



PortsToronto

Aéroport Billy Bishop de Toronto

Comité de liaison Communautaire

17 mai 2023

Réunion #50

Virtuelle

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#50-A1	Finaliser le procès-verbal de la réunion n° 49 du CLC et le publier sur le site Web de PortsToronto.	PortsToronto
M#50-A2	Mettre à jour la section Admissibilité au mandat pour clarifier l'intention du format d'adhésion.	LURA
M#50-A3	Mettre à jour la section Mandat du mandat pour supprimer la référence au Plan directeur.	LURA
M#50-A4	Mettre à jour la section Mandat du mandat relative à la diffusion des préoccupations individuelles des membres.	LURA
M#50-A5	Faire un suivi auprès de Toronto Heli Tours pour déterminer s'il y a eu des changements dans les opérations et fournir une mise à jour au comité.	PortsToronto
M#50-A6	Distribuer les antécédents et les coordonnées de M. Askew au comité.	PortsToronto
M#50-A7	PortsToronto examinera la possibilité d'ajouter deux diapositives standard à la présentation de la mise à jour de l'aéroport qui montrent le nombre total de vols Q400 par mois et par an, ainsi que le nombre moyen de vols Q400 par jour au cours d'un mois.	PortsToronto
M#50-A8	Mme Ognjanovic ajoutera une légende à la diapositive sur l'entretien de l'état des chaussées des aérodromes dans la présentation de la mise à jour du programme d'immobilisations 2023.	PortsToronto
M#50-A9	Ms. Ognjanovic to add a legend to the Airfield Pavements Condition Maintenance slide in the Capital Program 2023 update presentation.	PortsToronto
M#50-A10	Assurer le suivi auprès du personnel responsable du dragage pour déterminer s'il est possible de restituer le sable à Hanlan's Point.	PortsToronto
M#50-A11	M. Furneaux fera circuler les dates de réunion de septembre et novembre.	LURA

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
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
Joanne Dobson	Air Canada	Absent
Brad Cicero	Porter Airlines	Present
Jennifer Quinn	Nieuport	Regrets
Cheryl Stone	Nieuport	Present
Nadia Dzula	Nieuport	Present
Matthew Kofsky	Toronto Board of Trade	Absent
William Peat	Ireland Park	Absent
Sarah Chapin	Waterfront Toronto	Present
Joan Prowse	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA)	Regrets
Bev Thorpe	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA)	Present
David Chan	East Waterfront Community Association (EWCA)	Absent
Cathy Nguyen	East Waterfront Community Association (EWCA)	Absent
Hal Beck	York Quay Neighbourhood Association (YQNA)	Present
Sharona Freudmann	Toronto Island Community Association (TICA)	Present
Tony Farebrother	Toronto Island Community Association (TICA)	Present
Natasha Francis	Waterfront Neighbourhood Centre	Present
Commander Paul Smith	HMCS York	Absent
Dave Purkis	Nav Canada	Present
Indren Nair	Nav Canada	Present
Matt Slaman	Art & Water	Present
Oliver Hierlihy	Waterfront BIA	Present
Tim Kocur	Waterfront BIA	Regrets
Mark Maloney	University of Toronto – Municipal Affairs	Present
Martin Kenneally	Harbourfront Centre	Present
Bill Duron	Toronto Island Yacht Club	Present
Sage Livingstone	The Westin Harbour Castle	Present
PORTSTORONTO		
Michael Antle (Chair)	PortsToronto	Present
Roelof-Jan (RJ) Steenstra	PortsToronto	Present
Deborah Wilson	PortsToronto	Present
Angela Homewood	PortsToronto	Present
Chris Sawicki	PortsToronto	Regrets
Bojan Drakul	PortsToronto	Regrets
Mike MacWilliam	PortsToronto	Present
Jessica Pellerin	PortsToronto	Present
Jelena Ognjanovic	PortsToronto	Present
Chris Pearce	PortsToronto	Regrets

FACILITATION		
Alexander Furneaux	LURA Consulting	Present
Sayan Sivanesan	LURA Consulting	Present
INVITÉS		
Jennifer Smysnuik	Manager - Toronto Office of Emergency Management	Present
Steve Banton	Coordinator – Toronto Office of Emergency Management	Present

Contenu

1.	Bienvenue	1
2.	Examen des procès-verbaux des réunions et des points d'action.....	1
3.	Mise à jour des termes de reference.....	1
4.	Mises à jour des membres du CLC.....	3
5.	Mise à jour du PDG	4
6.	Mise à jour de l'aéroport	5
7.	Rapport sur la durabilité	7
8.	Mise à jour de l'étude sur la qualité de l'air	14
9.	Affaires.....	14

1. 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 50e réunion du comité. M. Furneaux a animé une brève série de présentations des nouveaux membres du CLC qui participaient pour la première fois, notamment des représentants du Harbourfront Centre, du Toronto Island Yacht Club, du Westin Harbour Castle, de la Toronto Island Community Association et d'Art & Water. M. Furneaux a ensuite donné un aperçu de l'ordre du jour.

2. 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° 49 du CLC tenue le 15 février 2023. M. Furneaux a noté que ce procès-verbal a été partagé avec les membres du CLC le 12 avril 2023 et a demandé que tout commentaire sur ce procès-verbal soit partagé avant le 1er juin 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 15 mai 2023. M. Furneaux a noté que plusieurs des points d'action ont été réalisés au cours des derniers mois et que des travaux sont en cours pour clôturer les points d'action actifs restants.

M#50-A1 Finaliser le procès-verbal de la réunion n° 49 du CLC et le publier sur le site Web de PortsToronto.

3. Mise à jour des termes de référence

M. Furneaux a indiqué que le mandat du CLC a fait l'objet d'une mise à jour pour le mettre à jour et s'assurer qu'il reste pertinent dans le contexte aéroportuaire actuel, étant donné que la dernière mise à jour a été effectuée en 2015. M. Furneaux a indiqué qu'une première ébauche du mandat mis à jour avait été partagée avec les membres du CLC auparavant et que de nombreux membres avaient fourni des commentaires.

M. Furneaux a indiqué qu'une copie révisée du mandat mis à jour et une feuille de suivi indiquant comment les commentaires reçus ont été traités ont été partagées avec les membres du CLC le 12 avril. M. Furneaux a indiqué qu'après la diffusion de la copie révisée, Jay Paleja (Ville de Toronto – Secrétariat du secteur riverain) avait fourni des commentaires supplémentaires qui seront intégrés. M. Furneaux a ensuite ouvert la parole aux commentaires supplémentaires des membres du CLC sur le mandat révisé qui a été partagé.

Le représentant de la York Quay Neighbourhood Association (YQNA) a indiqué qu'ils avaient partagé le mandat révisé avec la YQNA la semaine dernière, mais n'avaient pas encore reçu de commentaires des membres de la YQNA. Le représentant de la YQNA a ensuite demandé si dans l'annexe A, sous la rubrique Admissibilité, il était nécessaire d'inclure le critère « OU qui peut démontrer un intérêt environnemental, économique ou social dans le rôle de l'aéroport sur le front de mer ». Le représentant de la YQNA a exprimé sa conviction que la liste des membres permanents décrite dans la section Format d'adhésion (section 3.1.1) à la page 2 devrait être la liste exhaustive des membres.

