

## **FORUMS SUR LA GESTION DU BRUIT À L'AÉROPORT PEARSON DE TORONTO**

L'aéroport Pearson de Toronto est déterminé à être un bon voisin et à croître avec les collectivités qu'il dessert. Bien que les aéroports aient des répercussions et qu'il soit impossible d'éliminer complètement le bruit pour les collectivités locales, nous croyons que des améliorations devraient faire l'objet d'études et de discussions, et être ensuite mises en œuvre avec les collectivités. Et à mesure que l'industrie de l'aviation se remet des effets de la pandémie, nous devons mieux gérer les répercussions opérationnelles.

En raison des effets de la pandémie mondiale, le trafic a diminué de 73,6 %, passant de plus de 50 millions de passagers en 2019 à 13,3 millions de passagers en 2020. Malgré la baisse du trafic, l'aéroport Pearson de Toronto demeure déterminé à gérer ses répercussions maintenant et au fur et à mesure de la reprise du transport aérien.

En fait, nous sommes déterminés à « reconstruire mieux », ce qui comprend non seulement la façon dont nous gérons nos répercussions, mais aussi la façon dont nous travaillons avec les collectivités. En 2019, nous avons lancé une nouvelle structure de mobilisation communautaire avec les forums sur la gestion du bruit. Les forums sont une série de séances d'information, de tables et de groupes de travail qui aident l'aéroport à travailler plus intelligemment avec ses collectivités et à mieux collaborer avec l'industrie pour gérer le bruit des avions.

En raison de la pandémie, il est difficile de se réunir en personne, mais nous avons continué de nous réunir virtuellement dans le cadre de forums avec des intervenants engagés, des représentants élus et des intervenants de l'industrie. En maintenant et en améliorant la structure de mobilisation communautaire, nous cherchons à établir des relations de travail plus solides avec les intervenants et les partenaires de l'aéroport Pearson. Dans cette optique, nous ajoutons une nouvelle voie de mobilisation aux forums sur la gestion du bruit avec l'introduction du processus d'examen des propositions de la collectivité (PEPC).

---

## **Processus d'examen des propositions de la collectivité**

### **OBJET**

Périodiquement, la GTAA reçoit des idées et des suggestions de membres de la collectivité en matière de gestion du bruit. Le PEPC encourage et facilite les idées d'origine communautaire pour l'atténuation du bruit et offre un processus officiel, transparent et simplifié.

La valeur de la mise en œuvre du PEPC comprend ce qui suit :

- Possibilité d'ajouter de nouvelles initiatives pour atténuer davantage le bruit des avions
- Fournit aux résidents des conseils et une structure pour soumettre des idées de gestion du bruit
- Gestion des attentes des résidents à l'égard des idées de gestion du bruit proposées :
  - Seules de nouvelles idées qui n'introduiront pas de « nouveau bruit » seront envisagées
  - Les résidents doivent fournir des détails complets sur les idées
- Informe les résidents des études et initiatives récentes
- Utilisation efficace des ressources pour évaluer les idées possibles

Le processus d'examen des propositions de la collectivité donnera lieu à des recommandations que l'Industry Noise Management Board (INMB) devra examiner et inclure dans son plan de travail.

## PROCESSUS ET CALENDRIER D'EXAMEN DES PROPOSITIONS DE LA COLLECTIVITÉ

### Phase 1 : Présentation du résident (demandes en cours/consécutives)

- Le résident remplit le formulaire de demande pour soumettre une idée.
- Seules les présentations qui répondent à tous les critères passeront à la prochaine étape de l'évaluation.

### Phase 2 : Examen : (délai de trois à six mois à compter de la présentation)

#### Examen de la GTAA et de NAV CANADA

- La GTAA examine les présentations en fonction de critères et partage celles qui sont acceptées avec NAV CANADA.
- NAV CANADA effectue un examen préliminaire.
- Les propositions qui répondent aux critères passent à la phase 3.
- La GTAA informe les auteurs des propositions et met à jour les prochaines étapes, s'il y a lieu.

#### Mise à jour du CRB et de la Table de quartier

- La GTAA fournit des détails sur les présentations passant à la phase 4 au Conseil de responsabilité en matière de bruit (CRB) et à la Table de quartier.
- Les membres peuvent demander des renseignements supplémentaires.

