

Connelly, Robyn

Bonsoir à toutes et à tous. Je m'appelle Robyn Connelly et je suis directrice, Durabilité et incidence sociale, de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, ainsi que coprésidente de cette réunion publique de l'aéroport Pearson. Je tiens à remercier mon coprésident, Michael Belanger, directeur, Réglementation en matière de sécurité aérienne et rendement, qui participe également à la téléconférence de ce soir. Merci de vous joindre à nous.

Je tiens d'abord à souligner que les terres sur lesquelles se trouve l'aéroport font partie des terres et du territoire visés par un traité avec la Première Nation Mississaugas of the Credit. Nous comprenons et apprécions le lien qui existe entre ces premiers gardiens et ce territoire. Nous leur sommes reconnaissants de nous avoir accueillis sur ces terres et de l'amitié qu'ils nous manifestent, et nous offrons cette reconnaissance avec respect à tous les peuples autochtones qui ont pris soin de la terre et qui continuent de le faire.

La deuxième Journée nationale de la vérité et de la réconciliation aura lieu vendredi. J'en profite pour reconnaître que nous partageons tous la responsabilité de respecter ces terres. Non seulement pour nous tous ensemble, mais aussi pour chacun de nous, à titre individuel, et afin de prendre les mesures nécessaires pour apprendre du passé et travailler à la réconciliation.

Maintenant, pour ce qui est de notre réunion, je demande aux gens de s'assurer que leur micro ainsi que leur caméra sont désactivés. Comme je l'ai mentionné au début, nous avons un certain nombre de dossiers qui contiennent des données importantes.

Nous sommes donc tous ici ce soir pour la réunion publique de l'aéroport Pearson, dans le cadre de nos forums sur la gestion du bruit. Ces réunions donnent aux résidents l'occasion d'en apprendre davantage sur l'exploitation des aéroports et sur les répercussions dans leur région, d'avoir des nouvelles de la GTAA et de NAV Canada sur les efforts en matière de gestion du bruit, ainsi que de poser des questions ou de soulever des préoccupations relativement à l'exploitation des aéroports.

Chaque réunion offre une période dans laquelle les résidents peuvent poser des questions au sujet de l'exploitation et de leur région, et cette période a eu lieu avant notre réunion; certains d'entre vous ont eu l'occasion d'avoir une séance individuelle à ce moment-là, et c'est maintenant le tour de notre réunion publique, qui comprendra des présentations et une autre période de questions après la séance. Avant de vous donner un aperçu de l'ordre du jour de la réunion de ce soir, je veux vous informer que cette réunion est appuyée par des représentants de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et de NAV Canada. Mes collègues se présenteront eux-mêmes lorsqu'ils prendront la parole pendant la séance de ce soir.

Avant de passer à l'ordre du jour, j'aimerais aborder quelques points importants. Je rappelle à tout le monde que la réunion de ce soir est enregistrée et sera disponible, ainsi que les présentations, sur notre site Web. Encore une fois, j'aimerais demander aux participants qu'ils désactivent leur micro et leur caméra. Sauf, bien sûr, à la fin de chaque section, où vous pourrez réactiver vos micros et caméras pour poser vos questions. Alors, n'hésitez pas à utiliser la fonction de main levée ou à taper votre question dans la fenêtre de clavardage afin de ne pas l'oublier lorsque nous passerons aux

questions. Et lorsque vous posez une question, nous vous demandons de bien vouloir nous indiquer tout d'abord votre nom ainsi que l'intersection la plus près de chez vous. Cela nous aidera à savoir dans quelle région vous résidez et de mieux cibler notre réponse à votre question. Nous demandons également aux résidents qui formulent des commentaires de se limiter à deux minutes et, dans la mesure du possible, d'être précis quant au problème soulevé ou à la question posée. Nous donnerons d'abord le micro virtuel aux résidents qui sont nouveaux dans le forum ou qui n'ont pas encore posé de question ou formulé de commentaire lors de la réunion de ce soir.

Bon, fin des points importants. Passons maintenant à l'ordre du jour.

Nous allons ouvrir la réunion de ce soir avec l'exploitation des aéroports et les répercussions sur les collectivités. Il s'agit donc d'un aperçu très général de l'exploitation des aéroports et des survols de zones habitées. Il s'agit simplement d'une occasion pour vous orienter, vous les résidents, sur les opérations qui pourraient avoir une incidence sur vous. Nous passerons ensuite aux nouvelles récentes sur la GTAA, et cette réunion portera précisément sur notre projet de réfection des pistes qui est en cours depuis avril. Nous céderons ensuite la parole à nos amis de NAV Canada pour qu'ils fassent le point, puis nous ouvrirons la période de questions par les résidents.

Sans plus tarder, je cède la parole à ma collègue Cynthia Woods, qui fera le point sur l'exploitation en général et les répercussions sur la collectivité. Encore une fois, il ne s'agit que de nouvelles très générales pour aider tout le monde à s'orienter. Merci beaucoup, et je laisse la parole à Cynthia.

Woods, Cynthia

Parfait! Merci, Robyn, et bonsoir à tous.

Commençons par parler un peu de Pearson. De l'aéroport Pearson de Toronto. Avant la COVID-19, l'aéroport Pearson était le sixième aéroport au monde en nombre de correspondances offertes avec près de 50 millions de passagers et 478 000 mouvements d'aéronefs par année, employant directement 49 000 personnes et générant 42 milliards de dollars du PIB de l'Ontario. Bien que nous ne soyons pas encore revenus aux niveaux de 2019, nous avons constaté une augmentation considérable de l'achalandage depuis l'assouplissement des restrictions de voyage plus tôt cette année.

L'aéroport est ouvert 24 heures par jour. Ses activités sont divisées en heures normales d'exploitation, soit de 6 h 30 à minuit et, pendant la nuit, nous avons mis en place un système de piste préférentielle entre minuit et 6 h 30, où nous accordons la priorité à l'utilisation des pistes par les avions qui survolent le moins d'habitations. Ensuite, il y a les heures d'ouverture restreintes, qui sont de 0 h 30 à 6 h 30, et tous les vols effectués pendant ces heures doivent être approuvés au préalable par l'aéroport. Un budget annuel est établi et audité par Transports Canada.

Ce budget augmente en suivant la croissance du nombre de passagers.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Nous avons cinq pistes et dix extrémités de piste. Nous avons deux pistes nord-sud : la piste 15L/33R et la piste 15R/33L. Nous avons également trois pistes est-ouest; l'une est située du côté nord de l'aéroport, soit la piste 05/23. Les deux autres sont parallèles du côté sud, soit les pistes 06L/24R et

06R/24L. Les pistes sont alignées avec des caps magnétiques. Par exemple, la piste 23 est alignée sur un cap de 237 degrés, tandis que la piste 05 est alignée sur un cap de 057 degrés. Cela vaut également pour les autres pistes.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Les contrôleurs de la circulation aérienne doivent donc tenir compte d'un certain nombre de variables lorsqu'ils choisissent la configuration d'une piste.

En règle générale, les avions décollent et atterrissent face au vent. Cependant, dans des conditions de surface favorables, un vent traversier de faible intensité peut être acceptable. Cela veut donc dire que les configurations de piste peuvent être utilisées de manière à mieux répondre à la demande d'achalandage.

D'autres considérations sont la disponibilité des pistes et des voies de circulation, la distance dont les avions auront besoin pour se rendre à la piste ou en revenir, l'heure de la journée, comme ce dont nous venons de discuter avec le système de piste préférentielle, qui est en vigueur pendant la nuit, et aussi la longueur de la piste. Certains gros avions long courrier ont besoin d'une piste plus longue en raison de leur poids et de la température extérieure, deux facteurs qui ont une incidence sur la portance. Les demandes visant la plus longue piste sont donc plus fréquentes pendant les mois d'été.

Chaque année, 95 % des activités se déroulent sur les pistes est ou ouest, et 5 % sur les pistes nord ou sud. Et cela pour deux raisons. Premièrement, les vents dominants dans la région arrivent de l'ouest et de l'est. Et deuxièmement, nous pouvons accueillir le plus de trafic sur les trois pistes est-ouest par rapport aux pistes nord-sud. Et cela en supposant que ces pistes sont disponibles.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Nous examinons donc maintenant le mode d'atterrissage et de décollage des avions à l'aéroport Pearson de Toronto. En vue de l'atterrissage, les avions accèdent à l'espace aérien local et prennent leur place dans la file d'attente pour la piste.

En ce qui concerne les atterrissages, certains avions s'aligneront en ligne droite s'ils proviennent d'une direction alignée avec les pistes, tandis que d'autres s'aligneront en vent arrière juste avant de se diriger vers le parcours de base en direction de l'approche finale, puis en direction de la piste.

Quant aux décollages, l'avion décolle de la piste et suit ensuite l'une des routes de départ normalisées aux instruments, ou SID, selon la destination du vol.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Maintenant, regardons de plus près le pilotage avec vent arrière : voici un exemple de trois virages de base différents pour l'espacement des avions en approche finale. Le contrôleur de la circulation aérienne pourra donner des vecteurs différents aux avions qui arrivent en même temps, de sorte

qu'ils puissent virer et être ensuite bien espacés pendant l'approche finale. Et plus le trafic est élevé, plus l'allongement des virages de base est important.

Dans des conditions beaucoup moins favorables, comme pendant la période de pointe des restrictions de voyage, le vent arrière était très faible, voire inexistant, et dans bien des cas, l'avantage du vent arrière n'était pas du tout nécessaire. Les aéronefs ont simplement été dirigés directement vers le parcours de base et vers l'approche finale.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Les prochaines diapositives donnent un aperçu des répercussions des opérations aériennes sur les collectivités, par région. Plus loin dans l'exposé, nous parlerons des répercussions liées précisément à la réfection des pistes. Voici ce que nous voyons dans certaines opérations typiques.

Je vais commencer par le nord-est avec les arrivées sur la piste 23 et les départs sur la piste 05, ce qui touche les régions de Rexdale, de Maple, d'autres régions de Vaughan, de Richmond Hill et de Thornhill.

Diapositive suivante, s'il vous plaît. Ce sont donc des exemples de trajectoires de vol pour les arrivées sur la piste 23 lorsque nous sommes en configuration ouest. Vous pouvez voir les zones avec vent arrière, le parcours de base et quelques arrivées directes en file d'attente pour cette piste. Nous voyons les différentes façons d'arriver à l'approche finale.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Et ici nous avons des départs vers l'est à partir de la piste 05 lorsque nous sommes en configuration vers l'est.

Ces vols décollent donc de la piste, puis virent dans la direction de leur destination, et l'endroit où ils peuvent virer est déterminé par l'altitude. Les virages que vous voyez près de la piste sont appelés « virages hâtifs » utilisés par les petits avions à réaction et les avions à hélice, et ces appareils sont autorisés à virer à 1 100 pi d'altitude, tandis que tous les autres avions à réaction doivent atteindre une altitude d'au moins 3 600 pi. Comme les aéronefs montent à des vitesses différentes, il y a une certaine variation dans l'endroit où les virages sont effectués. Vous voyez donc toute une liste de ces conditions de départ.

Diapositive suivante, s'il vous plaît. Nous allons maintenant examiner la région sud-est. Il s'agit des régions de North York, de Weston, de Markham et de l'arrondissement Midtown de Toronto.

La diapositive suivante présente un exemple des trajectoires de vol à l'arrivée, lorsque nous sommes dans une opération en direction ouest. Ici, on voit les trajectoires vers les pistes 24R ou 24L.

Et sur cette diapositive, on voit les départs vers l'est lorsque nous sommes dans une configuration vers l'est. Vous pouvez donc voir une tendance semblable à ce que nous avons déjà observé. C'est à peu près une image miroir de chaque côté de l'aéroport.

La diapositive suivante montre les arrivées sur la piste 05 et les départs sur la piste 23. Il s'agit donc de la zone nord-ouest qui est touchée par les atterrissages sur ces pistes et les départs sur la 23. Les régions touchées sont Brampton, Georgetown, Milton, Meadowvale et Streetsville.

Si on regarde la diapositive des atterrissages, on voit les arrivées sur la piste 05 en configuration est.

La diapositive suivante concerne les départs vers l'ouest à partir de la piste 23, lorsque nous sommes en configuration ouest.

Passons à la prochaine série de diapositives pour les arrivées sur la piste 06L ou 06R et les départs sur la piste 24L ou 24R. Et cette région touche Meadowvale, Alderwood, Erin Mills, Streetsville, Clarkson, Port Credit et Oakville.

