



PORTSTORONTO

AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

**SOUS-COMITÉ SUR LA GESTION DU BRUIT
RÉUNION N° 19**

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION

15 mai 2024
De 18 h 30 à 20 h
Réunion virtuelle sur Zoom
Toronto (Ontario)

Procès-verbal préparé par :



PORTS TORONTO



Le présent procès-verbal a été rédigé par LURA Consulting. LURA fournit des services de consultation neutres et indépendants au sous-comité de gestion du bruit de Ports Toronto. Le présent procès-verbal ne vise pas à rendre compte mot pour mot des discussions du comité. Il résume et documente plutôt les points clés soulevés au cours des discussions, ainsi que les conclusions et les mesures découlant des réunions du comité. Si vous avez des questions ou des commentaires concernant le procès-verbal, veuillez communiquer avec l'une des personnes suivantes :

Angela Homewood
Gestionnaire des projets
environnementaux
Aéroport Billy Bishop
PortsToronto
AHomewood@portstoronto.com

Ou

Geoffrey Mosher
Animateur de la réunion
LURA Consulting
Téléphone : 416-206-2454
gmosher@lura.ca



Résumé des mesures à prendre au terme de la réunion n° 19

Mesure à prendre	Tâche	Responsable de la mesure
M#19-A1	PortsToronto et Mme Homewood demanderont à RJ Burnside et Akoustik si les informations relatives au processus de collecte des données peuvent être incluses dans l'annexe de l'étude sur le bruit au sol.	PortsToronto
M#19-A2	M. Meneses transmettra les commentaires et suggestions visant à améliorer le rapport sur le bruit à l'équipe des communications de PortsToronto.	PortsToronto
M#19-A3	M. Meneses transmettra à Mme Monette (BQNA) les renseignements et les stratégies d'atténuation mises en place concernant les changements apportés aux directives de placement des hélicoptères.	PortsToronto
M#19-A4	PortsToronto sollicitera des commentaires et des suggestions pour améliorer le formulaire de plainte disponible sur son site Web.	PortsToronto
M#19-A5	M. MacWilliam se renseignera sur d'autres types de moniteurs de bruit pouvant être connectés au système et fera le point avec le comité lors de la prochaine réunion.	PortsToronto
M#19-A6	M. Meneses se renseignera auprès de Porter au sujet du plan de mise en route des moteurs et la direction des gaz d'échappement afin de trouver une stratégie d'atténuation.	PortsToronto
M#19-A7	Mme Homewood rappellera à l'équipe RJ Burnside les mesures à prendre lors de la dernière réunion du SCGB concernant l'étude sur le bruit au sol.	PortsToronto

Liste des participants

Nom	Organisation (le cas échéant)	Présence
MEMBRES DU COMITÉ		
Hal Beck	Association de quartier de York Quay	Présent
Max Moore	Association de quartier de Bathurst Quay	Présent
Lesley Monette	Association de quartier de Bathurst Quay	Présent
Jay Paleja	Ville de Toronto – Secrétariat du secteur riverain	Présent
REPRÉSENTANTS DE PORTS TORONTO		
Angela Homewood	PortsToronto	Présent
Michael MacWilliam	PortsToronto	Présent
Noah Meneses	PortsToronto	Présent
ANIMATION		
Geoffrey Mosher – Animateur principal	LURA Consulting	Présent
Hasnaa Maher – Preneuse de notes	LURA Consulting	Présent
INVITÉS		
Denise Soueidan-O’Leary	LURA Consulting	Présent

- 1. Examen de l'ordre du jour et des mesures à prendre** **3**
- 2. Mise à jour sur l'étude sur le bruit au sol** **3**
- 3. Rapport annuel sur le bruit** **7**
- 4. Mise à jour sur le terminal permanent de gestion du bruit** **9**
- 5. Questions d'ordre administratif** **10**

Annexes :

Annexe A : Ordre du jour de la réunion

1. Examen de l'ordre du jour et des mesures à prendre

Geoffrey Mosher (LURA Consulting) souhaite la bienvenue aux participants à la 19e réunion du sous-comité de gestion du bruit (SCGB), qui s'est tenue virtuellement via Zoom. M. Mosher présente ensuite les membres du comité aux nouveaux membres de l'équipe de projet, Denise Soueidan-O'Leary (LURA Consulting) et Hasnaa Maher (LURA Consulting).