M. Furneaux a expliqué que l'intention de ce point de critère était de saisir le processus de réflexion derrière l'inclusion des représentants énumérés dans le Format d'adhésion. M. Furneaux a indiqué qu'un changement pourrait être apporté aux critères d'admissibilité pour les rendre plus clairs. M. Furneaux a demandé que tout commentaire sur la formulation d'éléments particuliers puisse être partagé par courrier électronique.

M#50-A2 Mettre à jour la section Éligibilité des TOR pour clarifier l'intention du format d'adhésion.

Le représentant de YQNA a ensuite noté qu'il était préoccupé par le mandat (section 2) qui stipule que le CLC n'est pas un lieu axé sur la « réouverture des orientations établies par le Plan directeur », et a indiqué qu'il était préoccupé par le fait que la section décrivant les rôles et responsabilités des membres du comité (section 4.3) soit limitée. Le représentant de YQNA a noté que la raison pour laquelle ils sont au CLC est de discuter des questions non résolues liées aux recommandations du Plan directeur visant à augmenter le nombre de vols. Le représentant de YQNA a suggéré que la référence au Plan directeur soit supprimée de la section Mandat, car le comité ne se concentre pas uniquement sur les discussions du Plan directeur et parce que les communautés concernées sont préoccupées par certains des sujets du Plan directeur.

Angela Homewood (PortsToronto) a indiqué qu'elle ne voit pas pourquoi la référence au Plan directeur doit être incluse dans le mandat étant donné que le processus du Plan directeur est terminé.

Deborah Wilson (PortsToronto) a suggéré que M. Furneaux puisse surligner la phrase et a indiqué que l'équipe de PortsToronto peut l'examiner.

M. Furneaux a confirmé qu'il surlignerait la phrase et l'enverrait à l'équipe de PortsToronto pour examen.

M#50-A3 Mettre à jour la section Mandat du mandat pour supprimer la référence au Plan directeur.

Mme Wilson a indiqué qu'il y avait suffisamment de temps pour commenter le plan directeur au cours de son processus de planification, et a noté que le processus du plan directeur est terminé, il n'a donc pas besoin d'être mentionné dans le mandat.

Le représentant de YQNA a reconnu qu'il y avait eu un processus public du plan directeur en juillet 2018. Le représentant de YQNA a exprimé sa conviction que l'étape 2 du processus, qui était censée impliquer des discussions sur les capacités énergétiques sonores de l'aéroport, a été ignorée au cours de ce processus. Le représentant de YQNA a noté que la communauté de YQNA est très préoccupée par ce sujet. Le représentant de YQNA a indiqué que le fait de soulever cette question au CLC a donné lieu à une diffusion productive des préoccupations concernant les composantes énergétiques sonores du plan directeur lors de la réunion sur l'augmentation des créneaux horaires de l'aéroport le 13 janvier 2022 et lors des réunions ultérieures du sous-comité de gestion du bruit (NMSC).

Mme Wilson a suggéré que peut-être seul le volet énergie sonore du plan directeur nécessite une discussion plus approfondie, mais que l'ensemble du plan directeur n'a pas besoin d'être discuté car il est déjà fait. Mme Wilson a ajouté que l'année prochaine, l'aéroport Billy Bishop entamera son prochain processus de plan directeur.

Le représentant de l'YQNA a réitéré sa suggestion de supprimer la référence au plan directeur dans la section Mandat du mandat.

M. Paleja a recommandé que le libellé soit actualisé de manière à ce que le mandat inclue « la mise en œuvre du plan directeur ». M. Paleja a convenu qu'il n'était pas souhaitable de remettre en cause le plan directeur, mais l'ensemble du CLC fait partie de la mise en œuvre du plan directeur.

Le représentant de l'YQNA a indiqué qu'une autre préoccupation concernant la section Mandat est qu'elle stipule actuellement que le CLC n'est pas un lieu axé sur « l'expression de préoccupations individuelles qui ne reflètent pas les circonscriptions plus larges représentées par les membres du CLC ». Le membre de l'YQNA a demandé des éclaircissements sur la justification de ce point.

M. Furneaux a répondu que l'intention était de s'assurer que les membres du CLC participent au comité dans le but de représenter les intérêts de l'ensemble des membres de leur organisation, plutôt que de défendre les préoccupations individuelles d'un membre.

Le représentant de la YQNA a recommandé que ce point soit reformulé pour dire que le CLC n'est pas un lieu axé sur « l'expression des préoccupations individuelles des membres qui ne reflètent pas celles de leurs circonscriptions plus larges ».

M. Furneaux a confirmé que cette reformulation serait acceptable.

M#50-A4 Mettre à jour la section Mandat du TOR relative à la diffusion des préoccupations individuelles des membres.

4. Mises à jour des membres du CLC

Le représentant de la Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA) a indiqué qu'il avait été en communication avec le personnel de PortsToronto au sujet des préoccupations liées au bruit et des suggestions concernant la mise à jour du formulaire de dépôt des plaintes pour bruit. Le représentant de la BQNA a indiqué que les suggestions visaient à rendre le formulaire de plainte pour bruit plus clair à comprendre, plus simple à remplir et plus pertinent aux préoccupations de la communauté. Le représentant de la BQNA a également noté qu'il y avait eu des communications avec le personnel de PortsToronto au sujet de l'atténuation du bruit des tours en hélicoptère qui décollent fréquemment.

Le représentant de la BQNA a ajouté que l'étude sur le bruit au sol, qui est mentionnée dans le rapport sur la durabilité, est un sujet qui fait souvent l'objet de discussions parmi les membres de la BQNA et que les membres de la BQNA sont curieux de savoir comment les décibels sont mesurés dans cette étude.

Le représentant de la YQNA a demandé si la question de la collecte de données individuelles a été soulevée dans les suggestions pour améliorer le formulaire de plainte pour bruit. Le représentant de YQNA a indiqué qu'il faut du temps pour remplir les coordonnées personnelles et a suggéré que si les coordonnées personnelles pouvaient être préremplies dans le formulaire en ligne, cela faciliterait le dépôt des plaintes pour bruit. Le représentant de YQNA a noté que par le passé, PortsToronto a été réticent à recueillir ces données personnelles, même si cela ne pose peut-être pas de problème pour les résidents des environs de l'aéroport Billy Bishop qui déposent activement des plaintes.

Le représentant de YQNA a répondu que cela ne figurait pas sur la liste des suggestions d'amélioration du formulaire. Le représentant de YQNA a indiqué que les suggestions portaient principalement sur l'amélioration des questions du formulaire qui sont désuètes et déroutantes pour les personnes essayant de remplir le formulaire.

M. Furneaux a suggéré que les suggestions d'amélioration du formulaire de plainte pour bruit et d'atténuation du bruit soient discutées hors ligne, car il s'agit d'un problème plus grave auquel sont confrontés les résidents vivant près du front de mer.

Le représentant de BQNA a acquiescé, notant que même si les problèmes de bruit sont génériques pour de nombreuses associations de quartier, les mesures d'atténuation spécifiques suggérées proviennent de la communauté riveraine.