Cette diapositive montre les arrivées sur la piste 06L ou 06R, selon celle qui est utilisée. Si les deux pistes sont disponibles, lorsque nous sommes en configuration est.

La diapositive suivante montre les départs vers l'ouest. Sur la piste 24L ou 24R, quelle que soit celle utilisée. Et vous pouvez voir à nouveau les divers virages.

Et voici maintenant le nord de l'aéroport. Donc les atterrissages se déroulent sur la piste 15L ou 15R et les départs, sur la piste 33L ou 33R. Les régions touchées sont Brampton et Malton. Cette diapositive montre les arrivées en provenance du nord sur la piste 15L ou 15R.

La diapositive suivante montre les départs au nord sur la piste 33L ou 33R. Vous pouvez voir que la piste 33L suit, en fait, la même trajectoire de vol que la piste 33R. Donc, elles ne sont pas utilisées en même temps pour les départs, mais les départs sur la piste 33L finissent par suivre la même route, c'est-à-dire juste au-dessus d'un corridor industriel.

La prochaine série de diapositives montre le sud.

Pour les arrivées sur les pistes 33L et 33R et les départs sur les pistes 15L et 15R, les régions touchées sont celles d'Etobicoke-Lakeshore, d'Etobicoke-Centre et d'Alderwood, de Rockwood, de Markland Wood et des secteurs dans cette zone.

Cette diapositive montre les arrivées en provenance du sud sur les pistes 33L ou 33R.

Sur la diapositive suivante.

On voit les départs vers le sud à partir des pistes 15L ou 15R.

Je vais maintenant céder la parole à Andrew Payter. Andrew est notre gestionnaire des programmes et de la coordination de l'aviation et il va nous faire le point sur le projet de réfection des pistes.

Payter, Andrew

Merci, Cynthia. Bonsoir à tous. Justin, passons à la diapositive suivante.

S'il vous plaît.

OK. Le niveau a toujours été élevé. Les pistes ont besoin d'entretien, tout comme les routes sur lesquelles nous conduisons chaque jour.

Un programme assez complet cette année. Le projet phare visait la piste 06L/24R.

Comme vous pouvez le voir dans la liste à puces, il s'agit d'une réfection complète sur huit mois. C'est la deuxième piste au Canada pour ce qui est de l'achalandage, et il va sans dire qu'elle est importante pour l'aéroport Pearson de Toronto; toutefois, huit mois, c'est long. Beaucoup de travaux ont été entrepris cette année.

La piste a été aménagée dans les années 1960, ce qui démontre que nous avons réussi à bien l'entretenir depuis longtemps.

La réfection complète des trois kilomètres de la piste est nécessaire, pas seulement l'asphalte, mais aussi l'infrastructure sous-jacente, le drainage, les améliorations électriques, tout le reste.

Tout ça en raison de l'usure normale causée par les conditions météorologiques, les avions plus lourds, l'augmentation de l'achalandage.

Prochaine diapositive, s'il vous plaît, Justin.

Sans entrer dans les détails de chacune de ces diapositives, cela vous donne une idée générale des travaux qui ont été entrepris cet été. Ce que vous voyez à l'écran, c'est une méthodologie; les travaux préparatoires qui permettent d'entreprendre les travaux consistent à retirer les feux encastrés, à enlever l'asphalte ou le béton, à remplacer le granulat, la fondation, à paver de nouveau, à peindre les lignes, à réinstaller les feux encastrés. Ensuite, il y a d'autres activités que vous ne voyez pas sur la diapositive, qui commenceront au cours des prochaines semaines et du prochain mois, soit la mise en service et la mise en œuvre. Il y a donc eu beaucoup de travail. Encore une fois, trois kilomètres de piste, et nous avons eu beaucoup d'activité sur cette piste cet été.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Cette année, nous avons donc décidé d'aller à partir de l'ouest, c'est-à-dire de l'extrémité de la piste 06L, vers la droite ou vers l'est, qui est à l'extrémité de la piste 24R.

Il y avait une raison pour cela. Idéalement, nous essayons de profiter des vents dominants et de l'achalandage.

Les zones que vous voyez en vert à l'extrême gauche sont libres. C'était une grande victoire pour nous. Un gros effort au début du printemps. Le secteur encadré en rouge au centre, même s'il est actuellement fermé dans le cadre du processus de construction ou des progrès, est essentiellement terminé à 80 %.

La boîte jaune à l'extrême droite indique la zone actuellement fermée. C'est là que se fait le gros des travaux de construction civile à l'heure actuelle. Ces travaux sont terminés à au moins 70 %, ou peut-être un peu plus. Dans l'ensemble, les progrès sont extrêmement bons. Nous avons obtenu de bons résultats cette année grâce au travail acharné des équipes là-bas. En plus des conditions

météorologiques qui ont été favorables tout l'été. La bonne nouvelle, c'est que nous sommes sur la bonne voie pour terminer d'ici la fin de novembre, le 18 pour être exact.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Encore une fois, il n'est pas nécessaire de parler de tous ces éléments, il s'agit simplement de photos de nos progrès tout au long de l'année. Je tiens à souligner que vous verrez sur une ou deux des photos qu'on ne se contentait pas d'effectuer les travaux de 9 h à 17 h. Nous avons fermé la piste certaines nuits, en essayant de réduire au minimum les répercussions sur l'achalandage et en prévoyant plusieurs quarts de travail. Les travaux étaient considérables, alors nous avons dû faire preuve de beaucoup de souplesse cet été et, encore une fois, dans l'ensemble, nous avons eu beaucoup de succès jusqu'à maintenant.

Diapositive suivante, s'il vous plaît. Voilà. Cynthia. Très haut niveau. Je ne sais pas si j'ai oublié quelque chose.

Woods, Cynthia
Merci, Andrew.

Nous allons examiner les répercussions opérationnelles et communautaires des travaux en cours qui se poursuivront jusqu'en novembre.

Je veux vous montrer comment les pistes sont configurées, car elles ont été touchées par la réduction de la disponibilité des pistes est-ouest. Les pistes sont configurées comme un réseau et, pour en maximiser l'efficacité en fonction des niveaux d'achalandage, nous avons mis en place différents types de configurations. Donc, une opération serait lorsqu'une seule piste est utilisée pour les arrivées et les départs. En général, cela se produit lorsque l'achalandage est très faible. On a vu ce genre d'opération surtout pendant la pandémie. Ensuite, il y a la configuration « 1 atterrissage, 1 décollage », où une piste est utilisée pour les arrivées et une autre pour les départs. La piste d'arrivée principale peut également être utilisée pour les départs excédentaires lorsque l'achalandage à l'arrivée est faible, et la piste de départ principale peut être utilisée pour les arrivées excédentaires lorsque l'achalandage au départ est faible. La répartition de cet achalandage excédentaire est connue sous le nom de déchargement.

Il s'agit donc d'une opération qui est mise en œuvre avec un faible achalandage, pas autant qu'avec une seule piste. Le déchargement peut mieux traiter l'achalandage, mais il est quand même utilisé en général lorsque l'achalandage n'est pas trop élevé. Et nous avons deux autres options avec les pistes est et ouest. Il y a la configuration double, où deux pistes parallèles sont utilisées simultanément, chaque piste traitant une combinaison d'arrivées et de départs.

Et il y a la configuration triple, qui correspond à l'utilisation des trois pistes est-ouest, où une piste est utilisée en alternance pour les arrivées et les départs, et les deux autres sont utilisées exclusivement pour les arrivées ou les départs. Ces pistes sont utilisées dans des conditions d'achalandage très élevé, comme ce que nous avons en 2019.

Diapositive suivante, s'il vous plaît. Donc, en raison des travaux sur la piste 06L/24R et du fait que l'achalandage est plus élevé, il faut continuer à utiliser le mode « 1 atterrissage, 1 décollage ». C'est pourquoi une partie de l'achalandage est un peu plus concentrée sur les principales pistes d'arrivée et de départ. On pourrait donc avoir l'impression que l'achalandage est très semblable à celui de 2019, même si nos niveaux actuels ne sont pas encore aussi élevés. Et si une autre piste est-ouest doit être fermée, à ce moment-là, la meilleure façon de gérer l'achalandage est une configuration nord ou sud. Donc, cet achalandage, ce type d'opération, je sais que nous en avons eu beaucoup au cours des dernières semaines, et nous continuerons à en avoir pendant le reste du projet. C'est à cause de la combinaison des niveaux d'achalandage et d'une autre piste est-ouest fermée pour maintenance en plus de la piste 06L/24R.

Diapositive suivante, s'il vous plaît. Nous allons donc revoir les sections. Nous allons regarder la zone nord-est et nous allons passer aux arrivées. Donc, pour cette semaine, vous pouvez vous attendre à ce que l'achalandage à l'arrivée soit typique de ce qu'on a eu depuis juin et le début de juillet. Ce n'est pas ce qu'on a eu dans la première partie des travaux en avril et mai, où l'achalandage était très élevé, mais plutôt ce qu'on a eu en juin et juillet, et cela se poursuivra jusqu'à la fin du projet, et ce sera la même chose pour la plupart des répercussions qui resteront à peu près les mêmes, sans grand changement. Encore une fois, le nombre des départs à l'est, sur la piste 05, sera le même que ce que nous avons eu au cours des derniers mois.

Ensuite, dans les régions sud-est, nous passons aux arrivées. Encore une fois, les arrivées auront lieu sur la piste 24L, et non pas sur la piste 24R, qui est fermée.

Ensuite, nous passons aux départs.

Encore une fois, ce sera la même chose sur la piste 06R et, dans ce cas, les départs sur ces deux pistes sud-est/sud-ouest (lorsqu'elles sont disponibles) se produiront en général sur la piste 06L qui est un peu plus éloignée des collectivités. La piste 06R est un peu plus près, ce qui a plus de répercussions que d'habitude. Cela se poursuivra donc jusqu'en novembre, la même chose que vous avez vécue depuis l'été.

Pour le secteur nord-ouest. Encore une fois, ce sera semblable à ce que nous avons eu de juillet à septembre, et la même chose pour les départs. Les pistes seront donc utilisées comme avant. Encore une fois, sur le côté sud, les pistes 06R et 06L ne seront pas utilisées; la 06R est utilisée et, lors des départs se font sur la 24L, celle-ci est plus près de la collectivité que la 24R, ce qui est habituellement ce que vous verriez pour les départs sur ces pistes.

Et maintenant, si nous regardons vers le nord. Quiconque est touché par ces opérations a peut-être remarqué qu'il y a eu plus d'utilisation au cours des dernières semaines.

Cela se poursuivra jusqu'à la fin de novembre pour les raisons que j'ai mentionnées plus tôt, c'est-à-dire que nous avons dû effectuer des travaux supplémentaires qui ont touché d'autres pistes en plus des pistes 06L/24R. Ainsi, la capacité est réduite, au point où il faut se rabattre sur des opérations

nord-sud. Et bien sûr, il y a également les vents et les conditions météorologiques aussi. C'est la même chose pour les départs.

Et puis, du côté sud. Les arrivées se font encore sur les pistes 33L et 33R. Le nombre augmente et continuera d'augmenter. Et les départs se font sur les pistes 15L et 15R.

Pour ce qui est d'un aperçu des répercussions sur les collectivités, si vous regardez les colonnes, vous constaterez que, pour la période de juillet à septembre, c'est la même chose que pour celle de novembre, avec un peu plus d'utilisation de ces activités nord-sud.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Ce sont donc des façons différentes de nous joindre ou de discuter de certains des documents que nous avons. Je vous suggère fortement de consulter notre portail Web InsightFull, où vous pouvez inscrire votre adresse et obtenir de l'information pertinente à votre région. Ce sera semblable à ce que vous voyez ici avec les trajectoires de vol, mais aussi avec certaines données à l'appui. C'est un outil très utile, qui montre entre autres l'achalandage que vous avez observé, la raison pour laquelle ces opérations sont ce qu'elles sont, etc. Vous pouvez apprendre beaucoup par vous-même. Mais bien sûr, vous pouvez toujours communiquer avec nous, ou bien vous inscrire au bulletin électronique si vous ne l'avez pas déjà fait. Une fois par mois, nous vous offrons ce bulletin dans lequel nous présentons de l'information sur les activités aéroportuaires qui touchent les collectivités et nous publions des avis comme celui annonçant la réunion de ce soir.

