



PortsToronto

Aéroport Billy Bishop de Toronto

Comité de liaison communautaire

14 mai 2025

Réunion n° 58

En ligne

Toronto, Ontario

Procès-verbal préparé par :



LURA Consulting a préparé le procès-verbal de la réunion. La société LURA, agissant à titre de tiers neutre, fournit des services de consultation au Comité de liaison communautaire (CLC) de PortsToronto. Le présent procès-verbal ne se veut pas un compte-rendu exhaustif des discussions du Comité. Il sert plutôt à résumer et documenter les points clés abordés dans le cadre de ces discussions, ainsi que les résultats et mesures découlant des réunions du Comité. Si vous avez des questions ou des commentaires concernant ce procès-verbal de réunion, veuillez contacter :

Warren Askew
Vice-président, Aéroport,
PortsToronto
WAskew@portstoronto.com

OU

Geoffrey Mosher
Animateur pour le CLC
LURA Consulting
Téléphone : 416-206-
2454
gmosher@lura.ca

Résumé des mesures de suivi découlant de la

Mesure de suivi	Tâche connexe	Responsable de la mesure de suivi
R58-MS1	PortsToronto prendra les dispositions nécessaires pour que son expert en matière maritime (le capitaine Satinder Singh) assiste à la prochaine réunion du CLC afin de discuter des répercussions potentielles du projet Hoverlink proposé.	PortsToronto
R58-MS2	PortsToronto informera le comité de liaison communautaire des discussions menées avec les exploitants privés, tels que l'hélicoptère de la jetée Polson, au sujet des émissions sonores.	PortsToronto
R58-MS3	PortsToronto fournira plus de détails sur l'augmentation de 44 % du trafic d'hélicoptères à l'Aéroport.	PortsToronto
R58-MS4	PortsToronto fera le point sur le programme de qualité de l'air à l'Aéroport lors de la prochaine réunion du CLC.	PortsToronto

Nom	Organisation (le cas échéant)	Présence
MEMBRES DU COMITÉ		
Ausma Malik, conseillère municipale	Quartier 10 – Spadina-Fort York	Absent
Thomas Davidson	Représentant de la conseillère municipale Ausma Malik	Présent
Nora Cole	Représentante de la conseillère municipale Ausma Malik	Absent
Bushra Mir	Représentante du quartier 10 – Spadina-Fort York	Absent
Kevin Vuong, député	Député de Spadina-Fort York	Absent
Diana Ferrari	Représentante du député Kevin Vuong de Spadina-Fort York	Absent
Jay Paleja	Ville de Toronto – Secrétariat du secteur riverain	Présent
Joanne Dobson	Air Canada	Absent
Brad Cicero	Porter Airlines	Absent
Jennifer Quinn	Nieuport	Absent
Cheryl Stone	Nieuport	Absent
Nadia Dzula	Nieuport	Absent
Ryan White	Nieuport	Présent
Matthew Kofsky	Toronto Board of Trade	Absent
William Peat	Ireland Park	Absent
Anjuli Perera	Waterfront Toronto	Absent
Josh Hilburt	Waterfront Toronto	Présent
Grace Lindsay	Waterfront Toronto	Absent
Sarah Chapin	Waterfront Toronto	Absent
Joan Prowse	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA)	Présent
Beverley Thorpe	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA)	Présent
Diane Jameson	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA) - Remplaçant	Présent
Michael Bethke	East Waterfront Community Association (EWCA)	Présent
Hal Beck	York Quay Neighbourhood Association (YQNA)	Absent
David Lewis	York Quay Neighbourhood Association (YQNA)	Présent
Ryan Singh	York Quay Neighbourhood Association (YQNA)	Absent
Tony Farebrother	Toronto Island Community Association (TICA)	Présent
Jerry Shiner	Toronto Island Community Association (TICA)	Absent
Natasha Francis	Waterfront Neighbourhood Centre	Absent
Kelly M	Waterfront Neighbourhood Centre	Présent
Commandant Paul Smith	NCSM York	Absent
Dave Purkis	Nav Canada	Absent
Mark Maramieri	Nav Canada	Absent
Matt Slaman	Art & Water	Absent
Oliver Hierlihy	Waterfront BIA	Absent
Tim Kocur	Waterfront BIA	Présent

Mark Maloney	Université de Toronto – Affaires municipales	Présent
Massimo DeMaria	Harbourfront Centre	Absent
Samir Shajani	Harbourfront Centre	Absent
Bill Duron	Island Yacht Club de Toronto	Présent
Stacey Rodrigues	The Westin Harbour Castle	Absent
Carlos Garcia	East Waterfront Community Association (EWCA)	Absent
REPRÉSENTANTS DE PORTSTORONTO		
Roelof-Jan (RJ) Steenstra	PortsToronto – Président et chef de la direction	Absent
Warren Askew	PortsToronto – Vice-président, Aéroport	Présent
Rob Aasa	PortsToronto – Directeur, Programmes et opérations aéroportuaires	Présent
Deborah Wilson	PortsToronto – Vice-présidente, Communications et affaires publiques	Présent
Bojan Drakul	PortsToronto – Vice-président, Infrastructure, Planification et Environnement	Présent
Angela Homewood	PortsToronto – Responsable des projets environnementaux	Présent
Michael MacWilliam	PortsToronto – Directeur, Opérations aéroportuaires	Présent
Noah Menese	PortsToronto - Agent de la gestion de la sécurité et de la réglementation	Absent
Jessica Pellerin	PortsToronto – Gestionnaire, Relations avec les médias et Affaires publiques	Présent
Chris Pearce	PortsToronto – Directeur, Exploitation côté ville	Absent
Stephen Klem	PortsToronto – Directeur de service	Absent
Juhi Matta	PortsToronto – Gestionnaire principale, Pratiques environnementales, sociales et de gouvernance (ESG)	Présent
Sylvain Thériault	PortsToronto – Chef du service d’incendie de l’entreprise	Présent
Mark Smith	PortsToronto – Chef des pompiers	Absent
Heather Dennis	PortsToronto – Assistante de projet	Présent
Adetoun Aayilara	PortsToronto – Responsable de projet – Plan global de l’Aéroport	Présent
Steve Denes	PortsToronto – Responsable de projet, RESA	Absent
ANIMATION		
Geoffrey Mosher	LURA Consulting	Présent
Hasnaa Maher	LURA Consulting	Présent
Marissa Uli	LURA Consulting	Absent
Liz McHardy	LURA Consulting	Absent
INVITÉS		
Michael Vieira	Toronto Transit Commission	Présent
Jon Collins	Vols d’espoir	Présent