M. Furneaux a rappelé aux membres que le procès-verbal de la réunion du NMSC est également publié sur le site Web de PortsToronto et a encouragé les membres à consulter ce procès-verbal s'ils souhaitent en savoir plus sur les discussions du comité sur la gestion du bruit.

Le représentant du Harbourfront Centre a fait remarquer que le stationnement de la ville de Toronto exploité par le Harbourfront Centre en vertu d'une licence est actuellement endommagé et en cours de réparation. Le représentant du Harbourfront Centre a indiqué que la ville a été avisée et qu'un ingénieur a effectué une évaluation et des réparations initiales sur ce qui semble être des dommages structurels à l'entrée. Le

représentant du Harbourfront Centre a indiqué qu'il reçoit beaucoup de questions du public concernant l'accès à ce stationnement et que sa réponse est d'appeler le 3-1-1.

Le représentant de la Toronto Island Community Association (TICA) a indiqué que le parc de l'île de Toronto connaît actuellement des niveaux d'eau très élevés et est proche de l'inondation. Le représentant de la TICA a noté que certaines maisons dans les zones basses doivent déjà pomper l'eau sous leur maison. Le représentant de la TICA a noté qu'une évaluation environnementale de portée générale (EA) est en cours pour élaborer des mesures d'atténuation des inondations et de l'érosion à long terme afin de protéger l'infrastructure clé du parc de l'île de Toronto. Le représentant de la TICA a indiqué que la communauté a reçu hier soir une présentation de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région sur ses plans d'atténuation pour la région.

Le représentant de la TICA a également noté qu'un processus de plan directeur du parc de l'île de Toronto est en cours pour élaborer une vision, des valeurs, des principes directeurs et de grandes idées pour guider le changement et l'investissement dans le parc de l'île de Toronto dans le futur. Le représentant de la TICA a noté que les îles de Toronto sont désormais plus fréquentées, avec 50 bateaux-taxis agréés, ce qui contribue à ce que le port de Toronto soit plus fréquenté non seulement dans le ciel mais aussi dans l'eau.

Le représentant de YQNA a indiqué qu'il avait reçu de nombreuses préoccupations de la part de résidents de YQNA qui s'informaient d'une augmentation perçue des déplacements en hélicoptère au-dessus des zones résidentielles entourant l'aéroport Billy Bishop. Le représentant de YQNA a demandé s'il y avait eu une expansion des opérations de visites guidées en hélicoptère à partir de l'aéroport ou s'il y avait eu un changement dans l'entreprise qui a entraîné une augmentation du nombre de vols en hélicoptère au-dessus des zones résidentielles.

Michael Antle (PortsToronto) a répondu qu'il n'était au courant d'aucun changement dans les opérations de Toronto Heli Tours. M. Antle a fait remarquer que même s'il y avait eu un changement, ces vols ne survoleraient pas les zones résidentielles. M. Antle a indiqué que PortsToronto pourrait faire un suivi auprès de Toronto Heli Tours pour déterminer s'il y a eu des changements.

M#50-A5 Assurez un suivi auprès de Toronto Heli Tours pour déterminer s'il y a eu des changements dans les opérations et fournissez une mise à jour au comité.

Dave Purkis (Nav Canada) a indiqué qu'en réponse à la mise à jour du représentant de YQNA sur les préoccupations de la communauté concernant l'augmentation des vols d'hélicoptères, il a examiné les données de Nav Canada et ne constate pas de pic dans les vols d'hélicoptères à partir de l'aéroport. M. Purkis a indiqué que les données montrent que les mouvements d'hélicoptères sont en voie de diminuer d'environ 8 % par rapport aux vols d'hélicoptères de mai 2022. M. Purkis a suggéré que l'augmentation perçue pourrait être liée au beau temps récent et au nombre plus élevé de personnes effectuant des vols touristiques que pendant les mois d'hiver. De plus, M. Purkis a noté que les hélicoptères opèrent selon leur propre ensemble d'approches vers l'aéroport et que celles-ci sont déterminées par des facteurs opérationnels (autres approches) et des conditions environnementales. Il a noté que ce que les résidents identifient comme des hélicoptères en train de tourner peut être plusieurs hélicoptères différents qui décollent ou atterrissent sur ces approches.

Le représentant de YQNA a indiqué qu'ils feront un suivi auprès des membres de YQNA pour obtenir plus d'informations sur ce qu'ils remarquent.

5. 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 :

- Une grève des pilotes de WestJet est en cours. L'avis de grève a été déposé pour le vendredi 19 mai 2023 et WestJet a décrété un lock-out. Cela ne concerne pas directement l'aéroport Billy Bishop, mais l'aéroport pourrait tout de même être touché, car il y aura probablement un effet d'entraînement lorsque d'autres transporteurs absorberont la capacité perdue.
- L'aéroport Billy Bishop est toujours en train de se remettre des répercussions de la pandémie de COVID-19 et fonctionne actuellement à environ 80 % de sa capacité par rapport aux niveaux de 2019. C'est à peu près la moyenne en termes de reprise du pays, car certains aéroports sont encore à environ 50 % de leur capacité, tandis que d'autres aéroports dépassent les 100 % de leur capacité par rapport aux niveaux de 2019.
- PortsToronto a embauché Warren Askew pour se joindre à l'équipe de haute direction en tant que nouveau vice-président, Aéroport. M. Askew possède une vaste expérience dans le secteur de l'aviation, notamment dans des rôles de gestion et de leadership à l'aéroport international John C. Munro de Hamilton, à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et à la Federal Bridge Corporation Limited. Il prendra ses fonctions le 29 mai 2023.

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

Le représentant de YQNA a demandé quel était le rôle de M. Askew au sein de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA).

M. Steenstra a répondu qu'au début de sa carrière, M. Askew a supervisé la gestion du programme du système de gestion de la sécurité à la GTAA et qu'il a ensuite été directeur des opérations à l'aéroport international de Hamilton. M. Steenstra a indiqué que les antécédents et les coordonnées de M. Askew seraient communiqués. M. Steenstra a indiqué que M. Askew apporterait une grande contribution à l'équipe.

M#50-A6 Distribuez les antécédents et les coordonnées de M. Askew au comité.

6. Mise à jour de l'aéroport

Michael MacWilliam et Michael Antle (PortsToronto) ont fait une présentation sur les mises à jour de l'aéroport Billy Bishop. La présentation de M. MacWilliam et de M. Antle sur la mise à jour de l'aéroport Billy Bishop est incluse à l'annexe B.