Nous avons la page Web sur la réfection des pistes, puis une adresse électronique que vous pouvez utiliser pour nous joindre : community.engagement@gtaa.com. Si vous avez une plainte concernant le bruit, vous pouvez soit nous téléphoner, soit la soumettre en ligne.

Je vais maintenant céder la parole à Chris Csatos, de NAV Canada.

Connelly, Robyn

Un instant, Cynthia. Nous devrions peut-être faire une pause de quelques minutes au cas où il y aurait des questions portant spécifiquement sur la construction. Désolée, Chris.

Paul. Encore une fois, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, lorsque vous prenez la parole au micro, présentez-vous en disant votre nom et l'intersection où vous vivez. Posez ensuite votre question. Alors Paul, Gary, puis Irene. Merci.

Paul Devitt (invité) M'entendez-vous?

Connelly, Robyn

Oui, le son est bon, Paul.

Paul Devitt (invité)

Je demeure dans le secteur de Kennedy et Bouvard, non loin de l'autoroute 7. En gros, à mi-chemin entre les deux et l'autoroute 10. Essentiellement, la conservation d'Etobicoke Creek. Je suppose que votre dernière diapositive présentait le résumé des répercussions sur les collectivités. J'ai remarqué que vous avez des dates différentes pour chacune des régions, mais je ne vois pas quelles sont les tendances prévues en matière d'achalandage ou de faible utilisation après novembre. Vous pourriez revenir en arrière et reconnaître que vous n'avez couvert la question que jusqu'à la dernière période, c'est-à-dire septembre et novembre, et je vais retourner en mode silencieux.

Woods, Cynthia

C'est parce que nous vous donnons les dernières nouvelles sur le projet et que c'est en novembre que le projet devrait être terminé. C'est pourquoi les dates que nous indiquons arrêtent à la fin de novembre.

Paul Devitt (invité)

Pouvez-vous nous dire quelles seront les répercussions prévues après novembre? S'il vous plaît.

Woods, Cynthia

Après novembre, il y en aura. Ce sera très semblable à ce que vous avez vécu en 2019, car l'achalandage sera plus élevé. Ce sera donc très différent de ce que vous avez connu tout au long de la pandémie, parce que, bien sûr, l'achalandage était minime. Après novembre, ce sera comme en 2019. Je ne sais pas quoi ajouter; si quelqu'un a des commentaires à ce sujet, n'hésitez pas.

Paul Devitt (invité)

Alors, vous suggérez que c'est ce que j'ai vu dans le nord-ouest dans la période d'avril à juin?

Woods, Cynthia

Non, car pour avril à juin, c'était différent des opérations habituelles. Ce serait plutôt semblable à ce que vous voyez maintenant, bien qu'il y ait une plus grande répartition de l'achalandage qu'à l'heure actuelle. C'est très concentré, parce qu'ils utilisent la configuration « 1 atterrissage, 1 décollage », c'est assez concentré sur les pistes qu'ils utilisent le plus, alors ça va s'alléger dans une certaine mesure par rapport à ce qu'on a eu au cours des derniers mois. Je ne sais pas si Michael ou NAV Canada ont des commentaires à ce sujet.

Belanger, Michael

Bonjour Cynthia, pour ce qui est de la question du résident, je pense que ce à quoi il faut s'attendre après novembre, c'est que le service reprendra sur toutes nos pistes. Et comme vous l'avez mentionné, Cynthia, les configurations traditionnelles des pistes qui étaient en vigueur avant la COVID-19, en 2019, correspondent le mieux avec la configuration de la période de juillet à septembre, où les pistes étaient presque toutes en service. Tout cela pour vous dire, M. Devitt, que, après le 18 novembre, notre utilisation des pistes reviendra à ses configurations traditionnelles. Il y a beaucoup d'information à assimiler pour votre situation particulière, et vous auriez plus de détails dans le cadre d'une séance avec le Bureau de gestion du bruit, car vous auriez alors une meilleure idée de la façon dont vous êtes réellement touché.

Connelly, Robyn

Merci, Paul. Nous allons passer à Gary.

Paul Devitt (invité)

L'autre point, si vous me le permettez, puis je vais m'arrêter.

Connelly, Robyn

D'accord, mais un seul point, puis nous allons laisser le micro à d'autres personnes. Je vois plusieurs personnes qui aimeraient poser leur question, alors je vais maintenant donner la parole à Gary.

Merci, Gary.

Paul Devitt (invité)

D'accord, je dois dire que je n'aime pas le genre d'évitement. Je crois que vous avez eu toutes les occasions de présenter ce à quoi vous vous attendez en novembre. Encore une fois, il est décevant que vous refusiez de communiquer les attentes futures. Je vais m'arrêter ici.

Gary Milakovic

Bonjour, je m'appelle Gary et je demeure à Vaughan.

Ma question est la suivante : vous avez dit que vous avez réorganisé des trajectoires de vol de sorte que les avions survolent le moins de gens possible, surtout pendant les heures restreintes. Ces trajectoires vont-elles varier? Y aura-t-il une rotation, ou est-ce toujours la même en fonction de la destination des avions, de sorte qu'ils survolent constamment les mêmes petites collectivités?

Connelly, Robyn

Chris? Ou Michael?

Belanger, Michael

Désolé, je n'ai pas saisi le nom de la personne. Cependant, pour ce qui est de l'utilisation des pistes la nuit, notre système de piste préférentielle est conçu pour que les avions survolent le plus petit nombre de personnes possible. Il y a un certain nombre de configurations différentes; nous avons une configuration primaire, et aussi une configuration secondaire; il est facile de passer d'une configuration à l'autre. Cela dépend principalement de la direction du vent pendant la nuit ou de l'infrastructure de piste disponible, parce que nous faisons beaucoup d'entretien pendant la nuit. Mais même si toutes ces conditions sont bonnes, nous opterons pour la configuration primaire et, si ce n'est pas possible, nous passerons à la configuration secondaire, et si ces deux options ne sont pas possibles, nous opterons pour la configuration dans laquelle les vents sont le plus favorables. Toute l'information est disponible sur notre site Web, mais il y a une certaine variation dans l'utilisation, et un certain nombre de configurations appelées primaires et secondaires sont utilisées.

Csatlos, Christopher

En bref... Désolé de vous interrompre, Gary. Je m'appelle Chris Csatlos. Je travaille chez NAV Canada. Je veux simplement ajouter quelque chose à ce que Michael a dit. Vous savez, en supposant, par exemple, qu'en examinant une configuration particulière de pistes pour en quelque sorte déterminer si elles traversent les mêmes zones que pour les départs, c'est un peu plus aléatoire, car après le décollage et lorsqu'ils atteignent une certaine altitude, les aéronefs peuvent virer et mettre le cap sur leur destination.

Ainsi, la direction dans laquelle ils s'envolent n'a pas besoin d'être précise. Les contrôleurs de la circulation aérienne leur disent ensuite de se diriger vers un cap ou un virage particulier et d'aller quelque part. Et parce que ces avions vont virer, peut-être qu'un d'eux va virer plus rapidement qu'un autre, un avion plus lourd sera plus lent, les vents seront différents. Donc, naturellement, il y a une sorte de caractère aléatoire. Cela signifie que ces appareils ne voleront pas tous au-dessus du même endroit.

Gary Milakovic

Euh, mais il est évident que, pour les arrivées, c'est différent. En général, les appareils atterrissent dans le même axe de configuration que leur trajectoire de vol.

Csatlos, Christopher

Oui, dans une certaine mesure, surtout lorsque vous arrivez à des endroits plus près de l'aéroport, vous avez dit que vous veniez de Vaughan, alors c'est peut-être un peu moins le cas, mais à mesure que vous vous rapprochez, l'avion sera évidemment aligné avec l'axe de piste lorsqu'il en est à 5 ou 10 milles. Et à ce moment-là, l'avion sera sur la même trajectoire qu'il doit suivre pour atterrir sur la piste.

Gary Milakovic

OK. J'ai une très brève question. À la page 37, vous dites que vous recevez plus de plaintes que d'habitude. À quel sujet?

Connelly, Robyn

Cynthia, page 37. Gary. Je ne sais pas à quoi on fait référence ici.

Gary Milakovic

Il y a des chiffres dans le coin inférieur droit du diaporama. Quoi qu'il en soit, je ne sais pas comment la présentation a été organisée, mais le chiffre 37 était en bas à droite et il y avait une puce, une section en gras qui indiquait que vous receviez plus de plaintes que d'habitude. Je me demande simplement sur quoi portaient ces plaintes.

Woods, Cynthia

Ça va.

C'est une plus grande concentration de l'achalandage. Oui, c'est ça. Ainsi, lorsque nous entendons des gens qui se trouvent à l'est ou à l'ouest de l'aéroport et qui sont touchés par les pistes utilisées, c'est vraiment une question d'achalandage. C'est essentiellement ce que les gens nous ont dit, surtout après la pandémie, mais nous revenons simplement aux niveaux d'achalandage que nous connaissions avant. Et comme ces pistes sont utilisées en configuration 1 atterrissage, 1 décollage, nous ne sommes pas en mesure d'étaler l'achalandage comme lorsque nous sommes en configuration double ou triple.

Connelly, Robyn

Merci. Nous allons maintenant passer à Irene. Merci beaucoup, Gary. Et Irene, c'est à vous. Merci. Nous passerons ensuite à Beverly. Nous avons également quelques questions dans la fenêtre de clavardage et nous y répondrons après. Mais après la question de Beverly, nous passerons à NAV Canada qui nous présentera sa partie de la présentation. Et n'oubliez pas que, une fois les présentations terminées, nous répondrons à d'autres questions des personnes de l'audience.

Irene, nous avons de la difficulté à vous entendre. La réception est très mauvaise.

Très bien, Irene, nous allons vous laisser le temps de régler vos problèmes techniques. Beverly, vous avez la parole.

Beverley Golden (invitée)

Bonjour, j'habite aussi à Thornhill, dans la partie sud, juste au nord de Bathurst et de Steeles. En fait, j'ai constaté plus d'achalandage au cours de l'été et, maintenant, j'entends des avions très, très tard le soir, même après minuit, et j'ai même l'impression qu'un avion vole au-dessus de mon quartier chaque nuit vers 1 h 23 ou 1 h 25. J'ai même entendu des avions passer au-dessus de chez moi à 2 h 53.

Ne me demandez pas pourquoi je suis encore éveillée à ces heures-là, mais c'est plutôt évident. Ce que je veux dire, c'est que je regarde le ciel pendant la journée, et ça vole très bas, et c'est très bruyant. Le fait que vous disiez qu'il y a moins de circulation aérienne pendant l'été dans notre secteur me surprend un peu.

Ce n'est qu'un commentaire, mais dois-je m'attendre maintenant à ce que les avions volent au-dessus de nous entre minuit et 6 h 30? Et ces heures sont celles où, selon vous, l'achalandage est au plus bas.

Quelqu'un va-t-il me répondre?

Woods, Cynthia

Oui, nous essayons simplement de déterminer qui est le mieux placé pour répondre à la question.

Beverley Golden (invitée)

OK.

Connelly, Robyn

Je ne comprends pas très bien ce que... Je ne comprends pas très bien la question. Cynthia, pouvez-vous résumer cela, ou Beverly?

Beverley Golden (invitée)

Oui, bien sûr. Donc, ce que vous montrez sur la photo dans vos diapositives, la piste 23, c'est que l'achalandage a diminué pendant l'été et maintenant, ce que j'observe, c'est qu'il y a plus d'achalandage, et les avions volent plus bas et sont plus bruyants. Et j'entends aussi cela assez tard le soir, c'est-à-dire après minuit. Est-ce que cette tendance se poursuivra ici, à Thornhill, avec les arrivées sur la piste 23?

Si oui, pourquoi? C'est vraiment la question.

Woods, Cynthia

Je sais que la piste 23 a été utilisée pendant la nuit, même si ce n'est pas l'une des pistes de premier choix, c'est la piste tout indiquée lorsqu'il faut opter pour les atterrissages selon la direction du vent pendant la nuit. Donc, si le vent est fort et souffle de l'ouest et, comme je l'ai mentionné plus tôt, c'est l'une des directions dominantes des vents, il faut en tenir compte pendant la nuit même s'il ne s'agit pas d'une configuration de premier ou de deuxième choix. C'est pourquoi vous les entendez encore pendant la nuit. Encore une fois, en plus de l'augmentation du nombre de vols de jour, nous vous avons également indiqué une augmentation de l'achalandage pendant la nuit.