M. Mosher présente l'ordre du jour et demande si le comité a des points supplémentaires à ajouter. L'ordre du jour de la réunion figure à **l'annexe A**.

M. Mosher note qu'il n'y a pas de mesures en suspens depuis la dernière réunion.

2. Mise à jour sur l'étude sur le bruit au sol

Angela Homewood (PortsToronto) fait le point sur l'étude sur le bruit au sol.

Mme Homewood commence son compte rendu en indiquant qu'elle a demandé à l'équipe de RJ Burnside de faire le point sur les travaux afin d'éclairer cette présentation. Elle fournit des informations générales sur l'étude sur le bruit au sol, informant le groupe qu'elle a été lancée en 2019-2020 par RJ Burnside et Akoustik, conformément à la recommandation du plan directeur de l'aéroport de 2018.

Mme Homewood poursuit en expliquant que, lors de la publication de l'appel d'offres, tous les experts-conseils intéressés ont assisté à la réunion du SCGB afin de dialoguer avec la communauté, ce qui a donné lieu à un dialogue positif sur les impacts des opérations aéroportuaires sur la communauté en matière de bruit. RJ Burnside a participé à cette réunion avant de remporter finalement l'appel d'offres pour réaliser l'étude sur le bruit au sol.

Les points clés de la présentation de Mme Homewood sont les suivants :

Les commentaires, questions et réponses sont présentés sous forme de sous-points.

- En raison de la pandémie et de la suspension des opérations commerciales, l'étude a été suspendue jusqu'à la reprise des services.
- Des terminaux temporaires de surveillance du bruit ont été installés à des emplacements appropriés dans les quartiers où se trouvent Max Moore (BQNA) et Lesley Monette (BQNA).
- En janvier de l'année dernière, le vice-président de l'aéroport a envoyé une lettre à la communauté pour solliciter des emplacements pour l'installation de terminaux, mais aucun emplacement suffisant n'a été trouvé. En octobre de la même année, la même demande a été envoyée par courrier électronique aux membres du sous-comité de gestion du bruit, qui ont répondu par l'intermédiaire de Lesley Monette (BQNA) et Max Moore (BQNA), ce qui a abouti à l'installation de moniteurs sur leurs bâtiments.
- Au départ, une surveillance du bruit était prévue pendant sept (7) jours, mais elle a été prolongée à dix (10) jours à la demande de Max Moore (BQNA).
- L'équipe d'experts-conseils d'Akoustik était chargée de recueillir les données et d'envoyer les résultats sur les impacts des opérations aéroportuaires et les questions spécifiques de l'enquête à l'équipe de Michael MacWilliam pour examen.