Les points clés des mises à jour de M. MacWilliam et de M. Antle sur ce sujet sont les suivants:

- Le trafic passagers des aéroports canadiens continue de s'améliorer en 2023 par rapport à 2022. Cette tendance devrait se poursuivre au cours de l'été, car il est prévu que ce soit une saison estivale chargée avec plus de gens qui voyagent.
- Le trafic total de passagers à l'aéroport Billy Bishop en mars 2023 était de 283 % des niveaux de mars 2022, tandis que le trafic total de passagers à l'aéroport Billy Bishop pour l'année en cours 2023 est de 369 % des niveaux de l'année en cours 2022.
- Le nombre total de mouvements d'aéronefs à l'aéroport Billy Bishop en mars 2023 était de 117 % des niveaux de mars 2022, tandis que le nombre total de mouvements d'aéronefs à l'aéroport Billy Bishop pour l'année en cours 2023 est de 121 % des niveaux de l'année en cours 2022.
- Une augmentation a été observée dans le nombre de vols Medevac d'ORNGE après les heures normales, ce qui peut contribuer aux plaintes de la communauté concernant les hélicoptères.
- Connect Airlines a terminé ses vols d'essai et attend maintenant l'approbation de la Federal Aviation Administration (FAA). Après avoir reçu l'approbation de la FAA, Connect Airlines peut demander l'approbation de Transports Canada.
- Air Canada et Jazz Aviation continuent leurs activités, mais comme de nombreuses compagnies aériennes, elles sont confrontées à des problèmes de rétention et de rotation du personnel.

- Porter Airlines étend ses activités à l'aéroport international Pearson de Toronto avec sa nouvelle exploitation d'avions à réaction.
- À l'été 2022, l'aéroport avait alloué 224 créneaux horaires disponibles en semaine, 129 créneaux horaires le samedi et 193 créneaux horaires le dimanche.
- À l'hiver 2023, qui comprend le dernier trimestre de 2022 et le premier trimestre de 2023, l'aéroport a initialement continué avec le même nombre de créneaux horaires disponibles qu'à l'été 2022. Un certain nombre de créneaux horaires de l'hiver 2023 avaient été alloués à Connect Airlines, qui n'a pas encore commencé ses opérations. En conséquence, l'aéroport a augmenté le nombre de créneaux horaires disponibles en semaine à l'hiver 2023 à 246 en guise de tampon au cas où il y aurait une demande ponctuelle de l'une des autres compagnies aériennes.
- Pour l'été 2023, l'aéroport a maintenu le nombre de créneaux horaires alloués à 246 pour les jours de semaine, 129 pour les samedis et 193 pour les dimanches. Cependant, ces chiffres ne sont pas encore exigés par les compagnies aériennes. Nous sommes satisfaits du nombre de 246 créneaux horaires disponibles, car au cours de la seconde moitié de l'hiver 2023, nous n'avons observé aucun problème de capacité des portes d'embarquement sur les pistes. Les prévisions d'attributions pour l'été 2023 sont jusqu'à présent inférieures d'environ 9 % à la demande du premier semestre de l'été 2022, mais elles devraient augmenter au cours de la seconde moitié de l'été 2023.

Cheryl Stone (Nieuport) a ensuite fait le point sur Nieuport. Mme Stone a indiqué que Nieuport progressait dans l'électrification de sa flotte de navettes, qui transporte un demi-million de personnes chaque année. Mme Stone a noté que des progrès ont été réalisés dans l'installation d'infrastructures de recharge et que Nieuport s'attend à ce que certains des bus soient en service pendant l'été, et que d'autres soient en service à l'automne. Mme Stone a également indiqué que les travaux de construction d'un nouveau salon pour les passagers nationaux se poursuivaient tout au long de l'hiver et que ce nouveau salon devrait ouvrir bientôt.

M. Furneaux a ensuite donné la parole aux membres du CTC pour toute question.

Le représentant de YQNA a demandé des éclaircissements sur les heures régulières des vols Medevac d'ORNGE.

M. MacWilliam a expliqué que les heures régulières des vols Medevac d'ORNGE correspondent aux heures régulières des opérations aéroportuaires, soit de 6 h 45 à 23 h.

Le représentant de YQNA a demandé si la présentation pouvait être mise à jour pour inclure une diapositive montrant le nombre total de vols Q400 par mois et par an à l'aéroport Billy Bishop. Le représentant de YQNA a également demandé qu'une diapositive soit ajoutée indiquant le nombre moyen de vols Q400 par jour au cours d'un mois. Le représentant de YQNA a indiqué que l'ajout de ces deux diapositives à la présentation en tant que diapositives standard aidera la communauté à se concentrer sur les mouvements réels des avions Q400.

M. Antle a indiqué qu'il vérifiera auprès de Noah Meneses (PortsToronto) la faisabilité de l'inclusion de cette information, mais qu'il ne pense pas que cela poserait problème.

M#50-A7 PortsToronto envisagera d'ajouter deux diapositives standard à la présentation de la mise à jour de l'aéroport qui montrent le nombre total de vols Q400 par mois et par an, ainsi que le nombre moyen de vols Q400 par jour au cours d'un mois.

M. Antle a indiqué que lors d'une réunion précédente, des suggestions visant à atténuer les préoccupations liées au bruit lié aux opérations du côté est de l'aéroport ont été discutées. M. Antle a indiqué qu'en réponse à ces suggestions, PortsToronto a travaillé avec Nieuport sur un programme visant à éloigner les départs tôt le matin du côté est, afin qu'aucun avion ne démarre de ce côté.

M. Antle a indiqué qu'une suggestion avait également été discutée concernant l'ajustement de l'alignement des avions sur la voie de circulation afin de réduire les impacts sonores sur la communauté riveraine et a indiqué que ce travail était toujours en cours.

Mme Stone a ajouté qu'elle pouvait confirmer que le fournisseur de services de gestion des portes d'embarquement de Nieuport déplaçait activement les portes d'embarquement afin de réduire le bruit du côté est de l'aéroport.

Le représentant du Toronto Island Yacht Club a noté que les plaisanciers ont observé une augmentation de la population de cormorans du côté est du port et a demandé si une augmentation du nombre de cormorans posait un risque pour la sécurité des avions.

M. MacWilliam a répondu que cela posait effectivement un risque pour la sécurité et qu'il y avait eu des occasions où un avion heurtait des oiseaux. M. MacWilliam a indiqué que les impacts avec un oiseau plus gros ou un certain nombre d'oiseaux peuvent avoir des conséquences plus révélatrices sur les avions. M. MacWilliam a indiqué qu'une des raisons pour lesquelles les cormorans sont plus visibles du côté est du port est qu'ils évitent généralement les terrains de l'aéroport en raison du programme de gestion de la faune de l'aéroport.

Le représentant du Toronto Island Yacht Club a demandé quelle était l'efficacité de la stratégie de dissuasion de la faune de l'aéroport.

M. Furneaux a noté que les techniques utilisées pour la gestion de la faune ont été discutées lors d'une réunion précédente du CLC et qu'il pourrait inclure une référence à ce sujet dans le procès-verbal de la réunion.

Le représentant du Toronto Island Yacht Club a indiqué qu'il serait utile de comprendre la stratégie de dissuasion à transmettre à l'Office de protection de la nature de la région de Toronto (TRCA), car les cormorans colonisent maintenant l'île de Toronto.

M. MacWilliam a indiqué que PortsToronto avait déjà fait appel à la TRCA pour ses techniques de gestion de la faune.

M. Antle a ajouté que PortsToronto travaille avec la TRCA sur des sujets tels que la conduite de rassemblements d'oisies. M. Antle a suggéré que dans le cadre de la visite du site de l'aéroport de la CLC plus tard cette année, la gestion de la faune pourrait être l'un des éléments qui pourraient être inclus dans la visite.