Table des matières

1. Mot de bienvenue et reconnaissance territoriale	5
2. Examen du procès-verbal de la réunion précédente et des mesures de suivi	5
3. Mise à jour sur le programme d'investissement en capital et le projet RESA.....	5
4. Le point sur les activités aéroportuaires.....	8
5. Le point sur les opérations aéroportuaires.....	10
• Présentation de Vols d'espoir	10
• Le point sur l'approche communautaire	11
• Exploitation côté ville.....	12
• Opérations aéroportuaires	12
6. Le point sur la stratégie environnementale, sociale et de gouvernance (ESG)	13
• Le point sur le programme de qualité de l'air à l'Aéroport	13
7. Nouvelles des membres du CLC.....	14
8. Suivi des réunions antérieures.....	15

Annexes

Annexe A – Ordre du jour de la réunion

Annexe B – Présentation des nouvelles concernant l'Aéroport

1. Mot de bienvenue et reconnaissance territoriale

Geoffrey Mosher (LURA) souhaite la bienvenue aux membres du Comité de liaison communautaire (CLC) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ci-après appelé « l'Aéroport ») participant à la 58^e réunion du Comité.

2. Examen du procès-verbal de la réunion précédente et des mesures de suivi

M. Mosher donne un aperçu de l'ordre du jour. L'ordre du jour de la réunion figure à l'**annexe A**.

Jessica Pellerin (PortsToronto) effectue ensuite une reconnaissance territoriale.

Ensuite, M. Mosher présente les mesures de suivi en suspens de la dernière réunion du CLC comme suit :

- **R57-MS1** - LURA et PortsToronto organiseront une visite guidée des installations d'entreposage de l'Aéroport et présenteront d'autres nouvelles activités.
 - Cette mesure est en cours et nécessite du temps pour être planifiée.
- **R57-MS2** - PortsToronto fournira un résumé des plaintes les plus fréquemment reçues, classées par thème.
 - Cette mesure sera abordée dans la présentation de la présente réunion.
- **R57-MS3** - LURA ajoutera un point à l'ordre du jour de la réunion du SCGB afin de discuter des problèmes d'accès liés au formulaire de plainte de l'Aéroport.
 - Ce point a été ajouté à l'ordre du jour de la réunion du SCGB et sera discuté lors de la réunion du 28 mai.
- **R57-MS4** - PortsToronto étudiera la possibilité de créer deux rapports distincts sur les plaintes relatives au bruit, en faisant la distinction entre les plaintes liées à l'Aéroport et celles qui ne le sont pas.
 - Cette mesure sera abordée dans la présentation de la présente réunion.
- **R57-MS5** – Nieuport fournira une mise à jour sur l'avancement du projet dès que de plus amples renseignements seront disponibles concernant les bus électriques.
 - Cette mesure est en cours.
- **R57-MS6** - PortsToronto discutera des répercussions des droits de douane américains sur l'Aéroport.
 - Cette mesure sera abordée dans la présentation de la présente réunion.

M. Mosher demande aux membres s'ils ont des questions sur les points à l'ordre du jour. Aucune question n'a été posée.

3. Mise à jour sur le programme d'investissement en capital et le projet RESA

M. Mosher invite Bojan Drakul à présenter la mise à jour sur le programme d'investissement en capital et le projet RESA. Les renseignements présentés par PortsToronto ont été accompagnés d'un diaporama, reproduit à l'**Annexe B**. Les points essentiels de l'exposé de M. Drakul peuvent être résumés comme suit :

Les trois projets suivants sont en cours :

- **Amélioration de l'infrastructure électrique de l'Aéroport** : Les travaux sont prévus entre mai et octobre 2025 et consistent à remplacer des équipements et des sous-stations. L'acquisition des équipements est presque terminée. Au départ, l'équipe chargée du projet avait prévu d'utiliser des génératrices pendant de longues périodes, mais grâce à l'aide d'experts-conseils, leur utilisation sera réduite à environ un ou deux jours.

- **Installation de prédédouanement du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis** : Les travaux avancent comme prévu et dans les limites du budget. La majeure partie de la construction devrait être achevée d'ici juillet 2025, avant le transfert de l'installation à l'USCBP. Ensuite, les installations commenceront, puis la mise en service, la formation et la mise en opération suivront, prévues pour la fin 2025.
- **Réfection de la route de service ouest** : Ce projet a démarré cette semaine, le 12 mai, afin de réhabiliter la route de service devant les hangars et le rond-point. Il devrait être achevé d'ici la fin du mois d'août 2025. Les travaux consistent à remplacer ou à réhabiliter la chaussée, les lampadaires et le rond-point.

