

FEUILLE DE ROUTE POUR DES OPÉRATIONS MOINS BRUYANTES

Six idées pour réduire l'incidence du bruit sur nos voisins
Rapport d'engagement des collectivités

JUILLET 2018

PRÉSENTÉ CONJOINTEMENT PAR :



Toronto Pearson

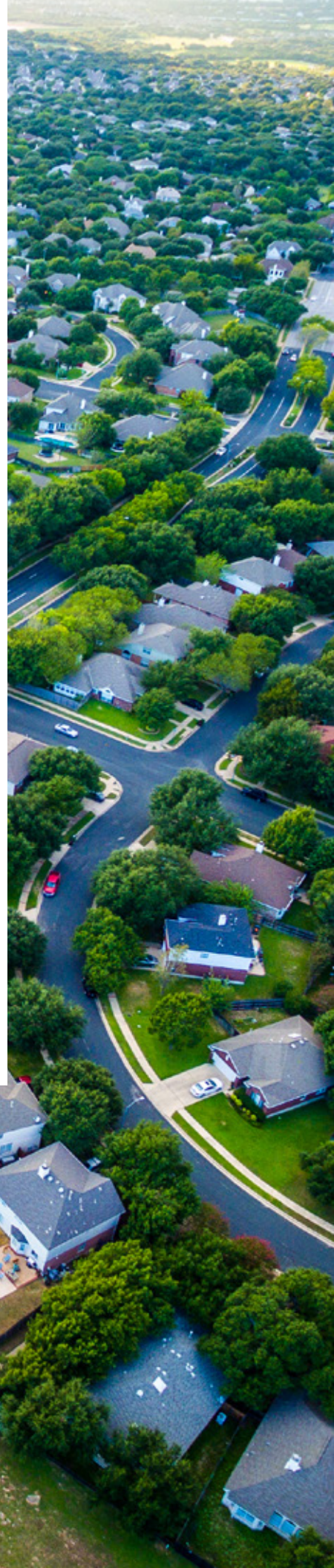


TABLE DES MATIÈRES

004 Avant-propos

006 Introduction

010 **Les six idées**

011 Aperçu

013 Propositions, commentaires et prochaines étapes

014 Les six idées

030 **Consultation publique**

031 Aperçu

032 Séances d'information et événements

036 Promotion

038 Commentaires des collectivités

045 Conclusion

Les annexes peuvent être consultées sur le site
torontopearson.com/fr/conversations

A : Glossaire

B : Consultation et documents de référence

C : Commentaires et analyse du sondage

D : Communications

AVANT-PROPOS



En tant qu'exploitant de l'aéroport international Pearson de Toronto, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) reconnaît que les aéroports ont des répercussions, notamment le bruit, sur les collectivités locales. Bien qu'il soit impossible d'éliminer complètement le bruit des aéroports, la GTAA croit que des améliorations continues doivent être étudiées, discutées et mises en œuvre en collaboration avec ses voisins.

Nous savons qu'au fur et à mesure que nous poursuivons notre croissance et que nous continuons d'offrir des avantages, notamment par la création d'emplois et le développement économique, nous devons mieux gérer les répercussions de nos opérations. Nous devons faire notre part et mener un processus auquel pourront participer nos voisins ainsi que nos partenaires de l'industrie.

Il y a trois ans, en collaboration avec NAV CANADA, nous avons commencé à étudier six idées pour limiter les répercussions de nos opérations sur nos voisins. Nous avons entrepris ces travaux pour répondre directement aux attentes exprimées clairement par nos voisins : en faire plus pour gérer les répercussions de l'aéroport et mieux répondre aux préoccupations et aux suggestions des collectivités.

Dans le cadre de ce processus, les résidents ont démontré leur engagement et leur détermination en nous demandant d'en faire davantage. Ils ont continué de travailler avec nous, notamment en nous aidant à déterminer la portée des propositions, en participant aux séances d'information techniques et, plus récemment, en participant à notre vaste consultation de sept semaines.

Ces commentaires nous ont guidés, et nous sommes prêts à présenter les résultats de nos travaux. Dans les pages qui suivent, nous présentons une feuille de route qui explique comment nous mettrons en œuvre les six idées et, finalement, comment nous réduirons le bruit à l'aéroport Pearson de Toronto.

Les six idées sont en fait un exemple des efforts que nous déployons pour être un bon voisin. Qu'il s'agisse de notre plus récent plan d'action de gestion du bruit, de nos programmes de développement durable généraux, des initiatives visant à faire grandir la collectivité mises en œuvre dans le cadre de notre programme d'investissement communautaire ou encore de nos activités de promotion en vue d'offrir plus d'options de transport vers l'aéroport, l'avenir de notre collectivité nous importe tout autant que la satisfaction de nos passagers.

Merci à toutes les personnes qui ont participé au processus de consultation qui a mené aux six idées. Nous nous réjouissons à l'idée d'avoir d'autres discussions fructueuses avec nos voisins et nos partenaires de l'industrie afin de réduire l'incidence du bruit sur les collectivités touchées par les opérations à l'aéroport Pearson de Toronto.

Hillary Marshall
Vice-présidente
Relations avec les intervenants et communications
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto



NAV CANADA s'engage à gérer de façon sécuritaire l'espace aérien de notre pays tout en cernant les occasions de réduire les répercussions de l'industrie sur nos collectivités et l'environnement.

Qu'il s'agisse d'utiliser davantage les opérations en descente continue moins bruyantes ou de faire appel à la technologie pour réduire le survol des secteurs résidentiels pendant la nuit, l'on estime que les idées abordées au cours de ce processus de consultation apporteront des améliorations importantes pour les résidents.

NAV CANADA prévoit mettre rapidement en œuvre les recommandations présentées dans le présent document. Nous savons toutefois qu'il reste du travail à faire. Nous nous engageons à continuer de collaborer avec l'ensemble de l'industrie pour réduire le bruit et les autres répercussions environnementales.

La remise en question des façons de faire, qu'il s'agisse d'adopter de nouvelles technologies de navigation satellitaire ou d'envisager les procédures sous un angle nouveau, a fait partie de ce processus et continuera d'influencer notre façon de voir les possibilités de réduction des répercussions sur les collectivités.

Une collaboration productive avec le public a été essentielle dans le cadre de ce processus. Les six idées reflètent les commentaires des collectivités, et les résidents de toute la région ont eu l'occasion d'en évaluer le bien-fondé dans le cadre de consultations.

Nous poursuivons le dialogue tout en collaborant avec la GTAA et nos partenaires de l'industrie pour prendre en considération et saisir de nouvelles occasions. Nous sommes résolus à assurer une participation efficace du public.

Nous remercions les résidents de toute la région qui ont pris le temps d'examiner nos propositions et de faire des commentaires. Merci d'avoir discuté de ces six idées avec nous et de nous inciter à être de meilleurs voisins.

Rudy Kellar
Vice-président directeur, Prestation des services
NAV CANADA

INTRODUCTION

L'aéroport Pearson de Toronto est plus qu'un simple aéroport, il s'agit de l'un des principaux moteurs économiques du Canada. À l'échelle nationale, il crée des emplois, favorise la croissance économique et appuie l'immigration. À l'échelle locale, il bâtit des collectivités solides et prospères et permet aux résidents de la région du Grand Toronto de faire de nouvelles expériences et de profiter de nouvelles possibilités partout dans le monde.

Près de 49 000 personnes sont directement employées par plus de 300 organismes menant des activités à l'aéroport Pearson de Toronto. De plus, des centaines de milliers d'Ontariens du sud de l'Ontario et de membres de collectivités voisines profitent des avantages que procure la connectivité offerte par l'aéroport. L'aéroport Pearson de Toronto accroît la productivité des industries de partout au pays en établissant des liens entre les sociétés canadiennes et des partenaires commerciaux, des investisseurs et des marchés dynamiques de partout dans le monde. Au fur et à mesure que l'aéroport évolue pour devenir l'une des plus importantes plaques tournantes mondiales, il est attendu qu'il permettra d'établir des liens entre le Canada et plus de 80 % de l'économie mondiale, ce qui créera d'autres emplois, augmentera les exportations et attirera des investissements étrangers.

Même si la croissance de l'aéroport Pearson de Toronto offre de nombreux avantages, elle peut avoir des répercussions, en particulier sur les collectivités avoisinantes. Être un membre responsable de l'industrie de l'aviation et de la collectivité locale suppose d'écouter les diverses opinions au sujet du bruit des aéronefs et de mieux comprendre l'incidence de nos opérations sur les résidents, à la maison et dans leur vie quotidienne.

En juin 2015, la GTAA et NAV CANADA ont entamé des discussions avec les collectivités de la région du Grand Toronto pour trouver des façons d'atténuer le bruit. Ces discussions ont mené à la création du Toronto Noise Mitigation Initiatives Engagement Plan, appelé communément les « six idées ».

Les six idées sont le fruit d'un effort collaboratif de trois ans entre nos deux organisations, auquel nos voisins ont également participé, visant à étudier et à mettre en place de nouvelles méthodes afin de réduire le bruit pour les collectivités touchées par les opérations de l'aéroport Pearson de Toronto.

L'aéroport Pearson de Toronto est situé au cœur d'une région urbaine densément peuplée. La participation des collectivités voisines de l'aéroport est nécessaire lors des discussions au sujet des mesures à prendre pour réduire le bruit ou limiter le nombre de personnes touchées par le bruit des aéronefs, et ce, à chaque étape du processus.

Dans cet esprit, NAV CANADA et la GTAA se sont engagées à informer davantage le public et à mettre sur pied un processus de consultation pour les six idées. Nous souhaitons nous assurer que les résidents aient la chance d'en apprendre davantage sur les propositions et de participer aux discussions. Plus de 2,9 millions de personnes ont pu obtenir de l'information sur les six idées et participer aux consultations au moyen de diverses voies de communication, y compris des sondages en ligne, des séances d'information techniques ou même en discutant directement avec un(e) contrôleur(e) de la circulation aérienne de NAV CANADA au sujet des opérations aériennes. Du 3 mars au 20 avril 2018, plus de 430 résidents ont participé aux réunions tenues partout dans la région et plus de 900 résidents ont émis des commentaires.

Le présent rapport d'engagement des collectivités donne un aperçu de chacune des six idées ainsi que de leurs avantages et répercussions, résume ce que nous avons entendu au cours des sept semaines durant lesquelles les résidents nous ont parlé et présente la feuille de route qui procurera les avantages dont nous avons discuté.




Toronto Pearson

RÉPONDRE À LA DEMANDE EN MATIÈRE DE VOYAGES AÉRIENS

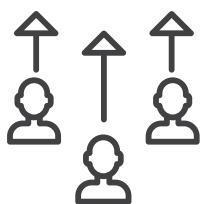
Au cours des trois prochaines décennies, l'Ontario connaîtra une forte croissance : sa population atteindra 15 millions de personnes et son produit intérieur brut doublera et atteindra 1,1 billion de dollars. Cela signifie que la demande régionale pour les voyages aériens est en hausse.

D'ici 2037, il est attendu que le trafic passagers connaîtra une augmentation annuelle de 3,1 %, passant des 47 millions de passagers actuels à 85 millions de passagers.

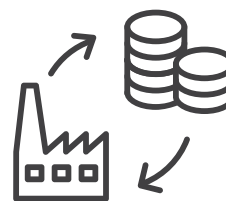
Au cours de la même période, il est prévu que les mouvements  d'aéronefs augmenteront à un rythme moins élevé que celui du trafic passagers, soit 1,5 % par année, passant de 478 000 à 632 000 mouvements.

Les deux taux de croissance diffèrent en raison d'un changement qui s'opère au sein de l'industrie, les exploitants privilégiant de plus gros aéronefs à haute densité qui sont pleinement occupés.