#### Examen de l'Industry Noise Management Board (INMB)

- La phase 4 consiste en une évaluation de la faisabilité de haut niveau des idées transmises au cours de la prochaine réunion de l'INMB.
- Les idées de mérite selon l'évaluation ci-dessus seront intégrées au plan de travail de l'INMB aux fins d'examen plus approfondi.
- S'il faut plus de temps ou d'information pour l'évaluation, cette dernière se poursuivra à la prochaine réunion de l'INMB. Des renseignements supplémentaires peuvent être demandés à l'auteur de la proposition.

**REMARQUE – La réussite de cette phase ne signifie pas nécessairement la mise en œuvre d'une idée.**

### Phase 3 : Examen : (dans les huit semaines suivant la réunion de l'INMB)

#### Arrêter le processus et faire connaître la décision

- Le processus de présentation se termine par l'acceptation d'une idée dans le plan de travail de l'INMB ou par un refus fondé sur l'évaluation.
- La GTAA fera part de la décision de l'INMB au résident.

## Rôles et responsabilités

### Résident ou auteur de la proposition

Les demandes des résidents doivent répondre à un ensemble de critères pour être acceptées dans le processus d'examen des propositions de la collectivité :

- Une proposition doit être un nouveau concept qui n'a pas été étudié précédemment.
- Une proposition doit reconnaître les principes directeurs et les valeurs énoncés dans le [rapport du Comité de référence des résidents](#).

- Pour être accepté à la phase 2 du PEPC, l'auteur de la proposition doit remplir intégralement le formulaire de présentation et reconnaître ce qui suit :
- J'ai étudié avec soin l'ensemble du contenu du portail Web [sur la gestion du bruit à l'aéroport Toronto Pearson](#) et je comprends la méthode d'attribution des pistes, les divers flux et modèles de circulation et les activités qui touchent ma région.
- J'ai examiné les documents sur la gestion du bruit sur le site [Torontopearson.com](#), y compris l'[étude sur les pratiques exemplaires en matière de gestion du bruit](#), le [Plan d'action pour la gestion du bruit 2018-2022](#), le [rapport Six idées](#) et les [lignes directrices du Comité de référence des résidents](#).
- J'ai passé en revue l'[Examen indépendant du bruit dans l'espace aérien de Toronto](#) et les recommandations connexes, ainsi que la [réponse de NAV CANADA](#).
- Ma recommandation n'a pas encore été prise en compte dans les études et initiatives susmentionnées.
- Ma recommandation ne consiste pas à « déplacer le bruit » d'une collectivité à une autre.
- Je crois que ma recommandation atténuera le bruit des avions au-dessus du sol à 7 000 pi ou moins (le bruit des avions est plus perceptible en deçà de cette altitude et, par conséquent, les mesures d'atténuation seront du plus grand intérêt).
- J'ai examiné et je comprends le document d'information sur le processus d'examen des propositions de la collectivité.

*Voir à l'annexe A des exemples d'idées proposées par la collectivité.*

#### **Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA)**

- L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) est l'exploitant de l'aéroport international Pearson de Toronto et est responsable d'atténuer les répercussions de ses activités sur les collectivités.
- La GTAA maintient et améliore un programme de gestion du bruit qui suit une approche équilibrée pour atténuer le bruit des avions. Cela comprend la mobilisation active des membres de la collectivité sur les questions liées au bruit des avions. Cela se fait principalement dans le cadre des forums sur la gestion du bruit de l'aéroport Pearson de Toronto, qui comprennent le processus d'examen des propositions de la collectivité.
- La GTAA est responsable de l'administration du processus, y compris de communiquer avec les auteurs des propositions et de fournir des mises à jour au Conseil de responsabilité en matière de bruit et à la Table de quartier.
- La GTAA effectue l'examen initial d'une présentation pour déterminer si elle répond aux critères.
- La GTAA transmet toute proposition qu'elle considère comme répondant aux critères (énumérés sous Rôles et responsabilités des résidents).
- La GTAA prépare le rapport à l'auteur de la proposition qui comprend l'évaluation finale de l'INMB, s'il y a lieu.
- Les représentants de la GTAA sont membres de l'INMB et participeront donc à toutes les évaluations de la phase 4 menées par l'INMB.

