



PortsToronto

Aéroport Billy Bishop de Toronto

Comité de liaison Communautaire

20 septembre 2023

Réunion #51

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 :

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

OU

Alexander Furneaux
Animateur
LURA Consulting
416-206-2454
afurneaux@lura.ca

Summary of Action Items from Meeting #51

Tâche	Tâche	Qui est responsable de l'élément d'action
M#51-A1	Finaliser le procès-verbal de la réunion n° 50 du CLC et le publier sur le site Web de PortsToronto.	LURA
M#51-A2	PortsToronto doit désormais répertorier les vols mensuels de Q400 dans ses mises à jour de l'aéroport.	PortsToronto
M#51-A3	PortsToronto doit réviser la présentation de la mise à jour de l'aéroport pour indiquer le nombre total de vols de Q400 par mois et par an, ainsi que le nombre moyen de vols de Q400 par jour au cours d'un mois depuis septembre 2022.	PortsToronto
M#51-A4	PortsToronto doit fournir des informations sur la politique de survol des îles de Toronto de NAV Canada.	PortsToronto

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	Absent
Joanne Dobson	Air Canada	Absent
Brad Cicero	Porter Airlines	Absent
Jennifer Quinn	Nieuport	Regrets
Cheryl Stone	Nieuport	Absent
Nadia Dzula	Nieuport	Absent
Ryan White	Nieuport	Present
Matthew Kofsky	Toronto Board of Trade	Absent
William Peat	Ireland Park	Absent
Sarah Chapin	Waterfront Toronto	Absent
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
Tony Farebrother	Toronto Island Community Association (TICA)	Absent
Natasha Francis	Waterfront Neighbourhood Centre	Present
Commander Paul Smith	HMCS York	Absent
Dave Purkis	Nav Canada	Absent
Indren Nair	Nav Canada	Absent
Matt Slaman	Art & Water	Absent
Oliver Hierlihy	Waterfront BIA	Present
Tim Kocur	Waterfront BIA	Absent
Mark Maloney	University of Toronto – Municipal Affairs	Present
Martin Kenneally	Harbourfront Centre	Absent
Bill Duron	Toronto Island Yacht Club	Present
Stacey Rodrigues	The Westin Harbour Castle	Present
PORTSTORONTO		
Michael Antle (Chair)	PortsToronto	Present
Roelof-Jan (RJ) Steenstra	PortsToronto	Present
Warren Askew	PortsToronto	Present
Deborah Wilson	PortsToronto	Absent
Angela Homewood	PortsToronto	Present
Bojan Drakul	PortsToronto	Present
Michael MacWilliam	PortsToronto	Absent
Jessica Pellerin	PortsToronto	Present
Jelena Ognjanovic	PortsToronto	Present
Chris Pearce	PortsToronto	Present
FACILITATION		
Jim Faught	LURA Consulting	Present

Geoffrey Mosher	LURA Consulting	Present
Alexander Furneaux	LURA Consulting	Regrets
INVITÉS		
Jennifer Smysnuik	Manager – Toronto Office of Emergency Management	Present
Steve Banton	Coordinator – Toronto Office of Emergency Management	Present
Jerry Shiner		Present

Contenu

- Bienvneue 1
- Tour de présentation et bienvenue à Warren Askew, vice-président des ports aéroportuaires de Toronto..... 1
- Examen des procès-verbaux des réunions et des points d'action..... 1
- Mise à jour du PDG 2
- Mise à jour de l'aéroport 4
- Mises à jour des membres du CLC..... 6
- Mise à jour de l'étude sur la qualité de l'air 9
- Affaires..... 9

Bienvenue

Jim Faught (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 51e réunion du comité.

En guise de mot d'ouverture, M. Faught a souhaité féliciter le membre du comité Mark Maloney pour le lancement de son livre Toronto Mayors: A History of the City's Leaders.

Tour de présentation et bienvenue à Warren Askew, vice-président des ports aéroportuaires de Toronto

M. Faught a présenté une présentation spéciale au nouveau vice-président de PortsToronto, Warren Askew.

M. Askew a remercié le groupe en disant qu'il était formidable d'être ici, depuis trois mois et demi. Il commence par une expérience dans la gestion des aéroports et des grandes infrastructures à travers la province.

M. Faught a ensuite donné un aperçu de l'ordre du jour.

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

Le représentant de l'association de quartier de York Quay (YQNA) a demandé des éclaircissements sur une mise à jour verbale fournie dans le CLC 50 par M. Antle qui n'était pas incluse dans la version imprimée, afin de garantir que le procès-verbal reflète fidèlement ce qui a été dit. Le représentant de l'YQNA a noté que le nombre de créneaux pour les avions Q400 n'était pas inclus dans le procès-verbal.