QUELS FACTEURS INFLUENT LA CROISSANCE DU TRAFIC PASSAGERS À TORONTO?



POPULATION



ÉCONOMIE



DEMANDE DE VOYAGES AÉRIENS



PLAQUE TOURNANTE MONDIALE

RÉGLER LE PROBLÈME DE BRUIT POUR LES RÉSIDENTS

NAV CANADA et la GTAA ont récemment chacune effectué des études et produit des rapports en ce qui a trait à la réduction du bruit.

NAV CANADA

Examen indépendant de l'espace aérien en vue de réduire le bruit des aéronefs à Toronto¹

À l'été 2016, NAV CANADA a annoncé un examen de l'espace aérien de Toronto visant à déterminer si toutes les mesures raisonnables pour réduire le bruit des aéronefs étaient envisagées en ce qui a trait à la conception et à l'exploitation de l'espace aérien de la région de Toronto pour les aéronefs en partance et en provenance de l'aéroport Pearson de Toronto.

Réponse de NAV CANADA à l'examen indépendant de l'espace aérien en vue de réduire le bruit des aéronefs à Toronto

Ce document présente la réponse de NAV CANADA aux recommandations de l'examen indépendant de l'espace aérien en vue de réduire le bruit des aéronefs à Toronto et fournit des renseignements sur les plans de mise en œuvre et les échéanciers.

GTAA

Étude de référence sur le programme de gestion du bruit et les pratiques exemplaires²

Parmi les éléments livrables du plan d'action quinquennal de gestion du bruit pour 2016, la GTAA a effectué une étude comparative du programme de gestion du bruit de l'aéroport Pearson de Toronto avec ceux d'aéroports semblables afin de trouver de nouveaux programmes ou de nouvelles initiatives à mettre en place.

Rapport du groupe consultatif de résidents sur le développement de l'aéroport et le respect en ce qui a trait au bruit

En 2017, la GTAA a mené un programme de sensibilisation et de consultation sur le développement de l'aéroport et le respect en ce qui a trait au bruit en plus de former un groupe consultatif de résidents. Ces discussions ont permis de créer un ensemble de valeurs et de principes directeurs, en collaboration avec la collectivité, pour guider les décisions de la GTAA et s'assurer que la voix de la collectivité se reflète dans les choix des responsables de l'aéroport.

Développement responsable : Plan d'action sur la gestion du bruit 2018-2022³

Après un processus de deux ans comprenant une vaste consultation de la collectivité, la GTAA a publié un plan d'action sur la gestion du bruit (intitulé *Growing Responsibly: 2018-2022 Noise Management Action Plan*) qui établit dix nouveaux engagements liés à la consultation, à la responsabilité environnementale, aux changements opérationnels, à la surveillance et au signalement du bruit des aéronefs, ainsi qu'à la collaboration de l'industrie.

^{1,2,3} (en anglais seulement)



LES SIX IDÉES

APERÇU

La consultation sur les six idées a été menée selon un plan en trois phases visant à recueillir les commentaires des collectivités, de la conception à la mise en œuvre complète.

PHASE 1 : TABLES RONDES DES PARTIES PRENANTES (ÉTÉ 2015)

PHASE 2 : ANALYSES TECHNIQUES (2015-2017)

PHASE 3 : CONSULTATION PUBLIQUE (2018)

PHASE 1 : TABLES RONDES DES PARTIES PRENANTES

NAV CANADA et la GTAA ont tenu une série de huit tables rondes des parties prenantes auxquelles ont participé de petits groupes de membres de la collectivité très engagés en juillet et en août 2015, notamment des dirigeants d'associations et de groupes communautaires locaux, des représentants élus et les membres du comité consultatif communautaire sur l'environnement et le bruit (CENAC) de la GTAA. Les commentaires émis lors de ces tables rondes ont été pris en considération lors de l'établissement du processus, des critères pour la prise de décisions et des étapes suivantes.

PHASE 2 : ANALYSES TECHNIQUES

Chaque idée a fait l'objet d'une analyse technique en vue de déterminer les avantages et les répercussions pour les collectivités locales ainsi que leur faisabilité, selon les prévisions de la demande pour l'aéroport Pearson de Toronto.

Les analyses techniques visaient à :

- comprendre le scénario de référence en utilisant les données sur la circulation aérienne de 2015;
- déterminer les scénarios optionnels futurs;
- faire effectuer par un consultant indépendant une analyse de la faisabilité des scénarios optionnels par rapport au scénario de référence, y compris les niveaux de trafic anticipés, l'avionique et la composition de la flotte;
- faire effectuer par un consultant indépendant la modélisation du bruit pour chaque scénario optionnel par rapport au scénario de référence pour comprendre tous les avantages et toutes les répercussions possibles du bruit.

En mai 2016, les participants aux tables rondes des parties prenantes ont été invités à assister à un bilan sur l'état d'avancement de la phase 2. Les commentaires émis lors de la séance d'information technique ont aidé à mettre au point les options pour les prochaines étapes des analyses techniques. Les analyses techniques de chaque idée ont été achevées à la fin de 2017.



Lorsqu'elle sera mise en œuvre, je crois que cette proposition sera un excellent début pour régler le problème de bruit des aéronefs. »

—Répondant au sondage de la consultation sur les six idées

PHASE 3 : CONSULTATION PUBLIQUE

Les communications et la mobilisation sur les six idées ont débuté en février 2018. Plusieurs communications diffusées au moyen de divers réseaux de parties prenantes, ainsi qu'en format numérique et imprimé, ont permis d'informer plus de 2,9 millions de personnes.

La période officielle de commentaires pour la consultation publique était ouverte pendant sept semaines, soit du 3 mars au 20 avril 2018, et elle a permis d'offrir diverses occasions de faire des commentaires. Plus de 430 personnes ont assisté à 15 réunions publiques qui ont eu lieu dans toute la région. Plus de 900 personnes ont émis des commentaires en répondant à un sondage. Des copies papier du sondage ont été distribuées aux participants des réunions publiques, et le sondage était également accessible en ligne sur le site torontopearson.com/fr/conversations pendant la période de consultation.



PROPOSITIONS, COMMENTAIRES ET PROCHAINES ÉTAPES



01

NOUVELLES APPROCHES DE NUIT

Bien que les niveaux de trafic soient beaucoup moins élevés la nuit que le jour, certains résidents peuvent davantage remarquer le bruit des aéronefs durant ces périodes, car le bruit ambiant dans leur collectivité et celui dans leur domicile sont typiquement moins élevés.

Une demande plus faible et un nombre moins élevé d'aéronefs évoluant dans l'espace aérien de l'aéroport Pearson de Toronto la nuit fournissent l'occasion d'utiliser des trajectoires qui touchent moins de personnes.

PROPOSITIONS

NAV CANADA a proposé de tirer parti de la technologie de navigation satellitaire, appelée navigation de surface (RNAV), pour concevoir de nouvelles approches de nuit qui permettent de mieux éviter les secteurs résidentiels. Les approches de nuit seront utilisées entre 0 h 30 et 6 h 30. Si possible, leur utilisation commencera plus tôt, mais seulement lors de périodes où il y a très peu de trafic pendant la nuit puisque ces approches nécessitent des niveaux de trafic relativement faibles pour qu'elles soient réalisables sur le plan opérationnel. Les pointes de trafic augmentent la complexité et exigent que d'autres types d'approches soient utilisés. Les conditions météorologiques et une faible visibilité, en raison desquelles les pilotes doivent utiliser un système d'atterrissage aux instruments, auront également une incidence sur l'utilisation de ces approches. Même si les approches ont été conçues pour toutes les pistes, certaines d'entre elles seront peu utilisées puisque les pistes préférentielles de nuit sont en place à l'aéroport Pearson de Toronto.

Les figures ci-dessous donnent un exemple de routes de vol utilisées lors d'une journée récente, un aperçu des trajectoires de vol proposées, ainsi qu'un aperçu de l'empreinte sonore correspondante pour la piste 23.



AVANTAGES ET RÉPERCUSSIONS PRÉVUS

Les nouvelles procédures ont été élaborées pour appuyer les opérations en descente continue, ce qui permettra à un aéronef d'être à une altitude plus élevée à certaines portions de l'approche comparativement aux procédures exigeant que celui-ci utilise des étapes de vol à faible altitude lorsqu'il est en approche de l'aéroport. Elles ont été conçues pour réduire le survol des secteurs résidentiels lorsque possible afin de limiter l'incidence du bruit. L'analyse de modélisation du bruit a donné la réduction estimative suivante des survols de la population pour chaque piste.

PISTE POURCENTAGE DE CHANGEMENT de la population survolée à un bruit supérieur à 60 dBA*

(selon la transition utilisée)

23	-8 % à -44 %
24 L/R	-10 % à -24 %
05	-7 % à -22 %
06 L/R	-2 % à -30 %

* Selon l'empreinte sonore modélisée d'un aéronef 737-800.

On dénombre en moyenne 40 arrivées par nuit au cours de la période où les procédures d'arrivée de nuit seraient utilisées. Ces vols seraient redistribués entre les multiples approches vers chaque piste, selon la provenance de l'aéronef.

Visitez le site torontopearson.com/fr/conversations pour consulter des analyses plus approfondies et diverses ressources.

RÉSUMÉ DE CE QUE NOUS AVONS ENTENDU

Lors des réunions de consultation dans certains secteurs touchés par le trafic aérien de nuit, les participants ont appuyé les concepts de RNAV de nuit proposés et les efforts qui seront déployés pour déplacer les opérations de nuit au-dessus des secteurs non résidentiels lorsque possible. Toutefois, il est entendu que, pour plusieurs résidents qui vivent sous la trajectoire d'approche finale, leur expérience après la mise en œuvre des nouvelles procédures sera comparable à aujourd'hui. Les résidents qui ont participé aux réunions à Georgetown, Leaside, Oakville et Vaughan étaient particulièrement favorables aux propositions.

Au total, 481 répondants ont fait des commentaires complets ou partiels sur l'idée 1 lors du sondage. Environ 55 % des répondants aux questions ont indiqué qu'ils appuyaient l'idée des différentes arrivées de nuit alors que 17 % des répondants ont indiqué qu'ils étaient neutres et 28 %, qu'ils étaient opposés à l'idée. Lorsqu'il était demandé si la proposition offrait des avantages généraux pour les collectivités avoisinantes, les réponses étaient réparties presque également entre les personnes qui croient qu'il y aura des améliorations (35 %), celles qui croient qu'il n'y en aura aucune (32 %) et les celles qui sont incertaines (33 %).

On a demandé aux répondants d'indiquer s'ils s'attendaient à ce que le bruit augmente ou diminue dans leur localité après la mise en œuvre de l'idée 1. Parmi les 463 répondants, environ 42 % ont indiqué qu'ils s'attendaient à ce que le bruit augmente dans leur localité alors que 28 % s'attendaient à ce que le bruit diminue et 29 % croyaient qu'il n'y aurait aucune différence. Une analyse a permis de démontrer que les répondants d'Etobicoke, de Mississauga, de Brampton, de Toronto et d'Oakville s'attendaient davantage à ce que le bruit augmente, et certains résidents s'attendaient à une

augmentation du bruit, même si aucun changement n'était prévu dans leur secteur. Par exemple, la nouvelle conception proposée des procédures d'approche de nuit n'a aucune répercussion positive ou négative sur Etobicoke, mais de nombreux résidents de ce secteur étaient opposés à l'idée. Il semble que plusieurs des résidents qui ont indiqué qu'ils s'attendaient à ce que le bruit augmente la nuit craignent une augmentation du volume de trafic au fil du temps.

