du développement technologique, afin d'aller encore plus loin sur la voie de l'excellence.

Ces cinq dernières années, bien des choses ont été faites pour nous permettre de nous rapprocher de la vision que nous avons adoptée et du but de la mission que nous nous sommes donnée relativement à l'Aéroport Billy Bishop. À l'avenir, encore plus d'efforts seront déployés pour favoriser la concrétisation de notre vision : faire de l'Aéroport Billy Bishop le chef de file mondial de l'exploitation d'un aéroport moderne en milieu urbain. Pour atteindre nos objectifs, il nous faudra impérativement miser sur l'innovation et le travail en partenariat. Nous devons nous montrer novateurs dans tous les secteurs de nos activités, y compris dans le domaine de la protection de l'environnement, de l'efficacité du transport de passagers, et de l'atténuation de l'impact de nos opérations. En outre, nous devons également exploiter les innovations dans les nouvelles technologies, telles que le lancement, à l'avenir, d'aéronefs électriques et hybrides. Le Plan directeur de 2018 présente l'avantage d'avoir été conçu comme un plan détaillé flexible : il permet donc de s'adapter à l'évolution des circonstances.

De fait, jusqu'à présent, l'aéroport a prouvé qu'il savait s'adapter à l'évolution du paysage, et il est bien parti pour continuer sur cette lancée au 21^e siècle. En ce qui nous concerne, nous aspirons à faire de l'Aéroport Billy Bishop le chef de file mondial de l'exploitation d'un aéroport moderne en milieu urbain. L'Aéroport Billy Bishop joue un rôle important pour la ville de Toronto. Précieuse porte d'entrée pour les affaires et le tourisme, base de services médicaux d'urgence, pôle d'aviation privée et de formation au pilotage, créateur d'emplois, moteur économique, partenaire d'organismes communautaires – l'aéroport, véritable atout pour la ville et la région de Toronto, remplit toutes ces fonctions tout en assurant sa renommée mondiale et sans renoncer à ses aspirations.

Le présent Plan directeur jouera un rôle important dans la concrétisation de notre vision, mais ce sera également le cas des pratiques et des politiques que nous avons mises en place afin de pouvoir consulter notre communauté, rendre notre fonctionnement transparent et trouver un équilibre entre les impératifs de l'aéroport et les intérêts communautaires. C'est un véritable voyage que nous avons entrepris, et ce Plan fera partie des outils de navigation qui nous aideront à parvenir à destination.



Client de Vols d'espoir, Allie, avec sa mère à l'aéroport Billy Bishop.



En 2018, Vols d'espoir a permis à plus de 1 000 reprises à des patients de prendre l'avion au départ ou à destination de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Greffes d'organes, cancer, troubles musculosquelettiques, troubles neurologiques et troubles gastro-intestinaux comptent parmi les principales raisons pour lesquelles ces patients aidés par Vols d'espoir avaient besoin de se déplacer.

Annexe A

A-1

Acronymes utilisés dans le plan directeur de l'aéroport

ACI – Conseil international des aéroports (ou ACI-NA pour le Conseil international des aéroports – Amérique du Nord)

A.F.F.F. (mousse) – Mousse à formation de pellicule aqueuse APM – Avis de proposition de modification

ASFC – Agence des services frontaliers du Canada BIP – Borne d'inspection primaire

BSPT – Bureau de santé publique de Toronto CBE – Contrôle des bagages enregistrés

COPA – Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs

CVNP – Contrôle de véhicule des non-passagers

DEL – Diodes électroluminescentes

DME – Dispositif de mesure de distance

EMAS – Dispositifs d'arrêt à matériau absorbant

ESAA – Exploitant de services aéronautiques à l'aéroport ETP – Équivalent temps plein

FAA – Federal Aviation Administration GES – Gaz à effet de serre

GPU – Groupe électrogène de parc

GRI – Global Reporting Initiative

GTAA – Autorité aéroportuaire du Grand Toronto IFR – Règles de vol aux instruments

ILS – Système d'atterrissage aux instruments ISG – Immeuble des services généraux

kV – Kilovolt

LEED – Leadership in Energy and Environmental Design MEZ – Zone d'exclusion maritime

NCAMS – NAV CANADA Statistiques relatives aux Mouvements d'aéronefs NDB – Radiophare non directionnel

NEF – Préviation d'ambiance sonore

PGF – Plan de gestion de la faune

PIB – Produit intérieur brut

PQBQ – Plan de quartier de Bathurst Quay

Q400 – Avion Q400 de la gamme Q series (Bombardier) RAC – Règlement de l'aviation canadien

RESA – Aire de sécurité d'extrémité de piste RGT – Région du Grand Toronto

RNAV – Navigation de surface

RNP – Qualité de navigation requise

SGC – Stratégie de gestion de la croissance

1. INTRODUCTION

2. CONSULTATION ET MOBILISATION DU PUBLIC

3. L'AÉROPORT BILLY BISHOP ACTUEL

4. PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE

5. INITIATIVES DE PLANIFICATION AU SEIN DE LA COLLECTIVITÉ

6. PRÉVISIONS CONCERNANT LES ACTIVITÉS

7. BESOINS D'INFRASTRUCTURE

8. ENVIRONNEMENT, DÉVELOPPEMENT DURABLE ET RESPONSABILITÉ SOCIALE D'ENTREPRISE

9. PRIORITÉS ET RECOMMANDATIONS

10. PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT

11. CONCLUSIONS

Appendix A

A-1

Acronymes utilisés dans le plan directeur de l'aéroport

SLIA – Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs SOAN – Réseau aéroportuaire du Sud de l'Ontario

SSB – Station de surveillance du bruit TLR – Train léger sur rail

TTC – Toronto Transit Commission

1. INTRODUCTION

2. CONSULTATION ET MOBILISATION DU PUBLIC

3. L'AÉROPORT BILLY BISHOP ACTUEL

4. PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE

5. INITIATIVES DE PLANIFICATION AU SEIN DE LA COLLECTIVITÉ

6. PRÉVISIONS CONCERNANT LES ACTIVITÉS

7. BESOINS D'INFRASTRUCTURE

8. ENVIRONNEMENT, DÉVELOPPEMENT DURABLE ET RESPONSABILITÉ SOCIALE D'ENTREPRISE

9. PRIORITÉS ET RECOMMANDATIONS

10. PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT

11. CONCLUSIONS