M. Faught a confirmé que M. Furneaux distribuera le procès-verbal pour commentaires et fournira une date pour les commentaires avant de finaliser. Tous les procès-verbaux des 50 réunions sont disponibles sur le site Web pour examen. (LIEN)

Note de l'animateur : Le procès-verbal de la 50e réunion du CLC a été distribué aux représentants du CLC pour commentaires le 6 septembre 2023, la période de commentaires s'étendant jusqu'au 15 octobre 2023. Aucun commentaire écrit n'a été reçu par l'animateur, ce qui a donné lieu à la publication du procès-verbal de la 50e réunion du CLC le 25 octobre 2023. Les commentaires en suspens peuvent être transmis à l'animateur par courrier électronique sous forme de notes explicatives au procès-verbal d'ici le 30 novembre 2023.

Mises à jour sur les points d'action

<u>M#50-A1</u> Finaliser le procès-verbal de la réunion n° 49 du CLC et le publier sur le site Web de PortsToronto	Le procès-verbal est publié en ligne. Point clos.
<u>M#50-A10</u> Faites un suivi auprès du personnel responsable du dragage pour déterminer s'il est possible de restituer du sable à Hanlan's Point.	Bojan Drakul (PortsToronto) a indiqué que la Ville de Toronto et Waterfront Toronto n'ont pas encore convenu de procéder au dragage, et que les travaux pourraient être reportés à l'année prochaine. Un membre du CLC a demandé si le sable dragué pouvait être acheminé jusqu'à Hanlan's Point. M. Drakul a indiqué que le matériau n'était peut-être pas idéal pour une utilisation sur une plage. Point clos
<u>M#49-A2</u> Le représentant du BQNA demandera aux contacts du National Yacht Club s'ils sont intéressés à rejoindre le CLC.	Les représentants du BQNA assureront le suivi auprès de Joan Prowse au sujet des contacts.

<p><u>M#49-A7</u></p> <p>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.</p>	<p>Un membre du BQNA soumettra à nouveau sa demande et assurera le suivi avec M. Furneaux.</p>
<p><u>M#49-A8</u></p> <p>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.</p>	<p>Aucune action pour le moment, élément d'action toujours actif.</p>
<p><u>M#47-A6</u></p> <p>Le représentant de YQNA enverra des recommandations sur les réunions importantes du CLC à souligner lors de l'intégration de nouveaux membres du CLC.</p>	<p>Remplacé par la matrice des procès-verbaux préparée par LURA Consulting. Les nouveaux membres reçoivent la matrice des réunions et une matrice des réunions révisée sera publiée de manière récurrente lors de la première réunion du CLC de chaque année.</p>

M#51-A1 Finaliser le procès-verbal de la réunion n° 50 du CLC et le publier sur le site Web de PortsToronto.

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 :

- Nouveaux ministres des Transports aux niveaux fédéral et provincial et nouveau maire de la ville de Toronto. Beaucoup de travail a été fait avec les trois ordres de gouvernement et PortsToronto veillera à ce que nous collaborions et communiquions.
- L'aéroport Billy Bishop est toujours en train de se remettre des impacts de la pandémie de COVID-19 et fonctionne actuellement à environ 70 % de sa capacité par rapport aux niveaux de 2019. Il se situe à peu près au milieu du peloton en termes de reprise du pays en termes de volume aéroportuaire, l'aéroport Billy Bishop étant environ le neuvième aéroport le plus achalandé du pays et le cinquième aéroport transfrontalier le plus achalandé.
- Le prédédouanement est en cours avec le soutien du gouvernement fédéral, ce projet est bien avancé et PortsToronto a hâte d'être ouvert au prédédouanement en 2025 à l'aéroport. Cela permet d'accéder à de nombreux nouveaux marchés. Lorsque vous accédez à un nouveau marché et à une nouvelle activité, vous créez des investissements. Cela continue de jouer un rôle utile dans la construction de Toronto en tant que marché.
- Objectifs – faire de PortsToronto l'aéroport et le port au sens large pour les cinq prochaines années afin de servir la communauté et ceux qui nous entourent.
- Le port a connu une bonne année en 2022 et en 2023, il a déplacé 2,3 millions de tonnes métriques (environ 50

000 camions hors des routes), la plupart des marchandises étant constituées de sel, de sucre et de barres d'armature. Je suis heureux de voir que les visites de navires de croisière continuent de croître de 42 à 54 au cours de la dernière année, attirant 22 000 visiteurs à Toronto pour soutenir l'industrie du tourisme alors qu'elle se remet de la COVID-19.

- La marina de l'Outer Harbour est occupée à 100 % pour la deuxième saison. Fantastique dans l'ensemble, mais cela crée des défis pour la navigation de plaisance dans la région.
- PortsToronto souligne le travail continu autour de la durabilité et du travail continu autour de la durabilité et de la neutralité carbone d'ici 2050. Avec des gestionnaires de l'infrastructure et de la planification et l'embauche d'un gestionnaire de l'environnement, des affaires sociales et de la gouvernance pour se concentrer sur la bonne gouvernance et les bonnes valeurs que PortsToronto cherche à faire progresser dans ses secteurs d'activité, y compris l'aéroport.