Pour obtenir plus de détails sur les réponses au sondage et l'analyse, veuillez consulter l'annexe C : Commentaires et analyse du sondage, sur le site torontopearson.com/fr/conversations

PROCHAINES ÉTAPES

En raison des commentaires généralement positifs et des avantages prévus pour de nombreux résidents qui habitent près de l'aéroport Pearson de Toronto, les nouvelles procédures d'approche de nuit seront mises en œuvre. NAV CANADA fera en sorte que cette mise en œuvre s'effectue à l'automne 2018. À ce moment, les procédures seront publiées dans le *Canada Air Pilot 4*.

Dans le cadre du processus de suivi établi dans le Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien, NAV CANADA effectuera une évaluation des répercussions sur la collectivité après la mise en œuvre. Cette évaluation a lieu environ six mois après les changements.

02

NOUVEAUX DÉPARTS DE NUIT

Certains résidents peuvent remarquer davantage le bruit des départs d'aéronef la nuit, car le bruit ambiant dans leur collectivité et celui dans leur domicile sont typiquement moins élevés.

Une demande plus faible et un nombre moins élevé d'aéronefs évoluant dans l'espace aérien de l'aéroport Pearson de Toronto la nuit fournissent l'occasion d'utiliser des procédures de départ qui évitent mieux les secteurs peuplés et qui touchent moins de personnes.

PROPOSITIONS

NAV CANADA a proposé un ensemble de stratégies pour fournir de meilleures trajectoires de départ. Ces stratégies comprennent le changement du point où les aéronefs effectuent un virage vers leur destination, soit en augmentant l'altitude requise que l'aéronef doit atteindre avant d'amorcer son virage, ou en déterminant un point optimal pour son virage. Les procédures de départ de nuit seront utilisées entre 0 h 30 et 6 h 30. Si possible, leur utilisation commencera plus tôt, mais seulement lors de périodes où il y a peu de trafic.

AVANTAGES ET RÉPERCUSSIONS PRÉVUS

Les nouveaux départs de nuit proposés ont été optimisés afin d'éviter de survoler plus de domiciles que le départ typique qui est actuellement utilisé. Des occasions de survoler des secteurs industriels ou des espaces verts ont été cernées. Selon la piste, ces stratégies consistent notamment à changer le point où les aéronefs effectuent un virage vers leur destination en augmentant l'altitude requise que l'aéronef doit atteindre avant d'amorcer son virage, ou à déterminer le point optimal pour son virage. On dénombre en moyenne six départs de nuit. Bien que la fréquence des départs soit peu élevée, il peut être plus facile de les remarquer en raison de réglages de poussée plus élevés. Le tableau suivant illustre la réduction estimative du nombre de domiciles survolés pour chaque départ proposé comparativement à un échantillon de départ typique.

PISTE	POURCENTAGE DE CHANGEMENT de la population survolée à un bruit supérieur à 60 dBA*
05 vers l'est	-39 %
05 vers l'ouest	+6 % (-20 % de diminution à 65 dBA)
23 vers l'est	-67 %
23 vers l'ouest	-54 %

* Selon l'empreinte sonore modélisée d'un aéronef 737-800.

Visitez le site torontoperson.com/fr/conversations pour consulter des analyses plus approfondies et diverses ressources.

RÉSUMÉ DE CE QUE NOUS AVONS ENTENDU

Les routes de départ de nuit ne sont pas une préoccupation majeure dans plusieurs collectivités en raison du faible nombre de départs de nuit. Les résidents qui ont assisté aux réunions de consultation dans des localités à l'ouest de l'aéroport appuyaient dans l'ensemble les efforts déployés pour s'assurer que les aéronefs au départ effectuent leur virage à des altitudes plus élevées au-dessus des secteurs résidentiels.

Au total, 464 répondants ont fait des commentaires complets ou partiels sur les nouvelles procédures de départ de nuit lors du sondage. Environ 51 % des répondants se sont montrés favorables à l'initiative et ont indiqué qu'ils appuyaient l'idée. Près de 28 % ont indiqué qu'ils étaient en désaccord avec l'idée des différentes procédures de départ de nuit alors qu'un peu plus de 21 % ont indiqué qu'ils étaient neutres. Lorsqu'il était demandé si la proposition offrait des avantages généraux pour les collectivités avoisinantes, les réponses étaient réparties entre les personnes qui croient qu'il y aura des améliorations (31 %), celles qui croient qu'il n'y en aura aucune (33 %) et celles qui sont incertaines (36 %).

Près de 41 % des répondants ont indiqué qu'ils s'attendaient à ce que les départs proposés augmentent le bruit au-dessus de leur localité, alors que 29 % ont indiqué qu'il n'y aurait aucune différence et 29 % ont indiqué qu'ils croient que les procédures permettront de réduire le bruit. Comme pour l'idée 1, il semble que certains répondants qui s'attendaient à ce que le bruit augmente la nuit sont préoccupés par l'augmentation du trafic de nuit.

Pour obtenir plus de détails sur les réponses au sondage et l'analyse, veuillez consulter l'annexe C : Commentaires et analyse du sondage, sur le site torontoperson.com/fr/conversations

PROCHAINES ÉTAPES

Même si la proposition touche une très petite partie du trafic de l'aéroport, elle vise à offrir des avantages pendant la nuit, lorsque les niveaux de bruit ambiant sont les plus bas dans la collectivité. Tout compte fait, certaines personnes semblent appuyer l'idée et d'autres s'attendent à ce que le bruit augmente. Compte tenu de ces commentaires équilibrés, les nouvelles procédures de départ de nuit seront mises en œuvre à l'automne 2018.

Comme pour toutes les idées, NAV CANADA s'engage à assurer un suivi après la mise en œuvre pour rendre compte de l'utilisation opérationnelle, des plaintes connexes relatives au bruit et d'autres facteurs pertinents en effectuant une évaluation des répercussions sur la collectivité après la mise en œuvre.

03

AUGMENTATION DE LA VITESSE VENT ARRIÈRE-MISE EN ŒUVRE

Les modifications aux vitesses publiées pour la portion « vent arrière » de la trajectoire d'arrivée de 200 nœuds à 210 nœuds ont été mises en œuvre le 27 avril 2017 par un amendement au *Canada Air Pilot*, la publication aéronautique utilisée par les pilotes qui inclut toutes les procédures de vol pour l'aéroport Pearson de Toronto. Cette modification dans la restriction de la vitesse vise à réduire le bruit dans certains secteurs de la ville en diminuant la nécessité pour les pilotes de gros aéronefs d'utiliser les volets pour réduire leur vitesse alors qu'ils sont en approche de l'aéroport.

Puisque cette idée a été soulevée dans le cadre des six idées en 2015, nous avons annoncé sa mise en œuvre lors des communications avec le public. Aucune autre mesure n'est prévue.

04

AUGMENTATION DES OPÉRATIONS EN DESCENTE CONTINUE MOINS BRUYANTES

Dans l'espace aérien achalandé tel que celui qui entoure l'aéroport Pearson de Toronto, il peut être nécessaire pour un aéronef de voler en palier durant des segments de route afin de gérer le flux de trafic de façon sécuritaire. Afin de maintenir l'aéronef à une altitude de palier, les pilotes doivent accroître la poussée et augmenter ainsi la traînée, ce qui peut créer plus de bruit. L'augmentation de l'utilisation des opérations en descente continue permettra à plus d'aéronefs de suivre un profil de vol plus silencieux lors de l'approche.

PROPOSITIONS

NAV CANADA propose de tirer parti de la technologie de navigation satellitaire, appelée RNAV, pour concevoir de nouvelles transitions vers l'approche finale qui permettront une descente continue. Dans certains cas, les procédures RNAV permettront de prendre des « raccourcis » en approche finale vers la piste pour réduire la portion vent arrière de la trajectoire de vol existante. Ces approches peuvent être utilisées le jour et en soirée lorsque le trafic est relativement faible. L'utilisation dépendra de la demande en matière de capacité et des exigences tactiques en matière de séquençement; seulement une proportion relativement faible du trafic sera autorisée à utiliser ces approches. Les périodes de pointe à l'aéroport Pearson de Toronto nécessitent l'utilisation d'une procédure Espace aérien supérieur-inférieur afin d'assurer un espacement sécuritaire entre les aéronefs, et l'utilisation des nouvelles approches ne serait pas permise. Les approches pour les pistes 15 et 33 pourront également être utilisées comme approches de nuit puisque leur étape de base se trouve déjà à l'extérieur des limites du secteur résidentiel.

AVANTAGES ET RÉPERCUSSIONS PRÉVUS

Les approches en descente continue sont les types d'approches les plus silencieux et réduisent le bruit de un à cinq décibels selon la phase du vol. Une empreinte sonore réduite grâce à

une descente continue fait en sorte que moins de domiciles sont survolés à des niveaux de bruit supérieurs à 60 dBA. Le tableau suivant illustre la réduction estimative de la population touchée à des niveaux de bruit spécifiques pour les approches composites vers chaque piste, en présumant l'utilisation des étapes communes de vent arrière et de base.

PISTE **POURCENTAGE DE CHANGEMENT de la population survolée à un bruit supérieur à 60 dBA***

(selon la transition utilisée)

23	-5 % à -8 %
24 L/R	-10 % à -14 %
05	-1 % à -7 %
06 L/R	-6 % à -13 %
15L	-7 %
15R	-2 % à -12 %
33L	-8 % à -30 %
33R	-4 % à -30 %

* Selon l'empreinte sonore modélisée d'un aéronef 737-800.

En plus de réduire l'empreinte sonore pour certains aéronefs, les nouvelles transitions RNAV aideront les contrôleurs de la circulation aérienne à utiliser des « raccourcis » vers l'approche finale, ce qui réduit l'utilisation de l'étape vent arrière de la trajectoire de vol existante pendant des périodes creuses de trafic.

Certaines collectivités se trouvent sous l'étape de base de la trajectoire de vol et peuvent expérimenter le passage plus régulier d'aéronefs survolant leur secteur. Comme ce type d'approche permettra à plus d'aéronefs de « prendre un raccourci » vers l'approche finale, il y aura moins de trafic dans les secteurs sous l'étape vent arrière tandis que d'autres secteurs en auront plus.

Il faut également prendre note que ce changement était une recommandation émise dans le cadre de l'examen indépendant de l'espace aérien en vue de réduire le bruit des aéronefs à Toronto effectué par Helios après une consultation et une étude sur les diverses mesures permettant de réduire l'incidence du bruit des aéronefs (recommandations 3C et 6A).

RÉSUMÉ DE CE QUE NOUS AVONS ENTENDU

Parmi les trois idées qui concernent des changements aux trajectoires de vol (c.-à-d. les idées 1, 2 et 4), l'idée 4 a reçu le plus haut niveau de soutien. Près de 80 % des 459 répondants qui ont fait des commentaires complets ou partiels ont indiqué qu'ils étaient en accord avec l'augmentation de l'utilisation des opérations en descente continue pendant les périodes creuses, ou neutres par rapport à celle-ci; 59 % des répondants ont indiqué qu'ils appuyaient l'idée alors que 20 % ont indiqué qu'ils étaient neutres. Près de 20 % des répondants ont indiqué qu'ils n'appuyaient pas l'idée d'augmenter l'utilisation de la descente continue.

Lorsqu'il a été demandé aux répondants s'ils s'attendaient à ce que la proposition entraîne une augmentation ou une diminution de l'exposition au bruit, près de 39 % des répondants ont indiqué qu'ils s'attendaient à une augmentation du bruit, 32 % ont indiqué qu'il n'y aurait aucune différence et 29 % ont indiqué qu'ils s'attendaient à une diminution du bruit.