Les six projets suivants sont prévus :

- **Barrières d'entrée du traversier** : Ces travaux consistent à remplacer toutes les barrières noires actuellement situées à l'entrée de la rampe d'accès au traversier. Le calendrier du projet a été repoussé en raison de problèmes rencontrés par l'entrepreneur. Les barrières ont été achetées et sont en attente d'installation. La plupart des travaux seront effectués pendant la journée, avec la possibilité de travaux nocturnes minimes pour mobiliser l'équipement. Le calendrier des travaux n'a pas encore été confirmé, mais ils devraient avoir lieu entre juin et août et ne durer que quelques semaines.
- **Remplacement du toit de l'aérogare passagers du continent** : Le toit de l'aérogare passagers du continent doit être remplacé car il a atteint la fin de sa durée de vie. Les travaux devraient avoir lieu en juin, pendant une courte période et uniquement pendant la journée.
- **Réfection du mur est de l'île** : Il s'agit d'un projet d'envergure qui se déroulera de juillet à décembre 2025. Il nécessite le remplacement complet et le rehaussement du mur afin de prévenir les inondations. Les devis ont été obtenus auprès des entrepreneurs, mais les calendriers n'ont pas encore été confirmés. En raison de contraintes financières, ce projet se concentrera sur la partie nord du mur, adjacente au hangar. Les travaux sur le reste du mur seront probablement réalisés en 2026. La majeure partie des travaux sera effectuée à partir de barges; les entrepreneurs accéderont donc au site par voie maritime.
- **Rénovation des installations de l'aérogare passagers sur l'île et le continent** : Ce projet consiste en la modernisation intérieure des installations de l'aérogare passagers du continent et de l'île. Il comprendra notamment la création d'espaces supplémentaires pour le personnel et la peinture, ainsi que d'autres rénovations. Un nouveau locataire commercial pour l'aérogare passagers du continent devrait être trouvé sous peu.
- **Nouveaux mâts pour drapeaux** : Quatre (4) nouveaux mâts, ainsi que leurs fondations, seront installés près de la sculpture Mannjodwin, sur le mur du quai surplombant le chenal Ouest. Les travaux devraient être achevés en quelques jours d'ici la fin du mois de juin 2025.
- **Modernisation du système hydraulique des rampes d'accès du traversier** : L'année dernière, la remise en état du traversier a été achevée. Ce projet consiste donc en des travaux mineurs qui s'étaleront sur une à deux nuits. D'ici la fin de l'année 2025 (novembre/décembre), le système hydraulique qui contrôle les rampes sera remplacé.

Les renseignements suivants ont été présentés concernant la **mise à jour du projet RESA** :

- Statut de l'évaluation environnementale (EE) : Le rapport préliminaire d'EE est actuellement mis à jour à la lumière des commentaires des parties prenantes et des organismes concernés. Le rapport préliminaire d'EE est en cours de traduction en français et sera soumis à une période d'examen public de 30 jours en juin. Le document final d'EE devrait être achevé à l'automne 2025.
- Approbations et permis : Toutes les autorisations et tous les permis requis font actuellement l'objet d'une demande sur la base du dossier de conception préliminaire à 30 %.
- Approvisionnement : Une demande de propositions a été lancée en avril à l'intention des entrepreneurs préqualifiés en conception-construction. Le contrat sera attribué à l'automne 2025.

- Construction : Les entrepreneurs en conception-construction devraient travailler sur la conception finale et la mobilisation jusqu'à l'automne/hiver 2025, les travaux dans l'eau devant commencer en 2026. La conformité du projet RESA doit être atteinte d'ici juillet 2027, et l'achèvement global du contrat de construction est prévu pour la mi-2028. La majorité des entrepreneurs accèderont au site depuis/vers les terrains portuaires par barge.
- PortsToronto fournira des mises à jour sur le programme et, si nécessaire, sur le projet tout au long des différentes étapes de développement et de mise en œuvre.
- L'atténuation des impacts liés au bruit, à l'éclairage et à la circulation liés à la construction continuera d'être une priorité pour les entrepreneurs de chaque projet.

Après la présentation, Tony Farebrother, représentant de la Toronto Island Community Association (TICA), demande des précisions sur la date prévue pour l'achèvement du projet RESA. M. Drakul répond que le 12 juillet 2027 est la date limite exacte pour l'achèvement du projet par PortsToronto.

Diane Jameson, représentante de la Bathurst Quay Neighbourhood Association, demande ensuite si le délai nécessaire pour traduire l'évaluation environnementale (EE) en français était la raison pour laquelle la période d'examen public allait avoir lieu en juin. M. Drakul confirme et précise que l'EE compte des milliers de pages, expliquant le temps nécessaire pour traduire ce document dense. Mme Jameson (BQNA) demande si la période d'examen public pouvait être reportée à septembre, arguant que le mois de juin est une période très chargée pour les parents. Angela Homewood (PortsToronto) répond que, historiquement, les examens publics des EE n'ont jamais eu lieu en juillet et en août, car PortsToronto suit la norme de la Ville de Toronto. M. Drakul fait remarquer que le projet RESA est vaste et assorti d'un délai strict, ce qui rend essentiel le respect du calendrier.

Mme Jameson (BQNA) demande ensuite plus de détails sur le prochain projet de réhabilitation du mur est de l'île. M. Drakul répond que le mur, vieux de 100 ans, a failli être submergé pendant les périodes de crue du lac Ontario entre 2017 et 2019. Par conséquent, le rehaussement du mur de 3 pieds permettra d'éviter toute inondation. Les travaux seront achevés en 2025-2026, et d'autres murs seront réhabilités par la suite.

M. Farebrother (TICA) demande si la coupure du câble du clocher de la semaine dernière était liée à des travaux de PortsToronto. M. Drakul et Warren Askew (PortsToronto) précisent que cela n'était pas dû à des travaux liés à PortsToronto.

Bill Duron, représentant du Toronto Island Yacht Club, demande s'il était possible d'améliorer l'accès à l'île en utilisant le tunnel appartenant à PortsToronto et si la Ville de Toronto ou ses experts-conseils avaient discuté de cette possibilité avec PortsToronto. M. Askew répond qu'il croit comprendre qu'un groupe de travail serait formé à l'avenir à ce sujet et que PortsToronto sera consulté.