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

Le représentant de la YQNA a demandé pourquoi PortsToronto avait embauché un lobbyiste.

M. Steenstra a répondu que PortsToronto travaillait avec Hill et Knowlton pour soutenir leurs relations gouvernementales et établir de bonnes relations avec les trois ordres de gouvernement sur plusieurs questions, défis et opportunités, comme la neutralité carbone d'ici 2025 et les nouvelles réglementations à venir, comme la RESA (piste et zone de sécurité).

Le représentant de la Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA) a demandé des précisions sur l'annonce de préautorisation. Il aimerait savoir s'il y a une référence aux impacts économiques.

Michael Antle (PortsToronto) a indiqué que l'étude d'impact économique de 2021 (LIEN vers l'étude) fournit ces chiffres. Ce document est accessible au public.

Le représentant du Toronto Island Yacht Club (TIYC) a expliqué que le chef de l'exploitation du Harbourfront Centre avait déclaré que le stationnement de Marina Quay West rouvrirait, mais a découvert par la suite que ce n'était pas exact et qu'il ne rouvrirait pas. Au sein de PortsToronto, y a-t-il eu des discussions concernant un stationnement supplémentaire du côté ouest du port ?

M. Steenstra a répondu qu'ils n'avaient pas participé à des activités de plaidoyer en faveur du stationnement, expliquant que c'était toujours un défi en raison de l'importance accordée à la voiture dans la société. Le stationnement est fermé en permanence, mais ils ont constaté que de nombreux passagers de l'aéroport trouvent différents moyens de se rendre à l'aéroport, comme le vélo, les Ubers/taxis, les transports en commun ou la marche. PortsToronto estime que c'est une qualité formidable et unique de cet aéroport que les gens trouvent différents moyens de se rendre à l'aéroport.

Le représentant de la BQNA a demandé si Stolport partageait son taux d'occupation du stationnement avec PortsToronto. Le stationnement est-il occupé à 80 % pendant les jours de pointe ? Il serait intéressant de noter que la BQNA a réalisé une étude sur le stationnement en 2019 et serait intéressée de voir comment cela a changé après la pandémie.

M. Steenstra a expliqué que le trafic commercial ne conduirait probablement pas, il est plus probable qu'il marche ou prenne des taxis. L'aéroport affiche toujours une tendance à 70-75 % avant la COVID. M. Antle a ajouté que PortsToronto a augmenté une partie du stationnement du côté de l'île. PortsToronto réorganisera une partie du stationnement pour augmenter la capacité en fonction des besoins.

Mark Maloney a demandé si PortsToronto prévoit que l'aéroport reviendra à 100 %.

M. Steenstra a répondu qu'il y a actuellement une certaine volatilité dans le secteur aéroportuaire. West Jet déplace son trafic international de Toronto vers la partie ouest du Canada. Air Canada est à l'opposé, avec des vols point à point au départ de Montréal et de Toronto, et des vols au départ de Calgary. Porter adopte une approche stratégique d'entreprise légèrement plus traditionnelle, en lançant son service de jet au départ de

Pearson pour conquérir une plus grande part de marché et accroître le succès du transporteur. Cela a des effets sur le marché de l'aéroport Billy Bishop à l'échelle locale, mais aussi à l'extérieur. En bref, la capacité est en constante évolution à de nombreux égards dans de nombreux endroits. Parmi les défis persistants pour les transporteurs figurent la pénurie de pilotes, les taux d'intérêt et la hausse des coûts du carburant. Nous verrons une certaine volatilité, mais nous nous attendons à un retour progressif à la situation d'avant la pandémie, mais cela prendra quelques années.

M. Steenstra a également noté que les aéroports régionaux comme l'aéroport Billy Bishop sont un peu à la traîne; cependant, l'écart est comblé par des transporteurs à très bas prix. L'aéroport Billy Bishop ne peut pas accueillir ces transporteurs en raison des types d'avions qu'ils exploitent en raison de contraintes d'infrastructure. Des aéroports comme Kelowna et Abbotsford en Colombie-Britannique ont largement dépassé leurs chiffres de 2019 à cause de ces transporteurs.

Le représentant de TIYC a demandé des exemples de nouvelles destinations ouvertes par le précontrôle.