Le représentant du BQNA a demandé des éclaircissements sur la question de savoir s'il y avait des vols en hélicoptère en plus des hélicoptères touristiques et des hélicoptères ORNGE.

M. MacWilliam a répondu qu'il y avait d'autres hélicoptères à destination et en provenance de l'aéroport et a indiqué qu'il essaierait de fournir une mise à jour à ce sujet lors d'une prochaine réunion.

Indren Nair (Nav Canada) a noté qu'il y avait également des hélicoptères des médias qui volaient dans la région.

M. MacWilliam a souligné que la Place Ontario a souvent fait la une des journaux, ce qui pourrait contribuer au problème.

7. Rapport sur la durabilité

Deborah Wilson (PortsToronto) a indiqué que PortsToronto tiendra son assemblée générale annuelle le jeudi 8 juin 2023 à 9 h 30 à WaterPark Place. Mme Wilson a indiqué que les membres du comité sont invités à y assister.

Mme Wilson a indiqué que le samedi 27 mai 2023, l'aéroport Billy Bishop accueillera le public pour explorer les bâtiments et les installations de l'aéroport, dans le cadre de Doors Open Toronto 2023. L'événement aura lieu de 10 h à 17 h, la dernière entrée étant prévue à 16 h. Mme Wilson a indiqué que dans le passé, il y avait eu plus

de 14 000 visiteurs à l'événement Doors Open de l'aéroport, donc on peut s'attendre à beaucoup de trafic ce jour-là. Mme Wilson a souligné que ce sera la première année que Portes ouvertes Toronto sera de retour en personne depuis 2019. Mme Wilson a encouragé les membres du comité à y assister et a noté qu'il y aura des activités uniques telles que voir l'équipe de faucons de l'aéroport qui soutient la stratégie de gestion de la faune de l'aéroport. Mme Wilson a souligné que l'équipe de faucons a joué un rôle déterminant pour dissuader les cormorans de survoler l'aéroport.

Mme Wilson a noté que le samedi 24 juin 2023, l'aéroport effectuera un exercice de sécurité qui aura lieu la nuit de 21 h à 1 h 30 et qui comprendra des véhicules d'urgence sur place. Mme Wilson a indiqué qu'il y aura un minimum de bruit, mais que les lumières des véhicules d'urgence seront visibles. Mme Wilson a indiqué qu'un avis sera distribué plus près de la date avec plus de détails. Mme Wilson a souligné qu'il s'agira simplement d'un exercice de sécurité et qu'elle ne veut pas que les membres de la communauté se sentent inquiets lorsqu'ils verront les lumières clignotantes.

Mme Wilson a ensuite fourni un bref aperçu du rapport sur la durabilité 2022 de l'aéroport Billy Bishop, publié en avril 2023, en soulignant les points suivants :

- Il s'agit de l'un des deux rapports sur la durabilité préparés par PortsToronto en 2023. Le rapport sur la durabilité de l'aéroport Billy Bishop est publié en premier. Ensuite, le rapport sur la durabilité de PortsToronto est publié, qui comprend toutes les unités commerciales de PortsToronto. Jessica Pellerin (PortsToronto) est responsable de la production de ces deux rapports.
- Il s'agit du sixième rapport annuel sur la performance environnementale de l'aéroport Billy Bishop. Il suit des indicateurs clés tels que les émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'impact économique, et mesure les progrès réalisés dans le cadre des meilleures pratiques mondiales en matière de rapports d'entreprise, éclairées par le cadre des objectifs de développement durable des Nations Unies. Le Delphi Group valide toutes les conclusions du rapport pour garantir l'exactitude des informations.
- En 2022, l'aéroport a réalisé une réduction de 18 % des émissions de carbone de portée 1 et de portée 2 dans l'ensemble de ses activités.
- L'aéroport a renouvelé son accord pour alimenter toutes ses opérations avec une énergie 100 % renouvelable via Bullfrog Power jusqu'en 2026. L'aéroport a déplacé environ 20 000 tonnes de CO₂ depuis 2010 grâce à ce partenariat avec Bullfrog Power.
- L'aéroport poursuit son travail avec BQNA, la ville de Toronto et l'Université de Toronto sur l'étude sur la qualité de l'air et exploite cinq terminaux de gestion du bruit qui fournissent des données continues sur le niveau de bruit au bureau de gestion du bruit de l'aéroport.
- Le traversier Marilyn Bell a célébré en 2022 son premier anniversaire en tant que seul service de traversier à zéro émission au Canada. L'électrification du traversier a entraîné le déplacement d'environ 530 tonnes d'émissions de GES par an, en raison de l'élimination des émissions de GES provenant de l'exploitation du traversier et a également entraîné des opérations plus silencieuses.
- Nieuport Aviation a annoncé son intention d'acheter six bus électriques pour remplacer la flotte actuelle de navettes de l'aéroport, réduisant ainsi davantage les émissions atmosphériques et sonores dans la région.
- En mai 2022, l'aéroport a installé une sculpture en granit, intitulée Maanjidowin: The Gathering, sur le mur du quai côté île du Western Gap pour rendre hommage à la Première Nation des Mississaugas de Credit et à leur relation avec la terre, l'air et l'eau sur lesquels l'aéroport opère désormais.
- L'aéroport a également soutenu des organisations et des initiatives communautaires, notamment Swim Drink Fish, Hope Air, Not In My city, Redpath Waterfront Festival, The Bentway, The Black Aviation Professionals Network, Waterfront Neighbourhood Centre et ALS Canada.

Mme Wilson a indiqué que le rapport a été distribué au comité le 18 avril et que M. Paleja a fourni un commentaire avant cette réunion, demandant des éclaircissements sur la façon dont l'aéroport Billy Bishop entend atteindre ses objectifs futurs décrits dans le rapport.

Mme Wilson a expliqué que PortsToronto a embauché un gestionnaire de l'environnement, des questions sociales et de la gouvernance (ESG), un nouveau rôle qui créera et gèrera des stratégies et des programmes connexes pour atteindre les objectifs de durabilité de PortsToronto. Mme Wilson a noté que Mike David avait déjà effectué une partie de ce travail, en plus d'autres responsabilités dans le cadre de son rôle au sein de l'équipe des infrastructures. Après que M. David a récemment rejoint une autre organisation, PortsToronto a profité de l'occasion pour recruter pour ce nouveau rôle entièrement dédié à la durabilité environnementale. Mme Wilson a indiqué que le gestionnaire de l'ESG commencera son rôle dans les prochaines semaines et qu'il participera à ce comité.

Mme Wilson a ensuite donné la parole aux représentants du CLC pour répondre aux questions.

Le représentant de YQNA a demandé des éclaircissements sur la date à laquelle Mike David a quitté PortsToronto.

Mme Wilson a répondu que Mike David a quitté PortsToronto fin avril 2023.

Mme Wilson a fait remarquer que le rapport sur la durabilité 2022 de PortsToronto sera publié la semaine prochaine et a encouragé les membres du CLC à communiquer avec nous s'ils ont des questions.