C'est la raison pour laquelle vous entendez passer les appareils pendant la nuit. Et il est certain qu'il y a encore de l'achalandage, même si je crois qu'il y en a eu plus entre avril et mai, mais on utilise encore beaucoup la piste 23 pour les arrivées, surtout par rapport à la même période l'an dernier.

Beverley Golden (invitée)

Oui, c'est ça. Je veux dire, c'est presque insupportable d'être dans ma cour arrière parce qu'ils passent rapidement, très bas et avec beaucoup de bruit, ce qui ne semble pas nécessairement correspondre à ce à quoi je devrais m'attendre. Ce n'est donc qu'un commentaire. Je ne sais pas s'il y a d'autres personnes ici de la région de Thornhill, mais il y a eu des discussions animées à côté de chez moi, et il y a beaucoup de gens qui vivent cette situation et qui, je crois, ont téléphoné pour se plaindre parce que les vols semblent plus bruyants, ils passent plus bas et sont plus fréquents.

Connelly, Robyn

Beverly, si vous me le permettez, avant de poursuivre. Je pense qu'il serait vraiment utile que, si vous voulez bien, vous vous réserviez une séance individuelle avec notre Bureau de gestion du bruit, car je pense qu'il est important de comprendre ce que nous avons fait. Vous vivez ce que vit votre collectivité pendant ce projet de réfection des pistes et vous savez pourquoi nous effectuons ces travaux. Et ce que vous avez peut-être vécu dans le cadre des activités normales, ce qui sera le cas en novembre, lorsque le projet de réaménagement des pistes sera terminé. Mais je pense que vous constaterez peut-être que, pendant cette séance individuelle de 30 ou 45 minutes de votre temps, nous pouvons vraiment faire une présentation sur mesure sur ce que vit votre région. Bien entendu, cette invitation s'adresse à tous ceux qui participent à l'appel de ce soir, si c'est le cas. Je pense que ce serait une façon vraiment plus utile d'expliquer ce qui se passe.

Beverley Golden (invitée)

Je vais le faire de nouveau. Je l'ai déjà fait, alors je le ferai de nouveau si vous me le suggérez. Merci. OK.

Connelly, Robyn

Merci. Merci beaucoup. D'accord. Irene, je sais que moi, je vais y aller. En fait, je pense que nous reviendrons à votre question, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, après la présentation de NAV Canada, parce que je crois qu'il s'agit davantage d'une question de nature générale qui n'a rien à voir avec la construction à l'aéroport.

Alors, ne vous inquiétez pas. Pour tous ceux qui ont posé une question dans la fenêtre de clavardage, nous y répondrons lorsque nous ouvrirons la discussion avec la présentation de NAV Canada. Merci.

Csatlos, Christopher

Merci, Robyn. Bonjour à tous. Je vais donc faire le point sur les activités de NAV Canada, surtout au sujet de la conclusion de notre consultation publique. Cette consultation a commencé l'automne dernier, le rapport a été publié cet été. Je vais donc vous donner un aperçu du projet, et aussi du sujet de la consultation. Il s'agissait d'un nouveau type d'approche, c'est-à-dire la procédure appelée Exigence de navigation requise – Autorisation requise, ou RNP AR. Et sa mise en œuvre à Toronto est une recommandation figurant dans l'Examen indépendant du bruit dans l'espace aérien de Toronto, plus particulièrement les recommandations 3A et 3B qui précisent que NAV Canada doit concevoir ces types d'approches et en maximiser l'utilisation afin d'offrir certains avantages aux collectivités situées près de l'aéroport. Le but de ces approches est de nous donner l'occasion de réduire la nécessité de ce que j'appellerais le type d'exploitation typique à Toronto pendant les périodes les plus occupées, ce qu'on appelle souvent la division entre l'achalandage élevé et l'achalandage faible. Donc, un appareil du côté nord et du côté sud de l'aéroport et les vents arrière à différentes altitudes.

La procédure RNP AR nous permet également de commencer ou d'améliorer notre utilisation des opérations de descente continue, et c'est pourquoi la nature de la procédure RNP AR signifie que l'aspect de descente continue dont nous avons parlé par le passé est en quelque sorte intégré aux approches elles-mêmes et permet à ces aéronefs de descendre pendant qu'ils sont en approche plutôt que de voler à des altitudes en palier, qui est intrinsèquement plus bruyant.

Je vous rappelle que l'introduction de la procédure RNP AR ne modifie en rien les procédures de départ et n'a rien à voir avec les aéronefs qui décollent de l'aéroport; rien n'a changé pour ça, et ça ne touche à aucune autre des approches actuelles en vigueur à l'aéroport. Donc, la procédure RNP AR s'ajoute à la boîte à outils, si je puis dire, des approches disponibles actuellement.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Pour vous rafraîchir la mémoire, la consultation publique a été conçue et menée conformément au protocole de communication et de consultation sur les changements à l'espace aérien.

L'objectif de la consultation consiste à donner aux résidents des collectivités situées près de l'aéroport l'occasion d'en apprendre davantage au sujet de la proposition et aussi de faire part de leurs commentaires directement à NAV Canada. Cette consultation publique a eu lieu au cours de l'automne et de l'hiver 21-22. Plus précisément, de novembre 2021 au début de janvier 2022.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Donc, dans le cadre de cette consultation, nous avons tenu huit séances d'information publiques auxquelles ont participé environ 270 personnes tout au long de la consultation. Cela s'ajoutait à toute la rétroaction que nous avons reçue directement par d'autres moyens, comme le courrier électronique, etc. Nous avons également organisé quelques séances d'information individuelles afin

de donner aux gens l'occasion de poser des questions auxquelles nous n'avions peut-être pas répondu lors des séances d'information publiques.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

En plus de l'information et des séances d'information que nous avons fournies à tous ceux qui voulaient se joindre à la consultation, nous avons également communiqué avec un certain nombre de représentants élus des trois paliers de gouvernement. Donc, des conseillers municipaux, provinciaux et fédéraux résidant dans plusieurs des municipalités situées près de l'aéroport.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Pour ce qui est du rapport lui-même et des conclusions, la rétroaction pendant la consultation a été recueillie au moyen d'un questionnaire que nous avons demandé aux participants de remplir et de l'information que nous avons recueillie pendant les réunions. Les commentaires sur l'enquête et sur le questionnaire ne provenaient pas uniquement des personnes qui ont assisté à la séance d'information. Nous avons affiché le lien vers l'enquête sur le site Web de NAV Canada pour toutes les personnes qui ont voulu nous faire part de leurs commentaires par l'entremise du questionnaire en ligne.

Voici un résumé des commentaires que nous avons reçus. Une grande partie de l'information et des commentaires que nous avons reçus concernaient les survols par des appareils, que les résidents vivaient déjà aujourd'hui, ou l'état actuel du fonctionnement opérationnel par rapport aux changements proposés, et cela s'est reflété dans les résultats de l'enquête elle-même. Et ces commentaires n'ont pas été recueillis seulement dans les réunions, nous en avons reçu d'autres au sujet des changements historiques qui se sont produits dans le passé avec d'autres changements relatifs à l'espace aérien. En général, la rétroaction la plus importante que nous avons reçue au sujet de la proposition était une préférence pour les trajectoires de vol qui, dans la mesure du possible, évitent le survol des zones habitées, et portait également sur l'altitude des aéronefs qui devait rester plus élevée aussi longtemps que possible.

Encore une fois, il s'agit strictement des aéronefs qui arrivent à l'aéroport.

Diapositive suivante, s'il vous plaît. Au vu de ce que nous avons entendu au cours de la consultation et de ces éléments d'information clés, deux modifications ou ajustements ont été apportés à la proposition initiale en fonction des commentaires que nous avons reçus des collectivités. L'un de ces commentaires portait sur l'augmentation de l'altitude des aéronefs selon la nouvelle procédure RNP AR. Et ça prend la forme d'une pente de descente plus prononcée ou, si vous voulez, plus rapide. Essentiellement, ça signifie que les aéronefs resteront à une altitude supérieure pendant plus longtemps avant de commencer la descente. C'est ce qu'on remarque surtout dans la collectivité de Brampton, où les aéronefs conservent leur altitude élevée pendant un peu plus longtemps avant de commencer la descente. Le deuxième changement a été apporté à la suite de consultations et de commentaires reçus de la Ville de Vaughan au sujet de l'emplacement de l'approche relativement au Vaughan Metropolitan Center, qui est une zone d'aménagement prévu à densité moyenne et élevée près des autoroutes 400 et 401. Pendant les séances d'information et les discussions avec la ville, on

nous avait demandé d'envisager de déplacer le segment d'arc ou la partie de l'approche où l'aéronef dévie de sa trajectoire avec vent arrière à l'approche finale et de le déplacer légèrement plus à l'est, si possible, pour l'éloigner de la zone du Vaughan Metropolitan Centre, où il y a des plans de développement futur, et le rapprocher un peu d'autres secteurs commerciaux et industriels. Nous avons examiné ce changement et nous avons pu déplacer ce segment d'arc d'environ 600 mètres vers l'est et je vois quelqu'un dans la conversation qui m'a corrigé et je remercie cette personne. J'ai fait une erreur.

J'ai mentionné les autoroutes 400 et 401 et ce sont plutôt les autoroutes 400 et 407 à Vaughan. Merci, Irene. Et ce changement éloigne un peu le segment d'arc du secteur du VMC et le rapproche du dépôt de rails du CN à Vaughan.

Diapositive suivante, s'il vous plaît. Cette diapositive vous donne un aperçu. Cette image est disponible dans le rapport de consultation en tant que tel, si vous souhaitez l'examiner de plus près; elle montre l'emplacement qui avait été proposé à l'origine pour cet arc, c'est-à-dire la ligne blanche pointillée, puis en relation avec le Vaughan Metropolitan Center, et la ligne blanche pleine un peu plus à l'est, c'est-à-dire la position relocalisée.

Diapositive suivante, s'il vous plaît. Par conséquent, compte tenu de ces deux ajustements, nous nous attendons à un changement positif supplémentaire, mais pas tant du côté de la piste 05, parce qu'il s'agissait simplement du changement dans la descente la plus rapide. Mais pour ce qui est de l'approche de la piste 23, nous nous attendons à ce que le déplacement de ce segment d'arc, ou cette courbe, réduise encore davantage le nombre estimé de personnes et de maisons survolées avec des niveaux de bruits supérieurs à 60 décibels, c'est-à-dire une réduction d'environ 4 600 personnes et de 1 300 domiciles, respectivement.

Diapositive suivante, s'il vous plaît. Comme je l'ai mentionné, le rapport de consultation a été publié au cours de l'été et on peut le consulter sur le site Web de NAV Canada à l'adresse <https://www.navcanada.ca/fr/circulation-aerienne/revues-de-lespace-aerien/aeroport-toronto-pearson---rnp-ar.aspx>. Vous pouvez donc accéder à cette page et, dans le haut de la page, vous n'avez qu'à cliquer sur le lien pour télécharger le rapport.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

En ce qui concerne les prochaines étapes, la procédure RNP AR sera publiée dans les publications aéronautiques en novembre 2022. Le début de l'utilisation réelle de cette procédure sera un peu plus stratégique en fonction de l'achèvement du projet de construction de la piste 06L/24R dont nous avons parlé plus tôt. La GTAA et NAV Canada ont donc pris consciemment la décision de faire en sorte que ces deux projets ne se chevauchent pas afin de faciliter la transition. Une fois que nous aurons commencé à utiliser la procédure RNP AR et que 180 jours se seront écoulés, nous préparerons un rapport qui examinera la mise en œuvre de ces trajets et, évidemment, nous présenterons également ce rapport et ces conclusions dans ce cadre de ce forum. Je tiens à préciser que le rapport portera sur les 180 premiers jours de la mise en œuvre. Il ne sera pas disponible

immédiatement après 180 jours, car nous aurons besoin d'un peu de temps pour tout examiner et pour préparer le rapport. Mais peu de temps après, nous aurons d'autres renseignements à vous communiquer. Diapositive suivante, s'il vous plaît. Je crois que c'est la dernière. C'est ça.

C'est avec plaisir que je répondrai maintenant à vos questions sur la procédure RNP AR et la consultation en particulier. Ensuite, si les questions ne sont pas directement liées à RNP AR, je céderai la parole à Robyn et nous passerons aux questions générales. Mais si vous avez des questions précises sur la procédure RNP AR ou la consultation, je vous répondrai avec grand plaisir.