Michael Bethke, représentant de l'East Waterfront Community Association (EWCA), s'interroge à propos du projet Hoverlink, qui vise à transporter des personnes de Toronto à St. Catharines. M. Bethke (EWCA) souligne la possibilité que ce projet relie la partie ouest de l'île, autour de l'Aéroport, et l'impact que cela pourrait avoir sur les opérations (par exemple, tunnel, pont, télécabine, etc.). M. Askew répond que l'équipe de PortsToronto travaille en étroite collaboration avec la Ville de Toronto pour coordonner l'accès et les opérations du traversier et prévoit un impact minimal. PortsToronto peut prendre des dispositions pour que les professionnels du secteur maritime de l'équipe assistent à la prochaine réunion du CLC afin de discuter de cette question. Jay Paleja, représentant de la Ville de Toronto, indique que la Ville accorde la priorité aux possibilités d'accès maritime et collabore avec le secteur des bateaux-taxis afin d'améliorer ces conditions, à court et à long terme.

M. Mosher rappelle au groupe que le mandat du CLC est axé sur l'Aéroport et ses opérations. Il arrive parfois que les sujets abordés soient moins directement liés aux opérations aéroportuaires, et il serait préférable que la réunion se concentre sur le mandat tel que défini dans le cahier des charges.

R58-MS1 – PortsToronto prendra les dispositions nécessaires pour que son expert en matière maritime (le capitaine Satinder Singh) assiste à la prochaine réunion du CLC afin de discuter des répercussions potentielles du projet Hoverlink proposé.

4. Le point sur les activités aéroportuaires

Warren Askew (PortsToronto) fait le point sur les activités aéroportuaires. Voici un résumé de cet exposé :

- Le **trafic passagers** est affecté par les droits de douane, ce qui entraîne une baisse générale des voyages, en particulier vers les États-Unis. Il n'y a pas de compensation spécifique pour les vols nationaux ou internationaux, mais on observe une baisse globale de 12 % du trafic passagers d'un mois sur l'autre entre avril 2024 et avril 2025. Les conditions économiques des voyages vers les États-Unis ont changé en raison du taux de change, qui a réduit les voyages transfrontaliers. Alors que les économies mondiales tentent de trouver un nouvel équilibre, l'incertitude pousse les gens à reporter leurs voyages jusqu'à ce que la situation se stabilise. Les compagnies aériennes continuent d'ajuster leurs itinéraires en fonction de la demande. Dans l'ensemble, la situation reste imprévisible et, pour l'instant, l'Aéroport est « en mode d'attente ».
 - Michael Bethke (EWCA) demande si l'Aéroport envisage la possibilité de proposer des vols nationaux.
 - M. Askew répond que les opérations de vols nationaux sont limitées en raison des types d'avions actuellement utilisés par l'Aéroport. Thunder Bay est la ville la plus à l'ouest vers laquelle les gens peuvent se rendre depuis l'Aéroport avec l'aéronef DHC8; cependant, les vols vers la côte est sont plus faciles à organiser et continuent d'être populaires.
- Le **nombre total de mouvements d'aéronefs**, y compris les hélicoptères, l'aviation générale, les écoles de pilotage, Porter et Air Canada, a diminué de 18 % depuis l'année dernière.
- Le **nombre total de mouvements de DHC8** a diminué de 11 % depuis l'année dernière.
- Le **nombre total de mouvements d'hélicoptères** a augmenté de 44 % depuis l'année dernière.
- Le **nombre de mouvements Medivac** a été demandé lors d'une précédente réunion du CLC afin de présenter les opérations pendant le couvre-feu. Lors d'une discussion avec Ornge, il a été noté que lorsque le temps s'améliore et que davantage de personnes recommencent à sortir, les accidents ont tendance à augmenter, ce qui entraîne une augmentation des interventions. Il s'agit d'une tendance saisonnière assez classique, qui se reflète dans les chiffres actuels de l'Aéroport.
 - Joan Prowse, représentante de la BQNA, indique avoir discuté avec la conseillère Ausma Malik (quartier 10 – Spadina-Fort York) et certains employés de la Ville au sujet de l'augmentation de l'activité des hélicoptères, en particulier des vols commerciaux. Ils ont fait part de leurs préoccupations concernant l'impact environnemental et sonore de ces vols et ont suggéré d'étudier les moyens de réduire le nombre d'hélicoptères commerciaux dans le cadre d'efforts plus larges visant à atténuer le bruit et à améliorer la qualité de l'air.
 - Thomas Davidson, représentant du bureau de la conseillère Ausma Malik, indique que des discussions récentes avec M. Paleja (Ville de Toronto) ont révélé qu'une évaluation en cours permettait de mieux comprendre l'activité des hélicoptères dans la région, en particulier le volume des vols et leurs points d'origine. Ces données constituent un point de départ précieux pour analyser la façon dont cette activité se déroule dans le havre.
 - M. Paleja (Ville de Toronto) répond que le nombre total de mouvements d'hélicoptères est inclus dans le calcul de l'empreinte sonore et est pris en compte dans le plafond annuel de bruit de l'Aéroport. Une augmentation de 44 % du trafic d'hélicoptères a été observée, d'où l'importance de comprendre la source de cette augmentation. Le personnel municipal et PortsToronto ont également un intérêt commun à surveiller l'activité à l'héliport de la

jetée Polson. Il existe plusieurs sources de trafic d'hélicoptères, certaines liées à l'Aéroport, d'autres non, ce qui influe sur la manière dont la question est traitée et sur les mesures qui peuvent être prises.