M. Steenstra a répondu que huit aéroports canadiens ont un précontrôle – l'aéroport Billy Bishop sera le 9e. Sans précontrôle, les Canadiens pourraient se rendre dans 77 aéroports aux États-Unis qui peuvent traiter le trafic international. Grâce au précontrôle, les Canadiens peuvent se rendre dans 275 marchés aux États-Unis. Le précontrôle offre à la fois une certaine flexibilité aux Canadiens qui voyagent et un impact significatif sur les villes américaines qui n'auraient généralement pas de douanes. Un grand changement commence à se produire lorsque vous avez un précontrôle. À l'heure actuelle, nous avons quatre marchés. Grâce au précontrôle, l'aéroport Billy Bishop aura la possibilité d'accéder à 20 marchés supplémentaires. Des centres plus petits comme Cincinnati, Cleveland et des marchés de taille moyenne comme Philadelphie. C'est pourquoi nous considérons cela comme un avantage important. L'aéroport Billy Bishop est actuellement le cinquième aéroport transfrontalier le plus fréquenté au Canada, et ce chiffre ne peut que croître. L'objectif est de rendre le précontrôle opérationnel d'ici 2025.

Mise à jour de l'aéroport

- Michael Antle (PortsToronto) a 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 principaux points des mises à jour sur ce sujet sont les suivants :
 - Le nombre de vols jusqu'en juillet 2023 commence à augmenter, comme c'est le cas partout au Canada.
 - L'aéroport Billy Bishop a connu des vols stables tout au long de 2023.
 - L'année 2022 a connu une accalmie et a commencé à se reconstituer. En juin 2023, l'aéroport a égalé certains de nos chiffres quotidiens de 2022 et s'est rapproché de certains des chiffres quotidiens de 2019. L'aéroport n'a pas tout à fait atteint 200 000 au milieu de l'année en mai/juin et a chuté dans les chiffres de juillet/août.
 - Nombre total de mouvements d'aéronefs – comme le nombre de passagers, ces chiffres ont chuté en août et se sont stabilisés au fil de l'année. M. Antle a précisé que le nombre comprend l'aviation générale, les avions privés et les vols locaux sont également inclus dans le total des mouvements d'aéronefs.
 - Le nombre de passagers en août 2023 par rapport à août 2022 est d'environ 70 %, les mouvements d'aéronefs d'environ 71 % et le cumul annuel 2023 par rapport à 2019 est d'environ 72 %. Il a précisé que la présentation mentionnait 2022 mais qu'elle devait indiquer 2019.
 - Vols d'évacuation médicale ORNGE 765 au total pendant les heures normales et 115 après les heures normales. Il s'agit notamment d'hélicoptères et d'avions à voilure fixe. Il n'y a pas eu beaucoup de trafic d'avions à réaction pour l'évacuation médicale à voilure fixe.

- Mises à jour des compagnies aériennes

- o Connect – continue de travailler pour obtenir la certification pour opérer à partir de l'aéroport Billy Bishop. Ils cherchaient à s'associer à d'autres compagnies aériennes. Ils doivent encore effectuer quelques-uns de leurs vols d'essai et n'ont pas encore contacté l'aéroport pour connaître les dates et les heures, mais c'est l'objectif. Nous attendons de savoir quand ces informations seront nécessaires.

- o Air Canada Jazz – a ralenti certaines de ses opérations pendant les mois d'été, principalement axées sur Montréal en été, et se concentre désormais sur Ottawa et Montréal de manière régulière à l'avenir.

- o Porter – continue d'opérer 80 % du total des vols à l'aéroport Billy Bishop.

- Créneaux horaires – aucun changement par rapport à ce qui a été mentionné précédemment pour les attributions : 246 créneaux pour l'été 2023, pour l'hiver 2023, nous recherchons 246 créneaux.

Le représentant de YQNA a demandé l'ajout de définitions à l'en-tête des heures.

M. Antle a précisé que les heures normales sont de 6 h 45 à 23 h et après les heures normales de 23 h à 6 h 45.

Le représentant de YQNA a précisé que sa demande précédente concernant les mouvements du Q400 concernait une répartition mensuelle.

M. Antle a répondu que lorsqu'on examine les mouvements de vol, on peut voir où ils se développent de janvier jusqu'au milieu de l'année, toujours plus lentement pendant les mois d'hiver.

Le représentant de YQNA a expliqué que le défi lorsqu'on examine le graphique est qu'il contient une variété d'aéronefs, et que la communauté est préoccupée par les Q400 en particulier.

M#51-A2 PortsToronto va désormais répertorier les vols mensuels Q400 dans ses mises à jour aéroportuaires. PortsToronto va réviser la présentation des mises à jour aéroportuaires pour indiquer 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 depuis septembre 2022.

Le représentant de TIYC a demandé : « Compte tenu de la croissance prévue de l'aéroport par divers transporteurs, prévoyez-vous que les bouées de piste seront étendues plus profondément dans le port ou resteront les mêmes ? » M. Antle a répondu que la zone d'exclusion marine (MEZ) est basée sur les approches de piste utilisées par les avions et non sur le nombre d'opérations.

Le représentant de TIYC a ensuite demandé si différents types d'équipement nécessiteraient plus de piste.

