



PortsToronto

Aéroport Billy Bishop de Toronto

Comité de liaison Communautaire

15 février 2023

Réunion hybride

Waterfront Neighbourhood Centre et Zoom

Toronto, Ontario

Procès-verbaux par:





Le présent procès-verbal de réunion a été préparé par LURA Consulting. LURA fournit des services de consultation neutres à titre de tiers pour le Comité de liaison communautaire de Ports Toronto (CLC). Le présent procès-verbal n'a pas pour but de fournir des comptes rendus textuels des discussions du comité. Il résume et documente plutôt les principaux points soulevés au cours des discussions, ainsi que les résultats et les mesures découlant des réunions du comité. Si vous avez des questions ou des commentaires concernant le procès-verbal de la réunion, veuillez contacter :

Michael Antle

Directeur – Sécurité de l'aéroport

PortsToronto

MAntle@portstoronto.com

OU

Alexander Furneaux

Animateur

LURA Consulting

416-206-2454

afurneaux@lura.ca



Summary of Action Items from Meeting #49

Tâche	Tâche	Qui est responsable de l'élément d'action
M#49-A1	Finaliser le procès-verbal de la réunion n° 48 du CLC et le publier sur le site Web de PortsToronto.	PortsToronto
M#49-A2	Le représentant de la BQNA demandera aux contacts du National Yacht Club s'ils souhaitent se joindre au CLC.	BQNA
M#49-A3	Le représentant de la ZAC Waterfront demandera aux contacts des hôtels riverains et du secteur des arts et de la culture s'ils souhaitent se joindre au CLC.	Waterfront BIA
M#49-A4	LURA fournira une recommandation sur une approche pour engager un représentant local des parents au CLC.	LURA
M#49-A5	Étude sur le bruit au sol pour identifier les impacts et les mesures d'atténuation potentielles associées aux chariots aériens.	PortsToronto via NMSC
M#49-A6	M. Furneaux fournira des éclaircissements sur le processus de la ville de Toronto référencé sous le principe directeur de « reproductibilité » dans le projet révisé du mandat.	LURA
M#49-A7	PortsToronto fournira une réponse par écrit aux suggestions partagées par les membres de la communauté dans la soumission écrite de mise à jour de la communauté de la BQNA.	PortsToronto
M#49-A8	PortsToronto présentera un aperçu du rapport du professeur Florida lors d'une future réunion du CLC et distribuera le résumé du rapport aux membres du CLC.	PortsToronto
M#49-A9	Les membres du CLC examineront si un point de vue opposé aux conclusions du rapport du professeur Florida sur les impacts économiques d'un aéroport municipal peut être présenté au CLC.	All
M#49-A10	LURA doit faire circuler aux membres du CLC une liste des procès-verbaux des réunions au cours desquelles le couvre-feu pour les avions a été discuté.	LURA
M#49-A11	LURA doit faire circuler le rapport annuel de synthèse sur le bruit – 2022 aux membres du CLC, lorsqu'il sera disponible.	LURA

Summary of Action Items from Meeting #49

M#49-A12	LURA doit fournir à PortsToronto un résumé des commentaires sur le rapport annuel sur le bruit discuté lors des réunions précédentes du NMSC.	LURA
M#49-A13	Les membres du CLC doivent faire part à M. Furneaux de leurs commentaires sur leur expérience et leurs impressions concernant le format de réunion hybride.	All

List of Attendees

Nom	Organisation (le cas échéant)	Présence
MEMBRES		
Councillor Ausma Malik	Ward 10 – Spadina-Fort York	Regrets
Bushra Mir	On behalf of Ward 10 – Spadina-Fort York	Present - Online
MP Kevin Vuong	MP, Spadina-Fort York	Absent
Daiana Ferrari	On behalf of MP Kevin Vuong, Spadina-Fort York	Absent
Jay Paleja	City of Toronto – Waterfront Secretariat	Present - Online
Joanne Dobson	Air Canada	Regrets
Brad Cicero	Porter Airlines	Present - Online
Jennifer Quinn	Nieuport	Regrets
Cheryl Stone	Nieuport	Present - Online
Nadia Dzula	Nieuport	Present - Online
Matthew Kofsky	Toronto Board of Trade	Absent
William Peat	Ireland Park	Absent
Sarah Chapin	Waterfront Toronto	Present - Online
Joan Prowse	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA)	Present – Online
Bev Thorpe	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA)	Present – In-Person
David Chan	East Waterfront Community Association (EWCA)	Present – Online
Cathy Nguyen	East Waterfront Community Association (EWCA)	Present – Online
Hal Beck	York Quay Neighbourhood Association (YQNA)	Present – In-Person
Sarah Miller	Toronto Island Community Association (TICA)	Regrets
Natasha Francis	Waterfront Neighbourhood Centre	Present – Online
Commander Paul Smith	HMCS York	Present – Online
Dave Purkis	Nav Canada	Present – In-Person
Indren Nair	Nav Canada	Present – In-Person
Matt Slaman	Art & Water	Regrets
Oliver Hierlihy	Waterfront BIA	Present – In-Person
Tim Kocur	Waterfront BIA	Regrets
Mark Maloney	University of Toronto – Municipal Affairs	Present – In-Person
PORTSTORONTO		
Michael Antle (Chair)	PortsToronto	Present – In-Person
Roelof-Jan (RJ) Steenstra	PortsToronto	Present – In-Person
Deborah Wilson	PortsToronto	Present – In-Person
Angela Homewood	PortsToronto	Present – Online
Chris Sawicki	PortsToronto	Regrets
Michael Antle	PortsToronto	Present – In-Person
Bojan Drakul	PortsToronto	Present – In-Person
Mike MacWilliam	PortsToronto	Present – In-Person
Jessica Pellerin	PortsToronto	Regrets
Chris Pearce	PortsToronto	Present – In-Person
FACILITATION		
Alexander Furneaux	LURA Consulting	Present – Online
Franca Di Giovanni	LURA Consulting	Present – In-Person
Sayan Sivanesan	LURA Consulting	Present – In-Person

Contenu

Bienvenue	5
Examen des procès-verbaux des réunions et des points d'action.....	5
Accueil des nouveaux membres/Présentations	5
Aperçu des termes de référence révisés et du mandat du CLC.....	5
Mise à jour du PDG	9
Mises à jour des membres du CLC.....	11
Mise à jour de l'étude sur la qualité de l'air	15
Affaires.....	15

Bienvenue

Alexander Furneaux (LURA) a souhaité la bienvenue aux membres du Comité de liaison communautaire (CLC) de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (abrégé en Billy Bishop Airport) à la 49e réunion du comité. M. Furneaux a ensuite présenté un aperçu de l'ordre du jour.