- M. Farebrother (TICA) demande si les chiffres communiqués sur les hélicoptères comprenaient uniquement ceux qui atterrissent à l'Aéroport ou également ceux qui opèrent dans la zone de vol de YTZ. Il demande également s'il y a eu une baisse du nombre de visiteurs américains au Canada, soulignant que si les médias se concentrent souvent sur les Canadiens qui annulent leurs voyages aux États-Unis, on ne sait pas si l'inverse est également vrai.
 - M. Askew précise que les chiffres enregistrés concernant les hélicoptères font spécifiquement référence aux opérations de YTZ. Il peut y avoir des chevauchements dans les signalements de bruit reçus par l'Aéroport. En ce qui concerne les visiteurs américains, certaines tendances sont observées, notamment une baisse globale des voyages entre le Canada et les États-Unis (bien que ces données ne fassent pas la distinction entre les voyageurs américains et canadiens) et une augmentation d'environ 4 % du nombre d'entrées au Canada avec un passeport américain. Cela contraste avec les récents rapports des médias suggérant une baisse du nombre de visiteurs américains. Dans l'ensemble, les voyages en provenance des États-Unis et de l'international à destination de Toronto restent inférieurs aux niveaux de 2019, ce qui indique un déclin général des voyages.
- **Rapport concernant les plaintes liées au bruit (T1 2025)**
 - Il y a eu au total 148 plaintes, dont 146 liées aux aéronefs, une liée au traversier et une classée dans la catégorie « autres ».
 - L'Aéroport n'est pas en mesure de détecter les bruits non liés à l'Aéroport, donc un rapport distinct n'est pas justifié à ce stade.
 - La répartition des plaintes liées aux aéronefs montre que les hélicoptères commerciaux réguliers de transport médical d'urgence représentent 67 % d'entre elles.
 - Les plaintes proviennent principalement de la zone YQNA (111 plaintes), suivie de la zone BQNA (35 plaintes).
 - Au total, sept (7) personnes ont déposé des plaintes en mars. Deux (2) de ces personnes ont représenté 73 % des plaintes déposées en mars, tandis que les cinq (5) autres ont représenté 27 %.

Après la mise à jour, Beverley Thorpe, représentante de l'association de quartier Bathurst Quay Neighbourhood Association, fait remarquer que certains membres de la communauté ont exprimé leur hésitation à envoyer des plaintes pour nuisance sonore, car ils n'ont constaté aucune réduction du bruit en réponse à celles-ci. Mme Thorpe (BQNA) demande ensuite quel était l'impact de l'envoi de plaintes sur la réduction et l'atténuation du bruit.

M. Askew répond que les données compilées à partir des plaintes sont utilisées pour apporter des changements opérationnels à court et à long terme. À long terme, les plaintes générales fournissent des données précieuses pour la planification systémique et holistique de l'Aéroport (planification générale). À court terme, les plaintes spécifiques concernant les avions ou les comportements font l'objet de mesures urgentes. Par exemple, tout aéronef circulant après le couvre-feu est sanctionné par une amende et ces fonds sont reversés à la communauté. Mme Thorpe (BQNA) demande ensuite que les résidents soient mieux informés des mesures prises à la suite de leurs plaintes.

M. Farebrother (TICA) fait également remarquer que le nombre de plaintes est susceptible d'augmenter, car il y a plus de vols qui décollent pendant la saison estivale. Il ajoute que les résidents ont tendance à garder leurs fenêtres ouvertes plus souvent pendant la saison estivale, ce qui entraîne également une augmentation des

plaintes. M. Askew répond que l'augmentation de l'exposition au bruit pendant les mois d'été est attribuable à la hausse saisonnière du trafic aérien et à des conditions de vol plus favorables. L'activité de l'aviation générale dépend des conditions météorologiques, ce qui se traduit par un nombre plus élevé de vols pendant l'été. Les résidents sont généralement plus sensibles au bruit pendant cette période, car ils ouvrent leurs fenêtres, contrairement aux mois d'hiver où les fenêtres restent fermées. Les travaux de construction en cours peuvent actuellement limiter cette exposition, mais cela devrait changer à mesure que les travaux s'achèvent.

M. Farebrother (TICA) demande ensuite si les données présentées sur le bruit incluent les hélicoptères qui n'atterrissent pas et ne décollent pas de l'Aéroport. M. Askew répond que les opérations d'hélicoptères qui n'atterrissent pas ou ne décollent pas de l'Aéroport sont toujours incluses dans l'environnement sonore, bien que peu de vols de ce type soient actuellement observés. L'Aéroport demeure responsable de la gestion des plaintes relatives au bruit dans un rayon de cinq milles marins, que l'aéronef soit directement lié aux opérations de l'Aéroport ou non. Les plaintes qui ne relèvent pas de ce champ d'application ne sont pas incluses dans les rapports officiels, mais elles sont tout de même traitées. De nombreux mouvements d'hélicoptères dans la zone peuvent ne pas être liés à l'Aéroport, notamment les opérations de police ou de circulation, et leur contribution globale au niveau sonore total reste incertaine. Les survols, c'est-à-dire les aéronefs qui passent au-dessus de la ville sans atterrir (par exemple, pour faire du tourisme), sont également difficiles à quantifier. Bien que les plaintes relatives aux survols soient enregistrées et transmises à Transports Canada, les données de suivi détaillées sont limitées. NAV Canada pourrait détenir des données pertinentes, mais celles-ci ne sont pas facilement accessibles.

M. Paleja (Ville de Toronto) ajoute que l'augmentation de 44 % du nombre de mouvements d'hélicoptères à l'Aéroport soulève des questions quant à sa corrélation avec les impacts sonores. Bien que cette tendance soit notable, la relation directe avec les préoccupations de la communauté en matière de bruit nécessite une analyse plus approfondie. Des efforts sont en cours pour dialoguer avec certains exploitants qui, bien que réglementés par le gouvernement fédéral et opérant de manière indépendante, contribuent à l'environnement sonore général. Comme ces exploitants ne relèvent pas de la compétence directe de l'Aéroport, l'établissement de relations et la collaboration interinstitutionnelle restent essentiels pour assurer la coordination dans cet espace aérien complexe et répondre aux préoccupations des résidents. Michael MacWilliam (PortsToronto) répond à M. Paleja (Ville de Toronto) en indiquant qu'il a pris contact avec certains exploitants, tels que l'hélicoptère de la jetée Polson, et qu'il tiendra le comité informé.