Quelqu'un a levé la main.

Connelly, Robyn
Oui, je crois que oui.

Csatlos, Christopher
Allez-y, Robyn.

Connelly, Robyn
Désolée, Chris.

Nous essayons tous les deux d'agir en modérateur pour cette réunion. Je crois que nous avons une question portant sur la procédure RNP AR dans la fenêtre de clavardage. J'essaie de la retrouver. Je crois que cela vient de Daniel.

Daniel, voulez-vous que je lise vos questions ou préférez-vous les lire?

Daniel Majonis
Vous pouvez les lire.

Connelly, Robyn

Parfait. Daniel demande donc si la procédure RNP AR sera mise en œuvre en tant que norme à compter de maintenant.

Et puis la deuxième question s'adresse à nous au sujet du système de piste préférentielle. C'est donc à vous, Chris, de décider si la procédure RNP AR sera mise en œuvre en tant que norme à compter de maintenant.

Csatlos, Christopher

Pour ce qui est d'une norme, si vous voulez dire pour toutes les pistes, la réponse est « probablement pas », car les plus grands avantages de la procédure RNP AR proviennent de la possibilité de définir pour les avions une trajectoire très précise, latérale ou au-dessus du sol, ainsi qu'un profil vertical. Les plus grands avantages de notre procédure RNP AR se manifestent lorsqu'il existe des zones où les avions peuvent être dirigés et que ces zones sont moins peuplées et comptent moins de quartiers résidentiels. Il s'agit donc de faire passer ces avions au-dessus de zones où la densité de population est plus faible. Dans un aéroport comme celui de Toronto, ce ne sont pas

toutes les pistes et toutes les directions de vol qui nous permettent de le faire, et je suppose que la piste 05/23 nord était la meilleure option pour ce type de procédure.

Daniel Majonis

Excusez-moi, puis-je vous interrompre? Oui, on parle donc ici de Vaughan. Ce serait donc la piste 23. Je suis simplement curieux. Je pense que c'est un grand changement et je vois dans le rapport que cela ne s'appliquera pas à tous les aéronefs, selon leur ancienneté. Mais pour les pistes 5 et 23, la procédure sera-t-elle utilisée continuellement à l'avenir? Je pense que c'est un grand changement.

Csatlos, Christopher

Ah, je vois, désolé, j'ai mal compris. Oui, elle sera utilisée continuellement. C'est une approche permanente que nous mettons en place, mais, comme vous l'avez dit, les aéronefs ne seront pas tous en mesure de l'emprunter. Mais pour les aéronefs qui sont en mesure de le faire, cette piste sera utilisée à l'avenir, oui.

Daniel Majonis

D'accord. Merci.

Connelly, Robyn

Daniel, je crois que Cynthia a répondu à votre question concernant le système de pistes prioritaires dans le clavardage.

Daniel Majonis

Permettez-moi de clarifier mes propos. Si l'on considère le site Web tel qu'il est à présent, devrions-nous toujours nous fier à l'ancienne version, où il est précisé que la piste 05/23 constituera la piste préférentielle ou est-ce plutôt la nouvelle version qui prévaut? Cela dit, je suis conscient que cela dépend de la météo.

Belanger, Michael

En fait, nous avons obtenu une prolongation des mises à l'essai. Nous continuons donc de mener nos activités en fonction des paramètres d'essai. En ce qui a trait à la demande, elle sera présentée la semaine prochaine à Transports Canada. Il existe un processus défini dans le cadre duquel Transports Canada doit approuver chacune de ces procédures. Après la soumission, c'est au tour de nos amis de Transports Canada de donner une approbation finale.

Daniel Majonis

Excellent! Merci.

Belanger, Michael

Avec plaisir.

Connelly, Robyn

Merci. Je pense donc qu'il s'agissait de la dernière question sur la RNP AR. Nous allons maintenant...

Orsini, Angela

Je vous prie de m'excuser. Je voudrais en ajouter une autre.

Connelly, Robyn

Désolée, Angela. J'étais tellement immergée dans le clavardage que j'ai manqué toutes les mains levées dans la salle. Sur ce, je vous encourage à prendre part à cette période de questions. Que ce soit au sujet de la RNP AR, de la réfection des pistes ou de nos activités générales, n'hésitez pas à nous poser vos questions et nous ferons de notre mieux afin que tout le monde puisse participer. Angela, vous avez la parole.

Orsini, Angela

Merci. Chris, j'aimerais simplement comprendre quelque chose au sujet du changement relatif à la partie centrale de l'arc du VMC. Mon nom est Angela et j'habite dans la ville de Vaughan. Alors, quand vous dites qu'il sera déplacé plus à l'est par rapport à la voie ferrée du CN, passera-t-il devant cette dernière ou plutôt derrière, c'est-à-dire plus près de l'autoroute 7 ou de Rutherford Road? Comprenez-vous ce que je veux dire?

Csatlos, Christopher

Je pense que oui et je ferai de mon mieux pour vous l'expliquer de nouveau. Pourrions-nous...

Orsini, Angela

Vous êtes sûr de bien avoir saisi? Je suis désolée si ce n'est pas clair.

Csatlos, Christopher

Justin, pouvons-nous revenir en arrière dans la présentation? Sur la carte que j'avais trois ou quatre diapositives plus tôt. Votre confusion est tout à fait compréhensible. C'est pour cette raison que j'aimerais vous montrer cette carte, qui en indique l'emplacement avec plus de justesse.

Orsini, Angela

Je ne le vois pas du tout. Il passe par Rutherford, n'est-ce pas?

Csatlos, Christopher

Non. Puisque c'est un arc, c'est essentiellement un grand demi-cercle. Il passe à peu près au-dessus de l'extrémité est du centre commercial Vaughan Mills, traversant ensuite une partie de la zone commerciale et industrielle localisée à l'extrême ouest des dépôts de rails du CN. Ainsi, pendant qu'il passe à côté des dépôts de rails du CN, l'avion est déjà plus ou moins orienté vers le sud ou le sud-est. Le pilote poursuit son virage, et c'est cette trajectoire justement qui apparaît sur la carte. Notre arc intersecte donc l'autoroute 7, à l'extrémité ouest des dépôts de rails, où, si ma mémoire est bonne, il y a une sorte de grand pont qui vous permet de passer de l'autre côté des dépôts de rails, avant de croiser la 407 et de remonter vers le sud.

Hutchison, Norma

Quelle est la rue qui se trouve au nord-ouest de l'arc? Pardon, je me reprends. Je peux facilement repérer tant les chemins de fer que Jane Street au milieu de la zone mise en évidence, mais pourriez-vous nous dire quelle rue se situe au nord-ouest de notre arc? Je n'arrive pas à en distinguer le nom.

Csatlos, Christopher

L'arc n'est pas exactement aligné sur une rue en particulier, mais je dirais que c'est Cedar Stone Street. Il s'agit de la rue la plus à l'est avant que l'on n'atteigne les dépôts de rails.

Hutchison, Norma

Quelles sont les routes principales délimitant l'arc au nord et au sud?

Csatlos, Christopher

Essentiellement, ce dernier est compris entre Jane Street et une autre rue localisée à l'extrême est des dépôts de rails, dont le nom m'échappe. Toutes mes excuses. Je me suis trompé de côté. L'arc est donc approximativement délimité par Jane Street et Keel Street parce que ce sont ces deux rues qui bordent les dépôts de rails de part et d'autre. Et la trajectoire de vol abordée ici passe juste au-dessus des dépôts de rails.

Hutchison, Norma

D'accord, j'y vois plus clair maintenant. Merci beaucoup. Désolée de vous avoir interrompu.

Orsini, Angela

J'avais l'impression que les avions voleront plus bas une fois la RNP AR mise en place.

Csatlos, Christopher

Non.

Orsini, Angela

Je veux dire sur le plan de l'altitude.

Csatlos, Christopher

Plus bas par rapport à quoi au juste?

Orsini, Angela

Je suis en train de consulter votre rapport.

Csatlos, Christopher

Je ne pense pas avoir bien saisi votre question. Que voulez-vous dire par là?

Orsini, Angela

L'altitude sera-t-elle inférieure à trois mille pieds? Suis-je en train de pousser ma réflexion trop loin? J'essaie simplement d'évaluer le niveau de bruit parce que je vis de l'autre côté de Rutherford Street et j'ai de la difficulté à comprendre quelle section de la voie ferroviaire sera visée.

Csatlos, Christopher

Dans ce cas, je vous invite à examiner la carte incluse dans le rapport. Celle-ci comporte un diagramme en couleurs qui précise le niveau de bruit pour chacune des régions autour de la zone de l'approche.

Orsini, Angela

Oui, mais il faut que vous preniez aussi en compte le bruit assez dérangeant occasionné par les activités du CN.

Csatlos, Christopher

Nous n'avons tenu aucune consultation quant aux niveaux de bruit émis par les dépôts de rails; seule la phase d'approche a été prise en considération.

Orsini, Angela

Pourrions-nous en discuter en privé un peu plus tard?

Csatlos, Christopher

J'ai dit que nous envisagions...

Orsini, Angela

Je vous signale que le chemin de fer produit tous les jours un niveau de bruit de 70 dB.

Csatlos, Christopher

Je disais justement que nous envisagions la question.

Orsini, Angela

Quoi qu'il en soit, serait-ce possible d'en parler en personne?

Csatlos, Christopher

En effet. Sachez cependant que la trajectoire ne sera pas modifiée.

Orsini, Angela

J'en suis consciente. J'espère juste que l'arc passera de l'autre côté des dépôts de rails.

Connelly, Robyn

Je vous remercie Angela. Cédons maintenant la parole à Naveen. Veuillez m'excuser si j'ai mal prononcé votre prénom.

Naveen

Ne vous en faites pas. Chris, merci de nous avoir informés de la nouvelle proposition. J'ai une brève question. Je crois que vous en avez traité, mais c'est encore quelque peu nébuleux dans mon esprit. Les atterrissages sur la piste d'arrivée 05 s'effectueront conformément à la nouvelle procédure RNP AR, n'est-ce pas? Les trajectoires de vol actuelles seront-elles modifiées ou bien les changements proposés n'affecteront que certains avions spécialement équipés? Comment cela va-t-il fonctionner?

Csatlos, Christopher

Vous avez raison en ce qui a trait à votre deuxième point. Seuls quelques aéronefs suivront la procédure RNP AR, car ce ne sont pas tous les types d'avions qui sont munis du bon équipement pour entreprendre une telle manœuvre d'approche. La procédure d'atterrissage de tout autre aéronef qui se pose habituellement sur cette piste demeurera pareille.

Naveen

Merci.

Connelly, Robyn

Merci beaucoup. Je vous cède la parole, Irene, en espérant que votre micro fonctionne à présent.

Irene

Je crois que oui. Vous m'entendez bien?

Connelly, Robyn

Parfaitement bien. Veuillez s'il vous plaît nous rappeler votre lieu de résidence avant d'enchaîner avec votre question.

Irene

J'habite à Vaughan, tout près de l'intersection des autoroutes 400 et 407. En fait, je vous avoue être légèrement perplexe. Mes questions n'ont peut-être pas de sens, mais je voudrais seulement mieux m'y retrouver. La RNP AR est-elle déjà entrée en vigueur? À l'heure actuelle, on aperçoit les arrivées venir à un rythme constant en observant depuis le parc de stationnement sur Promenade Circle. Même situation du côté de celui au coin de Weston Road et de l'autoroute 7. C'est le cas aussi lorsque vous êtes garé dans le stationnement de l'Université York, près de l'aréna Canlan. Alors, les nouvelles trajectoires, seraient-elles semblables à celles que je viens de décrire?

Csatlos, Christopher

Pour répondre à votre toute première question, comme les procédures RNP AR n'ont pas encore été diffusées, elles ne sont pas utilisées pour le moment. Cela dit, il est évident que, de façon générale, l'achalandage dans cette région est plutôt considérable. Je suppose que ce sont les itinéraires qu'empruntent habituellement les aéronefs. En fonction de l'achalandage, vous constaterez que les avions partent dans des directions différentes, chacun se maintenant à une altitude légèrement différente des autres. Merci d'avoir pris la peine de revenir en arrière, Justin. Comme vous pouvez le remarquer, toutes les lignes rouges sont un peu aléatoires et varient selon les circonstances. Autrement dit, nous ne suivons pas présentement ces procédures.

Irene

Une fois la nouvelle procédure mise en place, en quoi le bruit ou la fréquence seraient-ils différents de ce que nous connaissons aujourd'hui?