Examen des procès-verbaux des réunions et des points d'action

M. Furneaux a examiné l'état d'avancement du procès-verbal de la réunion n° 48 du CLC tenue le 23 novembre 2022. M. Furneaux a noté que ce procès-verbal a été partagé avec les membres du CLC le 9 février 2023 et a demandé que tout commentaire sur ce procès-verbal soit partagé avant le 5 mars 2023. Après cela, le procès-verbal sera finalisé et publié.

M. Furneaux a également noté qu'il avait distribué une liste de points d'action des réunions précédentes le 13 février 2023. M. Furneaux a demandé aux membres du CLC de lui envoyer un courriel s'il y a des mises à jour ou des demandes de suivi concernant ces points d'action.

M#49-A1 Finaliser le procès-verbal de la réunion n° 48 du CLC et le publier sur le site Web de PortsToronto.

Accueil des nouveaux membres/Présentations

M. Furneaux a souligné que plusieurs nouveaux membres du CLC étaient présents, qui se sont joints à nous à la suite du processus de renouvellement du CLC. M. Furneaux a facilité une brève série de présentations de tous les membres présents.

Après les présentations des membres, M. Furneaux a donné la parole aux membres pour qu'ils partagent brièvement quelques mots sur leur organisation.

Le représentant de l'East Waterfront Community Association (EWCA) a noté qu'en 2020, l'EWCA avait participé à la consultation publique de la ville sur le plan de réhabilitation de l'autoroute Gardiner et avait travaillé avec les parties prenantes pour atténuer les impacts sonores sur le quartier East Waterfront des activités de construction du projet. L'EWCA participe également au comité de liaison de construction de Metrolinx pour la gare de Corktown et est membre des comités consultatifs des parties prenantes de Waterfront Toronto pour les projets Quayside et Waterfront East Light Rail Transit (WELRT).

M. Furneaux a souligné que le CLC est un outil précieux pour permettre un dialogue bidirectionnel entre les différents intérêts et intervenants autour de l'aéroport, y compris PortsToronto, Nieuport, les membres de la communauté et les entreprises locales. M. Furneaux a exprimé sa gratitude envers les nouveaux membres qui se sont joints et qui ont participé.

Le représentant de la Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA) a noté qu'il était très heureux que le commandant Paul Smith (NCSM York) ait pu se joindre au comité, car le représentant de la BQNA l'avait suggéré comme nouveau membre du CLC. Le représentant de la BQNA a souhaité la bienvenue à tous les nouveaux membres qui se sont joints au comité.

Aperçu des termes de référence révisés et du mandat du CLC

M. Furneaux a fait une brève présentation sur la mise à jour du CLC et sur les termes de référence et le mandat révisés du CLC. La présentation de M. Furneaux se trouve à l'annexe B. Les principaux points de la présentation de M. Furneaux étaient les suivants :

- Le CLC est un organisme établi volontairement par PortsToronto et qui est en activité depuis février 2011.
- Le CLC est un forum non statutaire de dialogue bidirectionnel entre les intervenants et PortsToronto. Le mandat du CLC est d'agir à titre consultatif auprès de l'équipe de haute direction de PortsToronto dans un

PortsToronto Billy Bishop Toronto City Airport Community Liaison Committee
Meeting #49 – November 23, 2022

esprit de collaboration orienté vers le développement, la croissance, les opérations et les activités continues de l'aéroport. Le CLC n'est pas un lieu pour exprimer des griefs personnels ou individuels ni pour prendre des décisions sur les opérations actuelles ou futures de l'aéroport.

- Le processus de renouvellement du CLC a été lancé pour mettre à jour le mandat du CLC avec les commentaires de la communauté, pourvoir les postes vacants de longue date, inviter de nouvelles voix des organisations représentatives existantes, élargir la représentation des intervenants pour s'aligner sur le secteur riverain en pleine croissance de Toronto et promouvoir la diversité et l'inclusion au sein du CLC.
- Dans le cadre du processus de mise à jour du CLC, la LURA a mené des entrevues à l'été 2022 avec 19 membres du CLC représentant neuf organisations et a fourni des mises à jour sur le processus lors des CLC n° 47 et n° 48.
- Les commentaires recueillis lors des entrevues avec les membres du CLC ont été utilisés pour rédiger des révisions du mandat afin de refléter la clarification de la juridiction de PortsToronto et du mandat du CLC, l'élargissement de l'adhésion au CLC, les mises à jour des conditions d'adhésion et la clarification du rôle du facilitateur.
- Une première ébauche du mandat révisé a été préparée par la LURA et distribuée aux membres du CLC le 2 février 2023 (incluse dans l'annexe C). Le projet révisé du mandat est ouvert aux commentaires jusqu'au 31 mars 2023.
- LURA mettra à jour le projet révisé du mandat en fonction des commentaires reçus des membres et fera circuler le deuxième projet aux membres du CLC à la mi-avril 2023, dans le but de confirmer le mandat du CLC d'ici le CLC #50 le 17 mai 2023.
- Le CLC cherche toujours à pourvoir les postes vacants pour Waterfront Toronto, un hôtel au bord de l'eau, un représentant du secteur des arts, de la culture et du tourisme, et le Yacht Club dans le port intérieur.
- Le CLC a élargi sa représentation des parties prenantes pour s'aligner sur le front de mer en pleine croissance de Toronto en ajoutant des représentants de l'East Waterfront Community Association, du NCSM York, d'Art & Water (anciennement Pirate Life), de l'Université de Toronto - Affaires municipales et du Waterfront Neighbourhood Centre. Le CLC travaille également à inviter un représentant du service de police de Toronto (TPS).

M. Furneaux a ensuite donné la parole aux représentants du CLC pour qu'ils posent des questions.

Le représentant de la York Quay Neighbourhood Association (YQNA) a demandé des éclaircissements pour savoir si la sélection d'un représentant d'un Yacht Club inclurait des critères d'implantation dans le port intérieur.

M. Furneaux a confirmé que les critères pour un représentant de Yacht Club incluent l'implantation dans le port intérieur et le long de la trajectoire de vol des avions de l'aéroport Billy Bishop.

Le représentant de la BQNA a demandé si le National Yacht Club, situé à l'extrémité ouest du Western Channel, de l'autre côté de la piste ouest de la BBTCA, serait admissible à rejoindre le CLC.

M. Furneaux a confirmé que le National Yacht Club serait considéré comme admissible à rejoindre le CLC. M.

Furneaux a précisé que les Yacht Clubs qui ne seraient pas admissibles sont ceux situés plus loin le long du front de mer, comme à Scarborough ou à Etobicoke.