#### **NAV CANADA**

- NAV CANADA exploite le système de contrôle de la circulation aérienne et de navigation aérienne civile du Canada. Il est responsable de la coordination sécuritaire et du déplacement efficace des avions, ainsi

que de la planification et de la gestion de l'espace aérien, y compris les trajectoires de vol et les voies aériennes utilisées par les compagnies aériennes.

- NAV CANADA suit les pratiques de gestion du bruit lorsqu'elles s'appliquent à son rôle, travaille en collaboration avec la GTAA à l'amélioration du programme de gestion du bruit et a mis en œuvre ses propres efforts d'atténuation du bruit, y compris la création de l'Industry Noise Management Board.
- Comme NAV CANADA connaît bien les initiatives relatives au bruit dans l'espace aérien, il examinera toutes les propositions transmises par la GTAA à la phase 2.
- Les représentants de NAV CANADA sont membres de l'INMB et participeront donc à toutes les évaluations de la phase 4 menées par l'INMB.

### **Industry Noise Management Board**

- L'Industry Noise Management Board est un forum technique qui vise à discuter de la viabilité et de l'incidence de diverses initiatives d'atténuation du bruit à l'Aéroport Pearson de Toronto et à formuler des recommandations à cet égard. Il a été établi en 2018 par NAV CANADA sur la recommandation de l'Examen indépendant du bruit dans l'espace aérien de Toronto.
- Cela comprend les points qui leur ont été présentés dans le cadre des forums sur la gestion du bruit (PEPC) ou d'autres groupes de l'industrie.
- L'INMB possède l'expertise technique et les connaissances des opérations de l'aéroport Pearson de Toronto pour effectuer des évaluations. Il comprend des représentants de NAV CANADA, des compagnies aériennes, du Conseil national des lignes aériennes du Canada et de la GTAA. Transports Canada y assiste à titre d'observateur.
- Le rôle de l'INMB dans le PEPC est d'évaluer les propositions soumises par la GTAA qui ont franchi les phases 1 à 3.
- L'INMB est le décideur du PEPC pour les propositions qui atteignent la phase 4.
- L'INMB fournit des mises à jour régulières du plan de travail aux forums sur la gestion du bruit. Cela comprendrait toute mise à jour sur les propositions acceptées dans le plan de travail.

### **Table de quartier et Conseil de responsabilité en matière de bruit**

- Les membres de la Table de quartier et du Conseil de responsabilité en matière de bruit auront l'occasion d'examiner les présentations qui seront transmises à l'INMB.
- Les membres peuvent demander des renseignements supplémentaires ou des éclaircissements à l'appui d'une évaluation plus poussée.

## **PRÉSENTATIONS DE LA COLLECTIVITÉ SUR LA GESTION DU BRUIT**

Pour simplifier la collecte de suggestions et d'idées sur la gestion du bruit auprès des membres de la collectivité, la GTAA a fourni un formulaire de présentation sur les pages Web des forums sur la gestion du bruit à l'aéroport Pearson de Toronto.

Les résidents peuvent soumettre plus d'une idée, mais ils ne doivent inclure qu'une seule idée par formulaire de présentation. Chaque formulaire doit être entièrement rempli pour être pris en considération dans le cadre du processus.

La GTAA accusera réception de chaque présentation et fournira des mises à jour à leur auteur pour chaque étape du processus.

Chaque présentation examinée par l'INMB recevra une réponse de la GTAA à la fin de l'évaluation qui décrit les décisions et les prochaines étapes.

Une fois l'évaluation terminée, le rapport sera rendu public sur les [pages Web des forums sur la gestion du bruit](#) de la GTAA.

## **DÉCISIONS**

L'INMB examinera et étudiera chaque proposition de gestion du bruit de la collectivité qui lui sera transmise dans le cadre de la phase 4. Les conclusions et les décisions de l'INMB sont définitives et ne feront pas l'objet d'une nouvelle enquête.