M. Antle a répondu qu'une partie des discussions récentes concernait les exigences relatives à la zone de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et la manière dont elle se développe et affecte les opérations. Il ne pouvait pas dire s'il prévoyait des changements pour la MEZ, mais beaucoup de recherche et d'ingénierie entrent dans la décision finale de Transports Canada. Nous prévoyons d'atteindre les chiffres de capacité d'ici la fin de 2023, mais cela dépend de ce que Transports Canada nous demandera. M. Antle s'est engagé à fournir une mise à jour s'il y a une discussion sur le sujet de la zone d'exclusion marine.

Le représentant de YQNA demande à quelles dates les annonces de créneaux horaires ont été faites à l'été 2022 et à l'hiver 2023. Quand les attributions ont-elles été faites pour augmenter le nombre de créneaux de 202 à 224 ?

M. Antle répond que PortsToronto organise deux réunions du comité de coordination par an pour l'été 2023 (coordonnées en septembre 2022) et pour l'hiver 2022 jusqu'en 2023 (coordonnées en mai 2022). La source de ces chiffres est le nombre de créneaux horaires que nous avons alloué et qui sont autorisés à fonctionner.

Le représentant de YQNA demande où ce nombre a été calculé.

M. Antle confirme que ces chiffres sont affichés dans le plan directeur de l'aéroport de 2018.

Le représentant de l'YQNA a expliqué au CLC qu'une réunion avait eu lieu avec Transports Canada le 5 mai 2022

avec le sous-comité de gestion du bruit pour discuter de la modélisation NEF. Le représentant de l'YQNA a fait part de son mécontentement quant au fait que le procès-verbal provisoire n'ait pas été publié avant le 16 décembre 2022 (distribué au sous-comité pour examen). Le représentant de l'YQNA a fait remarquer que l'aéroport avait augmenté les créneaux à deux reprises depuis mai 2022, soulignant des problèmes non résolus avec le processus NEF. Le représentant de l'YQNA a fourni les commentaires et questions suivants :

- Pourquoi a-t-il fallu autant de temps pour que les procès-verbaux des réunions de Transports Canada soient remis au sous-comité et publiés ?
- Comment PortsToronto comptabilise-t-il les sous-estimations avec le logiciel NEF utilisé dans le plan directeur ? Le représentant a indiqué qu'il estime que les estimations incorrectes utilisées dans le plan directeur expliquent les valeurs réduites du modèle de bruit d'au moins 2 à 7 db ; Les réflexions sur l'eau ajouteraient 3 db, et les réverbérations pourraient ajouter 3 db ou plus.
- Le représentant a noté que les estimations devraient être recalculées au fil du temps à mesure que davantage de moniteurs sont installés.
- La formule NEF est élaborée pour un environnement de bruit continu et non pour un environnement de bruit singulier qui ne se produit pas ici et qui, selon le représentant, est un environnement de bruit continu en raison des décollages et des atterrissages en cours. 22 db. au-dessus du bruit de fond ambiant, 10-11 db. non inclus dans le calcul et 15 à 27 db. non inclus pour chaque survol.
- Angela Homewood (PortsToronto) note que ces préoccupations sont plus appropriées pour être discutées au NMSC, et ont déjà été discutées dans ce forum.
- Le représentant de YQNA estime que cette portée de discussion sur le bruit devrait être une question du CLC car elle concerne les créneaux horaires/opérations et pas seulement les impacts du bruit.
- Le représentant de YQNA fournit des commentaires sur le rapport de Transports Canada et produit un procès-verbal annoté avec des commentaires supplémentaires. Il y a également des problèmes avec le TP1247.

Mises à jour des membres du CLC

Bruit des hélicoptères de juin 2023

M. Antle a fait le point sur le problème du bruit des hélicoptères de juin 2023.

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

- PortsToronto procède toujours à des examens des hélicoptères et a reçu des communications spécifiques aux visites en hélicoptère. PortsToronto travaille avec les exploitants pour mettre en œuvre des changements dans leurs opérations.
- PortsToronto a également appris qu'il y a un nouvel héliport du côté est du port (Skyline Heliport Corporation ; 10 Polson Street) qui a du trafic entrant et sortant et essaie de mieux comprendre l'impact de ces opérations sur la communauté.
- PortsToronto s'engage à continuer de surveiller ses opérations. Par exemple, l'autre jour, un hélicoptère a quitté le tablier de Stolport et le gestionnaire de service de l'époque a constaté qu'il avait quitté le tablier et était parti au-dessus du Western Gap, ce qui est contraire à nos procédures. PortsToronto a demandé à Nav. Canada de faire un suivi.
- Les prochains aéroports à atteindre sont ceux où se trouvent certains des avions les plus lourds et qui proviennent de l'héliport situé à l'est de l'héliport du port. Le trafic généré par l'aéroport Billy Bishop n'est pas très important.