Le représentant de la BQNA a demandé si un représentant de la Waterfront School serait pris en considération ?

M. Furneaux a répondu que l'école Waterfront (TDSB) avait été contactée par l'intermédiaire du contact fourni par le représentant de la BQNA, mais que le directeur de l'école Waterfront avait indiqué qu'elle n'avait pas la capacité de participer de manière continue. Cependant, la TDSB reste sur la liste de diffusion pour les procès-verbaux des réunions et autres mises à jour qui sont distribués aux membres du CLC, de sorte qu'ils continueront d'être tenus informés.

Le représentant de la YQNA a demandé des éclaircissements sur ce à quoi Waterfront Hotel fait référence dans la présentation (diapositive 6).

M. Furneaux a précisé qu'il s'agissait de chercher à obtenir la représentation d'un hôtel riverain au sein du CLC. M. Furneaux a encouragé les membres du CLC qui pourraient avoir des contacts avec des hôtels ou des clubs de yachts du secteur riverain à partager ces coordonnées avec lui afin de soutenir le processus d'invitation de nouvelles voix au CLC.

Le membre de la BQNA a indiqué qu'ils pourraient demander au National Yacht Club car ils en sont membres.

M#49-A2 Le représentant du BQNA demandera aux contacts du National Yacht Club s'ils sont intéressés à rejoindre le CLC.

Jay Paleja (Ville de Toronto – Secrétariat du secteur riverain) a demandé comment le processus de renouvellement du CLC permet de choisir parmi un bassin de candidats un représentant pour une catégorie spécifique d'organisation, comme un hôtel riverain.

M. Furneaux a expliqué que le représentant est sélectionné en fonction de la personne issue des contacts des membres du CLC qui est réceptive aux efforts de sensibilisation. M. Furneaux a reconnu que ce n'est pas un système parfait, mais que la capacité est limitée au sein de chacune des organisations auprès desquelles le CLC cherche à se faire représenter.

Le représentant de YQNA a exprimé ses inquiétudes concernant la condition d'adhésion au CLC qui indique que les membres ne doivent pas s'absenter pendant trois réunions consécutives. Le représentant de YQNA a noté que si TPS adhère au CLC en tant que membre, il se peut qu'il ne soit intéressé à assister qu'à une seule réunion par an, auquel cas il manquera trois réunions consécutives. Le représentant de YQNA a indiqué que TPS ne devrait pas être découragé de rejoindre le CLC.

M. Furneaux a précisé que le niveau d'implication souhaité de TPS est toujours ouvert à la discussion. M. Furneaux a indiqué qu'il n'avait pas encore pu parler avec des personnes-ressources du TPS pour discuter de leur intérêt à participer au CLC. M. Furneaux a indiqué qu'il serait peut-être plus approprié que le TPS serve de représentant-ressource, à l'instar d'organismes comme Transports Canada, où les représentants participent aux réunions selon les besoins.

Le représentant de YQNA a exprimé sa conviction qu'il serait préférable de laisser le TPS décider de son degré de participation au CLC. Le représentant de YQNA a noté que le TPS pourrait être invité à toutes les réunions, et que si le TPS choisissait d'assister à une seule réunion par an, ce serait mieux que rien.

Michael Antle (PortsToronto) a noté qu'en règle générale, lorsque le TPS participe à une réunion communautaire, la discussion tend à se concentrer sur des points liés à la police plutôt que sur des discussions liées à l'aéroport. M. Antle a noté que le TPS est un partenaire important de l'aéroport, mais qu'il serait peut-être préférable de s'impliquer dans le CLC en tant que ressource appelée à participer à des réunions spécifiques.

M. Furneaux a ajouté que l'ébauche révisée du mandat qui a été partagée est ouverte aux commentaires. M. Furneaux a encouragé les membres du CLC à partager d'autres commentaires sur la question de l'adhésion à la LURA, qui seront compilés et intégrés dans la prochaine ébauche.

Le représentant de la YQNA a demandé si le Toronto Music Garden avait été contacté concernant sa participation au CLC en tant que représentant du secteur des arts, de la culture et du tourisme.

M. Furneaux a répondu que le Toronto Music Garden n'avait pas été contacté et a réitéré qu'il serait utile que les membres du CLC puissent partager des contacts particuliers connus au sein de la communauté.

Le représentant de la Waterfront BIA a indiqué qu'ils contacteraient les contacts des hôtels riverains ainsi que du secteur des arts et de la culture pour s'intéresser à l'adhésion au CLC.

M#49-A3 Le représentant de la ZAC du secteur riverain demandera aux contacts des hôtels du secteur riverain et du secteur des arts et de la culture s'ils sont intéressés à rejoindre le CLC.

Le représentant de la YQNA a indiqué qu'il n'était opposé à aucune des organisations qui ont été ajoutées à la liste des membres potentiels du mandat et a indiqué que les organisations constitueraient d'excellents ajouts au CLC, qu'elles participent en tant que membres permanents ou en tant que représentants des ressources.

PortsToronto Billy Bishop Toronto City Airport Community Liaison Committee
Meeting #49 – November 23, 2022

Le représentant de la BQNA a demandé si un parent d'un enfant fréquentant l'école The Waterfront pouvait être considéré pour être représenté au CLC, à condition qu'il vive dans le quartier.

M. Antle a demandé s'il serait déjà représenté par une association de quartier, comme la BQNA, s'il vivait dans la communauté.

Le représentant de la BQNA a répondu que les parents pourraient être représentés par les associations de quartier, mais a indiqué qu'il s'agissait simplement d'une idée visant à inclure un représentant spécifique pour les parents. Le représentant de la BQNA a noté que le comité du projet de murale du quai Bathurst (BQMP) comptait un membre qui était un parent d'un enfant de l'école The Waterfront.

M. Furneaux a confirmé que cela sera considéré comme une suggestion visant à explorer la manière dont les parents locaux peuvent être impliqués.

Le représentant de YQNA a souligné que la Ville et PortsToronto ont fait un excellent travail pour répondre aux préoccupations en matière de circulation et de sécurité autour d'Eireann Quay dans le passé. Le représentant de YQNA a souligné que le CLC serait un bon forum pour qu'un parent ou un représentant de la sécurité soulève tout problème concernant les enfants traversant l'intersection d'Eireann Quay.

M. Furneaux a confirmé que LURA chercherait à trouver la représentation demandée et a noté que s'il y avait des difficultés à identifier les représentants appropriés, LURA demanderait aux membres actuels du CLC de l'aider à contacter les personnes-ressources.