Pour obtenir plus de détails sur les réponses au sondage et l'analyse, veuillez consulter l'annexe C : Commentaires et analyse du sondage, sur le site torontopearson.com/fr/conversations

PROCHAINES ÉTAPES

Comme il sera possible de faire évoluer les aéronefs à une altitude plus élevée sur la route d'étape vent arrière existante, ce changement est vu comme un avantage direct pour les collectivités exposées à cette portion du vol. L'étape de base de la trajectoire, qui fait partie de la distribution actuelle du trafic, offrira une certaine répétabilité et permettra également à l'aéronef d'effectuer une approche à une altitude plus élevée.

Lors de l'examen des commentaires du public, la mise en œuvre des nouvelles procédures d'approche RNAV pour permettre l'utilisation accrue de la descente continue sera effectuée telle que proposée; elle est prévue au début de 2019. Les changements seront publiés dans le *Canada Air Pilot 4*.

Comme pour toutes les idées, NAV CANADA s'engage à assurer un suivi après la mise en œuvre pour rendre compte de l'utilisation opérationnelle, des plaintes connexes relatives au bruit et des niveaux de bruit mesurés dans le cadre de l'évaluation des répercussions sur la collectivité après la mise en œuvre.

05

PROGRAMME D'ALTERNANCE DES PISTES LA FIN DE SEMAINE DURANT L'ÉTÉ

Plusieurs des principaux aéroports internationaux offrent aux résidents des périodes planifiées de réduction du bruit des aéronefs en assurant une rotation des pistes utilisées. Cette pratique est plus fréquente lorsque les niveaux de trafic sont faibles et que les pistes peuvent être exploitées avec plus de flexibilité.

La mise en œuvre d'un tel programme à l'aéroport Pearson de Toronto pourrait offrir un répit aux résidents de la région du Grand Toronto pendant les périodes creuses.

Dans le cadre de l'analyse technique, nous avons étudié deux concepts opérationnels : le premier, un programme pour toutes les pistes (réservées est-ouest ou réservées nord-sud), et le deuxième, un programme qui concerne seulement les pistes est-ouest.

Ces deux concepts ont été soumis à un examen fondé sur les mêmes critères pour en déterminer la viabilité.

Tout programme envisagé doit :

- respecter un calendrier publié; le programme peut déroger du calendrier seulement lorsque les opérations doivent être modifiées en raison du vent, des conditions météorologiques ou de la disponibilité des pistes;
- être toujours en mesure de respecter les exigences en matière de capacité concernant la demande horaire d'arrivée et de départ;
- prendre en considération les valeurs et les principes directeurs fournis par le [groupe consultatif de résidents](#).

Un programme qui concerne toutes les pistes n'était pas possible puisque la capacité est limitée pour les opérations sur les pistes nord-sud, ce qui fait en sorte qu'on ne peut satisfaire à la demande de trafic. Il a toutefois été jugé possible de mettre en œuvre un programme seulement pour les pistes est-ouest.

PROPOSITIONS

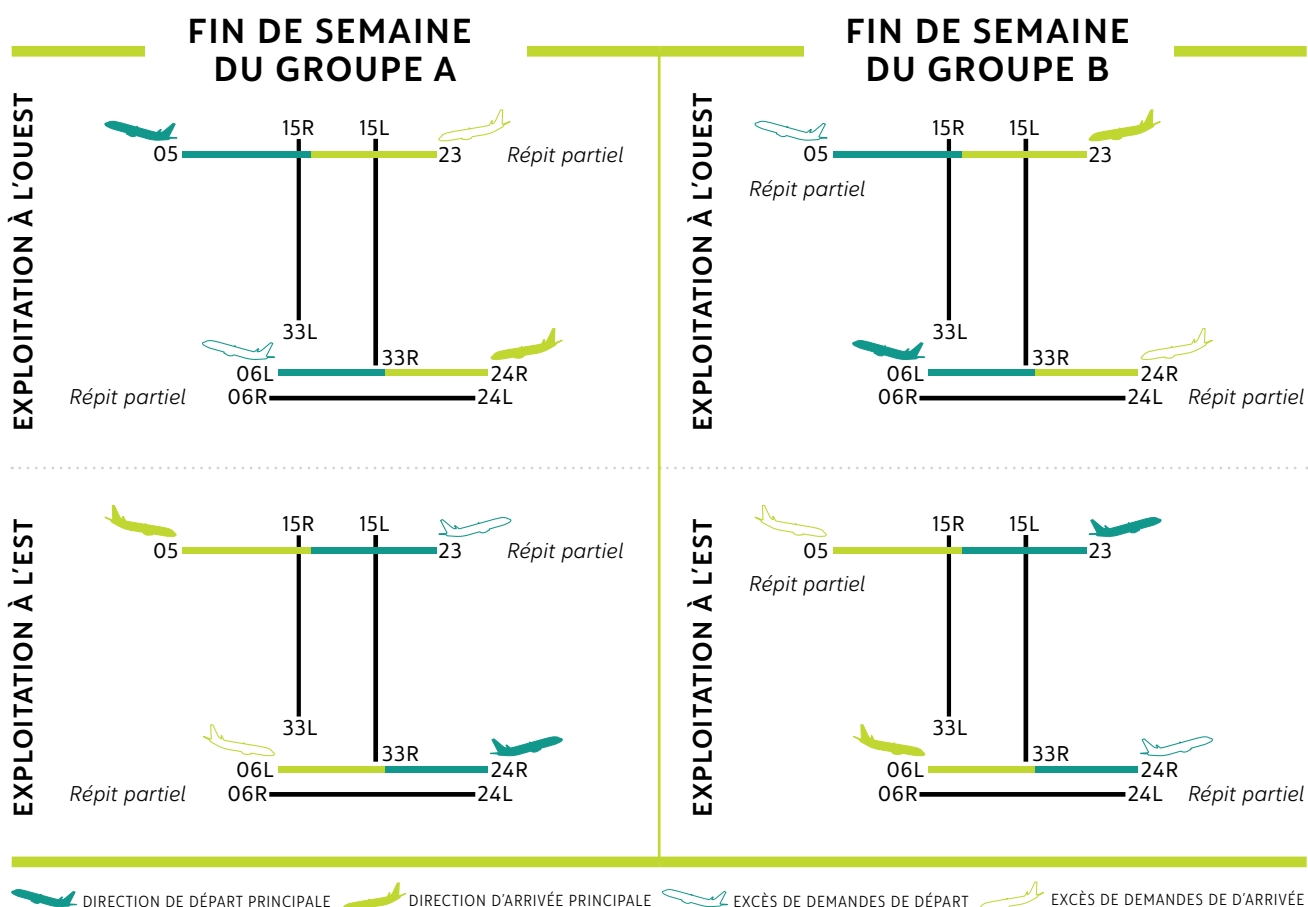
Pour les opérations est-ouest, le programme proposé d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été :

- sera mis en œuvre de mai à octobre (26 fins de semaine), ce qui pourrait signifier un répit complet ou partiel pendant 13 fins de semaine au cours de l'été, soit au moment où il est le plus probable que les résidents soient à l'extérieur ou laissent leurs fenêtres ouvertes;
- sera en vigueur de 6 h 30 à 23 h 59, en dehors des heures d'exploitation des pistes préférentielles de nuit;
- permettra de publier un calendrier fiable indiquant au cours de quelles fins de semaine les résidents peuvent s'attendre à un répit, avec un taux de certitude pouvant atteindre jusqu'à 98 % (selon les données historiques sur le vent);

- offrira une réduction prévue du bruit aux collectivités situées sous des trajectoires d'approche finale et de départ est-ouest.

Veuillez prendre note de ce qui suit :

- Le programme proposé d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été n'offrira aucun répit aux collectivités qui se trouvent sous les segments de l'étape vent arrière est-ouest.
- Il est possible que les trois pistes est-ouest doivent accueillir du trafic lors des périodes achalandées pendant la fin de semaine, c.-à-d. lorsque l'exploitation des trois pistes est requise.
- Les pistes nord-sud ne sont pas concernées par le programme, mais, comme toujours, elles seront utilisées si un changement opérationnel est requis en raison des conditions météorologiques ou de risques pour la sécurité. La sélection des pistes dépend toujours des facteurs liés à la sécurité et aux conditions météorologiques.



AVANTAGES ET RÉPERCUSSIONS PRÉVUS

Pendant les 26 fins de semaine, le programme permettra de mieux répartir les départs et les arrivées entre les pistes.

Il est possible que les collectivités **au nord-ouest et au sud-est** observent une diminution des survols pendant les fins de semaine du programme. Ces collectivités auront également certaines fins de semaine de répit.

Les collectivités **au nord-est et au sud-ouest** verront possiblement une augmentation des survols pendant les fins de semaine du programme. Comme les niveaux globaux de trafic sont plus faibles durant l'été, il est probable que l'augmentation sera graduelle et qu'elle n'entraînera pas de changement notable par rapport à la situation actuelle de ces collectivités. Celles-ci auront également droit à certaines fins de semaine de répit.

Encore une fois, même si les pistes nord-sud ne sont pas incluses dans le programme, elles continueront d'être utilisées comme elles le sont actuellement (lorsque le vent, les conditions météorologiques ou la disponibilité des pistes l'exigent).

Visitez le site torontopearson.com/fr/conversations pour consulter des analyses plus approfondies et diverses ressources.

RÉSUMÉ DE CE QUE NOUS AVONS ENTENDU

Au total, 475 répondants ont fait des commentaires complets ou partiels sur l'idée 5 (Programme d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été) lors du sondage.

Environ 33 % des commentaires recueillis pour l'idée 5 ont été émis par des répondants des collectivités situées au sud de l'aéroport. La proposition de l'idée 5 ne concerne pas les pistes nord-sud; les résidents qui habitent au sud de l'aéroport n'observeront aucun changement. Par conséquent, l'analyse des réponses au sondage sur l'idée 5 excluait les commentaires des résidents qui habitent au sud de l'aéroport.

L'analyse des commentaires restants démontre que 26 % des répondants croient qu'un programme d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été serait avantageux pour eux, tandis que le reste des répondants étaient divisés

équitablement; certains croyaient qu'un tel programme aurait des répercussions négatives (35 %) et d'autres étaient incertains des répercussions ou des avantages pour leur quartier (39 %).

Trois questions au sujet de l'idée 5 concernaient le concept d'équité en ce qui a trait au bruit et à l'acceptation d'un trafic aérien plus fréquent pour profiter d'un répit prévisible. Il existait une étroite corrélation entre les réponses à ces questions. Si les résidents ne souhaitaient pas accepter un trafic aérien plus fréquent pendant certaines fins de semaine pour s'offrir un répit pendant d'autres fins de semaine, il était peu probable qu'ils acceptent un trafic aérien plus fréquent pour offrir un répit à d'autres personnes une fin de semaine sur deux et ils ne croyaient pas que ce compromis en valait la peine. La plupart des répondants n'étaient pas prêts à accepter ce compromis et ne croyaient pas qu'il en valait la peine (55 %) ou ils étaient plus ou moins en accord avec la proposition, mais incertains au sujet des avantages d'un compromis (30 %).

Toutefois, lorsqu'il était demandé aux répondants s'ils s'opposaient à un essai du programme d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été, la plupart des répondants ne s'y opposaient pas (52 %).

Pour obtenir plus de détails sur les réponses au sondage et l'analyse, veuillez consulter l'annexe C : Commentaires et analyse du sondage, sur le site torontopearson.com/fr/conversations

PROCHAINES ÉTAPES

Les commentaires émis au sujet de l'idée 5 (Programme d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été) lors du sondage sur les six idées étaient partagés.