Le représentant de YQNA a indiqué que le problème est dû aux hélicoptères touristiques réguliers qui volent sur le même trajet au-dessus de leurs maisons. Il a noté que Heli Tours a des vols prévus toutes les 10 minutes, jusqu'à six vols par heure commençant à 9 h 30 et se terminant à 20 h 30. Il a indiqué que cela a à voir avec le coucher du soleil lorsque le dernier vol part.

M. Antle a répondu qu'ils étaient identifiés comme causant du bruit au sol pendant qu'ils tournaient au ralenti sur le tablier en attendant que les passagers montent et descendent. L'opérateur a modifié certaines de ses procédures pour réduire une partie du bruit en direction de la communauté avec quelques améliorations. A parlé à Nav Canada pour s'assurer que les opérateurs suivent les itinéraires de roulage à l'arrivée et au départ. Essaie de suivre les hélicoptères noirs qui viennent d'un autre héliport qui n'est pas à l'aéroport lui-même.

Le représentant de YQNA a répété que les résidents de YQNA se concentrent sur les hélicoptères touristiques qui volent toutes les 10 minutes au-dessus de leurs maisons. King's Landing et d'autres bâtiments étaient préoccupés par le bruit provenant du site car les hélicoptères ne descendaient jamais. Ils venaient juste d'atterrir, le moteur continuait de tourner, puis ils redécollaient. Les résidents de YQNA et de BQNA s'inquiètent des vols au-dessus de leur tête, pas seulement au sol.

M. Antle a répondu que PortsToronto travaille avec Nav Canada pour s'assurer que les exploitants suivent les caps de la piste avant de tourner.

Le représentant de YQNA dit que c'est bon à savoir, mais qu'ils doivent savoir dans quel rapport ce bruit a été évalué ? Avant que les hélicoptères décollant toutes les 10 minutes ne soient approuvés, ils auraient été analysés et l'impact du bruit évalué.

M. Antle a expliqué que cela fait partie de l'accord tripartite et qu'il indique le nombre d'opérations d'hélicoptères qui opèrent à partir de l'aéroport.

Le représentant de YQNA a répondu que l'aéroport Billy Bishop aurait dû effectuer une évaluation de l'impact sonore si l'impact sonore de cette opération proposée est nouveau. Il y a une certaine confusion quant à savoir si cela est considéré comme nouveau ou non. YQNA a indiqué que s'il s'agissait d'une ancienne opération, les exploitants semblent avoir choisi un nouvel itinéraire. Si une évaluation de l'impact sonore a été effectuée il y a longtemps, ce rapport peut-il être distribué au comité ?

M. Antle a répondu que la dernière fois qu'on lui a demandé combien d'hélicoptères il y avait, Nav Canada a confirmé que le nombre de mouvements d'hélicoptères était le même. Il a confirmé que les opérations de Heli Tour ont été déplacées du côté ouest de l'aéroport au côté est de l'aéroport. Il a indiqué que lorsqu'il s'est renseigné sur l'héliport Skyline dans les terres portuaires, ces vols ne sont pas inclus dans les totaux de l'aéroport ou dans son impact sonore parce qu'ils ne sont pas affiliés à l'aéroport. L'héliport aurait besoin de l'approbation de Transports Canada pour fonctionner.

M. Steenstra a ajouté que l'héliport Skyline ne se trouve pas sur les terres de PortsToronto, mais sur une propriété appartenant à la Ville de Toronto. Les opérations de cette organisation relèvent de la compétence de la Ville de Toronto et de Transports Canada.

M. Antle a indiqué qu'il enverrait un lien au facilitateur car il se rappelle que cette affaire a été récemment couverte par les médias.

Note de l'animateur : Lien vers l'annonce de l'héliport Skyline. L'annonce évoque la poursuite de la construction de l'héliport en 2024, bien que les opérations aient déjà commencé au 10 Polson Street.

M#51-A3 PortsToronto assurera la couverture médiatique de l'héliport Skyline.

Angela Homewood (PortsToronto) a fait remarquer que, selon l'évaluation de l'impact sonore du ministère de l'Environnement, l'aéroport n'est pas visé par la norme NPC-300.

Le représentant de YQNA a répondu qu'en vertu de l'article 16 de l'accord tripartite, l'aéroport doit se conformer aux règlements municipaux.

Réparations imprévues de la rampe

M. Antle a fait rapport des réparations imprévues de la rampe du traversier qui ont été signalées par courriel au CLC en juin 2023. M. Antle a noté qu'un camion a endommagé la rampe du traversier le 20 juin 2023. Cela a causé des dommages qui ont empêché le fonctionnement complet de la rampe. Des réparations d'urgence ont été nécessaires le plus rapidement possible pour remettre la rampe en service. Les membres de la communauté ont été informés le 20 juin 2023. PortsToronto reconnaît qu'il y a eu des échanges sur l'étendue des travaux nécessaires et s'ils étaient liés aux travaux de la rampe discutés lors de la réunion n° 49 du CLC lors de la présentation de l'aperçu des infrastructures d'immobilisations.