- Les tâches actuellement en cours comprennent un examen interne des sources de données reçues et des renseignements fournis par l'équipe de Micheal MacWilliam, ainsi que leur application au modèle.
- Plus de 30 sources de bruit ont été repérées sur la base des suggestions de la communauté et des sources de bruit prévues, telles que les génératrices diesel. L'équipe est en train de corrélérer ces données, de déterminer les mesures d'atténuation des impacts sonores et d'étudier d'autres possibilités d'atténuation.
- À la mi-février, les données fournies par Max Moore (BQNA) et Lesley Monette (BQNA) ont été reçues et vérifiées avant d'être transmises aux experts-conseils.
 - Hal Beck (YQNA) demande des précisions sur les raisons pour lesquelles l'Administration portuaire était impliquée dans la collecte des données et non les experts-conseils directement.
 - Mme Homewood précise qu'une étude opérationnelle devait être menée, et pas seulement une collecte de données. Par conséquent, des renseignements tels que la fréquence de tonte du gazon ont donc dû être recueillis, en tenant compte du fait que différents aspects ont des résultats spécifiques. Les experts-conseils n'auraient pas été en mesure de recueillir ces renseignements en raison du temps que cela aurait pris. Les données ont donc été recueillies auprès du personnel d'entretien et d'exploitation.
 - Michael MacWilliam (PortsToronto) ajoute qu'ils voulaient garantir l'exactitude et la fiabilité des données. Cela a demandé beaucoup d'efforts, notamment la prise de contact avec de nombreuses parties prenantes et la compilation de 30 feuilles de calcul. Il existe une liste détaillée indiquant la hauteur de la source, heure par heure, ainsi qu'une carte de toutes les émissions sonores sur l'île. Le bruit généré par le ramassage des ordures est donné comme exemple. M. MacWilliam reconnaît que la plupart des plaintes des résidents concernant le ramassage des ordures étaient liées à son horaire.
 - M. Beck (YQNA) remercie M. MacWilliam pour son temps et ses réflexions. Il demande ensuite si les feuilles de calcul peuvent être incluses dans l'annexe du procès-verbal de cette réunion.
 - Mme Homewood répond qu'elle n'a vu qu'une ébauche de la table des matières et invite donc M. Beck (YQNA) à adresser cette demande à RJ Burnside et Akoustik lors de la réunion du sous-comité sur la gestion du bruit en juin.
 - Jay Paleja (Ville de Toronto) demande si le rapport sera prêt pour la réunion du 26 juin. Mme Homewood confirme que l'équipe est en bonne voie pour y parvenir.
 - M. Paleja (Ville de Toronto) demande que le processus de collecte de ces données soit présenté dans l'annexe de l'étude afin de tenir compte des plaintes de la communauté et d'assurer la transparence.

M#19-A1 PortsToronto et Mme Homewood demanderont à RJ Burnside et Akoustik si les informations relatives au processus de collecte des données peuvent être incluses dans l'annexe de l'étude sur le bruit au sol.

- Max Moore (BQNA) demande que les comparaisons entre les niveaux de bruit DBA et DBC soient incluses dans le rapport.
- M. Beck (YQNA) appuie cette demande et souligne l'importance de voir ces mesures de bruit ventilées par bandes d'octave. Il déclare que cela est essentiel pour que la communauté comprenne mieux la source de ces fréquences graves qui provoquent des vibrations.
- Lesley Monette (BQNA) fait également écho à ces sentiments, demandant si la durée de l'intensité du bruit allait être mesurée.
- M. Beck (YQNA) appuie la demande de Mme Monette (BQNA), déclarant que ces données devaient être mesurées pour permettre des projections précises. Il souligne que la durée des événements sonores et la durée des pics sont deux questions distinctes qui devaient être prises en compte.
- Angela Homewood explique que RJ Burnside a examiné les données recueillies pendant 10 jours par les terminaux mobiles de surveillance du bruit et a tenté de les corrélérer avec certaines données des feuilles de calcul. Il s'agit déjà d'une tâche complexe, qui nécessite une ventilation des données par heure.
- M. Beck (YQNA) détaille les traversiers conventionnels qui le réveillaient entre 5 h et 6 h quatre (4) à cinq (5) fois par semaine à leur retour de l'île. Il souligne la nécessité de documenter à la fois la durée des événements sonores et la durée des pics sonores, en prenant comme exemple les Q400 au ralenti.
 - Au cours de la réunion, M. Paleja (Ville de Toronto) inclut le [compte rendu de la dernière réunion du SCGB](#) du 25 octobre dans la fenêtre de clavardage de Zoom. Celui-ci comprend certaines des réponses de RJ Burnside à ces questions aux pages 5 à 7.
- Noah Meneses (PortsToronto) souligne l'utilisation de divers programmes et outils pour mesurer le bruit dans le cadre de cette étude spécifique, confirmant que l'étude inclut à la fois la durée des événements sonores et la durée des pics sonores.
- M. Moore (BQNA) demande à M. Meneses si ces rapports sur le bruit sont documentés pour les niveaux DBA ou DBZ, ou les deux.
- M. Meneses répond qu'ils sont consignés pour les niveaux DBA, mais précise que les niveaux DB étaient principalement déterminés, sans spécification.
- M. Moore (BQNA) se dit préoccupé par cette situation et insiste sur l'importance de passer à la consignation en décibels DBZ afin de garantir une déclaration plus précise du bruit. Il explique que les niveaux DBA ne