Le groupe consultatif de résidents a discuté du partage du bruit et a recommandé à la GTAA de ne mettre en œuvre un programme de partage du bruit que si le répit offert aux collectivités est significatif et prévisible. Essentiellement, l'idée 5 (Programme d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été) est un programme de partage du bruit. L'analyse technique de la proposition de cette idée prévoit un taux de conformité opérationnelle de 98 %, lequel est considéré par la GTAA comme étant prévisible et significatif.

Mise à l'essai

L'idée 5 (Programme d'essai d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été) sera mise en œuvre de juillet à septembre 2018.

La GTAA mettra à l'essai l'idée 5 afin de confirmer les prévisions de l'analyse technique et d'offrir à la collectivité la possibilité de confirmer si le programme respecte ses normes en offrant un répit significatif et prévisible.

La durée de l'essai donnera assez de temps pour la collecte de données opérationnelles, y compris les données recueillies dans différentes conditions météorologiques. Les membres de la collectivité auront également le temps d'expérimenter le programme dans sa totalité, ce qui leur permettra d'émettre des commentaires éclairés.

Des renseignements au sujet de la mise à l'essai de l'idée 5, y compris le calendrier, les avantages et les répercussions ainsi que la procédure à suivre pour faire des commentaires pendant la période d'essai, seront disponibles en ligne sur le site torontoperson.com/fr/conversations

La décision finale concernant la mise en œuvre permanente d'un programme d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été sera prise après l'essai et l'évaluation des commentaires des collectivités.

06

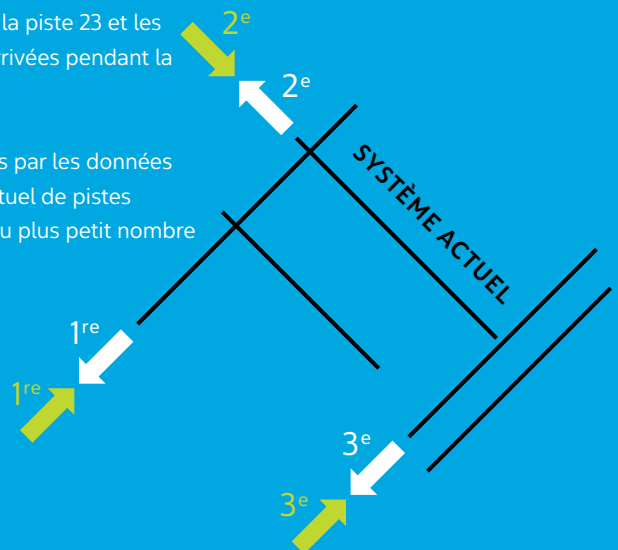
EXAMEN DU SYSTÈME DE PISTES PRÉFÉRENTIELLES DE NUIT

L'étude de référence sur le programme de gestion du bruit et les pratiques exemplaires de la GTAA⁴ a révélé que de nombreux grands aéroports internationaux ont un programme de pistes préférentielles visant à survoler les zones les moins peuplées.

L'aéroport Pearson de Toronto a un système de pistes préférentielles de minuit à 6 h 30 dont l'objectif est de survoler le moins de résidents possible pendant les heures où le bruit est considéré comme plus incommode. Ce système a été mis en place dans les années 1970 et, depuis ce temps, la population autour de l'aéroport a augmenté et des pistes supplémentaires ont été construites.

D'après les statistiques de 2015, les collectivités touchées par les départs de la piste 23 et les arrivées sur la piste 05 ont observé environ 55 % des départs et 35 % des arrivées pendant la période de recours aux pistes préférentielles.

L'analyse technique portait sur diverses configurations de pistes déterminées par les données de modélisation de la population et du bruit. On a conclu que le système actuel de pistes préférentielles devait être modernisé pour atteindre les objectifs de survol du plus petit nombre possible de personnes.

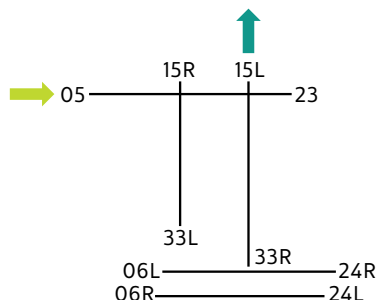


⁴ (en anglais seulement)

PISTES PRÉFÉRENTIELLES DE NUIT RECOMMANDÉES

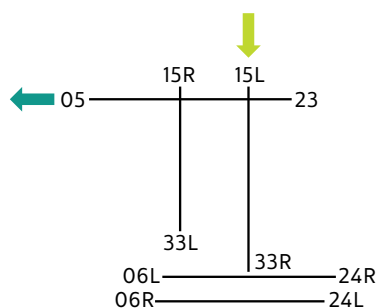
1^{ER} CHOIX :

Quand le vent de travers, le vent arrière et le vent en altitude le permettent.



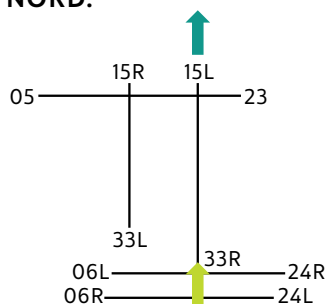
2^E CHOIX :

Quand le vent de travers, le vent arrière et le vent en altitude le permettent.

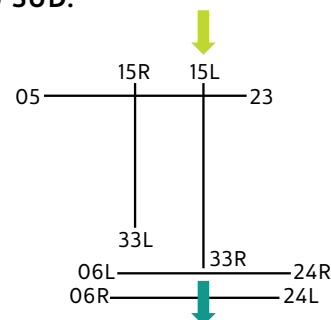


Sélection en fonction des conditions météorologiques et de la disponibilité de l'infrastructure lorsque le 1^{er} ou le 2^e choix est inutilisable. En fin de compte, n'importe quelle piste ou paire de pistes peut servir.

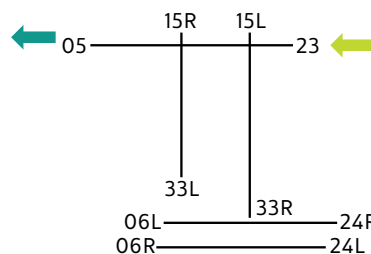
Utilisation dans le cas d'un VENT EN PROVENANCE DU NORD.



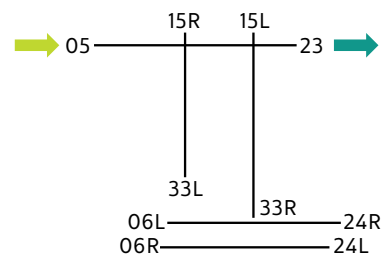
Utilisation dans le cas d'un VENT EN PROVENANCE DU SUD.



Utilisation dans le cas d'un VENT EN PROVENANCE DE L'OUEST.



Utilisation dans le cas d'un VENT EN PROVENANCE DE L'EST.



PROPOSITIONS

Le système de pistes préférentielles proposé permettra :

- de réduire au minimum la population totale touchée par le bruit des avions la nuit;
- d'utiliser de façon plus cohérente les pistes désignées comme pistes préférentielles;
- de proposer des solutions de rechange pour les configurations de vent dans chaque direction;
- de mieux informer les résidents sur le jumelage de pistes préférentielles.

En combinaison avec les idées 1 et 2 (nouvelles routes d'arrivée et de départ de nuit), le nouveau système minimisera la population totale touchée par un bruit moyen (L_{night}) de plus de 45 décibels (dBA). Le seuil de 45 dBA a été choisi parce qu'il serait probablement difficile de le distinguer du bruit ambiant dans un environnement urbain la nuit. Tout ce qui dépasse ce niveau pourrait être considéré comme un dérangement parce qu'il est plus élevé que le bruit de fond.

AVANTAGES ET RÉPERCUSSIONS PRÉVUS

Les changements proposés au système de pistes préférentielles diminueront le nombre de gens touchés par le bruit des aéronefs la nuit et permettront aux résidents de mieux comprendre quelles pistes seront utilisées selon les conditions météorologiques.

Comme c'est le cas aujourd'hui, les pistes non préférentielles seront utilisées selon les conditions météorologiques, le vent ou la disponibilité des pistes.

Collectivités situées au nord

- Le trafic pourrait augmenter puisque la piste 33R sera le premier choix pour les départs et la piste 15L sera le deuxième choix pour les arrivées.

Collectivités situées au nord-est

- Les résidents touchés par les arrivées sur la piste 23 ou les départs de la piste 05 continueront d'entendre des vols de nuit comme c'est le cas actuellement parce que ces opérations sont souvent requises en raison du vent.

Collectivités situées au nord-ouest

- Le trafic pourrait augmenter puisque la piste 05 sera le premier choix pour les arrivées et la piste 23 sera le deuxième choix pour les départs.
- Un essai du nouveau système de pistes préférentielles nous permettrait de recueillir des données et de faire une comparaison avec l'utilisation historique afin de mieux comprendre les répercussions réelles.

Collectivités situées au sud

- On continuera d'utiliser les départs en direction sud ou les arrivées en provenance du sud lorsque le vent l'exige ou lorsqu'une piste préférentielle est occupée, par exemple lors de travaux d'entretien.

Collectivités situées au sud-est

- Les arrivées sur la piste 24R et les départs de la piste 06L ne font pas partie du système de pistes préférentielles, mais ces pistes peuvent être utilisées si d'autres pistes sont occupées, par exemple lors de travaux d'entretien.
 - Les résidents de la région touchée par les arrivées sur la piste 23 ou les départs de la piste 05 continueront d'entendre des vols de nuit comme par le passé.
-

Collectivités situées au sud-ouest

- Les arrivées sur la piste 06L et les départs de la piste 24R ne feront plus partie du système de pistes préférentielles, même si ces pistes sont rarement utilisées actuellement.
 - Les résidents verront probablement une quantité comparable de trafic, car ces pistes peuvent être utilisées à certains moments si d'autres pistes sont occupées, par exemple lors de travaux d'entretien.
 - Les résidents de la région touchée par les arrivées sur la piste 05 ou les départs de la piste 23 continueront d'entendre des vols de nuit comme par le passé.
-

Visitez le site torontopearson.com/fr/conversations pour consulter des analyses plus approfondies et diverses ressources.

RÉSUMÉ DE CE QUE NOUS AVONS ENTENDU

Au total, 477 répondants ont fait des commentaires complets ou partiels sur l'idée 6 (Examen du système de pistes préférentielles de nuit) lors du sondage.

Les répondants ont été interrogés sur leur expérience relative au bruit des aéronefs la nuit. Environ 71 % d'entre eux ont indiqué qu'ils étaient touchés par les vols de nuit presque tous les soirs ou qu'ils étaient souvent touchés par les vols de nuit. Les 29 % restants ont rarement été touchés ou n'ont pas été dérangés du tout par les vols de nuit.

Comme l'idée 6 a aussi pour objectif d'améliorer la façon de rendre compte de l'efficacité du système de pistes préférentielles, l'on a questionné les résidents pour savoir s'ils croyaient que ce type de compte rendu leur serait bénéfique.

La majorité des 461 répondants à cette question étaient d'accord pour dire que cela leur serait bénéfique (56 %), tandis que les autres étaient partagés : 23 % croyaient que ce type de compte rendu ne serait pas bénéfique et 22 % n'étaient pas certains des avantages.

L'analyse montre que 21 % des répondants croient que le système de pistes préférentielles proposé leur serait bénéfique, tandis que 43 % croient qu'un tel programme aurait une incidence négative, et 43 % étaient incertains des répercussions ou des avantages pour leur quartier.

En revanche, lorsqu'on a demandé directement aux résidents s'ils s'opposaient à un essai du système de pistes préférentielles proposé, 50 % des répondants étaient en faveur d'un programme d'essai, tandis que 37 % s'y opposaient et 13 % ont indiqué qu'ils étaient incertains.