M#49-A4 LURA doit fournir une recommandation sur une approche visant à impliquer un représentant local des parents au sein du CLC.

Le représentant de YQNA a demandé des éclaircissements sur le processus de la ville de Toronto auquel il est fait référence dans la section « Reproductibilité » sous « Principes directeurs » à la page huit (8) du projet révisé de mandat.

M. Furneaux a répondu qu'il examinerait cette question et fournirait une réponse.

M#49-A5 M. Furneaux fournira des éclaircissements sur le processus de la ville de Toronto mentionné dans le principe directeur de « reproductibilité » dans le projet révisé de mandat.

Le représentant de l'YQNA a noté qu'il y avait une erreur typographique dans le principe directeur « Ouverture » – il faudrait plutôt parler de quatre associations de résidents, et non de trois.

Le représentant de l'YQNA a ensuite exprimé son inquiétude quant au fait que, dans la section 3.2 Mandat, le libellé semble indiquer qu'il incombe aux représentants individuels de respecter les limites de mandat en se retirant volontairement et en nommant un nouveau représentant après la limite de mandat de deux ans. Le représentant de l'YQNA a demandé des éclaircissements sur la raison pour laquelle cela n'est pas présenté comme la responsabilité du conseil ou de l'organisation que les personnes représentent.

M. Furneaux a précisé que ce terme vise à encourager les membres individuels à entamer la discussion avec leur conseil ou leur organisation pour trouver un nouveau membre lorsque la limite de leur mandat approche. M. Furneaux a noté que le facilitateur ne contactera pas une organisation pour remplacer ou renouveler son représentant.

Le représentant de l'YQNA a suggéré qu'une clause soit ajoutée à ce terme qui parle du rôle du conseil ou de l'organisation dans le remplacement de son représentant après deux ans.

M. Furneaux a remercié le représentant de YQNA pour sa suggestion et a réitéré que les membres sont invités à soumettre par écrit à LURA des commentaires supplémentaires sur le projet de mandat révisé.

Mise à jour du PDG

Roelof-Jan (RJ) Steenstra (PortsToronto) a présenté une brève mise à jour du PDG. Les

principaux points de la mise à jour de M. Steenstra étaient les suivants :

- L'aéroport Billy Bishop continue de progresser dans sa reprise après les répercussions de la pandémie de COVID-19 et fonctionne actuellement à environ 80 % de sa capacité par rapport aux niveaux de 2019.
- PortsToronto a lancé un nouveau programme d'éducation en partenariat avec #NotInMyCity, une organisation qui s'efforce de perturber et de mettre fin à l'exploitation sexuelle et à la traite, en mettant l'accent sur les enfants et les jeunes. Ce nouveau programme comprendra une formation de sensibilisation à la BBTCA visant à perturber la traite des êtres humains dans la région.
- En partenariat avec Nieuport Aviation et avec le soutien du programme ArtworxTO de la Ville, une nouvelle installation artistique intitulée « Bloody Boats » a été installée à l'aéroport Billy Bishop. L'œuvre est l'œuvre d'un artiste local nommé Akshata Naik. Elle rend hommage à l'histoire de l'immigration dans la région de Toronto. Les membres du CLC sont encouragés à visiter l'installation lorsqu'ils se trouvent dans l'aérogare.
- La recherche pour combler le poste vacant de vice-président, Aéroport, de PortsToronto est en cours et progresse.
- Le tonnage de marchandises transportées par le port de Toronto a augmenté d'environ 2 %. Le terminal de navires de croisière du port de Toronto attend 52 navires de croisière, amenant environ 17 000 visiteurs dans la région, au cours de la prochaine année.
- PortsToronto célèbre l'anniversaire du traversier Marilyn Bell I, qui est le premier service de traversier 100 % électrique au Canada. PortsToronto travaille également avec Nieuport Aviation pour électrifier les navettes de l'aéroport.
- PortsToronto poursuit ses travaux pour ouvrir une installation de précontrôle douanier américain à l'aéroport Billy Bishop, et des annonces seront faites prochainement à ce sujet.
- PortsToronto, en partenariat avec Nieuport Aviation, a parrainé le programme de patinage hivernal de The Bentway pour la saison hivernale 2022-2023.
- PortsToronto entame un processus visant à examiner comment moderniser l'accord tripartite.

M. Furneaux a ensuite donné la parole aux représentants du CLC pour qu'ils posent des questions.

Le représentant de la YQNA a demandé s'il était prévu d'électrifier l'autre traversier.

M. Steenstra a expliqué que l'autre traversier est un traversier de secours qui est utilisé lorsque le Marilyn Bell I n'est pas en service et qu'il n'est pas prévu d'électrifier l'autre traversier pour le moment.

Le représentant de la BQNA a indiqué que le Harbourfront Centre ferme sa patinoire en raison de problèmes de financement et que diverses associations communautaires travaillent avec les élus pour voir si cette patinoire peut rester ouverte grâce à des commandites. Le représentant de la BQNA a suggéré que cela pourrait être une occasion de commandite pour PortsToronto.

Le représentant de la BQNA a noté qu'ils ne se souvenaient pas d'avoir vu des navires de croisière dans le port et a demandé si les visites de navires de croisière étaient nouvelles.

M. Steenstra a répondu que les visites de navires de croisière ne sont pas nouvelles. M. Steenstra a expliqué qu'elles n'avaient peut-être pas été vues parce que les navires de croisière utilisent l'installation pour passagers à Eastern Gap de l'autre côté du port.

Bojan Drakul (PortsToronto) a expliqué que l'industrie des navires de croisière dans les Grands Lacs connaît une croissance importante.

Deborah Wilson (PortsToronto) a souligné qu'un article récent de blogTO portait sur les navires de croisière quittant le port de Toronto pour se rendre vers des destinations autour des Grands Lacs. Mme Wilson a expliqué que les navires de croisière ne sont pas aussi grands que les navires de croisière océaniques, transportant des centaines de passagers, par opposition à des milliers de passagers.

Le représentant de la BQNA a indiqué qu'il comprenait que le gouvernement fédéral avait besoin de financement pour

une installation de prédédouanement aux États-Unis à l'aéroport Billy Bishop. Le représentant de la BQNA a demandé si ce financement du gouvernement fédéral allait de l'avant.

M. Steenstra a répondu qu'il n'y avait pas encore de réponse définitive à cette question, mais que les travaux se poursuivaient. Le représentant de la YQNA a demandé d'où venaient les navires de croisière à destination du port de Toronto.