M. Steenstra a ajouté que l'équipe de PortsToronto travaille très dur pour minimiser l'impact là où elle le peut. Il a fait remarquer que le rapport sur la durabilité 2022 de PortsToronto est un excellent rapport et que les actions qui en découlent en constituent la partie la plus importante. M. Steenstra a fait remarquer que la principale responsabilité du nouveau gestionnaire des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) sera d'élaborer un cadre pour poursuivre les initiatives de durabilité d'une année à l'autre et de fournir des mesures pour surveiller les progrès de PortsToronto au fil du temps afin de s'assurer qu'elle soit un voisin responsable.

8. Mise à jour du programme d'investissement

Jelena Ognjanovic (PortsToronto) a fait une présentation sur la mise à jour du programme d'immobilisations 2023.

Les principaux points de la mise à jour du programme d'immobilisations 2023 de Mme Ognjanovic sont les suivants :

- Les projets terminés en 2022 comprennent le nouveau système de contrôle de l'éclairage de l'aérodrome, le système de verrouillage à sec et de protection de surface David Hornell VD, le nouvel équipement de scellement des fissures, l'unité de maintenance aéroportuaire polyvalente toutes saisons, la protection environnementale du système de distribution de carburant CSB, le chargeur redondant pour le traversier Marilyn Bell 1, la réhabilitation du mur de quai du chenal sud, la sculpture de Maanjidowin, le rainurage de l'intersection RW 08-26 / TWY E.
- Il y a 13 projets reportés des années précédentes, dont deux nécessiteront des travaux de nuit. Les projets reportés des années précédentes comprennent les suivants :
 - Le projet de réhabilitation du mur du chenal sud de l'île est considéré comme étant pratiquement terminé en 2022, mais PortsToronto s'efforcera de combler certaines lacunes mineures et d'effectuer des travaux supplémentaires qui seront terminés en juin/juillet 2023. Les travaux supplémentaires ne devraient pas avoir d'impact sur l'accès au mur du quai.
 - L'étude sur l'infrastructure d'atténuation du bruit (également appelée étude sur le bruit au sol) a repris à la mi-2022. Mike David, qui n'est plus à PortsToronto, dirigeait cette étude. L'étude consiste à modéliser les sources de bruit au sol et à recommander des solutions de rechange pour

l'atténuation du bruit (améliorations opérationnelles et d'immobilisations). PortsToronto continuera de travailler avec l'équipe de consultants pour élaborer un projet de rapport qui pourra être partagé avec la communauté à l'été 2023. L'objectif est de terminer le rapport final à la fin de 2023.

- Le projet de remplacement des barrières et des portes de sécurité de l'aéroport comprend le remplacement des clôtures de sécurité détériorées et insuffisamment hautes, y compris toutes les portes, et offrira une sécurité supplémentaire en réduisant le risque d'intrusion d'intrus et d'animaux sauvages dans l'aérodrome. Les travaux de construction commenceront en juin 2023 et devraient durer environ 11 semaines.
- L'entretien de l'état des chaussées de l'aérodrome en 2023 comprendra des travaux de réhabilitation du tablier de l'aéroport, l'agrandissement de la route de service sud et la réparation de la piste. Les travaux de construction commenceront en mai/juin 2023 et devraient durer environ 12 semaines. Ces travaux seront effectués pendant les heures de nuit (de 21 h à 5 h) et une traversée en ferry sera nécessaire pour les travaux de construction de nuit. Des mesures d'atténuation du bruit seront mises en œuvre du mieux possible et les lumières seront orientées à l'écart de la communauté.
- Remplacement des unités de climatisation dans les installations de transfert de passagers (PTF) de Mainland et Island, car les deux unités sont actuellement de taille inadéquate et en fin de vie. Les travaux du PTF de l'île seront réalisés au deuxième trimestre 2023 et ceux du PTF du continent au quatrième trimestre 2023.
- La remise à neuf des stations de relevage sanitaire est en cours pour réhabiliter l'infrastructure vieillissante des stations de relevage sanitaire. De nouvelles pompes de type broyeur doivent être installées pour de meilleures performances. Les deux premières stations ont été achevées en 2021, les stations trois à six sont prévues pour le quatrième trimestre 2023.
- Une nouvelle porte d'entrée automatisée du traversier sera installée du côté du continent pour assurer une sécurité supplémentaire. La construction devrait commencer en août 2023 et devrait durer environ six semaines. Certains travaux pourraient être effectués sur quelques nuits ; si tel est le cas, la communauté en sera informée en temps opportun.
- L'étude d'évaluation de l'état du mur du quai de l'île a été achevée en 2022. Il a été déterminé qu'un nouveau mur sera nécessaire en raison d'une détérioration importante et comprendra une crête surélevée pour protéger des niveaux d'eau élevés. La conception devrait être achevée au troisième trimestre de 2023 et la construction devrait commencer en 2024.
- La conception des améliorations de l'infrastructure électrique de l'aéroport est en cours et devrait être achevée au deuxième trimestre de 2023. La construction comprendra le remplacement du transformateur principal de l'aéroport et aura lieu au premier ou au deuxième trimestre de 2024, pour une durée d'environ quatre semaines. Un plan de soutien aux générateurs sera préparé en consultation avec toutes les parties prenantes.
- L'installation d'un système de prévention du reflux des passagers aux points de sortie des passagers nationaux et transfrontaliers dans l'aérogare devrait être achevée début juin 2023. Ce projet réduira le nombre de failles de sécurité où les passagers refluent de la zone d'inspection primaire ou de la zone de ramassage des bagages de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) vers la zone stérile de l'aérogare.
- La livraison du nouveau balayeur de piste est prévue pour octobre 2023.
- Deux camions de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (ARFF) sont en cours de modernisation avec de nouveaux doseurs de mousse électroniques pour améliorer leurs systèmes de lutte contre les incendies et simplifier considérablement le processus de test annuel. Les pièces ont été livrées. Un camion ARFF a été modernisé et attend sa mise en service. Le deuxième camion ARFF terminera sa modernisation à l'été 2023.

- Réhabilitation/remplacement des quatre systèmes de pompes à glace qui atténuent l'accumulation de glace dans les cales de traversier. Les travaux devraient avoir lieu en septembre/octobre 2023 et n'auront aucun impact sur les opérations.
- Cinq nouveaux projets devraient démarrer en 2023, dont l'un nécessitera des travaux de nuit. Les nouveaux projets qui débiteront en 2023 comprennent:
 - Réhabilitation de la route de service ouest pour permettre l'accès au bâtiment de service combiné et aux hangars du côté nord-ouest de l'aéroport. Les travaux de conception devraient être terminés en 2023, et la construction devrait commencer en 2024.
 - La porte 106 est en cours de déplacement et de modernisation, car la porte actuelle est régulièrement hors service. La porte sera modernisée pour devenir une clôture de 10 pieds infranchissable. Les travaux de construction devraient commencer à la fin de l'été 2023. Aucun impact opérationnel majeur n'est prévu - la nouvelle clôture sera construite avant la mise hors service de l'ancienne.
 - Le projet d'infrastructure de prévention de la faune permettra d'installer divers systèmes pour empêcher la faune dans les zones d'exploitation clés de l'aéroport et de traiter les risques pour les opérations aéroportuaires et pour la faune. Le projet réduira considérablement l'exposition aux impacts d'oiseaux et devrait être achevé au troisième trimestre 2023.
 - Des réparations structurelles et des mises à niveau hydrauliques des rampes de traversier sont en cours pour réaliser une refonte complète du système hydraulique de la rampe de traversier. Les travaux de conception sont en cours. Des travaux de nuit seront nécessaires et les interruptions du service de traversier ou des horaires seront limitées. Les travaux de construction sont prévus pour le troisième trimestre 2023.
 - Le remplacement des toits des stations de pompage diesel et électriques doit être achevé au troisième trimestre 2023, car il existe un risque de dommages aux infrastructures critiques de protection contre les incendies si ce problème n'est pas résolu.