Pour obtenir plus de détails sur les réponses au sondage et l'analyse, veuillez consulter l'annexe C : Commentaires et analyse du sondage, sur le site torontopearson.com/fr/conversations

PROCHAINES ÉTAPES

Dans le document *Growing Responsibly: 2018-2022 Noise Management Action Plan*⁵, la GTAA s'est engagée à explorer les améliorations à apporter au programme actuel de restriction des vols de nuit. Les changements proposés au système de pistes préférentielles minimiseront le nombre de personnes touchées par le bruit des aéronefs la nuit.

La GTAA lancera le programme d'essai de l'idée 6 par suite de la mise en place des nouvelles procédures d'arrivée et de départ de nuit de NAV CANADA (idées 1 et 2).

Mise à l'essai

La mise en œuvre de l'idée 6 (Examen du système de pistes préférentielles de nuit) devrait avoir lieu entre la fin de 2018 et le milieu de 2019.

La durée de l'essai donnera assez de temps pour la collecte de données opérationnelles, y compris les données recueillies dans différentes conditions météorologiques. Les membres de la collectivité auront également le temps d'expérimenter le programme dans sa totalité.

La GTAA et le groupe consultatif de résidents ont coécrit des principes directeurs qui soulignent l'importance de communications claires et de l'échange d'information avec les collectivités touchées par les opérations aéroportuaires. Dans le cadre de l'essai proposé, la GTAA fera régulièrement un compte rendu de l'efficacité de l'essai de l'idée 6.

Des renseignements au sujet de la mise à l'essai de l'idée 6, y compris les avantages et les répercussions, seront disponibles en ligne sur le site torontopearson.com/fr/conversations

La décision finale concernant la mise en œuvre permanente du nouveau système de pistes préférentielles sera prise après l'essai.

⁵ (en anglais seulement)



CONSULTATION PUBLIQUE

APERÇU

NAV CANADA et la GTAA se sont engagées dans une démarche de participation publique qui a permis de fournir à la collectivité des renseignements factuels et exacts tout en lui donnant l'occasion de formuler des commentaires avant tout changement majeur.

Comme les six idées pouvaient donner lieu à une modification des trajectoires de vol et de l'utilisation des pistes, le [Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien](#) a servi de base pour l'approche de consultation.

2,9 M

de publicités imprimées
diffusées

250 000

publicités consultées sur les
médias sociaux

8 761

vues uniques sur le
site Web

18 400

abonnés au bulletin
électronique rejoints

166 000

ménages avisés par
téléphone

177

élus mobilisés

23

groupes communautaires et
de parties prenantes invités

4

séances d'information
avec des dirigeants du
gouvernement et des
groupes communautaires

15

séances publiques
dans la région du
Grand Toronto

430

résidents représentant 27 collectivités ont
assisté aux consultations

SÉANCES D'INFORMATION ET ÉVÉNEMENTS

ÉLUS

Les élus sont des défenseurs de leurs collectivités et des acteurs importants de la consultation sur les six idées. NAV CANADA et la GTAA ont fait appel à des élus pour examiner les six idées ainsi que les bénéfices et les répercussions possibles pour les collectivités qu'ils représentent, en plus d'obtenir de l'information et des conseils à cet égard.

NAV CANADA et la GTAA se sont également tournées vers eux pour obtenir des conseils sur la sensibilisation des chefs et des groupes communautaires ainsi que de l'aide pour diffuser l'information à leurs électeurs au moyen de leurs propres modes de communication.

Au total, 177 élus ont été avisés avant la période de consultation et ont été régulièrement tenus au courant des progrès réalisés au cours de la consultation. Les élus consultés comprennent :

- 40 députés et ministres fédéraux
- 26 députés et ministres provinciaux
- 45 conseillers de Toronto, y compris le maire
- Le président de la région de Peel
- 10 conseillers de Brampton, y compris le maire
- 12 conseillers de Mississauga, y compris le maire
- Le président de la région d'Halton
- Le maire de Burlington
- 10 conseillers de Halton Hills, y compris le maire
- 10 conseillers de Milton, y compris le maire
- 12 conseillers d'Oakville, y compris le maire
- 9 conseillers de Vaughan, y compris le maire

Les élus ont également été invités à une séance d'information en personne organisée par NAV CANADA et la GTAA à Ottawa le 26 février 2018 ainsi qu'à un webinaire qui a eu lieu le 27 février 2018, avant la première consultation, le 3 mars 2018.

De plus, tous les élus régionaux ont reçu des mises à jour électroniques. Bon nombre d'entre eux ont diffusé les mises à jour générales dans l'ensemble de leur circonscription par le truchement de leurs propres listes de courriels et de leurs sites Web, ce qui a contribué au processus de sensibilisation.

Pour obtenir plus de détails sur les courriels envoyés aux élus, veuillez consulter l'annexe D : Communications, sur le site torontopearson.com/fr/conversations

GROUPES COMMUNAUTAIRES ET DE PARTIES PRENANTES

La sensibilisation des parties prenantes communautaires mobilisées a eu lieu avant le début de la consultation publique. Ces groupes comprenaient des parties prenantes qui ont pris part aux tables rondes de 2015, des membres du CENAC et des représentants des nouveaux groupes communautaires qui ont vu le jour depuis 2015.

- Alderwood Airplane Noise
- Ardwold Gate Ratepayers' Association
- Better Flight Paths
- Bloor West Village Residents' Association
- Casa Loma Residents' Association
- Community Alliance for Air Safety (CAAS)

- Don Mills Residents Inc.
- Helena and Wychwood Residents' Association
- Hillcrest Residents' Association
- Iroquois Ridge Residents' Association
- Lawrence Park Ratepayers' Association
- Leaside Property Owners' Association
- Lytton Park Residents' Organization
- Markland Wood Homeowners' Association
- Mississauga Oakridge Ratepayers' Association
- Neighbours Against the Airplane Noise
- Residents' Aviation Noise Group Oakville
- Rockwood Homeowners' Association
- South Eglinton Ratepayers' and Residents' Association
- South Hill District Homeowners' Association
- St. Andrew's Ratepayers' Association
- Thompson Orchard Community Association (TOCA)
- Toronto Aviation Noise Group (TANG)

Les groupes susmentionnés ont été invités à deux séances d'information techniques avant la consultation publique. Au total, 12 représentants communautaires y ont assisté.

La GTAA et NAV CANADA ont encouragé les groupes communautaires et de parties prenantes à diffuser l'information sur la consultation par leurs propres modes de communication afin d'accroître la sensibilisation et de promouvoir la participation aux séances publiques dans leurs quartiers respectifs. L'information fournie comprenait des liens vers le site Web de la consultation ainsi que des renseignements sur les lieux, les dates et les heures des séances, des exemplaires des documents de consultation et des publicités pouvant accompagner leurs communications.

Pour obtenir plus de détails sur les courriels envoyés aux groupes communautaires et de parties prenantes concernés, veuillez consulter l'annexe D : Communications, sur le site torontopearson.com/fr/conversations

RÉSIDENTS DE LA RÉGION DU GRAND TORONTO

NAV CANADA et la GTAA ont déployé d'importants efforts pour mobiliser les membres des collectivités de la région du Grand Toronto qui pourraient être concernés par les six idées.

Site Web

En mars 2018, on a lancé le site torontopearson.com/fr/conversations qui a aussi servi de plateforme de collecte de commentaires. Le site Web présentait des renseignements généraux, les résultats de l'analyse technique et les propositions actuelles pour chaque idée. Tous les documents de consultation ont été publiés en ligne et tous les outils de communication invitaient les résidents à consulter le site Web pour répondre au sondage.

Portes ouvertes

Au total, 15 séances publiques ont été tenues dans des collectivités choisies en fonction de la probabilité qu'elles vivent des changements découlant des six idées. Elles comprenaient :

- 2 réunions d'une journée tenues le samedi dans un lieu central à proximité de l'aéroport;
- 13 séances publiques à entrée libre qui ont été organisées en soirée.

Lors de toutes les séances, des panneaux d'information complets et des documents de référence ont été mis à la disposition des participants. De plus, les kiosques d'information tenus par des experts en la matière ont permis aux résidents d'assister à une séance d'information personnalisée sur les propositions présentées, selon leur adresse ou leur code postal.

Les réunions du samedi comprenaient deux séances d'information techniques chacune, suivies d'une période de questions. La séance d'information technique a été enregistrée et la vidéo a été diffusée sur le site Web pour les résidents qui étaient absents.

Des versions papier du sondage en ligne étaient remises à ceux qui se rendaient à l'une ou l'autre des séances pour qu'ils les remplissent et les remettent aux responsables de l'événement.

Calendrier des activités de consultation

Samedi 3 mars 2018
10 h à 16 h
Hôtel Westin Toronto Airport,
salle de bal Sutton
950, Dixon Road
Etobicoke, Ontario, M9W 5N4

Mardi 6 mars 2018
19 h à 21 h
Vic Johnson Community Centre,
salle Hazel McCallion
335, Church Street
Streetsville, Ontario, L5M 2C2

Mercredi 7 mars 2018
19 h à 21 h
St. Volodymyr Cultural Centre
1280, Dundas Street W
Oakville, Ontario, L6M 4H9

Jeudi 8 mars 2018
19 h à 21 h
Hôtel de ville de Swansea,
salle Rousseau
95, Lavinia Avenue
Toronto, Ontario, M6S 3H9

Mardi 20 mars 2018
19 h à 21 h
Edithvale Community Centre
131, Finch Avenue W
Toronto, Ontario, M2N 7A4

Lundi 26 mars 2018
19 h à 21 h
Neilsen Park Creative Arts Centre
56, Neilson Drive
Etobicoke, Ontario, M9C 1V7

Mardi 27 mars 2018
19 h à 21 h
Salle Victory
3091, Victory Crescent
Mississauga, Ontario, L4T 1L5

Mercredi 28 mars 2018
19 h à 21 h
Langstaff Community Centre
155, Red Maple Road
Richmond Hill, Ontario, L4B 4P9

Mardi 3 avril 2018
19 h à 21 h
Gellert Community Centre,
salle Kingsman
10241, Eighth Line RR2
Halton Hills, Ontario, L7G 4S5

Mercredi 4 avril 2018
19 h à 21 h
Vellore Village Community Centre
1, Villa Royale Avenue
Woodbridge, Ontario

Jeudi 5 avril 2018
19 h à 21 h
Milton Sports Centre
605, Santa Maria Boulevard
Milton, Ontario, L9T 6J5

Samedi 7 avril 2018
10 h à 16 h
Hôtel Four Points by Sheraton,
salle Windsor
6257, Airport Road
Mississauga, Ontario, L9V 1E4

Mardi 10 avril 2018
19 h à 21 h
Albion Library
1515, Albion Road
Etobicoke, Ontario, M9V 1B2

Mercredi 11 avril 2018
19 h à 21 h
Flower City Seniors Centre,
Lawn Bowling Facility
8870, McLaughlin Road
Brampton, Ontario, L6Y 5T1

Jeudi 12 avril 2018
19 h à 21 h
Leaside Memorial Community Gardens
1073, Millwood Road
Toronto, Ontario, M4G 1X6

Les résidents ont été invités à s'inscrire aux séances au moyen d'Eventbrite. Cet outil permettait de leur envoyer automatiquement des courriels de rappel la veille des réunions. De plus, le lendemain de chaque séance, tous ceux qui y avait assisté ou qui s'étaient inscrits, mais n'avaient pu être présents, recevaient un courriel de suivi les dirigeant vers le site Web des six idées et le sondage connexe. En tout, plus de 430 résidents ont assisté aux réunions dans l'ensemble de la région du Grand Toronto.

Pour obtenir plus de détails sur la participation aux séances, veuillez consulter l'annexe D : Communications, sur le site torontopearson.com/fr/conversations.