M. Drakul a noté que d'autres réparations sont nécessaires. Il faut quelques mois pour une nouvelle rampe, dans le courant de l'année prochaine.

Le représentant de YQNA a expliqué qu'il avait écrit un courriel sur ce sujet et qu'il appréciait que cela n'ait pas été fait pendant la nuit. PortsToronto peut-elle partager d'autres informations sur la nature des dommages ou les réparations possibles qui seraient nécessaires au terminal de traversier et qui nécessiteraient des travaux de construction pendant la nuit. Il semble qu'aucun d'entre eux ne nécessite une construction de nuit pour endommager les aéronefs.

M. Steenstra a souligné que si des travaux de nuit sont nécessaires, ils seront bien communiqués à la communauté pour qu'ils soient effectués de manière efficace, mais qu'il est de la responsabilité de veiller à ce qu'ils n'aient pas de répercussions importantes et plus larges sur le quartier. Certains travaux doivent être effectués de nuit, car c'est la façon la plus efficace de les réaliser.

Le représentant de YQNA demande s'il est possible de faire des travaux préventifs pour s'assurer que ces travaux ne se produisent pas de nuit.

M. Antle a confirmé que l'aéroport Billy Bishop effectue régulièrement des travaux d'entretien sur la rampe.

Le représentant de YQNA a expliqué qu'un courriel mentionnait un programme d'entretien des chaussées sur plusieurs années, sans transport par barge par camions dans les communautés. Il a suggéré que le regroupement des travaux par tranches de trois à cinq ans serait plus efficace, de sorte que les travaux ne soient pas nécessaires chaque année.

M. Drakul a expliqué que les intérêts de PortsToronto s'alignent sur cette approche, qu'il existe une volonté de faire les choses efficacement et d'éviter autant que possible les travaux de nuit, car ils sont plus coûteux, plus compliqués et moins sécuritaires. Il s'agit toujours d'un équilibre entre la garantie que les opérations peuvent se poursuivre, que les projets sont terminés de manière sécuritaire et que les impacts sont limités sur la communauté. Il a noté que toutes les réunions de lancement commencent par la façon de réaliser ces travaux pour minimiser les impacts sur la communauté.

Le représentant de YQNA a expliqué qu'il avait remarqué des améliorations au cours des sept dernières années, que Gene avait vraiment pris cela à cœur et qu'il semble que le reste de l'équipe l'ait également fait. Il a encouragé l'équipe à, dans la mesure du possible, regrouper plusieurs travaux pour minimiser le nombre de camions qui circulent dans la communauté.

M. Drakul répond que PortsToronto envisage de réaliser trois projets ensemble, au lieu de trois projets à trois moments différents. Il s'agit de réparer le système hydraulique, la rampe et les tours de la rampe. Trois conceptions et projets différents, à mettre en place ensemble.

M. Faught a fait remarquer qu'en tant que facilitateur neutre, il a également noté les améliorations apportées aux projets de construction découlant des discussions au sein de ce comité.

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 troisième et dernière réunion publique est prévue, mais qu'aucune date n'a encore été fixée. La réunion permettra de faire le point sur l'état d'avancement de l'analyse effectuée à ce jour par les chercheurs de l'Université de Toronto et le service de santé publique de Toronto.

Les principaux points de la mise à jour de Mme Homewood sur ce sujet sont les suivants :

- Le 31 mai a eu lieu la dernière réunion. L'équipe de l'Université de Toronto a fait le point sur sa dernière série d'échantillonnages et ses conclusions préliminaires en termes d'exigences réglementaires et de déclencheurs réglementaires.
- Le mois dernier, Emily, qui est l'étudiante responsable de l'équipe de recherche, a rédigé un document qu'elle présentera en janvier. La prochaine réunion fournira plus d'informations sur les échéanciers du projet, les commentaires reçus et les recommandations qui pourraient être fournies du point de vue de l'aéroport sur les mesures qui pourraient être prises en fonction de leurs conclusions.
- Le représentant de la BQNA explique que l'un des objectifs de l'étude est d'obtenir de nouvelles données quantitatives sur les particules ultrafines (UFP). L'étude sur la qualité de l'air n'est pas censée être une étude de conformité, mais une nouvelle étude de collecte de données. L'étude vise à montrer comment la qualité de l'air des aéroports se compare à la pollution générale du trafic, en montrant où se situent les pics et les moyennes. L'une des raisons de l'étude est d'explorer des stratégies d'atténuation pour aider à réduire la pollution de l'air, en travaillant avec une communauté qui s'en préoccupe depuis des années. Les résidents vivent dans un point chaud de pollution de l'air, pas seulement à cause de l'aéroport, mais de tout ce qui se trouve dans le centre-ville de Toronto. L'étude va être utile ; Le défi sera de communiquer cela.
- Le représentant de la BQNA a indiqué qu'elle soumettait une demande de subvention pour embaucher un animateur pour la réunion publique, car l'Université de Toronto a indiqué qu'elle apprécierait vraiment d'avoir un animateur formé pour cette réunion. Avec la subvention qui arrive et certaines des données que les chercheurs de l'Université collectent, la réunion publique potentielle pourrait avoir lieu en janvier 2024, mais il pourrait y avoir plus de discussions plus tard cette année.