rendent compte que de la moitié du bruit, car ils ne visent pas le bruit de fond.

- M. Meneses répond que les niveaux DBZ ont été confirmés pour l'étude sur le bruit, mais pas pour la transition du logiciel de surveillance du bruit utilisé quotidiennement par l'aéroport.
- M. Beck (YQNA) fait remarquer que les rapports sont également établis avec les niveaux PNL (niveaux de bruit perçus), DBA, DBZ et DBC.
- M. MacWilliams ajoute qu'aucun autre aéroport n'avait jamais eu besoin de rapports avec les niveaux DBZ auparavant. M. Moore (YQNA) précise que cela s'explique par le fait que la plupart des aéroports disposent d'une zone tampon au sol suffisamment grande pour empêcher le bruit au sol d'être un facteur. Les rapports des niveaux DMZ sont essentiels pour l'aéroport insulaire en raison de sa proximité avec les habitations touchées par ce bruit de fond.
- M. Beck (YQNA) souligne qu'il n'existe aucune norme pour la surveillance réelle des aéroports
- Mme Homewood répond que cela s'explique par le fait que le régime réglementaire est historiquement basé sur les niveaux DBA, ce que les membres de la communauté du SCGB ont déterminé comme posant problème. Par conséquent, l'étude sur le bruit au sol abordera cette question et fournira des indications sur les mesures à prendre à l'avenir.
- M. Moore (BQNA) réaffirme que la mesure des DBA est historique et qu'elle a été mise en place à l'origine pour comparer les avions entre eux. Cette méthode de mesure est restée en vigueur en raison de son précédent pratique. Cependant, la prochaine étape devrait être de passer à la mesure des DBZ afin d'obtenir des rapports plus précis sur le bruit au sol.
- M. Beck (YQNA) exprime son intérêt pour une présentation sur les bandes d'octave et le PNLT afin d'informer la communauté et de répondre à toutes les préoccupations de la ville en matière de bruit.
- Mme Monette (BQNA) demande si des études ont été menées sur les effets d'une exposition au bruit pendant 24 heures sur le bien-être des personnes. Elle fait remarquer que le bruit continu et prolongé augmente la gêne, ce qui est différent de l'intensité du bruit.
- M. MacWilliam répond en reconnaissant que ces plaintes ont été nombreuses.
- M. Beck (BQNA) suggère qu'un porte-parole de la communauté soit désigné sur ce sujet et que, par le passé, Mme Monette (BQNA) a manifesté un vif intérêt pour l'étude des questions de santé liées au bruit.
- Mme Monette (BQNA) déclare qu'elle s'intéresse beaucoup à ce sujet et qu'elle continuera à l'étudier.

3. Rapport annuel sur le bruit

Noah Meneses (PortsToronto) présente le [rapport annuel sur le bruit pour 2023](#).

M. Meneses indique que le rapport avait été publié sur le site Web de PortsToronto en février dernier. Il souligne également que le site Web a récemment été remanié afin d'en améliorer la lisibilité et la fonctionnalité.

Les points clés de la présentation de M. Meneses sont les suivants :

Les commentaires, questions et réponses sont présentés sous forme de sous-points.