R58-MS2 – PortsToronto informera le comité de liaison communautaire des discussions menées avec les exploitants privés, tels que l'hélicoptère de la jetée Polson, au sujet des émissions sonores.

R58-MS3 – PortsToronto fournira plus de détails sur l'augmentation de 44 % du trafic d'hélicoptères à l'Aéroport.

5. Le point sur les opérations aéroportuaires

Deborah Wilson (PortsToronto) présente Jon Collins, représentant de Vols d'espoir. Elle souligne également que l'Aéroport collabore avec Vols d'espoir depuis environ six (6) ans et apprécie grandement ce partenariat.

• Présentation de Vols d'espoir

- Jon Collins (Vols d'espoir) fait une présentation sur l'organisme de bienfaisance, qui peut se résumer comme suit :
 - Vols d'espoir est au Canada le seul organisme de bienfaisance national à offrir des voyages et des hébergements aux Canadiens qui doivent se faire soigner loin de chez eux, mais sont confrontés à des difficultés financières.
 - Le système de santé universel est une source de fierté au Canada. Malheureusement, l'accès aux soins de santé n'est pas égal pour tous. Les personnes qui vivent dans de petites communautés ou loin des centres urbains peuvent être amenées à parcourir de

longues distances pour se faire soigner. Soutenir Vols d'espoir peut avoir un impact immédiat sur la vie des gens et réduire les obstacles importants auxquels de nombreux patients sont confrontés.

- Près de 46 000 arrangements de voyage ont été pris l'année dernière pour aider les patients à accéder aux soins, dont 13 000 vols, 14 000 nuits d'hôtel, 9 800 repas, 5 400 trajets en taxi/Uber et 3 000 passages avec pont/traversier (notamment à l'Île-du-Prince-Édouard). Les services ont atteint 642 communautés, la plupart des activités se déroulant en Colombie-Britannique, à l'Île-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve-et-Labrador et en Ontario. L'Ontario est l'une des provinces les plus desservies, et l'Aéroport Billy Bishop a traité 1 500 vols de patients, principalement à l'aide de compagnies aériennes commerciales régulières telles que Porter et Air Canada. La demande de services a connu une croissance rapide, passant de 6 800 en 2021 à 10 000 en 2022, 25 000 en 2023 et 46 000 en 2024. Cette croissance reflète les besoins accrus des patients et la solidité des partenariats, en particulier en Ontario et au sein de la communauté aéroportuaire.
- Pour plus d'information, consultez le site hopeair.ca/fr ou appelez le 1-877-346-HOPE (4673) pour faire un don.

• Le point sur l'approche communautaire

- M. Mosher invite Ryan White (Nieuport) et Jessica Pellerin (PortsToronto) à faire le point sur la question de l'approche communautaire. Voici un résumé de cet exposé :
 - **Reconnaissance récente :**
 - Skytrax World Airport Awards – Classé 10e parmi les meilleurs aéroports du monde (moins de 5 millions de passagers).
 - AllClear Travel – Les plus beaux atterrissages au monde.
 - **Kiosques de la Toronto Association of Business Improvement Areas (TABIA)** - Nouveau partenariat avec la TABIA pour présenter une sélection tournante d'entreprises, d'événements et de festivals locaux dans l'aérogare de l'Aéroport. L'objectif est de renforcer les liens avec la communauté et les personnes qui transitent par l'Aéroport.
 - **Heritage Toronto** – Une nouvelle plaque historique a été installée en février au quai Eireann et rue Bathurst, près de la station BikeShare, pour commémorer le 85^e anniversaire de l'Aéroport. L'Aéroport s'associe à Heritage Toronto cet été pour proposer des visites guidées.
 - **Bourses de la Fondation de l'ARC** – L'Aéroport Billy Bishop de Toronto soutient une nouvelle fois les bourses de la Fondation de l'ARC destinées aux étudiants âgés de 18 à 25 ans qui étudient dans les domaines des sciences, de la technologie, de l'ingénierie et des mathématiques, avec un accent particulier sur l'aviation et l'aérospatiale.
 - **Portes ouvertes 2025** – L'événement aura lieu le samedi 24 mai de 10 h à 17 h, la dernière entrée étant à 16 h. L'événement offre un accès aux coulisses de la plateforme d'observation de l'aérodrome, de la caserne de pompiers et plus encore. Il offre également au public la possibilité de rencontrer les partenaires de l'Aéroport, notamment Porter Airlines, Ornge, Air Canada, etc. Ce sera une journée riche en activités pour toute la famille.
 - La **Street Team** se prépare pour un autre été riche en divertissements, à commencer par

les portes ouvertes! Ne les manquez pas lors des nombreux événements locaux organisés cette année.

- M. White (Nieuport) explique à M. Farebrother (TICA) que la Street Team s'engage auprès de la communauté et l'aide à mieux connaître l'Aéroport et les possibilités d'obtenir des renseignements, notamment grâce au bulletin d'information mensuel.

• Exploitation côté ville

- M. Mosher présente Michael MacWilliam (PortsToronto) qui fera le point sur les opérations au sol et les opérations aéroportuaires. Voici un résumé de cet exposé :
 - Les travaux importants réalisés à proximité de l'Aéroport sont presque terminés et devraient s'achever dimanche.
 - Le marathon a causé des problèmes d'accès temporaires, mais des itinéraires de rechange ont été mis en place en coordination avec le personnel de l'Aéroport.
 - Robert Radcliffe a rejoint l'Aéroport en tant que directeur des opérations au sol, sous la responsabilité de Chris Pierce. Il se concentrera sur les traversiers, les taxis, les limousines et la coordination générale au sol.