Jerry Shiner a demandé si l'étude cherchait des métaux.

Mme Homewood a répondu que oui, ils avaient toute une série de ce qu'ils appelleraient des « émissions de type aéroportuaire », des composés chimiques clés à étudier. Les UFP en font partie et certains des métaux faisaient partie du travail détaillé qu'ils ont effectué.

M. Shiner a demandé jusqu'où les capteurs pouvaient aller.

Mme Homewood a expliqué que c'était une gamme. Ils avaient des moniteurs d'air sur les balcons des gens de la communauté, certains sur le toit des bâtiments orientés au sud et au nord près de Gardiner également pour avoir une idée de la communauté, et il y avait des capteurs mobiles qui se rendaient régulièrement pour collecter des données.

Il s'agira d'une étude évaluée par des pairs, publiée dans une revue. Elle doit passer par toutes les rigueurs académiques.

Affaires

Le représentant du TIYC a indiqué que lors de la dernière réunion, le CLC avait entendu parler du programme de gestion de la faune que Billy Bishop met en œuvre pour empêcher les cormorans de pénétrer dans les zones de piste. L'une des choses que le TIYC a remarquées dans ses opérations est que même si la TRCA tente d'empêcher les cormorans de surpeupler les îles, c'est une bataille perdue. Il a présenté cela comme un avertissement potentiel que Billy Bishop pourrait devoir intensifier la gestion à mesure que la population augmente. Si PortsToronto peut exercer une influence sur les parcs de la ville de Toronto et la TRCA pour empêcher les

cormorans de coloniser, cela serait utile.

M. Antle répond que PortsToronto effectue un examen régulier de la faune chaque année et dispose d'un programme de rassemblement des oies.

Le représentant du TIYC a noté que c'est très efficace, en particulier les faucons, et a encouragé PortsToronto à faire davantage appel aux faucons.

M. Antle (PortsToronto) peut tendre la main et avoir cette conversation. PortsToronto ne les voit pas colonisés sur le terrain de l'aéroport, mais de l'aide peut être fournie si des possibilités se présentent.

Le représentant du TIYC a répondu que la population des îles augmentant, cela pourrait avoir un impact sur l'aéroport.

Le représentant du BQNA a demandé si les cormorans constituent un risque de vol pour les avions. Lorsque vous voyez les cormorans effectuer leur vol massif au-dessus du Western Gap. Ils ont tendance à planer au-dessus de l'eau, quel est le risque pour les avions ?

Chris Pearce (PortsToronto) a noté que les cormorans représentent un risque moindre que les bernaches du Canada. PortsToronto est en contact direct avec la TRCA, qu'elle rencontre régulièrement pour identifier le problème, car il pourrait également devenir le problème de PortsToronto. Les schémas de vol des cormorans sont généralement faibles et à travers le broussailles présentent moins de risques. PortsToronto a des personnes qui surveillent et gèrent la faune de manière active en fonction de la piste en service.

Le représentant du YQNA a demandé si le problème des impacts d'oiseaux est la densité. Un Q400 peut-il traverser un nuage d'oiseaux.

M. Antle a indiqué qu'il doit revoir le plan de gestion de la faune pour vous donner une réponse. La taille et le nombre d'oiseaux pourraient poser problème. PortsToronto veut éviter autant que possible les collisions avec les oiseaux. Pour revenir à Chris Pearce, il existe un comité de gestion de la faune qui se réunit régulièrement et qui partage des informations avec les partenaires riverains afin d'atténuer le problème autant que possible.

M. Shiner a demandé qui a déterminé que le niveau de vol au-dessus de l'île était de 1 200 pieds ? Par opposition à 2 500, ce que dit la politique de Nav Canada. Le plan disait auparavant avec des hachures croisées de ne pas voler à moins de 2 500 pieds, maintenant c'est 1 200 pieds.

M. Antle a indiqué qu'il devrait faire un suivi à ce sujet. Il y a des endroits sensibles au bruit que les pilotes doivent éviter, il y a aussi la politique de bon voisinage qui est en place depuis avant mon arrivée.

M#51-A4 PortsToronto fournit des informations sur la politique de survol des îles de Toronto de NAV Canada.

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