- L'aéroport est en activité depuis 85 ans et soutient la ville dans les domaines des transports, du tourisme, de la santé et de l'emploi.
- L'année 2023 a été marquée par une croissance et une reprise à bien des égards. 74 % des déplacements et des passagers ont repris depuis la pandémie de COVID-19. Orange, le principal opérateur d'évacuation médicale de l'aéroport, a effectué 2 764 opérations en 2023.
- En 2023, 308 plaintes ont été enregistrées, contre 376 en 2022. Il y a donc eu une baisse globale de 18 % des plaintes depuis 2022. Le rapport compare également les données recueillies sur 10 ans et révèle que 2023 a été la quatrième année la moins touchée par les plaintes depuis 2013. Techniquement, 290 plaintes ont été déposées en 2023, car 18 des 308 plaintes globales n'étaient pas causées par l'aéroport, mais résultaient de travaux de construction dans la ville et de la circulation routière. 73 % de ces 290 plaintes ont été reçues de quatre (4) membres de la communauté provenant des deux (2) zones les plus touchées, BQNA et YQNA, et concernaient l'activité aérienne.
- La communauté joue un rôle très important dans l'identification des nuisances sonores, qui servent ensuite à élaborer les différentes politiques, procédures et mesures d'atténuation mises en œuvre par PortsToronto pour tenter de les réduire autant que possible.
- Le sous-comité de gestion du bruit s'est réuni deux fois l'année dernière, et le CLC s'est réuni quatre fois.
- Parmi les initiatives communautaires, on peut citer la mise en place de bus électriques par Nieuport cette année, l'atténuation du bruit des traversiers et l'ajustement des heures de stationnement des hélicoptères et d'atterrissage des aéronefs.
- La communauté a également influencé l'amélioration du site Web, notamment la structure des rapports, l'emplacement des fichiers et Web Tracks. PortsToronto a rencontré Web Tracks pour répondre aux commentaires de la communauté concernant les retards, et ils travaillent à améliorer la visibilité de l'information et à ajouter des radars supplémentaires provenant de sources externes, et pas seulement de NAV Canada.
- En 2023, M. Meneses a effectué plusieurs visites sur place à différentes heures de pointe de la journée afin de constater par lui-même les effets du bruit. Il

indique qu'il est déterminé à écouter les préoccupations de tous et encourage la communauté à continuer de signaler les problèmes et à assister aux réunions.

- M. Moore (BQNA) remercie M. Meneses pour sa présentation et ses commentaires sur le bruit de la rampe du traversier. Il fait remarquer que, malgré les mesures prises et les améliorations apportées, le bruit le réveille encore à 5 h 30 du matin. M. Moore (YQNA) indique être sorti pour mesurer le bruit à cette heure-là et a constaté qu'il était compris entre 90 et 95 dBZ. Il souligne que le bruit a probablement diminué pour atteindre environ 80 dB, ce qui signifie qu'il a été réduit de moitié, ce qui constitue une amélioration significative.
- M. MacWilliam répond qu'il sort également à cette heure-là le matin et a constaté que le bruit était lié à la façon dont le bus franchit la rampe. Si le conducteur prend son temps pour franchir la rampe, aucun bruit n'est émis. Il a contacté l'opérateur de la navette pour rappeler aux conducteurs de réduire cette nuisance.
- M. Paleja (Ville de Toronto) formule quelques commentaires sur les améliorations qui pourraient être apportées au rapport sur le bruit. Il s'agit notamment de comparer chaque année les plaintes par activité et par type d'aéronef, en soulignant la nécessité d'établir une base de référence sur 10 ans et de comparer les activités mensuelles. Il recommande également de détailler les mesures d'atténuation et leur corrélation avec des plaintes spécifiques.
- M. Meneses accepte de transmettre ces commentaires à l'équipe de communication de PortsToronto pour le rapport de l'année prochaine.

M#19-A2 M. Meneses transmettra les commentaires et suggestions visant à améliorer le rapport sur le bruit à l'équipe des communications de PortsToronto.