Mme Wilson a répondu que de nombreux navires de croisière venaient de Montréal. Mme Wilson a indiqué que de nombreux touristes européens se rendaient à Montréal pour monter à bord des navires de croisière, qui naviguaient ensuite sur les Grands Lacs. Mme Wilson a indiqué que ces navires de croisière étaient également populaires à l'automne en raison de l'intérêt qu'ils portent à voir les feuilles d'automne.

M. Steenstra a fait remarquer que la démographie des touristes qui embarquent sur ces navires de croisière est très différente de celle des croisières dans les Caraïbes. M. Steenstra a indiqué que ces passagers ont tendance à être assez sophistiqués et à dépenser beaucoup d'argent dans notre économie locale.

Le représentant de l'EWCA a demandé si les passagers des navires de croisière débarquaient et passaient du temps dans le secteur riverain de Toronto, ou si les navires de croisière avaient tendance à passer rapidement par Toronto.

Mme Wilson a répondu que les navires de croisière ont tendance à accoster pendant environ deux nuits/trois jours. Mme Wilson a fait remarquer que les passagers apprécient vraiment leur visite à Toronto parce qu'ils peuvent accéder rapidement au centre-ville de Toronto depuis le navire de croisière via un trajet en bus de 10 minutes pour découvrir les arts, la culture et les activités touristiques locales pendant leur séjour.

Le représentant de l'EWCA a fait remarquer que l'article de blogTO mentionne que certains navires de croisière sur les Grands Lacs facturent plus de 16 685 \$ par personne, de sorte que ces touristes sont susceptibles de dépenser beaucoup d'argent dans la communauté locale pendant leur visite.

Mark Maloney (Université de Toronto – Affaires municipales) a fait remarquer que l'installation de prédédouanement des douanes américaines à l'aéroport Billy Bishop est une formidable opportunité pour Toronto. M. Maloney a demandé des éclaircissements sur ce que l'on entend par « des annonces seront faites prochainement concernant le centre de prédédouanement des douanes américaines » et s'il existe un calendrier pour atteindre la fin de ce processus.

M. Steenstra a répondu que l'obtention de l'approbation du centre de prédédouanement des douanes américaines est encore en cours et qu'il n'y a pas de date de fin définitive pour ce processus à ce stade.

M. Antle a ajouté que même après l'achèvement du processus d'obtention de l'approbation du centre de prédédouanement des douanes américaines, il restera encore environ deux ans pour la construction avant que le centre puisse être ouvert.

M. Maloney a ensuite demandé s'il y avait eu des journées portes ouvertes ces dernières années pour les projets de l'aéroport Billy Bishop.

Mme Wilson a répondu qu'une journée portes ouvertes avait été organisée dans le cadre du processus du plan directeur de 2018. Mme Wilson a noté que l'aéroport Billy Bishop a été approuvé comme site pour le prochain programme Doors Open Toronto qui aura lieu le samedi 27 mai 2023. Mme Wilson a noté que l'aéroport Billy Bishop a participé à chacun des cinq programmes Doors Open Toronto précédents, le dernier programme ayant eu lieu en 2019. Mme Wilson a indiqué qu'au cours des années précédentes, l'aéroport Billy Bishop a accueilli plus de 15 000 visiteurs lors de l'événement Doors Open Toronto et qu'avec les précautions de sécurité appropriées en place, les visiteurs sont autorisés à visiter des zones telles que la caserne des pompiers qui seraient normalement fermées au public. Mme Wilson a noté que des partenaires tels que Nieuport Aviation et Porter Airlines organiseront des activations lors de l'événement Doors Open de l'aéroport Billy Bishop.

PortsToronto Billy Bishop Toronto City Airport Community Liaison Committee
Meeting #49 – November 23, 2022

Mises à jour des membres du CLC

M. Furneaux a noté que le représentant de la BQNA avait soumis une mise à jour écrite de la communauté avant cette réunion pour discussion au CLC, que LURA a distribuée aux membres du CLC plus tôt dans la journée.

Le représentant de la BQNA a noté que cette soumission écrite porte sur la frustration exprimée par les membres de la communauté concernant la soumission des plaintes relatives au bruit et sur l'absence de tentatives de résolution des problèmes. Le représentant de la BQNA a noté que la soumission présente les commentaires des membres de la communauté dans leurs propres mots et inclut des suggestions des membres de la communauté pour réduire le bruit de l'aéroport, en particulier tôt le matin.

Le représentant de la BQNA a fourni un bref résumé des commentaires dans la soumission, notant les frustrations exprimées concernant les bruits aigus des unités de climatisation et de chauffage de l'aéroport qui commencent à 5 h 30, les bruits de basse fréquence et continus provenant du ralenti des avions qui font vibrer les cadres des fenêtres des bâtiments, le bruit continu de faible niveau provenant des moteurs qui tournent à plein régime avec les pots d'échappement des moteurs face aux bâtiments, l'amplification de tous les problèmes de bruit ci-dessus lorsqu'il y a plusieurs avions à la suite, et les bruits forts liés aux décollages et aux atterrissages.

Le représentant de la BQNA a noté que les membres de la communauté ont suggéré que les problèmes de bruit tôt le matin pourraient être résolus en faisant atterrir les avions du côté sud de l'aéroport, plutôt que des côtés est et ouest de l'aéroport, pour les décollages tôt le matin. Le représentant de la BQNA a fait remarquer qu'il n'y a généralement que deux ou trois vols tôt le matin, donc cela impliquerait seulement de changer le lieu d'embarquement pour ces vols spécifiques. De plus, les membres de la communauté ont suggéré que ces avions devraient se réchauffer et tourner au ralenti là où leur échappement est orienté vers le sud afin que les arbres et le bâtiment de l'aéroport puissent bloquer les sons associés. Les membres de la communauté ont également suggéré que les avions accostant du côté est et ouest de l'aéroport puissent se réchauffer plus tard dans la journée, par exemple à 7 h 00, plutôt qu'à 5 h 30. Le représentant de la BQNA a indiqué que les membres de la communauté aimeraient savoir quelles mesures sont prises à la suite de leurs plaintes concernant le bruit.

M. Antle a fait remarquer que PortsToronto a reçu la soumission écrite du représentant de la BQNA ce matin-là, donc PortsToronto aura besoin d'un peu de temps pour examiner la soumission plus en détail avant de répondre.

M. Antle a indiqué que l'étude sur le bruit au sol, en cours au sein du Sous-comité de gestion du bruit (NMSC) du CLC, est presque terminée et aidera à fournir des orientations sur la façon de régler certains des problèmes de bruit. M. Antle a ajouté que le Bureau de gestion du bruit de l'aéroport Billy Bishop examine toutes les plaintes relatives au bruit reçues et prend des mesures correctives lorsque cela est possible. M. Antle a indiqué que le bruit des atterrissages et des décollages d'aéronefs est également pris en compte dans les courbes de prévision d'exposition au bruit (NEF), qui sont utilisées pour mesurer les impacts du bruit de l'aéroport.