• Opérations aéroportuaires

- Michael MacWilliam (PortsToronto) a poursuivi la présentation des dernières nouvelles concernant les opérations aéroportuaires. Voici un résumé de cet exposé :
 - Le programme printanier de contrôle de la faune est en cours, et des moyens de dissuasion (par exemple, des dispositifs sonores) sont utilisés pour lutter contre les éphémères et autres nuisibles saisonniers.
 - L'Aéroport aide le personnel de la TRCA en lui fournissant un service de traversier tôt le matin vers l'île Muggs afin de contrôler la population de cormorans. Le programme se déroule jusqu'au 14 juin et a reçu des commentaires positifs de la part de la TRCA.

Après la mise à jour, Mme Thorpe (BQNA) indique qu'elle a discuté avec la TRCA de la population d'oiseaux (cormorans, aigrettes, hérons nocturnes à couronne noire) et que celle-ci lui avait expliqué que les oiseaux quittaient la langue de terre pour se diriger vers la zone de Halan. Elle souligne également qu'un nid d'aigle situé à proximité limite les mesures de dissuasion agressives et demande si cela soulève des préoccupations pour l'Aéroport et la sécurité écologique. M. MacWilliam explique que l'expérience de l'année dernière a montré que les aigles ont toléré les mesures de contrôle, ce qui a permis à la TRCA de réduire les zones d'exclusion cette année. Malgré les espoirs, les aigles n'ont pas dissuadé les autres oiseaux; au contraire, ceux-ci nichent à proximité. Les ornithologues apprécient la biodiversité, mais d'autres ont exprimé des inquiétudes quant à l'impact sur la canopée et la sécurité des avions. Les cormorans volent généralement à basse altitude au-dessus de l'eau, et non au-dessus des couloirs aériens, de sorte que le risque est gérable pour l'instant. De plus, les entrepreneurs spécialisés dans la faune continuent de surveiller la situation, et des examens annuels des risques liés à la faune sont en cours.

Michael Vieira, représentant de la Toronto Transit Commission, fait un bref point sur la situation. Il indique que les travaux de remplacement des voies à l'intersection de la rue Bathurst et le

boulevard Lake Shore s'achèveront dimanche, après quoi les nouvelles voies et les câbles aériens seront testés et mis en service. Les lignes de tramway 509 Harbourfront et 511 Bathurst reprendront leur service le 22 juin. Il est également précisé que la réparation de la courbe de la voie était due au vieillissement des infrastructures et non à une exigence liée aux nouveaux modèles de tramways.

6. Le point sur la stratégie environnementale, sociale et de gouvernance (ESG)

M. Mosher invite Juhi Matta à présenter les derniers renseignements en matière environnementale, sociale et de gouvernance. Voici un résumé de cet exposé :

- **Adaptation au climat et résilience** – À partir de l'analyse de deux catégories de risques climatiques (physiques et de transition), dans le cadre de deux scénarios climatiques (faibles émissions – RCP 2.6, et fortes émissions – RCP 8.5), trois (3) risques physiques prioritaires et mesures d'atténuation ont été cernés :
 - Températures élevées : Ajustement des horaires de travail, stations de rafraîchissement, matériaux résistants à la chaleur, zones ombragées.
 - Fortes précipitations : Gestion des eaux pluviales, planification des interventions d'urgence.
 - Fluctuations du niveau du lac : Protection des berges et investissements dans la défense contre les inondations.
 - L'Aéroport analyse actuellement les impacts financiers des risques climatiques et est disposé à partager des ressources à source libre avec les associations de quartier intéressées.
- **Tri Oscar : Assistant de recyclage intelligent** – De nouvelles unités de recyclage intelligentes seront mises en service à l'Aéroport dans les prochaines semaines. Ces unités identifient les articles en temps réel et fournissent des instructions de tri (par exemple, vider les liquides en premier). L'objectif est de réduire la contamination et d'augmenter la précision du recyclage. D'autres organisations utilisant des systèmes similaires ont vu leurs taux de recyclage augmenter jusqu'à 300 %. Les renseignements sur le déploiement seront bientôt communiqués par les canaux de communication de l'Aéroport.

Après la présentation, M. Farebrother (TICA) fait remarquer qu'il y a beaucoup de contamination dans les parcs de l'île parce qu'il n'y avait plus de recyclage. Il demande quels sont l'origine et le prix de ces nouveaux appareils. Mme Matta répond que l'appareil a été développé par la société Intuitive AI, une entreprise en démarrage qui gagne en popularité, dont les unités sont déjà utilisées dans les aéroports de Vancouver, Calgary, Winnipeg et bientôt à Billy Bishop. Quant au prix, il dépend du nombre d'appareils achetés (entre 25 000 et 40 000 dollars par appareil). L'Aéroport va tester quatre (4) appareils pour le moment, et envisage d'en commander d'autres dans les prochains mois.

• Le point sur le programme de qualité de l'air à l'Aéroport

Angela Homewood (PortsToronto) fait le point sur le programme de qualité de l'air à l'Aéroport. Voici un résumé de cet exposé :

- La collaboration avec l'Université de Toronto est terminée. PortsToronto suit la recommandation de l'étude de l'Université de Toronto pour que l'Aéroport procède à des prélèvements supplémentaires dans le cadre de son programme interne de qualité de l'air. Une grande quantité de données recueillies lors des prélèvements effectués par PortsToronto au printemps est en cours d'analyse, et une mise à jour sera fournie lors de la prochaine réunion du CLC.