PROMOTION

DOCUMENTS CONNEXES

Une brochure décrivant les six idées a été distribuée à toutes les personnes présentes lors des séances. La brochure a également été publiée sur le site Web de la consultation.

Pour obtenir un exemplaire de la brochure sur les six idées, veuillez consulter l'annexe B : Consultation et documents de référence, sur le site torontopearson.com/fr/conversations

CAMPAGNE DE COURRIELS

Les communications ont été envoyées par courriel à plus de 1 400 résidents qui avaient indiqué qu'ils souhaitaient être informés de toutes les initiatives entreprises par la GTAA. Le courriel les informait de la consultation sur les six idées, des dates et des lieux de rencontre ainsi que des modalités d'inscription. On retrouvait sur la liste des destinataires des membres du CENAC, des participants aux réunions du CENAC, des résidents ayant assisté à des rencontres auxquelles la GTAA a été invitée à participer, des partenaires communautaires comme les membres du club Rotary ainsi que des résidents qui s'étaient inscrits sur la liste de distribution lors du processus de loterie civique de 2017 du groupe consultatif de résidents.

BULLETIN ÉLECTRONIQUE COMMUNAUTAIRE DE L'AÉROPORT PEARSON DE TORONTO

Un avis de consultation, annonçant aussi le lancement du site Web, a été publié dans le bulletin électronique de l'aéroport Pearson de Toronto, *Checking In*, distribué à plus de 17 000 abonnés intéressés par les nouvelles concernant l'aéroport. De l'information a été fournie dans les numéros de février, mars et avril, notamment les lieux de rencontre, des liens vers le site Web ainsi qu'un résumé dans le numéro de mai. Tous les numéros de *Checking In* sont accessibles en ligne à torontopearson.com/checkingin.

PUBLICITÉS IMPRIMÉES

Des publicités en couleur d'une demi-page ont paru dans les journaux locaux du Grand Toronto ainsi que dans l'édition du samedi du *Toronto Star* deux semaines avant le début de la période de consultation, puis un mois plus tard environ. Des publicités ont également été incluses dans dix publications multiculturelles et deux publications en français. La diffusion dans les journaux de la région du Grand Toronto s'est élevée à plus de 2,9 millions d'exemplaires. Des publicités ont également été placées dans deux journaux locaux : le *Rockwood Homeowners' Association* et le numéro d'avril du *Leaside Life*.

Pour obtenir plus de détails sur les publications, la distribution et les dates des publicités, veuillez consulter l'annexe D : Communications, sur le site torontopearson.com/fr/conversations.

COUVERTURE MÉDIATIQUE

Plusieurs agences et associations de presse ont couvert l'effort de consultation, notamment :

- le *Etobicoke Guardian*;
- le *Milton Canadian Champion*;
- la station radiophonique MyFM 101.3.

SITE WEB

Tous les messages diffusés sur les médias sociaux et dans les médias traditionnels ont dirigé les gens vers le site torontopearson.com/fr/conversations.

La page Conversations a servi de page d'accueil principale et elle donnait une vue d'ensemble du projet. Les visiteurs pouvaient accéder à des renseignements plus précis et plus complets sur les six idées, les séances publiques, et les rôles et les responsabilités en matière de gestion du bruit, ainsi qu'à un glossaire terminologique de l'aéroport, à des présentations et à des documents de référence.

La page de renvoi a été visitée plus de 8 600 fois (vues uniques). Les médias sociaux représentaient près de la moitié de l'achalandage du site Web. Environ 25 % des gens se sont rendus directement sur le site Web, ce qui signifie que les tactiques traditionnelles de communication (presse écrite, bulletin électronique mensuel, courriels) ont également permis de rejoindre les résidents et d'attirer les visiteurs sur le site Web.

La plupart des visiteurs ont cliqué sur les liens fournis pour obtenir des renseignements supplémentaires. Les vues uniques combinées de toutes les sous-pages totalisaient 8 761 vues. La sous-page la plus consultée était la page des séances publiques qui donnait des renseignements sur les dates et les adresses des séances publiques à entrée libre, avec environ 1 900 vues. Les vues des autres sous-pages étaient assez comparables et réparties également.

PLACEMENT PAYÉ POUR LES MÉDIAS SOCIAUX

Les principales plateformes de médias sociaux utilisées pour la diffusion des six idées étaient Twitter et Facebook. Au total, les publicités de NAV CANADA et de la GTAA ont été visionnées plus de 250 000 fois, avec environ 118 000 vues uniques, ce qui signifie que plusieurs personnes ont vu la publicité plus d'une fois sur leur appareil. Pour ces 118 000 publicités vues sur les médias sociaux, environ 4 % des personnes ont cliqué sur le site Web pour en savoir plus.

NOTIFICATION AUTOMATISÉE PAR TÉLÉPHONE

Deux campagnes de notification automatisée par téléphone ont été menées auprès d'environ 166 000 ménages pour les informer des séances à venir et les diriger vers le site Web pour obtenir de plus amples renseignements. La première a été lancée le 1^{er} mars auprès d'un total de 82 999 ménages. Le 23 mars, une deuxième campagne a été lancée auprès de 83 000 autres ménages. Au total, 58 581 résidents ont écouté le message dans son intégralité.

Pour obtenir plus de détails sur les statistiques de notification automatisée par téléphone, veuillez consulter l'annexe D : Communications, sur le site torontopearson.com/fr/conversations

COMMENTAIRES DES COLLECTIVITÉS

À PROPOS DU SONDAGE

Au total, 866 réponses au sondage valides ont été reçues au cours de la période de consultation de sept semaines qui s'est déroulée du 3 mars au 20 avril 2018. Deux versions du sondage étaient accessibles en ligne. Les résidents ont eu l'occasion de donner leur avis sur des idées précises ou de remplir un sondage plus long dont le but consistait à recueillir leurs commentaires sur les six idées. Ce dernier était beaucoup plus populaire, 831 répondants l'ayant rempli.

Pour obtenir plus de détails sur les réponses au sondage et l'analyse, veuillez consulter l'annexe C : Commentaires et analyse du sondage, sur le site torontopearson.com/fr/conversations

Dans les deux versions du sondage, les questions sur chaque idée comprenaient à la fois des choix multiples et des questions avec échelle, ainsi que des questions ouvertes. Le questionnaire long comprenait également une section de questions générales pour mieux évaluer la perception des répondants sur les répercussions des opérations actuelles.

Les commentaires recueillis au moyen des questions générales et des questions ouvertes ont été analysés afin de cerner les préoccupations communes des résidents.

La rétroaction reçue sur les idées individuelles a été analysée et prise en considération par la GTAA et NAV CANADA lors de la formulation des recommandations et de la détermination des étapes à venir.

On a demandé aux répondants d'indiquer la région dans laquelle ils vivent en donnant leur code postal pour qu'il soit plus facile de cerner les commentaires propres à certaines zones géographiques.

Pour obtenir plus de détails sur la rétroaction propre à une idée, veuillez consulter les sections sur les propositions, les commentaires et les prochaines étapes des six idées.

THÈMES COMMUNS

Les répondants ont eu l'occasion d'indiquer les opérations qui les touchaient le plus en répondant aux questions générales ou en exprimant leurs préoccupations dans les questions ouvertes.

PRÉOCCUPATIONS PAR OPÉRATION	NOMBRE DE RÉPONSES AU SONDAGE
Préoccupés par les arrivées	498
Préoccupés par les vols de nuit	427
Préoccupés par les départs	317

De nombreux répondants ont utilisé les questions ouvertes pour commenter le bruit des aéronefs en général, le niveau de trafic actuel à l'aéroport et l'altitude des aéronefs à l'arrivée lorsqu'ils sont en approche finale. D'autres commentaires portaient sur la santé, l'environnement, la qualité de vie et la sécurité.

SUJETS DE PLAINTE**NOMBRE DE RÉPONSES
AU SONDAGE**

Questions générales relatives aux plaintes sur le bruit	85
Préoccupés par la santé ou l'environnement	47
Préoccupés par la qualité de vie	16
Préoccupés par la sécurité	11
Autres	4

D'autres thèmes qui sont ressortis de l'examen des questions ouvertes concernaient les opérations actuelles de l'aéroport Pearson de Toronto ainsi que les organisations qui jouent un rôle dans son exploitation. Les commentaires dans cette section comprenaient des suggestions sur l'utilisation des pistes, des tactiques de communication et des commentaires à l'intention des partenaires de l'aéroport.

THÈMES DE L'INDUSTRIE**NOMBRE DE RÉPONSES
AU SONDAGE**

Commentaires propres à une idée	94
Commentaires au sujet de NAV CANADA	49
Maintien du statu quo pour les opérations sur les pistes	41
Commentaires au sujet de la GTAA	40
Appui d'une utilisation différente des pistes	34
Méfiance manifestée	26
Préoccupations et suggestions en matière de communication	26

**QUESTIONS, PRÉOCCUPATIONS
ET RÉPONSES**

L'examen des commentaires recueillis pour les questions ouvertes du sondage ainsi que des commentaires que nous avons reçus au cours des événements de consultation a permis de cerner les questions, les préoccupations et les idées fausses les plus courantes. Dans un souci de clarté, la GTAA et NAV CANADA ont préparé un résumé des principales questions et réponses.

VOS QUESTIONS ET PRÉOCCUPATIONS

Les vols de nuit me préoccupent.

Comment l'aéroport gère-t-il les vols de nuit et cela va-t-il changer?

RESPONSABILITÉ



RÉPONSE

L'aéroport Pearson de Toronto est ouvert 24 heures par jour, 365 jours par année.

Il gère un programme de restriction des vols de nuit pendant les heures de restriction (de 0 h 30 à 6 h 30) qui fait également l'objet d'une limite annuelle du nombre total de vols de nuit imposée par Transports Canada.

Dans le document [Growing Responsibly: 2018-2022 Noise Management Action Plan⁶](#), la GTAA s'est engagée à explorer des changements au programme de restriction de vol de nuit. En effet d'après [l'étude de référence sur le programme de gestion du bruit et les pratiques exemplaires⁷](#), le programme de restriction des vols de nuit pourrait évoluer pour être plus conforme aux pratiques exemplaires internationales.

Les opérations aéroportuaires et leur incidence sur mon environnement et ma santé sont préoccupants.

Je suis inquiet des effets potentiels sur la santé d'une exposition si fréquente au bruit des aéronefs.

Quelles études l'aéroport a-t-il effectuées pour comprendre les effets des opérations sur l'environnement et la santé?



En 2015, la GTAA a publié les résultats du plus récent rapport d'étude sur la qualité de l'air actuelle et d'évaluation du risque sur la santé humaine (ERSH). Ce travail permet de comprendre l'incidence de nos activités en évaluant la qualité de l'air dans une zone définie et en étudiant les risques d'effets néfastes sur la santé dus à la qualité de l'air. L'étude de la GTAA de 2015 comprend des projections jusqu'en 2032.

À l'appui de cette étude, la GTAA a établi un comité consultatif communautaire comme mécanisme visant à obtenir les commentaires des parties prenantes de l'industrie et des collectivités concernées.

Les résultats indiquent que la population générale court très peu de risques de subir des effets néfastes sur la santé en raison des opérations à l'aéroport Pearson de Toronto. Tous les documents, y compris un résumé, peuvent être consultés en ligne sur le site torontopearson.com/fr/Air_Quality_Study/#

En ce qui concerne les effets du bruit des aéroports sur la santé humaine, cette question relève de Santé Canada. La dernière grande étude de Santé Canada sur le bruit des aéronefs date de 2010 et est accessible en ligne. Pour donner suite à un engagement pris lors de la réunion du CENAC du 21 juin 2017, le comité a envoyé une lettre à Santé Canada le 21 septembre 2017, lui recommandant de mettre à jour son étude de 2010. Le CENAC et la GTAA ont offert de collaborer à cette étude.