Le représentant de YQNA a indiqué qu'il comprenait que les courbes de prévision d'exposition au bruit ne captent pas le bruit des atterrissages et des décollages d'aéronefs liés aux mouvements d'aéronefs au sol, mais uniquement le bruit dans les airs.

M. Antle a réitéré que PortsToronto aimerait avoir un peu de temps pour examiner les commentaires et les problèmes soulevés. M. Antle a souligné qu'il y a des jours où il n'y a pas de départs du côté est de l'aéroport, mais que c'est de ce côté de l'aéroport que se déroulent les opérations transfrontalières, donc c'est de là que doivent décoller les vols transfrontaliers tôt le matin.

Le représentant de la BQNA a réitéré que la soumission écrite présente les commentaires des membres de la communauté dans leurs propres mots afin de mieux exprimer leur frustration. Le représentant de la BQNA a demandé à PortsToronto de fournir une réponse par écrit aux trois suggestions avancées par les membres de la communauté.

M. Antle a confirmé qu'une réponse serait fournie et a exprimé son désir d'avoir une discussion plus détaillée une fois que PortsToronto aura eu le temps d'examiner les commentaires.

M#49-A6 PortsToronto fournira une réponse par écrit aux suggestions partagées par les membres de la communauté dans la soumission écrite de mise à jour de la communauté BQNA. The BQNA representative added that if PortsToronto would like to talk to the individual community members that made the suggestions, they would be able to make the connection.

Mike MacWilliam (PortsToronto) a indiqué que les mesures correctives ne devraient pas être envisagées dans le cadre de plaintes individuelles, car des mesures comme l'étude sur le bruit au sol et l'installation de moniteurs de bruit sont en

réponse à l'ensemble des nombreuses plaintes reçues identifiant le bruit au sol comme un problème. M. MacWilliam a ajouté que PortsToronto applique également la loi en fonction des plaintes relatives au bruit concernant des aéronefs individuels, en citant l'exemple de la prise de mesures d'application de la loi en fonction des plaintes reçues concernant les opérations de Island Air Flight School & Charters.

Le représentant de la BQNA a encouragé PortsToronto à mettre en évidence ces types de mesures spécifiques, ainsi que toute modification des opérations et le travail pertinent du NMSC dans la réponse à la soumission écrite. Le représentant de la BQNA a noté que l'été dernier, ils étaient en communication avec M. MacWilliam pour identifier la source d'un bruit aigu dérangeant, et qu'ils avaient suggéré qu'il ressemblait à un bruit de CVC provenant des hangars. Le représentant de la BQNA a indiqué qu'il semble que le membre de la communauté qui a contribué à la soumission écrite de la BQNA ait remarqué le même bruit. Le représentant de la BQNA a demandé une mise à jour sur l'enquête visant à identifier la source du bruit aigu signalé l'année dernière.

M. MacWilliam a répondu que les chariots à air avec le composant CVC fonctionnent à 5 h 30, mais qu'ils ne fonctionneraient pas à 2 h, heure à laquelle le représentant de la BQNA avait indiqué qu'ils entendaient le bruit aigu. M. MacWilliam a indiqué que l'enquête n'avait pas permis d'identifier le bruit aigu signalé à 2 h, et qu'il n'était pas clair si le bruit provenait de l'aéroport ou d'ailleurs.

Le représentant de la BQNA a indiqué qu'il serait apprécié que PortsToronto tienne compte de la suggestion des membres de la communauté sur la façon de traiter le bruit aigu qui commence à 5 h 30. Le représentant de la BQNA a noté que ce bruit est très irritant et réveille les résidents.

M. MacWilliam a répondu que l'étude sur le bruit au sol identifiera les chariots à air comme une source de bruit au sol et proposera des recommandations sur la façon d'atténuer ce bruit.

M#49-A7 Étude du bruit au sol pour identifier les impacts et les mesures d'atténuation potentielles associées aux chariots aériens.

M. Furneaux a souligné que le NMSC a une structure hiérarchique similaire à celle du CLC. M. Furneaux a encouragé les membres du CLC à examiner les procès-verbaux des réunions du NMSC, car de nombreuses questions soulevées lors de cette réunion, telles que la portée, les progrès et les objectifs de l'étude sur le bruit au sol, sont discutées au sein du NMSC. M. Furneaux a souligné que la LURA serait heureuse de transmettre les procès-verbaux pertinents des réunions du NMSC aux membres intéressés du CLC. M. Furneaux a noté que l'étude sur le bruit au sol a été suspendue pendant la pandémie de COVID-19, mais que des mises à jour sur l'étude sur le bruit au sol devraient être communiquées lors de la prochaine réunion du NMSC.

Le représentant de l'EWCA a noté que PortsToronto a tenu une réunion communautaire avec l'EWCA l'année dernière. Le représentant de l'EWCA a indiqué que cette réunion avait été très instructive et que les membres de la communauté appréciaient vraiment les diverses initiatives que PortsToronto mène au-delà de l'aéroport, telles que les initiatives environnementales et les améliorations le long du front de mer. Le représentant de l'EWCA a indiqué que l'EWCA souhaitait continuer à en apprendre davantage sur ces initiatives. Le représentant de l'EWCA a noté que la communauté d'East Waterfront comptera éventuellement environ 50 000 résidents lorsque tous les développements de la région seront terminés, et que de nombreux résidents apprécient vraiment la flexibilité de pouvoir se rendre à des destinations en avion à partir de la BBTCA.

Le représentant de YQNA a demandé des éclaircissements sur les limites géographiques de l'EWCA.

Le représentant de l'EWCA a répondu que leur frontière s'étend de la rue Yonge à l'est jusqu'à la rue Cherry, le long du front de mer. Le représentant de l'EWCA a noté que la zone EWCA est un quartier en développement rapide qui comprend des projets comme Pinnacle One Yonge, Quayside et l'extension du TLR Waterfront East, ainsi que des bâtiments tels que l'immeuble de bureaux en bois T3 Bayside et le campus riverain du George Brown College.

Le représentant de YQNA a suggéré que l'EWCA et YQNA devraient organiser une réunion pour discuter des préoccupations mutuelles dans la région.