- M. Beck (YQNA) suggère d'améliorer le formulaire de plainte du site Web en le reliant au contenu et aux données présentés dans le rapport annuel.
- M. Paleja (Ville de Toronto) ajoute que le formulaire de plainte devrait être plus facile à trouver et que les menus déroulants devraient être rédigés dans un langage simple.
- M. Meneses convient que des menus déroulants moins nombreux et plus courts rendraient le site Web plus convivial.
- M. Beck (YQNA) fait une remarque sur le titre du rapport, indiquant qu'il aimerait qu'il soit renommé « Rapport annuel sur les plaintes relatives au bruit » au lieu de « Rapport annuel sur la gestion du bruit ».
- Mme Homewood reconnaît que M. Beck a déjà formulé cette demande lors de réunions précédentes. Elle précise que ce rapport fait partie du programme de gestion du bruit, qui examine toutes les activités de l'aéroport en matière de signalement et de collecte de données. Mme Homewood déclare que les examens de la gestion du programme seront effectués par le nouveau cadre supérieur, Robert Asaa, qui assistera M. MacWilliams et M. Meneses à cet égard.

- M. Moore (BQNA) suggère de conserver le titre du rapport tel quel et de laisser le contenu se développer pour justifier son nom.
- Mme Monette (BQNA) demande à M. Meneses des renseignements et des stratégies d'atténuation concernant les changements apportés aux directives sur le placement des hélicoptères, car elle continue de recevoir des plaintes pour nuisance sonore de la part des résidents de la BQNA.

M#19-A3 M. Meneses transmettra à Mme Monette (BQNA) les renseignements et les stratégies d'atténuation mises en place concernant les changements apportés aux directives de placement des hélicoptères.

- Mme Monette (BQNA) souligne également la difficulté de saisir les plaintes sur le site Web. Elle fait remarquer que le dépôt de plaintes, en particulier plusieurs fois par jour, prend beaucoup de temps, car il faut saisir à chaque fois son adresse, son nom, son numéro de téléphone et d'autres informations. Par conséquent, les résidents soumettent souvent un seul rapport, mais pour plusieurs plaintes différentes et sans rapport entre elles. Mme Monette se dit préoccupée par l'incidence de cette situation sur l'enregistrement des plaintes reçues, étant donné que le nombre total et la catégorie des événements sonores réels peuvent être inexacts si ce modèle est utilisé.
- M. Moore appuie la plainte de Mme Monette, déclarant que le formulaire de plainte n'est pas convivial.
- M. Mosher répond que cette remarque a déjà été notée et qu'elle sera prise en considération afin de voir si des ajustements pouvaient être apportés pour être discutés plus en détail lors de prochaines réunions.
- M. MacWilliam et M. Meneses prennent note des commentaires de Mme Monette (BQNA) et de M. Moore (BQNA) concernant le formulaire de plainte et examineront les possibilités d'amélioration.

M#19-A4 PortsToronto sollicitera des commentaires et des suggestions pour améliorer le formulaire de plainte disponible sur son site Web.

4. Mise à jour sur le terminal permanent de gestion du bruit

Michael MacWilliam (PortsToronto) fait le point sur le terminal permanent de gestion du bruit.

Les points clés de la présentation de M. MacWilliam sont les suivants :

Les commentaires, questions et réponses sont présentés sous forme de sous-points.

- La maintenance annuelle du terminal de gestion du bruit a été effectuée il y a un mois.
- La demande de déplacement du site de surveillance du bruit du terminal du traversier sur le continent vers les toilettes n'a pas pu être satisfaite. L'emplacement proposé ne répond pas à l'objectif de surveillance au niveau des fenêtres, et l'entreprise n'est pas favorable à une installation murale. M. MacWilliams recommande que le moniteur de bruit reste sur le toit du terminal passagers (PTF) sur le continent, où il se trouve actuellement.

M#19-A5 M. MacWilliam se renseignera sur d'autres types de moniteurs de bruit pouvant être intégrés au système existant et fera le point avec le comité lors de la prochaine réunion.