Csatlos, Christopher

Essentiellement, les aéronefs qui empruntent la trajectoire incurvée que je vous ai montrée tout à l'heure ne le feront plus à la même altitude qu'aujourd'hui. Présentement, les avions descendent typiquement à une altitude donnée et continuent leur manœuvre pendant un certain temps afin de diminuer leur altitude de 1 000 pieds supplémentaires. Puis, ils amorcent un parcours vent arrière se terminant par un premier virage de 90 degrés en direction nord-est, suivi d'un autre virage de 90 degrés visant à aligner l'aéronef avec la piste. Habituellement, aujourd'hui, les pilotes gardent la même altitude tout au long de cette manœuvre. Toutefois, selon la procédure RNP AR, ils poursuivront leur descente et allégeront ainsi la pression exercée sur les moteurs, réduisant par le fait même le bruit occasionné.

Irene

OK. Je pose ma prochaine question, car je suis vraiment confuse au sujet des pistes 23 et 05, notamment pour ce qui est des heures privilégiées, de l'horaire de nuit et des heures restreintes. Je serais portée à croire que, puisque ces vols à l'arrivée se produisent au-dessus d'une zone résidentielle, ils continueront de faire l'objet de restrictions de mouvement. Encore là, il est possible

que, lorsque vous l'avez mentionné, vous parliez plutôt des départs. Comptez-vous désormais appliquer cette procédure durant la nuit ou bien ai-je mal interprété quoi que ce soit?

Csatlos, Christopher

La période de nuit est un tout autre sujet. À mon avis, il vaudrait peut-être mieux que la GTAA réponde à une partie de cette question. L'essentiel, c'est que ces procédures ne sont pas conçues pour un moment particulier de la journée. Elles sont tout aussi valables le jour que la nuit. Par ailleurs, nous avons actuellement recours à des approches nocturnes particulières dont l'itinéraire plus long permet d'éviter certaines régions à densité élevée lorsque l'achalandage est plus faible, et nous nous efforçons constamment de les utiliser autant que possible. Il reste que ces approches sont déjà en place et n'ont aucun lien avec la RNP AR. Les procédures de RNP AR ne sont donc pas réservées à un moment donné de la journée.

Irene

Si vous avez d'autres préoccupations par rapport à la RNP AR, n'hésitez pas à vous adresser à d'autres personnes, puis revenez me voir pour que nous en discutions ensemble. En guise de dernière remarque sur la RNP AR, je tiens à souligner le grand nombre d'initiatives d'aménagement prévues dans le VMC, notamment à l'intersection de Weston Road et de l'autoroute 7, où de multiples tours d'habitation de 60 étages seront érigées. Si vous vous tenez du côté sud du parc de stationnement situé à cette intersection, vous verrez des avions arriver régulièrement. Et ils se déplacent à toute vitesse, à un rythme effréné. Bon, j'exagère un peu évidemment, mais il n'en demeure pas moins qu'ils passent assez fréquemment. J'ai bien peur que l'adoption de ces procédures, jumelée aux activités d'aménagement qui se déroulent dans cette zone, donneraient lieu à des plaintes. Pourriez-vous également me dire quelles en seraient les répercussions sur les autres collectivités avoisinantes?

Csatlos, Christopher

Vous venez de soulever un enjeu universel. À titre d'illustration, le VMC, tout comme tant d'autres régions, a connu un essor continu au cours des vingt dernières années. Vous savez bien entendu que ces aéronefs survolaient déjà ces quartiers avant même le début de cette période d'aménagement intensif qui s'est ajouté par-dessus. En étant pleinement conscients de ce phénomène, nous communiquons avec les municipalités pendant ces consultations afin de recueillir ce type de rétroaction et de tâcher de trouver des moyens d'y remédier.

Irene

J'en suis ravie et je vous remercie des efforts que vous déployez. Je vous dirais néanmoins que mes proches, qui habitent là depuis 35 ans, n'ont jamais été aussi perturbés par les vols. Je peux comprendre que l'aéroport Pearson a connu une expansion au fil du temps, mais j'ai l'impression que celle-ci a élargi le rayon de la circulation aérienne au point d'atteindre d'autres parties de Vaughan qui sont maintenant parmi les plus touchées. Et, à en juger par le nombre de résidents de Vaughan qui participent à cet appel ce soir, cela me semble aller de soi qu'il s'agit d'un enjeu de taille. Merci encore une fois!

Csatlos, Christopher

Avant de changer de thématique, je tiens à souligner qu'aucun changement n'a été apporté à ces tendances de circulation aérienne au cours des dernières années, surtout lors de la pandémie. En

d'autres termes, les aéronefs qui ont été aperçus dans les zones mentionnées plus tôt suivent exactement les mêmes itinéraires depuis quelques années déjà.

C'est au tour de Norma. Je ne sais pas si vos questions s'adressent spécifiquement à moi ou sont plutôt d'ordre général.

Hutchison, Norma

Non, non. Elle est liée à l'objet même de la discussion. Vous avez parlé de la mise en œuvre de la RNP AR sur la piste est-ouest localisée à l'extrême nord, à savoir la piste 23.

Csatlos, Christopher

Exact.

Hutchison, Norma

Cette procédure s'appliquera-t-elle aussi à plus haute altitude durant les arrivées sur les pistes 24 gauche et droite?

Csatlos, Christopher

Non. Sans trop rentrer dans les détails, il n'y a aucun changement aux approches actuellement en place sur les pistes 06 et 24 gauche et droite du côté sud. Cependant, je n'oserais pas parler d'effet secondaire, car le tout a été planifié, mais les approches RNP AR vers la piste nord sont conçues de manière à nous permettre de maintenir les aéronefs du côté sud de l'aéroport. Par conséquent, les aéronefs alignés en vent arrière au-dessus de, disons, Burlington, Oakville, Toronto et Scarborough, peuvent se positionner à une altitude plus élevée que celle d'aujourd'hui. Nous n'avons pas besoin de les ramener à une altitude aussi basse parce que les aéronefs du côté nord qui utilisent l'approche RNP AR entament leur virage à ce même endroit. Donc, brièvement, bien que nous n'introduisions pas de nouvelles approches du côté sud, des avantages accessoires y seront tout de même observés.

Hutchison, Norma

C'est-à-dire que, si je me place au coin de l'autoroute 7 et de Yonge Street, peut-on s'attendre à ce qu'il y ait des effets positifs à cet endroit ou serait-ce déjà trop loin par rapport à l'approche finale pour la piste? Sinon, je pourrais vous donner mon code postal.

Csatlos, Christopher

Veillez m'excuser. Je cherche furieusement le croisement en question sur la carte. D'après moi, outre une légère réduction de la circulation aérienne, aucun changement important ne sera perceptible à cet emplacement, car les aéronefs visés par la procédure RNP AR suivront l'arc abordé tout à l'heure. En comparaison, puisqu'à l'heure actuelle certains d'entre eux parcourent une plus grande distance en vent arrière, le virage s'exécute au-dessus de votre secteur. Ainsi, l'unique avantage de la nouvelle méthode d'approche sera une diminution de la circulation aérienne.

Hutchison, Norma

D'accord, merci.

Connelly, Robyn

C'est moi qui vous remercie. Paul, de retour à vous, puis à Elisa.

Devitt, Paul

J'ai remarqué, lors d'une séance précédente, qu'il y avait certaines stations de gestion du bruit réparties sur l'ensemble de la région du Grand Toronto (RGT). Je l'ai déjà mentionné et je me demande si des progrès ont été réalisés dans l'établissement d'un tel centre à Northwest Brampton.

Connelly, Robyn

Cette question portant sur les terminaux de surveillance du bruit s'adresse davantage à nous, représentants de la GTAA. Pourrait-on passer le microphone à Cynthia pour qu'elle puisse expliciter un peu plus là-dessus?

Devitt, Paul

OK. Voici une autre question, relevant cette fois de la compétence de NAV CANADA.

Connelly, Robyn

Contentons-nous de ne poser qu'une seule question à la fois. Nous allons donc laisser Cynthia vous fournir une réponse, puis nous reviendrons à vous pour votre deuxième question avant de céder la parole à Elisa.

Woods, Cynthia

Certainement. À la suite d'un examen, nous avons effectivement mis en place des terminaux de surveillance du bruit supplémentaires en 2017. Cette décision a été principalement motivée par certains changements apportés à l'espace aérien en 2012. Étant donné qu'aucune modification n'a été nécessaire depuis, nous n'avons pas ajouté non plus d'autres terminaux. Je m'apprêtais justement à lancer une recherche sur le Web afin que vous puissiez au moins voir où sont ceux qui se trouvent le plus près de votre région. Nous pourrions peut-être répondre à une autre question entre-temps.

Csatlos, Christopher

Pendant que Cynthia s'en occupe, Paul, n'aviez-vous pas une question pour NAV CANADA?

Devitt, Paul

C'est bien cela. En fait, j'ignore s'il s'agit des pistes 15/33 ou bien d'une autre piste de départ, mais il paraît que certaines trajectoires passent par-dessus l'autoroute 7, partant du lac Heart Lake, à l'extrémité nord de Brampton. Cela me tracassait voilà un moment déjà : comme la sécurité vous tient tant à cœur, pourquoi ne déplacerait-on pas ces trajectoires vers le secteur au sud de Caledon, communément appelé maintenant l'autoroute 413? Puisque cette partie n'est pas particulièrement peuplée pour l'instant, on serait porté à croire que, pour des raisons de sécurité, elle est bien plus propice pour ce type de manœuvres que des régions telles que Northwest Brampton, en direction de Georgetown, où de nouveaux projets sont actuellement mis en œuvre.

Csatlos, Christopher

Je suis désolé, mais je ne connais pas aussi bien la géographie de Brampton. Cela dit, je crois savoir à peu près de quelle zone vous parlez.

Devitt, Paul

Elle est juste au nord de Georgetown, là où commence la 410.

Csatlos, Christopher

Ah, d'accord. Oh, merci, Justin. Je pense que ce sont les départs de la piste 33R qui vous inquiètent. Et peut-être ceux sur la 33L, mais moins fréquemment. Il n'y a pas de direction que l'on peut prendre en quittant l'aéroport sans passer par des zones résidentielles, alors voici une première limitation. De plus, il est assez difficile pour ces aéronefs de négocier un ou plusieurs virages serrés au départ et le fait de les faire zigzaguer l'un après l'autre au-dessus de certaines zones l'est tout autant. Sachez que chacune de nos procédures d'approche et de décollage est conforme à l'ensemble des critères, procédures et protocoles fournis par Transports Canada, qui est notre organisme de réglementation ainsi que celui de la GTAA. Cela veut dire que ces procédures sont conçues selon des normes de sécurité établies par l'organisme de réglementation. À cela s'ajoute le fait que les initiatives d'aménagement se déroulent partout autour de l'aéroport.

Connelly, Robyn

Merci, Paul. Je propose donc de passer à autre chose maintenant.

Devitt, Paul

D'accord. Puis-je vous dire quelque chose avant?

Sur la carte, on dirait que notre région est épargnée. Pourtant, des avions passent constamment au-dessus de notre maison, nous empêchant même parfois de regarder la télévision. Je trouve cela très étrange. Est-ce parce que les pilotes prennent des raccourcis dont ils ne sont pas censés se servir?

Csatlos, Christopher

Ce n'est qu'une des nombreuses configurations de l'aéroport. Ce que nous voyons en ce moment, ce sont des aéronefs qui décollent de l'aéroport à partir des pistes 33L/R. S'ils se posent sur l'une des autres pistes au moment de l'atterrissage, cela pourrait expliquer une partie de ce que vous décrivez. Encore une fois, nous venons de passer en revue une dizaine de diapositives indiquant les diverses trajectoires de vol. Je vous suggère de communiquer avec le Bureau de gestion du bruit de la GTAA dans le but d'obtenir un aperçu plus personnalisé quant aux opérations qui se produisent précisément dans votre région.

Devitt, Paul

D'accord. Je vous remercie infiniment de vos réponses.

Connelly, Robyn

Merci, Paul. Et vous, Elisa, de votre patience.

Testa, Elisa

Bonjour, pouvez-vous m'entendre?

Csatlos, Christopher

Oui.