PortsToronto Billy Bishop Toronto City Airport Community Liaison Committee
Meeting #49 – November 23, 2022

Le représentant de l'EWCA a confirmé que l'EWCA travaille en étroite collaboration avec d'autres associations de quartier, notamment la YQNA, la St. Lawrence Neighbourhood Association (SLNA) et le West Don Lands Committee. Le représentant de l'EWCA a noté que son association reste également impliquée dans les parcs et les développements prévus dans les Port Lands.

Le représentant de la YQNA a demandé si les courriels des membres du CLC peuvent être inclus lorsque les procès-verbaux des réunions sont partagés, notant qu'ils aimeraient connaître les courriels des nouveaux membres.

M. Furneaux a répondu que les courriels des membres ne sont pas inclus lorsque les procès-verbaux sont partagés dans l'intérêt de la confidentialité. M. Furneaux a suggéré que si une personne souhaite obtenir les coordonnées d'un membre particulier, elle peut le lui demander et il peut vérifier que le membre est à l'aise de partager ses coordonnées.

M. Maloney a noté que le professeur Richard Florida de l'Université de Toronto a publié un nouveau rapport il y a quelques semaines sur l'impact économique de la BBTCA. M. Maloney a demandé si ce rapport serait discuté au sein de ce comité.

Mme Wilson a répondu que le rapport, intitulé Toronto's Downtown Airport: A Powerful Economic Asset in the City's Urban Core, est disponible sur le site Web de PortsToronto. Mme Wilson a indiqué qu'un résumé du rapport est disponible et que PortsToronto peut le diffuser et que, si les membres le souhaitent, le rapport peut être discuté lors de la prochaine réunion du CLC. Mme Wilson a expliqué que le rapport examine les répercussions économiques d'un aéroport urbain. Mme Wilson a fait remarquer que le rapport devait être publié en février 2020, mais qu'il a été reporté en raison de la pandémie de COVID-19, puis qu'il a été actualisé pour refléter le contexte post-pandémie de COVID-19 et publié en janvier 2023.

M. Furneaux a confirmé qu'un aperçu général du rapport peut être ajouté à l'ordre du jour d'une prochaine réunion du CLC.

M#49-A8 PortsToronto présentera un aperçu du rapport du professeur Florida lors d'une future réunion du CLC et diffusera le résumé du rapport aux membres du CLC.

Le représentant de la YQNA a suggéré qu'un point de vue opposé aux conclusions du rapport soit également présenté. Le représentant de la YQNA a noté que de nombreuses personnes dans la communauté considèrent les inconvénients d'un aéroport urbain et pas seulement les avantages. Le représentant de la YQNA a exprimé le souhait d'avoir une vision équilibrée des impacts de l'aéroport représentée au comité et dans les procès-verbaux de ses réunions.

Mme Wilson a demandé si le représentant de la YQNA recommanderait quelqu'un pour représenter un point de vue économique opposé.

Le représentant de la YQNA a répondu qu'il faudrait identifier quelqu'un et a affirmé qu'il existe des points de vue divers dans la communauté sur cette question.

M. Furneaux a noté que si un orateur ou une organisation ayant un point de vue différent sur le rapport du professeur Florida était identifié, il serait le bienvenu pour présenter son point de vue au CLC.

Mme Wilson a noté que le rapport du professeur Florida était axé sur les impacts économiques de l'aéroport, donc une personne identifiée pour présenter un point de vue opposé devrait également se concentrer sur les impacts économiques.

M#49-A9 Les membres du CLC doivent examiner si un point de vue opposé aux conclusions du rapport du professeur Florida sur les impacts économiques d'un aéroport urbain peut être présenté au CLC.

Mise à jour de l'étude sur la qualité de l'air

Le représentant de la BQNA a fait le point sur l'étude sur la qualité de l'air. Il a indiqué que l'étape de mesure de l'étude était terminée et que le sous-comité des communications de l'étude sur la qualité de l'air réfléchissait maintenant à la manière de présenter les résultats au public. Le sous-comité aimerait embaucher un animateur tiers pour animer un atelier public où les résultats seraient partagés, mais il devra obtenir un financement pour cela. Le sous-comité évalue également si un atelier de présentation des données recueillies devrait avoir lieu au printemps ou à une date ultérieure afin que les chercheurs de l'Université de Toronto puissent effectuer une analyse plus approfondie en modélisant des scénarios basés sur les données.

Angela Homewood (PortsToronto) a ajouté que les chercheurs de l'Université de Toronto effectuent toujours leur analyse initiale des données au cours des six prochaines semaines et présenteront leurs conclusions au sous-comité après cette date. Mme Homewood a fait remarquer que des travaux de modélisation peuvent permettre de recueillir des informations supplémentaires. Les chercheurs de l'Université de Toronto pensent donc qu'il serait approprié que l'atelier ait lieu à l'automne afin de laisser suffisamment de temps pour le travail de modélisation et pour que les animateurs de l'atelier puissent se préparer. Mme Homewood a ajouté qu'une date d'atelier à l'automne pourrait également être plus appropriée compte tenu de la prochaine élection partielle du maire.

Le représentant de la BQNA a fait remarquer que le sous-comité avait discuté de sa volonté de travailler plus longtemps, même si le calendrier initial du projet est terminé, et qu'il attend avec impatience de recevoir une présentation des chercheurs dans six semaines.

M. Paleja a fait remarquer qu'il serait utile que le public comprenne quelles données ont été recueillies par l'étude sur le bruit du sol grâce à un atelier initial, afin que les points sensibles identifiés par l'étude et les possibilités de solutions pratiques puissent être socialisés à l'avance. M. Paleja a recommandé que l'atelier présente les informations d'une manière qui facilite la collecte d'idées de la part de la communauté.

Affaires

Le représentant de l'EWCA a demandé des éclaircissements pour savoir si l'aéroport Billy Bishop fonctionne selon des réglementations sur le bruit différentes de celles du reste de la ville. Le représentant de l'EWCA a noté que le règlement municipal sur le bruit limite certains bruits entre 19 h et 7 h. Le représentant de l'EWCA a demandé si le règlement municipal sur le bruit ne s'applique pas à la BBTCA étant donné que ses opérations commencent dès 5 h 30.

M. Antle a expliqué que l'aéroport Billy Bishop respecte autant que possible les règlements municipaux, par exemple lorsque la BBTCA effectue des travaux de construction sur le continent. Cependant, l'utilisation des pistes de l'aéroport Billy Bishop et les opérations aériennes relèvent des réglementations de Transports Canada.

M. MacWilliam a ajouté que le transport aérien est réglementé par le gouvernement fédéral, c'est pourquoi la BBTCA fonctionne selon des règles différentes de celles que la ville autorise normalement. M. MacWilliam a affirmé que la BBTCA essaie de respecter les règlements municipaux dans la mesure du possible, par exemple en se conformant aux règlements municipaux sur le bruit liés à la construction. M. MacWilliam a souligné que l'aéroport a des politiques telles que le couvre-feu pour les avions afin de limiter les impacts du bruit sur la communauté.