Mme Ognjanovic a souligné que l'atténuation des impacts dus au bruit, à l'éclairage et à la circulation pendant la construction continuera d'être une priorité pour les entrepreneurs pour chaque projet, et que PortsToronto fournira des mises à jour sur le programme d'immobilisations et les projets tout au long des différentes étapes de développement et de mise en œuvre. Mme Ognjanovic a fait remarquer que l'utilisation de barges n'est pas prévue pour les projets de 2023.

Mme Ognjanovic a ensuite donné la parole aux membres du CLC pour toute question.

Le représentant de YQNA s'est dit préoccupé par le nombre de projets impliquant des travaux de construction de nuit. Le représentant de YQNA a demandé si une diapositive pouvait être ajoutée pour résumer tous les projets impliquant des travaux de nuit et leur calendrier prévu. Le représentant de YQNA a fait remarquer qu'une des principales perturbations pour la communauté causées par les travaux de nuit est le bruit des véhicules qui passent sur la rampe. Le représentant de YQNA a indiqué qu'il est préférable que les rampes soient réparées avant le début des travaux de nuit.

Mme Ognjanovic a fait remarquer que chacun des projets qui prévoient des travaux de nuit l'indique sur sa diapositive respective. Mme Ognjanovic a confirmé qu'elle pouvait ajouter une diapositive récapitulative des projets nécessitant un travail de nuit.

M#50-A8 Mme Ognjanovic ajoutera une diapositive récapitulative des projets nécessitant des travaux de nuit à la présentation de la mise à jour du programme d'investissement 2023.

Mme Ognjanovic a précisé que les travaux sur les rampes de traversier sont axés sur les réparations structurelles de ses tours hydrauliques. Mme Ognjanovic a noté que ce projet est toujours en phase de conception, il n'y a

donc pas de date précise pour la sélection d'un entrepreneur, mais les travaux sont prévus pour l'automne 2023. Mme Ognjanovic a noté que la durée de ces travaux de réparation serait de quelques nuits au maximum.

Le représentant de YQNA a demandé des éclaircissements sur l'ampleur des travaux impliqués dans la réparation des tours hydrauliques.

Mme Ognjanovic a répondu que les entrepreneurs apporteraient des plaques d'acier prédécoupées qu'ils fixeraient à l'infrastructure existante pour éviter toute détérioration supplémentaire. Mme Ognjanovic a également noté qu'il n'y aura pas de malaxeurs ni de camions-pompes sur place, et que si du béton doit être placé, il sera coulé à l'intérieur des tours hydrauliques.

M. Antle a ajouté que même si PortsToronto essaie de limiter les travaux de nuit, il n'était pas possible de le faire pour certains de ces projets. M. Antle a indiqué que le projet le plus rapide impliquant des travaux de nuit est la réhabilitation de l'aérodrome, et que PortsToronto essaie de planifier autant de travaux que possible pendant la journée. M. Antle a indiqué que PortsToronto a obtenu l'accord de l'entrepreneur pour ce projet afin de prolonger les heures de travail par jour afin de réduire le nombre de soirées où les travaux sont effectués. M. Antle a également noté que PortsToronto coordonne avec l'entrepreneur pour planifier les livraisons de matériaux et d'équipement pour les travaux de nuit en début de soirée afin de limiter les allers-retours des véhicules pour les trajets de nuit.

Le représentant de YQNA a demandé quand les travaux d'entretien des conditions des chaussées de l'aérodrome commenceront.

M. Antle a répondu que ces travaux commenceront le 29 mai 2023.

Le représentant de YQNA a demandé si plus de détails pouvaient être partagés concernant le projet d'entretien des conditions des chaussées de l'aérodrome et l'ampleur des impacts. Le représentant de YQNA a également demandé pourquoi aucun transport par barge n'est entrepris pour ce projet.

Mme Ognjanovic a répondu que l'équipe avait envisagé le transport par barge, mais que la durée des travaux lorsque des camions sont nécessaires n'est pas aussi longue que la construction globale, il a donc été déterminé que le coût du transport par barge ne vaudra pas la peine pour la petite envergure des travaux.

M. MacWilliam a ajouté que la fois précédente, lorsque le transport par barge avait été utilisé, les travaux impliquaient une quantité massive de gravier, alors que ce projet ne nécessitera pas autant de matériaux à venir sur le site.

M. Antle a également précisé que les travaux sur les voies de circulation n'impliqueront pas de pavage d'asphalte mais plutôt de scellement de fissures.

M. MacWilliam a noté que même si le graphique sur la diapositive montre des travaux sur tout le site, la plupart de ces travaux impliquent de petits projets.

Le représentant de YQNA a demandé si une légende pouvait être ajoutée à la diapositive sur l'entretien de l'état des chaussées des aérodromes, qui clarifie le code couleur du graphique.

Mme Ognjanovic a confirmé qu'une légende pouvait être ajoutée à la diapositive.

M#50-A9 Mme Ognjanovic ajoutera une légende à la diapositive sur l'entretien de l'état des chaussées des aérodromes dans la présentation de la mise à jour du programme d'investissement 2023.

Le représentant de YQNA a souligné que le transport de nuit par camion a eu des répercussions très négatives sur la communauté par le passé. Le représentant de YQNA a demandé plus d'informations sur le volume de matériaux à transporter et le nombre de camions qui seront nécessaires pendant la durée des travaux.

Mme Ognjanovic a noté que la circulation des camions de nuit sera à sens unique. Les camions arriveront du côté de l'île pendant la nuit, mais ne reviendront pas du côté du continent avant les heures habituelles du matin.

Le représentant de YQNA a ensuite demandé des éclaircissements sur ce que l'on entend par aviser la communauté en temps opportun.

M. MacWilliam a expliqué que dès que PortsToronto recevra les plans de travail, PortsToronto enverra des avis à la communauté et fournira autant d'informations que possible.

Le représentant de YQNA a suggéré qu'étant donné le nombre important de projets dans le programme d'immobilisations de 2023, une mise à jour hebdomadaire ou un diagramme de Gantt pourrait être utile pour communiquer tous les travaux en cours au cours d'une semaine donnée et tous les travaux de nuit.