Après la présentation, Mme Prowse (BQNA) indique qu'une réunion avec les partenaires du projet de l'Université de Toronto a eu lieu cette semaine afin de discuter des essais réalisés dans le cadre de l'étude sur la qualité de l'air, notamment la méthodologie et l'équipement utilisés. Mme Homewood répond qu'il est prématuré de présenter les conclusions de cette réunion aux membres du CLC à ce stade.

R58-MS4 – PortsToronto fera le point sur le programme de qualité de l'air à l'Aéroport lors de la prochaine réunion du CLC.

M. Paleja (Ville de Toronto) déclare que la transparence et la responsabilité sont essentielles au processus et que, par conséquent, des mises à jour régulières sur les travaux d'échantillonnage, la surveillance et les rapports devraient être présentées à ce comité. Il cite des exemples tels que l'atténuation du bruit au sol et l'électrification des traversiers pour montrer comment des actions concrètes peuvent profiter à la communauté.

7. Nouvelles des membres du CLC

M. Mosher a invité les membres du CLC représentant des organisations à présenter les éventuelles nouvelles les concernant. En voici un résumé :

- Joan Prowse (BQNA) : Nous effectuons actuellement de nouveaux tests de qualité de l'air avec l'Université de Toronto, qui produit un travail remarquable qui mérite d'être rendu public. La BQNA a organisé en avril un événement d'un mois (Long Breath of Air) pour célébrer son anniversaire. Nous menons actuellement une étude sur le carbone noir. Nous avons également organisé des ateliers musicaux axés sur l'environnement (événements communautaires).
- David Lewis (YQNA) soulève des questions au sujet du HoverLink (aéroglesseur reliant Toronto à St. Catharines), demandant quand il serait mis en service, où il arriverait sur l'île et si des consultations avaient eu lieu. Il s'inquiète également de l'impact sur le traversier et le tunnel si davantage de passagers atterrissent à l'Aéroport.
 - M. Paleja (Ville de Toronto) a expliqué que le projet d'aéroglesseur cherche un point d'arrivée dans le secteur riverain depuis environ 2023. La Ville n'a vu aucune étude relative à l'aéroglesseur et attend avec impatience toute consultation et tout examen des renseignements supplémentaires fournis au public avant que l'aéroglesseur ne commence à fonctionner.
 - M. Mosher fait ensuite remarquer que le Hoverlink en est actuellement au stade de la proposition et qu'il n'a aucun lien avec les opérations de l'Aéroport. Des discussions et des informations distinctes peuvent être fournies, mais elles ne sont pas pertinentes pour la réunion en cours. Jay Paleja fait remarquer que si le Hoverlink accoste à côté des terrains de l'Aéroport, il utilise donc les infrastructures aéroportuaires et a un impact direct sur ces dernières, notamment le traversier, le tunnel piétonnier et l'accès des véhicules au quai Bathurst. Jay Paleja fait remarquer que si le Hoverlink accoste à côté des terrains de l'Aéroport, il utilise donc les infrastructures aéroportuaires et a un impact direct sur ces dernières, notamment le traversier, le tunnel piétonnier et l'accès des véhicules au quai Bathurst.
 - M. Askew explique que PortsToronto considère l'aéroglesseur comme un service maritime et non comme une initiative de l'Aéroport. PortsToronto ne pense pas que beaucoup de personnes l'utiliseront pour se rendre à l'Aéroport, mais que les passagers emprunteront le tunnel. L'équipe peut contacter les représentants de HoverLink et de PortsToronto Marine pour voir si une rencontre peut être organisée.
- M. Farebrother (TICA) souligne que la saison estivale commence sur les îles et fait part de certains défis et de raisons de se réjouir. On s'attend à une forte affluence de visiteurs. Le service BikeShare sera lancé sur l'île ce vendredi. Il soulève le défi que représente la préparation des nouveaux traversiers électriques et les préoccupations liées aux difficultés supplémentaires que pourrait poser la construction. M. Farebrother

souligne également le processus de construction d'un pavillon dans la région de l'île Wards, où le centre communautaire a brûlé en mars dernier.

- Mme Prowse (BQNA) demande que la prochaine réunion se tienne en personne. M. Mosher confirme que la prochaine réunion est prévue en présentiel et qu'il fournira de plus amples détails ultérieurement.

8. Suivi des réunions antérieures

M. Mosher conclut la réunion en rappelant au comité que la prochaine réunion aura lieu en personne le 10 septembre 2025. Il remercie ensuite tous les participants.

La réunion est levée à 20 h 15.

Annexe A – Ordre du jour de la
réunion

Aéroport Billy Bishop de Toronto
Réunion n° 58 du Comité de liaison communautaire

Mercredi 14 mai 2025

18 h 30 - 20 h 30

Virtuellement

Zoom

ORDRE DU JOUR

18 h 30 Mot de bienvenue (Geoffrey Mosher)

18 h 32 Reconnaissance du territoire

18 h 35 Examen du procès-verbal de la réunion précédente et des mesures de suivi (Geoffrey Mosher)

18 h 45 Le point sur le programme d'investissement en capital et le projet RESA (Bojan Drakul)

19 h 15 Le point sur les activités aéroportuaires

19 h 30 Le point sur les opérations aéroportuaires

- Présentation de Vols d'espoir (Jon Collins)
- Exploitation côté ville (Chris Pearce)
- Opérations aéroportuaires (Michael MacWilliam)
- Le point sur l'approche communautaire (Ryan White & Jessica Pellerin)

20 h 05 Le point sur la stratégie environnementale, sociale et de gouvernance (ESG) [Juhi Matta]

- Le point sur le programme de qualité de l'air à l'Aéroport

20 h 15 Nouvelles des membres du CLC (membres du CLC)

20 h 25 Suivi des réunions antérieures

20 h 30 Clôture de la réunion

Documentation envoyée à l'avance

- Mesures de suivi du CLC

Annexe B – Présentation des nouvelles concernant l’Aéroport