- Les travaux de construction à Ontario Place provoquent des coupures de courant intermittentes, ce qui affecte les données de surveillance du bruit. Toutefois, M. MacWilliam travaille en étroite collaboration avec le directeur d'Ontario Place afin de rester bien informé des heures de coupure de courant.
 - Mme Monette (BQNA) indique qu'elle a remarqué à Harbourfront des avions à réaction décollant d'ouest en est, provoquant un écho puissant dans les bâtiments. Elle demande ensuite pourquoi il n'y avait pas de moniteur pour YQNA et si le quartier était préoccupé par le bruit dans cette zone.
 - M. MacWilliam indique qu'aucune demande de la communauté n'a été formulée auparavant pour installer des moniteurs de bruit dans cette zone. Il précise que l'aéronef en question est le MU2 exploité par Thunder Air pour le transport de patients.

5. Questions d'ordre administratif

Geoffrey Mosher (LURA) ouvre la discussion sur les questions d'ordre administratif.

- M. Mosher annonce que la prochaine réunion du sous-comité sur la gestion du bruit est prévue le 26 juin 2024, en personne, au Radisson Blu Downtown Toronto (249 Queens Quay). Une réunion provisoire est également prévue au cours du mois de juillet.
- Mme Homewood ajoute qu'il pourrait y avoir un conflit pour le 17 juillet, mais qu'elle s'assurera de confirmer la présence de tous. Elle souligne que cette réunion est cruciale, car elle portera sur le rapport des experts-conseils chargés de l'étude sur le bruit au sol et permettra à la communauté de poser des questions avant la finalisation du rapport. Une ébauche sera présentée lors de la réunion du 26 juin, afin que les membres puissent l'examiner avant d'assister à la réunion de juillet.
- Mme Homewood explique que la réunion a été réservée au Radisson Blu en raison des horaires limités du quartier Waterfront pendant la période d'inscription estivale.
- Mme Monette (BQNA) demande des précisions sur un commentaire formulé lors de la dernière réunion concernant les moteurs d'avion qui vrombissent et propose d'envoyer des photos pour aider à déterminer la direction des gaz d'échappement dans l'espoir de trouver une stratégie d'atténuation.
- M. Meneses accepte d'examiner cette plainte avec Porter.

M#19-A6 M. Meneses se renseignera auprès de Porter au sujet de la mise en route des moteurs d'aéronefs et la direction des gaz d'échappement afin de trouver une stratégie d'atténuation.

- M. Paleja (Ville de Toronto) consigne les mesures à prendre concernant l'étude sur le bruit au sol dont il a été question lors de la dernière réunion et qui devraient être abordées lors de la prochaine réunion avec les experts-conseils.

- Mme Homewood confirme que ces mesures ont été transmises à l'équipe RJ Burnside en novembre et convient qu'il serait bon de le leur rappeler.

M#19-A7 Mme Homewood rappellera à l'équipe RJ Burnside les mesures à prendre lors de la dernière réunion du SCGB concernant l'étude sur le bruit au sol.

La réunion est levée à 20 h.

Annexe A

Ordre du jour de la réunion **Aéroport Billy Bishop de Toronto** **Sous-comité sur la gestion du bruit, réunion n° 19**

Mercredi 15 mai 2024
De 18 h 30 à 20 h
Réunion virtuelle sur Zoom

POINTS À L'ORDRE DU JOUR

- | | |
|---------|---|
| 18 h 30 | Mot de bienvenue |
| 18 h 35 | Examen de l'ordre du jour et des mesures à prendre |
| 18 h 40 | Mise à jour sur l'étude sur le bruit au sol (Angela Homewood) |
| 19 h 20 | Rapport annuel sur le bruit (Noah Meneses) |
| 19 h 30 | Mise à jour sur le terminal permanent de gestion du bruit (Michael MacWilliam) |
| 19 h 45 | Questions d'ordre administratif |
| | <ul style="list-style-type: none">• Prochaine réunion le 26 juin 2024, de 18 h30 à 20 h (en personne) |
| 20 h 00 | Ajournement |