^{6,7} (en anglais seulement)

VOS QUESTIONS ET PRÉOCCUPATIONS

RESPONSABILITÉ

RÉPONSE

J'ai remarqué un changement dans mon quartier; il semble y avoir une nouvelle trajectoire de vol ou une trajectoire a été déplacée.

Est-ce que quelque chose a changé?



Bien que l'aéroport ait connu une croissance du trafic au fil du temps, il n'y a pas eu de changement dans la structure de l'espace aérien depuis 2012. Toutefois, d'autres facteurs comme l'utilisation des pistes, la construction de nouvelles pistes et les conditions météorologiques peuvent influencer sur le volume de trafic que vous observez.

Si l'on envisage des changements à l'espace aérien ou aux trajectoires de vol établies qui auraient une incidence significative sur la collectivité, alors une consultation publique est requise conformément au Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien.

Ma collectivité a été touchée par le changement de trajectoire de vol en 2012.

Est-ce que l'étape vent arrière sud peut être déplacée au-dessus du lac?



Dans le cadre de l'examen indépendant de l'espace aérien en vue de réduire le bruit des aéronefs à Toronto, Helios a examiné la possibilité de déplacer l'étape vent arrière sud au-dessus du lac, mais a conclu que, compte tenu de la demande et de la technologie actuelles, le déplacement de l'étape vent arrière sud au-dessus du lac Ontario n'est pas une option viable pour l'instant. Le rapport complet est accessible en ligne à l'adresse torontoairspacereview.ca

Je suis favorable à ce que l'aéroport modifie sa façon d'utiliser les pistes afin que le bruit des aéronefs soit plus équilibré.

Je ne suis pas d'accord pour que l'aéroport change sa façon d'utiliser les pistes.

Comment les répercussions sur ma collectivité seront-elles prises en compte lors de la planification de l'utilisation des pistes?



L'industrie du transport aérien, la technologie de l'aviation et la composition des collectivités près de l'aéroport ont considérablement changé au cours des dernières années et elles continueront d'évoluer. Les opérations à l'aéroport Pearson de Toronto doivent aussi continuer de changer en fonction de ces changements.

La GTAA continuera de tenir compte des répercussions sur les collectivités au moment de déterminer le mode d'utilisation de toutes les pistes à l'aéroport Pearson de Toronto. Nous travaillons à l'amélioration continue de l'atténuation du bruit dans toutes les collectivités autour de l'aéroport.

Conformément au Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien, des consultations seraient nécessaires avant que des changements ne puissent être apportés à notre mode de fonctionnement.

VOS QUESTIONS ET PRÉOCCUPATIONS

Ma collectivité ressent les effets des opérations actuelles, et je m'inquiète d'une hausse des répercussions à mesure que l'aéroport prend de l'expansion.

Comment l'aéroport va-t-il réaliser un équilibre entre son développement et les répercussions?

RESPONSABILITÉ



RÉPONSE

Notre région est en croissance, et cette croissance stimule la demande de transport aérien.

Bien que l'aéroport Pearson de Toronto prévoit 85 millions de passagers en 2037, comparativement à 47 millions en 2017, les mouvements d'aéronefs n'augmenteront pas au même rythme en raison d'une tendance au sein de l'industrie qui consiste à privilégier de plus gros aéronefs à haute densité qui sont pleinement occupés. En réalité, au cours des 20 prochaines années, l'aéroport Pearson de Toronto prévoit une croissance moyenne des mouvements d'aéronefs de 1,5 % par année, comparativement à une croissance de 3,1 % par année pour ce qui est du nombre de passagers.

La GTAA est résolue à s'améliorer constamment et elle a récemment publié un nouveau [plan d'action pour la gestion du bruit](#)⁸ qui établit dix nouveaux engagements liés à la consultation, à la responsabilité environnementale, aux changements opérationnels, à la surveillance et au signalement du bruit des aéronefs, ainsi qu'à la collaboration de l'industrie. Nous croyons que ce plan nous aidera à croître de façon responsable, en harmonie avec nos voisins.

Je compte sur l'aéroport Pearson de Toronto pour voyager et pour mon emploi.

En quoi l'aéroport contribue-t-il à l'économie?



L'aéroport Pearson de Toronto, l'une des plus importantes plateformes aéroportuaires au monde, relie les gens et les marchandises aux quatre coins de la planète.

Une étude récemment mise à jour sur les répercussions économiques associées à l'aéroport Pearson de Toronto a révélé que le nombre d'emplois directs à l'aéroport est passé de 40 000 à 49 000 depuis 2011. Au total, l'aéroport Pearson de Toronto crée ou soutient 332 000 emplois en Ontario, ce qui représente 42 milliards de dollars ou 6,3 % du produit intérieur brut de l'Ontario. D'ici 2030, on estime que l'aéroport Pearson de Toronto pourrait créer et soutenir 542 000 emplois en Ontario.

⁸ (en anglais seulement)

VOS QUESTIONS ET PRÉOCCUPATIONS

RESPONSABILITÉ

RÉPONSE

Je crains que les pistes nord-sud soient incluses dans le programme d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été.



Le programme d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été (idée 5) **ne comprend pas** les pistes nord-sud. La configuration des pistes nord-sud ne répondait pas à nos critères de réussite pendant la phase d'analyse technique et n'a donc pas été retenue dans la proposition finale de l'idée 5.

Est-ce qu'un programme d'alternance des pistes la fin de semaine durant l'été comprendra les pistes nord-sud?

Je suis préoccupé par la façon dont je serai informé des prochains essais des idées 5 et 6.



On fera la promotion des idées 5 et 6 au moyen d'un solide réseau de communication pour s'assurer que les résidents des quartiers qui peuvent bénéficier d'avantages ou être touchés par divers inconvénients sont informés des essais et savent comment nous joindre pendant la période d'essai.

Comment les essais seront-ils communiqués de manière transparente?

La trajectoire de vol que vous proposez est située plus près de mon quartier ou le survole.



En examinant les changements pouvant être apportés aux trajectoires de vol, nous avons cherché des occasions de réduire le nombre de personnes survolées chaque fois que cela était possible. Le résultat est un ensemble de trajectoires de vol qui peuvent servir lors d'une période où le niveau de trafic est relativement faible et qui favorisent le survol des zones non résidentielles. Malheureusement, les zones urbaines offrent peu d'options pour concevoir des trajectoires de vol qui ne survolent pas une zone résidentielle à un certain moment. Une analyse de modélisation du bruit a servi à comparer les profils de vol actuel type aux procédures proposées pour veiller à réduire le nombre de résidents touchés à des niveaux de bruit supérieurs à 60 dBA.

Comment avez-vous choisi cette trajectoire?

Les périodes de calme à l'aéroport sont rares.



La gestion sécuritaire des nombreux aéronefs à l'arrivée et au départ à l'aéroport Pearson de Toronto et à d'autres aéroports de la région est un défi. Toutefois, en période de calme, il existe des options pour éviter les zones résidentielles qui ne sont pas possibles en période d'achalandage.

Pourquoi ne pouvez-vous pas utiliser les nouvelles trajectoires de vol plus régulièrement?

VOS QUESTIONS ET PRÉOCCUPATIONS

RESPONSABILITÉ

RÉPONSE

On n'en fait pas assez dans le cadre de ce processus.

Quand puis-je m'attendre à voir des améliorations?



Les six idées représentent un grand pas en avant et devraient se traduire par des améliorations pour de nombreux résidents des environs de l'aéroport international Pearson de Toronto. L'amélioration de l'environnement sonore pour les collectivités entourant l'aéroport est complexe, mais nous demeurons déterminés à travailler en collaboration avec l'ensemble de l'industrie afin d'apporter des améliorations et de tenir le public informé et engagé sur des questions clés.

Certaines solutions utilisent la RNAV.

Cela ne signifie-t-il pas que vous allez augmenter la concentration?



La RNAV peut donner lieu à des opérations prévisibles et répétables. Selon la façon dont elle est utilisée, cette option peut aussi favoriser la transition *directe* vers un point plutôt que l'utilisation de l'étape vent arrière (une option qui devient disponible sous certaines conditions dans le cadre de l'idée 4). De plus, les propositions utiliseront la RNAV pour augmenter le survol des zones non résidentielles dans la mesure du possible et elles permettront une descente continue, ce qui se traduira par une altitude plus élevée qu'actuellement pour certains aéronefs.

CONCLUSION

Alors que nous réfléchissons aux centaines de conversations individuelles que nous avons eues avec des membres de la collectivité, des élus et nos pairs de l'industrie, nous tenons à vous remercier d'avoir participé et d'avoir partagé vos points de vue.

Nous vous avons écoutés et nous avons beaucoup appris, ce qui nous a permis de comprendre qu'en tant qu'industrie, nous devons en faire davantage pour atténuer les répercussions des opérations aéroportuaires en collaboration avec notre collectivité.

L'atténuation du bruit pour les collectivités à proximité de l'aéroport demeure une question complexe, car les intérêts et les répercussions varient d'une collectivité à l'autre. Le processus de consultation publique conjoint entrepris par NAV CANADA et la GTAA est un exemple de collaboration importante entre les parties prenantes de l'industrie et les collectivités afin d'apporter des améliorations pour les résidents de toute la région du Grand Toronto.

Il s'agit d'un modèle que les deux organisations ont adopté pour aller de l'avant. Les six idées offrent des occasions concrètes pour mieux gérer le bruit, en particulier la nuit et pendant les périodes où les niveaux de trafic sont faibles.

Bien que nous nous heurtions à des défis réels et d'envergure lorsqu'il est question de gérer la croissance, d'investir dans des technologies plus propres et de donner la priorité à la sécurité de milliers d'aéronefs et de leurs passagers, nous promettons également de tenir compte des besoins de toutes les parties prenantes, y compris les résidents des collectivités avoisinantes.

Nous aimerions exprimer notre gratitude à nos voisins et à nos partenaires de l'industrie qui se sont joints à nous alors que nous explorons les possibilités de réduction des répercussions pour les collectivités. Aucun effort ne peut être un succès sans la pleine participation de toutes les parties prenantes, et votre rétroaction a été un élément clé dans ce processus. Nous sommes impatients de poursuivre la conversation.

Pour en savoir plus sur les six idées, visitez le site torontopearson.com/fr/conversations



Merci pour
votre travail
acharné
sur ces
initiatives. »

*—Répondant au
sondage de la
consultation sur les
six idées*

À PROPOS DE L'AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) exploite l'aéroport international Pearson de Toronto. La GTAA se concentre toujours sur le renforcement du statut de l'aéroport Pearson de Toronto de portail international : améliorant l'expérience, la sécurité et la sûreté de la clientèle, de même que le succès de nos partenaires aériens et l'économie de la région.

La GTAA croit qu'être un bon voisin suppose de viser l'équilibre des opérations en consultant les collectivités à proximité de l'aéroport.



Toronto Pearson

À PROPOS DE NAV CANADA

NAV CANADA est une société privée sans but lucratif qui fournit des services de contrôle de la circulation aérienne, des services consultatifs d'aéroport, des exposés météorologiques ainsi que des services d'information aéronautique dans plus de 18 millions de kilomètres carrés d'espace aérien intérieur et d'espace aérien international sous contrôle canadien. La Société gère 3,3 millions de vols par année et compte plus de 40 000 clients.

NAV CANADA est reconnue à l'échelle internationale pour son dossier de sécurité et sa technologie novatrice utilisée par des fournisseurs de services de navigation aérienne du monde entier.





NAV
CANADA



Toronto Pearson