Testa, Elisa

Excellent. Merci beaucoup d'avoir accepté de répondre à ma question. À vrai dire, j'aimerais tout d'abord faire un commentaire, puis j'enchaînerai avec ma question. Bonsoir à tous. Je suis ces séances d'information depuis un bon bout de temps et j'essaie de mon mieux de tout saisir et, croyez-le ou non, j'éprouve beaucoup de difficulté à ce chapitre. J'y arrive tout de même et, ce soir, j'ai pu avoir une meilleure idée de l'intensification de la circulation aérienne au-dessus de nos maisons. Pour ma part, je réside à Woodbridge, où l'intersection principale est au coin de Islington Avenue et de l'autoroute 7. Il y a eu une augmentation relative des trajectoires de vol au-dessus de mon domicile tout au long de l'été, et je crois que cette situation est directement liée aux travaux de réfection de la piste. Il a donc fallu en quelque sorte canaliser les vols davantage au-dessus de la partie restante des pistes. C'est donc tout à fait compréhensible. Plus tôt, vous avez aussi fait remarquer qu'à la fin de novembre 2022, le volume de circulation aérienne devrait revenir à peu près à celui de la période pré-pandémique. N'est-ce pas?

Woods, Cynthia

Tout à fait.

Testa, Elisa

Je tiens à exprimer tout le respect que j'éprouve envers tout le monde ici présent et les membres de ma collectivité. Il me semble que, lors d'une séance d'information précédente, quelqu'un a émis un commentaire très intéressant sur le fait qu'il existe un équilibre délicat entre la gestion de la circulation aérienne accrue et les efforts d'atténuation de l'impact sur les collectivités. Notre métropole bourdonne d'activité et nous habitons tout près d'un aéroport international qui gère un nombre incalculable de voyages aériens en 24 heures, tout en répondant aux demandes d'une ville en pleine croissance. Je ne vois pas comment on peut s'attendre à ce qu'il y ait aussi peu de mouvements d'avions dans une métropole comme la nôtre qui croît à un rythme rapide. Alors, bravo à l'organisation qui s'efforce réellement de gérer chacune de ces composantes en réduisant au minimum les effets sur les collectivités et en satisfaisant aux exigences de la population. Le transport aérien est en forte hausse et, bien que nous n'ayons pas atteint les niveaux d'avant la COVID-19, nous ne tarderons pas à y arriver, car j'ai constaté une énorme augmentation de la circulation aérienne. En ce qui a trait à ma question, je n'ai pas vraiment compris pourquoi les aéronefs doivent voler aussi bas. Est-ce en raison de la configuration du débit d'air?

De la direction des vents dominants? Est-ce pour réduire la consommation de carburant? Bien entendu, nous traversons une crise climatique en ce moment et tentons de réduire d'ici 2030 les émissions de polluants. En fin de compte, pour quelle raison les pilotes sont-ils obligés de voler à plus basse altitude qu'auparavant?

Csatlos, Christopher

Afin de répondre à votre question du premier coup, Elisa, voulez-vous dire en comparaison aux niveaux historiques?

Testa, Elisa

Absolument. En fait, c'est en consultant quelques statistiques en ligne que cette question m'est venue à l'esprit. Traditionnellement, ils effectuaient les mêmes manœuvres à 3 500 pieds d'altitude, tandis qu'à présent on parle plutôt de 2 900 pieds. Ai-je tort en disant cela? Je n'en suis pas certaine.

Csatlos, Christopher

En termes simples, les altitudes des aéronefs varient selon leur positionnement et la phase d'approche à laquelle ils se trouvent. Au cours des dernières années, je dirais même depuis que je travaille au sein de NAV CANADA, les tendances de circulation aérienne générales sont restées relativement inchangées.

Bien sûr, certains changements ont effectivement eu lieu, mais la tendance générale et les altitudes utilisées au fil des ans sont très semblables. Je dirais simplement que les pilotes doivent d'abord s'éloigner un peu de l'aéroport afin d'être en mesure de négocier leur virage final et de se positionner correctement pour l'atterrissage. Afin qu'un aéronef se pose sur la chaussée de l'aéroport, située à une élévation déterminée, les pilotes doivent systématiquement veiller à ce que l'ensemble de roues entre en contact avec la chaussée. Mais ils ne peuvent descendre qu'à un certain rythme. Il n'est habituellement pas sécuritaire d'effectuer la descente trop rapidement, tout particulièrement lorsque l'aéronef est très proche du sol.

Testa, Elisa

OK.

Csatlos, Christopher

À mesure qu'ils prennent de la distance par rapport à l'aéroport, à un moment donné lors de l'atterrissage, les pilotes ne sont capables de descendre qu'à une certaine vitesse et sont obligés de respecter une altitude prédéterminée. Évidemment, plus on s'éloigne de l'aéroport, plus on peut prendre de l'altitude, mais en pratique notre marge de manœuvre est généralement restreinte. Gardons aussi à l'esprit le chiffre magique de trois degrés. En descendant, une fois l'aéronef aligné avec la piste, le pilote n'a d'autre choix que de maintenir une pente très précise de trois degrés. Donc, plus on s'éloigne...

Testa, Elisa

plus l'altitude peut être élevée.

Csatlos, Christopher

Plus on s'éloigne, plus on peut prendre de l'altitude.

Pendant la pandémie, par exemple, comme l'achalandage était bien inférieur à celui que nous connaissons présentement, les aéronefs pouvaient s'aligner les uns derrière les autres sans avoir à parcourir une aussi longue distance. Ils diminuaient ainsi leur altitude à 3 000 pieds avant de se diriger vers la piste, terminant leur virage très près de celle-ci. En revanche, avant la pandémie, lorsque l'aéroport était relativement occupé, les pilotes étaient obligés de voler sur une plus grande distance en gardant une altitude d'environ 4 000 ou même 5 000 pieds, puis faire demi-tour afin de s'aligner avec la piste et poursuivre la descente selon la pente que je viens de mentionner.

Voilà.

Csatlos, Christopher

J'espère que cela répond à votre question.

Testa, Elisa

Oui, cela m'a beaucoup aidée. Parce que j'entends constamment des gens dire que les avions volent de plus en plus bas. Quoi qu'il en soit, je comprends tout à fait la situation. Et il faut bien se le reconnaître : nous vivons très près de l'aéroport. On peut donc en déduire que c'est la raison pour laquelle, pour atterrir en toute sécurité, il faut abaisser l'avion de façon progressive.

J'imagine que je me suis laissée influencer par les autres membres de la collectivité qui s'en plaignent sans cesse. Je confirme donc que vous m'avez donnée une réponse exhaustive. Merci beaucoup! Je suis profondément reconnaissante de la communication continue entre l'organisation, NAV CANADA, l'aéroport Pearson et la collectivité, afin que nous soyons tous au fait de ce qui se passe. Néanmoins, j'aimerais...

Csatlos, Christopher

De rien.

Testa, Elisa

Pour en revenir à ce que je disais tout à l'heure, compte tenu de la croissance démographique, de la demande en matière de transport aérien et de la proximité d'un aéroport international, je suis parfaitement consciente qu'il n'est pas du tout évident de répondre à ce besoin accru tout en essayant de réduire au minimum l'impact sur la collectivité une fois la réfection achevée. Je vous prie donc de faire en sorte de répartir le bruit aussi équitablement que possible entre les collectivités de la RGT. Voilà ce que vous pouvez faire pour nous.

Csatlos, Christopher

Merci énormément pour vos commentaires concernant les efforts que nous réalisons.

Testa, Elisa

Merci.

Connelly, Robyn

Irene, avant de vous redonner la parole, étant donné que vous avez eu l'occasion de poser quelques questions, je vais donner cette chance à Perminder, puis ce sera à votre tour. Merci de votre compréhension. Allez-y, Perminder.

Singh, Perminder

Mon lieu de résidence se trouve à Brampton, dans la région de **Surrey, au croisement de Ray Lawson Boulevard et de Hurontario Street.**

Vous avez précisé qu'il existe un certain nombre de terminaux de surveillance du bruit, n'est-ce pas? D'après les données que vous avez pu collecter jusqu'ici, serait-ce possible d'accéder à des statistiques témoignant d'une hausse ou d'une baisse du niveau de bruit?

Le mesurez-vous? Je voudrais simplement comprendre de quelle manière vous vous en servez au juste. Veuillez m'indiquer si de telles statistiques existent et à quel endroit on pourrait les consulter.

Connelly, Robyn

Avec plaisir! Et pendant que nous y sommes, puisque de nombreuses personnes dans la salle ont manifesté leur intérêt à ce sujet, je propose, pour la prochaine réunion, de vous faire un exposé sur nos terminaux de surveillance du bruit, ainsi que sur leur emplacement et leur mandat. En attendant, Perminder, pourriez-vous nous écrire à l'adresse électronique réservée aux questions d'engagement communautaire qui figure dans la fenêtre de clavardage? Afin de vous faciliter la tâche, je laisserai Cynthia ou Salza l'y ajouter de nouveau. Pour l'instant, nous vous produirons un rapport sur le terminal le plus près de chez vous. Quant à notre rôle, nous surveillons le nombre d'événements sonores qui se produisent à un terminal particulier, faisant notamment la distinction entre ceux occasionnés par les aéronefs et ceux issus du bruit ambiant, et tentons d'obtenir une vue d'ensemble du paysage sonore environnant. Nous serons ravis de le faire pour vous. Et voilà! L'adresse électronique y est déjà. Il vous suffira donc de nous transmettre votre courriel et de répondre à quelques questions, puis nous vous remettrons le rapport.

Il n'empêche que cela fait un certain temps, probablement deux ans, que nous avons fait un bon exposé sur nos terminaux de surveillance du bruit et je pense qu'il serait vraiment pratique pour les résidents d'en apprendre davantage. Nous le ferons donc lors d'une prochaine réunion.

Singh, Perminder

Finalement, j'aimerais que vous m'éclairiez principalement sur les outils de mesure que vous utilisez dans le cadre de vos efforts d'atténuation du bruit ainsi que sur leur degré d'efficacité.

Connelly, Robyn

Oui, vous savez...

Singh, Perminder

Honnêtement, je n'ai remarqué aucune amélioration sensible au cours des cinq dernières années; le niveau de bruit demeure aussi désagréable qu'avant. Étant donné que je vis près de **Hurontario Street**, je suis particulièrement touché par les décollages qui se produisent à partir des pistes 05 ou 23. Toutes les 30 secondes, le niveau de bruit monte à 70 dB, voire plus, et me réveille même à l'occasion.

Connelly, Robyn

Je comprends.

Singh, Perminder

J'aimerais donc sincèrement savoir si vos efforts d'atténuation du bruit sont efficaces et comment celui-ci est mesuré au juste.

Connelly, Robyn

C'est normal.

Singh, Perminder

Compte tenu de l'existence de ces terminaux, le fait de mesurer les niveaux de bruit me semblait aller de soi. J'aimerais donc avoir plus d'information à ce sujet.

Connelly, Robyn

Oui, absolument. C'est une excellente question.

Pour ce qui est de l'atténuation du bruit, il n'y a pas de solution miracle tant que les aéronefs ne sont pas silencieux, ce qui rend cette tâche particulièrement difficile. Plutôt que de parler d'une révolution, il s'agit davantage d'un processus évolutif. Quelqu'un a dit lors d'une réunion récente que les changements graduels, tels que les changements de trajectoire de vol ou encore ceux liés à la RNP AR, entraîneront des retombées ainsi qu'une réduction du bruit de plus en plus marquées.

Qu'il s'agisse d'initiatives visant à s'assurer que l'aéroport Pearson soit desservi par les flottes les plus silencieuses ou de programmes similaires à ceux déjà en place, plus nous pouvons en mettre en œuvre, mieux c'est. Cependant, il n'y a pas moyen de faire en sorte que le bruit disparaisse pour de bon; nous ne pouvons que le diminuer graduellement. En ce qui concerne l'outil de mesure dont vous souhaitez connaître l'efficacité, il s'appelle courbe de bruit.

Il y a un certain nombre de facteurs entrant en ligne de compte et nous sommes conscients à quel point l'efficacité d'un tel dispositif pourrait être paradoxale aux yeux des résidents qui vivent à proximité de l'aéroport, car ces derniers ne constatent pas nécessairement d'amélioration. C'est donc tout un défi. Comme le disait Elisa, il s'agit d'un équilibre délicat dont le maintien s'avère complexe. Sachant que vous êtes curieux d'en savoir plus sur les terminaux de surveillance du bruit et la courbe de bruit, il serait très intéressant d'avoir la chance de vous rencontrer. Vous pourrez ainsi vous renseigner sur la façon dont nous effectuons nos mesures grâce à cet outil qui nous permet de mieux évaluer les répercussions. Nous serons heureux de vous rencontrer.

