# Toronto Pearson | Forums sur la gestion du bruit

## Réunion publique virtuelle à Toronto Pearson – Résumé

## 20 avril 2023

Mot de bienvenue

Cynthia Woods, gestionnaire du Bureau de gestion du bruit, souhaite la bienvenue aux résidents et passe en revue l’ordre du jour de la réunion. Les résidents ont l’occasion de poser des questions sur chaque exposé, et une période de questions générale est prévue à la fin.

Opérations et répercussions sur la collectivité

Il s’agit d’un point permanent à l’ordre du jour qui est présenté à chaque réunion afin de fournir du contexte et des renseignements aux résidents au sujet des opérations aéroportuaires et des répercussions sur la collectivité. L’aéroport compte cinq pistes qui peuvent être utilisées des deux extrémités, donc dix extrémités opérationnelles peuvent être utilisées pour les arrivées et les départs.

Les aéronefs décollent et atterrissent vent de face. Toutefois, un vent traversier de faible intensité peut être acceptable dans des conditions de surface favorables, et ceci permet des configurations de piste optimales selon la demande. D’autres considérations sont la disponibilité des pistes et des voies de circulation, la distance dont les aéronefs auront besoin pour se rendre à la piste ou en revenir, l’heure de la journée, comme la période de nuit, si le système préférentiel de piste est en vigueur et la longueur de la piste.

Certains gros avions long-courriers ont besoin d’une piste plus longue en raison de leur poids qui a une incidence sur la portance. La température influe également sur la portance, de sorte que les demandes de piste plus longue sont plus fréquentes pendant les mois d’été.

Les prochaines diapositives donnent un aperçu des répercussions des opérations aériennes sur les collectivités, par région. Pour plus de détails, voir les diapositives de la présentation.

Mises à jour de NAV CANADA

NAV CANADA fournit une mise à jour sur la mise en œuvre de la procédure d’arrivée Autorisation requise pour la qualité de navigation requise (RNP AR), qui a été utilisée la première fois le 28 novembre 2022. L’utilisation de la procédure augmentera graduellement au fil du temps. Une évaluation du changement sera effectuée après une période de 180 jours, et un rapport sera transmis une fois l’évaluation terminée à la fin de l’été ou au début de l’automne 2023.

La prochaine réunion de l’Industry Noise Management Board devrait avoir lieu à la fin du printemps ou au début de l’été 2023 et comprendra un examen d’une demande dans le cadre du [processus d’examen des propositions de la collectivité](https://www.torontopearson.com/fr/communaute/gestion-du-bruit/bruit-forums) et des discussions techniques sur les directives de descente pour les routes d’arrivée normalisées.

Mises à jour de la GTAA

Aucun projet de réparation majeur n’aura d’incidence sur l’utilisation des pistes à l’été 2023, mais comme les autres années, on procédera à l’[entretien régulier](https://www.torontopearson.com/fr/communaute/gestion-du-bruit/entretien-regulier). Un nouveau calendrier d’entretien sera mis en place pour remplacer les [avis de bruit](https://www.torontopearson.com/fr/communaute/gestion-du-bruit/avis-bruit) existants. Restez à l’affût.

La GTAA a organisé deux journées portes ouvertes publiques, l’une à Vaughan-Woodbridge et l’autre à Humber River-Black Creek, afin de fournir aux résidents de l’information sur les activités qui les concernent. Notre programme estival d’équipe de rue sera également lancé le 26 mai. L’équipe de rue participe à des événements communautaires tels que des marchés de producteurs, des festivals, etc. Un calendrier détaillé sera publié sur torontopearson.com/communaute.

Une démonstration de notre portail interactif d’information sur le bruit [InsightFull](https://airportnoise.torontopearson.com/fr/) et de l’outil en ligne en temps quasi réel [WebTrak](https://webtrak.emsbk.com/gta) a été présentée pour mettre en évidence les renseignements qu’ils peuvent fournir aux résidents touchés par le bruit des aéronefs.

Restez en contact :

* [Avis relatifs au bruit](https://www.torontopearson.com/fr/communaute/gestion-du-bruit/avis-bruit) concernant l’entretien et les activités de l’aéroport qui pourraient avoir une incidence sur la collectivité.
* Inscrivez-vous à notre bulletin électronique communautaire mensuel, à <https://www.torontopearson.com/fr/communaute/bulletin-checking-in>.
* Pour en savoir plus sur les opérations aéroportuaires et les répercussions sur la collectivité, rendez-vous à <https://airportnoise.torontopearson.com/fr/>.
* Vous pouvez nous envoyer un courriel à community.engagement@gtaa.com.
* Pour déposer une plainte, appelez-nous au 416-247-7682 ou [soumettez-la en ligne](https://www.torontopearson.com/fr/communaute/gestion-du-bruit/programme-gestion-bruit/bureau-gestion-bruit/plainte-bruit).

Période de questions

Cette partie de la réunion est réservée aux résidents pour leur permettre de poser des questions générales sur les opérations aéroportuaires et leurs répercussions ainsi que sur les initiatives de gestion du bruit. Au cours de cette réunion, on répond notamment aux questions suivantes :

* Quantité de données historiques disponibles sur [InsightFull](https://airportnoise.torontopearson.com/fr/) : on ne peut remonter que quelques années en arrière parce que l’outil ne peut traiter qu’une certaine quantité de données. Toutefois, le Bureau de gestion du bruit a travaillé individuellement avec les résidents pour fournir des données historiques plus anciennes.
* Manière dont les résidents peuvent communiquer avec NAV CANADA : l’aéroport traite les plaintes relatives au bruit et communique avec NAV CANADA au besoin au nom des résidents. Les résidents peuvent également s’adresser à NAV CANADA dans le cadre de ces réunions.
* Des préoccupations sont soulevées au sujet des changements dans la façon dont les pistes sont utilisées. On se demande notamment s’ils sont le résultat des nouvelles procédures Exigence de navigation requise – Autorisation requise (RNP AR). Bien que la RNP-AR soit un facteur, l’utilisation actuelle des pistes est également un facteur de l’environnement de trafic, qui est très complexe. Aujourd’hui, l’exploitation de l’aéroport est différente de ce qu’elle était avant la COVID‑19, notamment sur les types d’aéronefs ou des horaires. Les hypothèses utilisées en 2019 ne s’appliquent plus maintenant, et les contrôleurs de la circulation aérienne évaluent les niveaux et les conditions de trafic afin de créer la configuration qui sera la plus sécuritaire et la plus efficace pour répondre aux demandes. Les résidents doivent être conscients que les choses ne reviendront peut-être pas à ce qu’elles étaient, mais qu’elles constitueront un nouvel état de fait.
* Des préoccupations sont soulevées au sujet de la sécurité. La sécurité est en tout temps le principal enjeu dans tout ce que nous faisons, surtout en ce qui concerne le contrôle de la circulation aérienne. Bien que deux aéronefs puissent sembler proches l’un de l’autre à partir du sol, il y a toujours un espacement suffisant. Comme cela a été décrit, du sol, les avions peuvent sembler passer près les uns des autres, mais je vous garantis qu’il y a un espacement suffisant pour assurer la sécurité des aéronefs.

Merci à tous ceux qui ont assisté à la réunion. Des renseignements sur les prochains forums sur la gestion du bruit sont disponibles sur notre site Web à l’adresse [torontopearson.com/nmf](https://www.torontopearson.com/fr/communaute/gestion-du-bruit/bruit-forums).