M. Furneaux a souligné que le couvre-feu pour les avions et les conséquences de la violation du couvre-feu ont été discutés lors des réunions précédentes du CLC. M. Furneaux a noté que la LURA peut distribuer une liste de référence aux membres du CLC sur les procès-verbaux des réunions précédentes où le couvre-feu pour les avions a été discuté pour aider les nouveaux membres à se familiariser avec les pratiques existantes de l'aéroport en matière d'atténuation du bruit.

M#49-A10 La LURA doit diffuser aux membres du CLC une liste des procès-verbaux des réunions au cours desquelles le couvre-feu des avions a été discuté.

PortsToronto Billy Bishop Toronto City Airport Community Liaison Committee
Meeting #49 – November 23, 2022

Le représentant de YQNA a souligné que PortsToronto a été très utile pour réduire le bruit lié à l'agrandissement de l'aérodrome en faisant la transition vers le transport des matériaux de construction par barge depuis Eastern Gap plutôt que par camion. Le représentant de YQNA a souligné qu'entre 2010 et 2015, les résidents locaux étaient réveillés entre 2 h et 5 h du matin par le bruit des camions. Le représentant de YQNA a souligné que PortsToronto a écouté les préoccupations des membres de la communauté et a fait la transition vers l'utilisation exclusive de barges pour le transport des matériaux de construction au cours des dernières années, ce qui a beaucoup aidé la communauté.

PortsToronto Billy Bishop Toronto City Airport Community Liaison Committee
Meeting #49 – November 23, 2022

M. Antle a souligné que c'est le type de problèmes que le CLC souhaite aborder afin que des mesures d'atténuation puissent être identifiées dans la mesure du possible.

Le représentant de l'EWCA a noté que le bruit de construction provenant de la réhabilitation de l'autoroute Gardiner causait d'énormes perturbations à sa communauté, mais grâce au processus de consultation du projet, la communauté a pu faire installer des moniteurs de bruit pour atténuer ce problème. Les moniteurs de bruit ont alerté la construction lorsque le bruit dépassait une certaine limite, ce qui a entraîné l'arrêt des travaux. Le représentant de l'EWCA a déclaré que la collaboration des parties prenantes est le meilleur moyen d'atténuer les problèmes.

Le représentant de YQNA a noté que la ville de Toronto a mené un examen du règlement sur le bruit, qui comprenait des réunions publiques pour recueillir les commentaires de diverses parties prenantes.

Mme Wilson a noté que le rapport annuel de synthèse sur le bruit de Billy Bishop - 2022 sera publié à la fin de ce mois sur la page Web du programme de gestion du bruit de la BBTCA. Mme Wilson a indiqué que ce rapport compile toutes les plaintes relatives au bruit reçues en 2022.

M. MacWilliam a indiqué qu'il y avait eu 376 plaintes relatives au bruit en 2022, dont 21 n'étaient pas liées aux opérations aéroportuaires. M. MacWilliam a indiqué que la majorité des plaintes étaient liées aux opérations aériennes. M. MacWilliam a noté qu'il y avait une diminution des plaintes des résidents de l'île de Toronto et a indiqué que cela était probablement dû au retour des opérations aériennes commerciales qui a entraîné une diminution des activités de l'aviation générale. M. MacWilliam a noté que la plus forte augmentation des plaintes était liée au bruit au sol causé par le ralenti des avions.

Mme Wilson a fait remarquer que, comme les opérations n'ont repris qu'après la pandémie de COVID-19, le 8 septembre 2021, la comparaison d'une année sur l'autre du rapport compare 12 mois en 2022 avec seulement quatre mois en 2021. Mme Wilson a indiqué que l'année 2019 pourrait être une année plus appropriée pour la comparaison et a noté que tous les rapports annuels sur le bruit précédents sont disponibles sur la page Web.

Le représentant de YQNA a demandé si le rapport annuel sur le bruit sera présenté à la prochaine réunion du CLC.

M. Furneaux a fait remarquer que le rapport annuel sur le bruit est généralement présenté au NMSC, mais qu'il peut également être présenté au CLC s'il y a un intérêt supplémentaire.

Mme Wilson a fait remarquer que LURA diffusera le rapport annuel sur le bruit et a demandé que toute question soit envoyée par l'intermédiaire de LURA avant la prochaine réunion.

M#49-A11 La LURA diffusera le rapport annuel de synthèse sur le bruit – 2022 aux membres du CLC.

Mme Wilson a indiqué que le rapport annuel sur le bruit comprend un glossaire de termes qui avait été suggéré précédemment par le NMSC. Mme Wilson a demandé à M. Furneaux de renvoyer tout commentaire supplémentaire qui aurait pu être discuté lors des réunions précédentes du NMSC.

M#49-A12 LURA fournira à PortsToronto un résumé des commentaires sur le rapport annuel sur le bruit discuté lors des réunions précédentes du NMSC.

M. Furneaux a rappelé aux membres du CLC de partager leurs commentaires sur le procès-verbal de la réunion CLC #48 avant le 5 mars 2023, après quoi ils seront finalisés et publiés. Mme Wilson a rappelé aux membres du CLC de partager leurs impressions sur l'expérience de la réunion hybride. Mme Wilson a partagé son opinion selon laquelle le format hybride ne fonctionne peut-être pas et qu'il serait peut-être préférable que tous les participants à la réunion soient présents en ligne ou en personne. Mme Wilson a suggéré que chaque année, il puisse y avoir deux réunions du CLC programmées en ligne et deux réunions programmées en personne. Mme Wilson a suggéré que les réunions pendant les mois d'hiver puissent se dérouler en ligne, tandis que les réunions pendant les mois d'été puissent se dérouler en personne.

PortsToronto Billy Bishop Toronto City Airport Community Liaison Committee
Meeting #49 – November 23, 2022

M. Furneaux a ajouté que la LURA n'avait pas reçu beaucoup de commentaires de la part des membres du CLC sur le format de réunion hybride et a demandé aux membres de partager leurs commentaires avec la LURA. M. Furneaux a indiqué que sur la base de ces commentaires, la LURA fera rapport aux membres du CLC sur le format à adopter à l'avenir.

M#49-A13 Les membres du CLC partageront avec M. Furneaux leurs commentaires sur leur expérience et leurs impressions concernant le format de réunion hybride.

M. Furneaux a remercié les membres de leur participation. La séance a été levée vers 20 h 30.