L'INMB procédera à une évaluation de haut niveau d'une proposition pour son mérite potentiel en se fondant, entre autres, sur ce qui suit :

- faisabilité opérationnelle
- répercussions sur la sécurité
- efficacité potentielle
- atténuation du bruit des avions à au moins 7 000 pieds au-dessus du sol
- impact environnemental
- impact sur la capacité de l'aéroport ou de l'espace aérien
- répercussions économiques

L'INMB ne recommandera pas le réexamen d'une étude déjà terminée ou d'une proposition déjà examinée, à moins qu'il y ait des changements transformateurs dans la technologie, l'équipement de la flotte, les exigences en matière de capacité ou le développement de l'aéroport.

L'INMB déterminera si une présentation sera :

- 1) acceptée dans le plan de travail pour une étude plus approfondie;
- 2) refusée selon l'évaluation initiale.

À l'appui de son évaluation, l'INMB peut demander des renseignements supplémentaires à l'auteur de la proposition, y compris une présentation possible sur l'idée.

## **DOCUMENT D'INFORMATION**

Le document d'information sur le processus d'examen des propositions de la collectivité sera mis à jour au besoin pour s'assurer que le processus demeure à jour et approprié.

### **Annexe A – Exemples d'idées proposées par la collectivité**

## ANNEXE A – Exemples d'idées proposées par la collectivité

Le tableau ci-dessous comprend des exemples d'idées proposées par un ou plusieurs membres de la collectivité et le résultat pour chacun.

Idée proposée par la collectivité	Résultat
Déplacer les vols du parcours vent arrière au-dessus du lac/ne pas utiliser un parcours vent arrière	<p>L'Examen indépendant du bruit dans l'espace aérien de Toronto comprenait une étude visant à déplacer la phase du parcours vent arrière des vols à l'arrivée à plus de cinq milles marins de l'approche finale, c.-à-d. déplacer le parcours vent arrière du côté sud au-dessus du lac. L'étude a conclu que le déplacement du parcours vent arrière plus loin de son emplacement actuel aurait des répercussions sur la séquence d'atterrissage et n'était donc pas viable. (<a href="#">Examen indépendant du bruit dans l'espace aérien de Toronto</a>, page 108, en anglais seulement)</p> <p><b>Remarque</b> – La phase du parcours vent arrière du vol est requise pour la séquence d'atterrissage des avions dans un espace aérien achalandé. Étant donné que le trafic est plus faible en raison de la pandémie, le parcours vent arrière n'est pas toujours nécessaire pour la séquence d'atterrissage. De nombreux avions à l'arrivée sont maintenant dirigés directement vers le virage de base, évitant ainsi de survoler de nombreux résidents sous le parcours vent arrière.</p>
Mettre à jour le système de pistes préférentielles pour tenir compte des développements actuels dans la collectivité et à l'aéroport.	Un <a href="#">examen du système de pistes préférentielles</a> a été inclus dans le cadre des Six idées pour atténuer le bruit. Un nouveau système reflétant l'environnement opérationnel et démographique le plus récent a été proposé et accepté dans le cadre de consultations communautaires. Un <a href="#">essai du système</a> est en cours pour déterminer la conformité.
Offrir un répit les fins de semaine	Un <a href="#">programme de rotation des pistes pour les fins de semaine</a> a été inclus parmi les Six idées pour atténuer le bruit. Un programme a été mis sur pied pour alterner les fins de semaine d'activités dans les collectivités touchées. Après consultation, le programme a été mis à l'essai. Une évaluation de cet essai a permis de conclure que le programme n'était pas efficace pour offrir un répit et que la collectivité n'appuyait pas sa mise en œuvre. Pour ces raisons, le programme n'a pas été mis en œuvre.
Le partage du bruit doit inclure une utilisation accrue des pistes nord et sud	Le <a href="#">Comité de référence des résidents</a> a évalué les commentaires recueillis dans le cadre de l'Enquête sur la croissance de l'aéroport et l'équité en matière de bruit de 2017, ainsi que d'autres moyens de mobilisation communautaire, afin d'élaborer une recommandation liée au partage du bruit. Le Comité a recommandé que la GTAA explore toutes les autres options pour atténuer le bruit au sol avant de mettre en œuvre un programme de partage du bruit et que ce dernier ne devrait être mis en œuvre que si le répit offert aux collectivités est significatif et prévisible.