M. MacWilliam a répondu que PortsToronto avait déjà fait cela dans le passé et que c'était raisonnable.

Le représentant du Toronto Island Yacht Club a noté que la Ville avait déclaré que son intention à long terme était de fermer définitivement le garage de stationnement souterrain de Marina Quay West, afin qu'un parc puisse être créé. Le représentant du Toronto Island Yacht Club a demandé si PortsToronto avait envisagé d'autres options de stationnement, soulignant que les équipages et les passagers de l'aéroport utilisent régulièrement ce garage de stationnement.

M. MacWilliam a répondu que PortsToronto continue de travailler avec son autorité de stationnement pour examiner d'autres sites qui peuvent fournir un stationnement supplémentaire. M. MacWilliam a noté que certaines personnes utilisent le stationnement disponible au Loblaws Toronto Lakeshore.

Le représentant du Toronto Island Yacht Club a noté que l'ancien terminal a un statut patrimonial et a demandé s'il existait des solutions créatives pour utiliser ce bâtiment.

M. MacWilliam a répondu qu'il n'y avait aucun plan d'utilisation de l'ancien terminal pour le moment.

Le représentant de la TICA a demandé des éclaircissements sur le but des systèmes de pompe à glace.

M. MacWilliam a répondu que les pompes à glace poussent la glace hors de la rampe d'accès du traversier pour empêcher l'accumulation de glace.

Le représentant de la TICA a demandé s'il avait déjà été envisagé de construire un tunnel sous la piste pour accueillir la circulation des véhicules qui se rend à l'aéroport.

M. Antle a répondu que l'idée avait peut-être été lancée dans le passé, mais qu'elle n'avait jamais eu de succès. M. Antle a indiqué que la principale préoccupation concernant la circulation des véhicules sur la piste est de ne pas gêner les voies de circulation et les pistes de Nav Canada.

Le représentant de la TICA a noté qu'une grande quantité de sable avait été perdue à Hanlan's Point. Le représentant de la TICA a indiqué que PortsToronto avait déjà effectué des travaux de dragage dans le Western Gap pour garder le chenal ouvert, et a demandé s'il était possible que le sable recueilli lors des travaux de dragage soit renvoyé à Hanlan's Point.

M. MacWilliam a répondu que PortsToronto n'avait pas effectué de dragage dans le Western Gap au cours des cinq dernières années, et que cela avait contribué à réduire les vagues qui traversent le Western Gap. M. MacWilliam a indiqué que des travaux de dragage sont toujours en cours dans le port, mais que le personnel responsable des travaux de dragage n'est pas sur place. M. MacWilliam a indiqué que cette suggestion peut être transmise au personnel concerné pour voir ce qui pourrait être possible.

M#50-A10

Assurer le suivi auprès du personnel responsable du dragage pour déterminer s'il est possible de restituer le sable à Hanlan's Point

Mme Homewood a ajouté que PortsToronto avait effectué des travaux de dragage en 2018 pour permettre l'utilisation de la barge temporaire pour les travaux de construction de la piste. Mme Homewood a noté que les matériaux recueillis lors de ces travaux de dragage ont été utilisés par la TRCA pour restaurer le sable de Hanlan's Point.

Le représentant du Harbourfront Centre a noté qu'il n'y a actuellement aucun financement en place pour l'aménagement d'un parc sur le site du garage de stationnement de Marina Quay West, même si le garage de stationnement reste fermé.

M. Furneaux a demandé si M. Paleja avait d'autres informations concernant le parc proposé.

M. Paleja a répondu qu'une mise à jour au Conseil l'année dernière sur le parc proposé a noté que le garage de stationnement présentait des problèmes structurels et qu'un examen était donc nécessaire sur les investissements en capital qui seraient nécessaires pour réparer le garage. Cela, ainsi que le déficit de parcs dans le centre-ville, a contribué à la décision d'étudier l'option de fermer définitivement le garage de stationnement pour aménager un parc.

M. Furneaux a suggéré qu'il pourrait être utile de demander une présentation de Bryan Bowen pour faire le point sur le plan de quartier de Bathurst Quay et ses projets de revitalisation.

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

Angela Homewood (PortsToronto) a fait le point sur l'étude sur la qualité de l'air. Mme Homewood a indiqué qu'une réunion est prévue dans l'après-midi du 31 mai 2023, au cours de laquelle les chercheurs de l'Université de Toronto et le Bureau de santé publique de Toronto feront le point sur l'analyse qui a été réalisée à ce jour. Mme Homewood a indiqué que les chercheurs ont reçu les données de Nav Canada en mars 2023 et qu'ils disposent de toutes les informations dont ils ont besoin de la part de l'aéroport. Mme Homewood a également indiqué qu'il est prévu d'organiser un atelier avec la communauté à l'automne dans le cadre de la présentation du rapport final et de la conclusion du projet.

9. Affaires

M. Furneaux a rappelé aux membres du CLC de partager tout commentaire sur le mandat ou le procès-verbal de la réunion CLC #49 avant le 1er juin 2023, et qu'après cela, ils seront finalisés et publiés.

Le représentant de YQNA a demandé si la prochaine réunion se tiendrait en personne.

M. Furneaux a répondu que le format de la réunion n'avait pas encore été confirmé, mais que les membres du CLC seraient informés au moins un mois à l'avance. M. Furneaux a noté que la prochaine réunion est prévue pour septembre.

Mme Wilson a ajouté que l'intention est d'organiser la réunion de septembre en personne. Mme Wilson a noté que le format hybride ne fonctionnait pas pour garantir que tous les participants aient une expérience égale. Mme Wilson a indiqué qu'à l'avenir, les réunions seront entièrement virtuelles ou entièrement en personne, avec l'idée que la réunion annuelle du CLC de septembre puisse se tenir en personne, puis les trois autres réunions du CLC de l'année se tiendront en ligne. Mme Wilson a noté que la réunion de septembre pourrait potentiellement se tenir à l'aéroport et que le nouveau vice-président de l'aéroport sera présent. Mme Wilson a indiqué que l'équipe de PortsToronto est ouverte aux suggestions concernant les réunions qui devraient se tenir en ligne ou en personne.

Le représentant de YQNA a indiqué qu'il préférerait que deux réunions par an se tiennent en personne, soulignant que les discussions supplémentaires qui peuvent avoir lieu entre les membres lors de réunions en personne sont utiles.

Mme Wilson a répondu que la réunion de septembre peut certainement être planifiée en personne. Mme Wilson a indiqué que, idéalement, cette réunion pourrait se tenir à la caserne des pompiers de l'aéroport et pourrait inclure un volet de restauration et une visite guidée.

Mark Maloney (Université de Toronto – Affaires municipales) a demandé si les dates des réunions de septembre et de novembre pouvaient être communiquées.

M. Furneaux a confirmé qu'il ferait circuler les dates et les calendriers réservés pour les réunions de septembre et de novembre.

M#50-A11 M. Furneaux fera circuler les calendriers retenus pour les dates des réunions de septembre et novembre.

Le représentant de la YQNA a indiqué que la réunion de septembre est prévue pour le 20 septembre 2023 et que la réunion de novembre est prévue pour le 22 novembre 2023.

Le représentant de la YQNA a ensuite exprimé qu'il appréciait vraiment que les heures de réunion aient été ajustées pour commencer à 19 heures.

M. Furneaux a remercié les membres pour leur participation.

La réunion a été levée vers 21 h 10.