Singh, Perminder

J'y serai sans faute et je vous enverrai un courriel comme convenu. Je voudrais réellement avoir une meilleure idée de ce qui s'est passé au cours des cinq dernières années, puisque l'efficacité de votre outil a sans doute pu être évaluée pendant ce temps.

Connelly, Robyn

Vous avez raison.

Ce n'est pas parce que le bruit est géré qu'il n'y a plus d'avions au-dessus de nous.

Singh, Perminder

Voilà. Là est le problème. Une autre question : si le bruit n'est pas géré de manière optimale, pourquoi ne pas donner la priorité au programme d'isolation acoustique, entre autres?

À mon avis, ce type d'approche serait parmi les plus fructueuses et permettrait de réduire considérablement les niveaux de bruit. Les résidents verront ainsi des résultats concrets.

Connelly, Robyn

Merci de vos commentaires. Nous avons hâte d'échanger avec vous et de faire un suivi. Pendant que vous posez votre question, Irene, je profiterai de l'occasion pour jeter un coup d'œil sur la fenêtre de clavardage.

Zeppieri, Irene

Merci. Je tiens à souligner que j'ai été extrêmement impressionnée par la quantité de données que vous avez pu recueillir, mais aussi par votre capacité de prévoir des mesures en conséquence. Votre travail est très important et je tiens à vous en remercier.

Si vous permettez, j'aimerais revenir aux départs de la piste 05. Il a été mentionné que, en optant pour cette route d'arrivée qui passe au-dessus du chemin de fer du CN, l'impact sur les collectivités serait réduit et que moins de résidents en subiraient les conséquences. Je vous avoue que le bruit engendré par ces décollages perturbe beaucoup mon quotidien parce qu'on dirait que tous les avions qui suivent cet itinéraire atteignent une altitude suffisamment élevée pour virer vers le nord juste avant l'autoroute 400, et je ne comprends pas pourquoi cela se produit à cet endroit en particulier. Je sais bien que les pilotes y amorcent le virage, car ils se trouvent alors à la bonne altitude pour ce type de manœuvre, mais je ne saisis tout simplement pas pourquoi il n'est pas possible de le faire au-dessus d'une région où les conséquences seraient moins néfastes. De plus, comme je l'ai déjà dit, je suis très préoccupée par la hauteur des immeubles proposés au VMC et par les répercussions que ceux-ci pourraient avoir tant sur les vols que sur les collectivités environnantes. J'espère donc que vous collaborerez avec la région de York et la ville de Vaughan en vue de trouver une solution à ce problème.

Csatlos, Christopher

Je vais d'abord répondre à la deuxième partie de votre question. En ce qui concerne l'aménagement non seulement dans le VMC, mais dans la ville de Vaughan en général, la municipalité de Vaughan ainsi que d'autres municipalités de la RGT transmettent régulièrement des propositions d'aménagement à NAV CANADA à des fins de rétroaction. Nous examinons donc les projets du point de vue de leur hauteur.

En ce qui a trait aux décisions concernant le type d'aménagement qui devrait être autorisé dans une région donnée, elles relèvent en grande partie des municipalités et de leurs services de planification. Bien qu'il y ait des lignes directrices et des critères, notamment sous la forme de courbes de prévision d'ambiance sonore, le domaine d'aménagement et de planification urbaine est essentiellement de compétence municipale. Cela dit, nous aussi, nous conseillons les municipalités à cet égard. Michael, avez-vous allumé votre caméra parce que vous aviez autre chose à ajouter avant que je continue?

Belanger, Michael

Oui. Merci, Chris. J'allais justement approfondir sur le sujet pour répondre à Irene. Bien qu'elles ne soient pas identifiées sur cette carte, il y a un certain nombre de zones autour de l'aéroport sur lesquelles les nouvelles constructions sont interdites. Elles figurent d'ailleurs sur les titres de propriété des résidents de la région en question. Je ne suis pas certain toutefois que Vaughan se

trouve dans cette zone, Chris. Je ne sais pas à quelle distance elle se situe par rapport à l'aéroport, mais...

Zeppieri, Irene

C'est exact. Puis-je simplement préciser que ce qui me préoccupe vraiment c'est la hauteur des immeubles proposés et le moment auquel leur présence contribuera à la déviation des trajectoires de vol. À ma connaissance, aucune consultation publique en la matière n'a été menée jusqu'à présent, mais il doit certainement y en avoir parce que la municipalité de Vaughan a déjà formulé des commentaires sur la trajectoire d'arrivée. Même après avoir posé la question à plusieurs personnes différentes, je n'ai jamais obtenu de réponse concrète.

Csatlos, Christopher

Je vous l'explique brièvement. La ville de Vaughan et d'autres municipalités soumettent des propositions d'aménagement au service d'évaluation des candidatures de NAV CANADA, le Bureau d'utilisation de terrains, qui s'occupe de tout nouvel obstacle. Qu'il s'agisse d'un immeuble, d'une éolienne ou d'une tour de communication, NAV CANADA examine chaque proposition.

Zeppieri, Irene

Je comprends. Désolée, j'aurais dû m'exprimer plus clairement. Je vais donc aller à l'essentiel : si une certaine municipalité propose un projet qui aura des répercussions sur vos activités et qu'elle décide de l'approuver sans avoir reçu votre appui, le public ne le saura jamais. Je m'attarde donc sur le fait que nous ne sommes ni consultés à ce sujet ni informés des démarches entreprises. C'est pourquoi j'espère que vous exprimerez également cette préoccupation aux municipalités et à nos politiciens. Merci.

Csatlos, Christopher

Merci de votre commentaire. Je tiens à mettre en évidence que la rétroaction que nous faisons parvenir à la ville est accessible à l'ensemble des citoyens. Vous êtes donc avisés lorsque la ville approuve un permis d'aménagement ou qu'elle émet des commentaires relativement à un tel permis. Autrement dit, ces renseignements appartiennent à la sphère publique. Il reste que, comme vous le savez, l'évaluation et l'approbation ou non par les villes d'un permis d'aménagement relèvent exclusivement de leur champ de compétence. NAV CANADA a beau fournir son avis au sujet de ces propositions d'aménagement à la ville, c'est cette dernière qui est l'autorité responsable de l'utilisation des terres. Ni la GTAA, ni NAV CANADA n'ont pas leur mot à dire dans ce contexte.

Hutchison, Norma

Si vous me permettez d'intervenir, je crois avoir compris le message qu'Irene tentait de véhiculer. En cas d'erreur de ma part, n'hésitez pas à me la faire signaler.

Voici ce qui, d'après moi, nous inquiète toutes les deux : lorsque vous donniez votre avis sur une préoccupation liée à une nouvelle zone d'aménagement à Vaughan, vous avez choisi de changer la trajectoire de vol concernée afin de l'éviter tout simplement, n'est-ce pas?

Csatlos, Christopher

Dans ce cas-ci, puisque la RNP AR n'était associée à aucun immeuble ni à aucune proposition en particulier, nous avons communiqué avec chacune des municipalités, tout comme nous l'avons fait avec les membres de la collectivité lors des réunions publiques portant sur la RNP AR. Dans ce cas, la Ville de Vaughan nous a fait part des inquiétudes que suscitait notre proposition et des répercussions qu'elle aura sur les projets d'aménagement à l'avenir. Nous avons donc pu en tenir compte.

Hutchison, Norma

Je crois qu'Irene voulait mettre l'accent sur le fait que la ville de Vaughan s'est adressée à vous en priorité et je suis bien contente que vous ayez été l'écoute de ses besoins et ayez tenté de l'accommoder. Par contre, à titre de résidente, j'ai bien peur que vous ne prêtiez peut-être pas suffisamment d'attention aux effets sur les résidents de la zone visée en tâchant de satisfaire tout d'abord aux besoins de la ville qui soumet une proposition. Ainsi, la ville et les gens touchés ne seront pas tous sur la même longueur d'onde. De cette façon, vous risquez de modifier une trajectoire de vol en fonction de votre consultation avec la municipalité en question, ignorant en quelque sorte notre opinion.

Csatlos, Christopher

Au bout du compte, vous savez, nous comptons sur...

Hutchison, Norma

Comment donc faire en sorte que toute modification faisant partie d'une proposition entre une ville et l'aéroport soit également communiquée aux résidents concernés afin qu'eux aussi puissent être au courant des répercussions relatives à un tel changement?

Csatlos, Christopher

Je comprends votre point de vue. D'autant plus que, dans une certaine mesure, nous comptons sur les municipalités pour représenter leurs citoyens. Comme vous pouvez l'imaginer, lorsqu'on parle par exemple d'une municipalité, il n'est ni possible ni pratique de consulter directement chaque personne. Par conséquent, nous sommes obligés de nous fier notamment à nos représentants élus et aux responsables administratifs des services de planification municipaux, dont les décisions représentent l'intérêt supérieur de la ville et de ses résidents.

Belanger, Michael

Pour terminer, je pense que tout ce qui pourrait donner lieu à un changement à l'espace aérien doit faire l'objet d'un processus de protocole prédéfini sur les changements à l'espace aérien qui comprend une consultation publique, un peu comme ce qui a été entrepris pour la RNP AR. Je pense donc que ce sera le dernier mot que nous aurons à ce sujet.

Je cède maintenant la parole à Robyn afin de répondre à toute question restante.

Connelly, Robyn

Bien sûr, mais d'abord il faudrait revenir sur la première partie de la question d'Irene. Quelqu'un peut-il me la trouver, s'il vous plaît.

Belanger, Michael
Toutes mes excuses.

Csatlos, Christopher

Vous avez raison. Désolé. J'ai commencé par la deuxième, puis l'autre est en quelque sorte tombée dans l'oubli. Je n'aurais probablement pas dû le faire. C'est entièrement de ma faute. J'ai inversé l'ordre, et voilà ce que cela a donné. Je vous prie de m'excuser, Irene. Vous vouliez savoir pourquoi les aéronefs ne peuvent attendre plus longtemps lors des départs, c'est bien ça?

La façon dont les départs fonctionnent, comme vous l'avez dit, c'est que les aéronefs montent jusqu'à une certaine altitude en suivant l'orientation de la piste, puis ils procèdent au virage. Ainsi, même si nous devons modifier cette altitude, le point auquel celle-ci serait atteinte variera d'une fois à l'autre. Tout cela pour dire que les avions survoleront au-dessus des mêmes zones qu'aujourd'hui, car plus l'ascension se produit rapidement, plus tôt le virage devra être exécuté. Bien que ce changement soit techniquement possible, il n'aura pas une grande incidence à long terme.

Connelly, Robyn
Merci, Chris.

Il ne nous reste que quelques minutes et j'aimerais simplement demander à Larry de formuler une question à partir des quelques commentaires qu'il a laissés dans le clavardage. Si vous préférez le dire de vive voix, allez-y. Il me semble que vous prenez part à ces réunions depuis longtemps.

Êtes-vous capable de désactiver la sourdine?

Non? D'accord. Étant donné que nous n'avons plus de mains levées ni de questions, je pense que nous pouvons lever la réunion de ce soir.

La prochaine est prévue pour le 8 décembre, et elle pourrait d'ailleurs répondre à l'un de vos commentaires, Larry. À cette date, notre projet de réfection de la piste sera terminé et ce sera l'occasion pour nous de revenir sur les mises à jour plus générales concernant la gestion du bruit, le programme de gestion du bruit et la façon dont nous travaillons avec les collectivités.

Je tenais à prendre un moment pour remercier mes collègues, mais surtout les résidants qui se sont joints à nous ce soir et nous ont accordé deux heures de leur temps.

Il est évident que vous faites preuve d'un immense respect envers les intervenants et d'un grand intérêt pour le sujet. Merci de votre compréhension quant aux nuances et aux compromis que suppose l'exploitation d'un aéroport international aussi achalandé qui, tout en étant un moteur économique et un employeur important pour la région, se doit également de trouver le moyen de contribuer le plus possible au bon voisinage. Je suis tout aussi conscient du fait que nous avons beaucoup d'information qui circule et que cela peut parfois devenir très accablant.

Je ne me souviens pas si c'était Eileen ou Elisa, mais l'un des résidents ici présents nous a confié qu'il n'arrivait pas tout à faire à suivre le rythme et, vous savez, c'est tout un défi pour nous aussi.

Nous vous sommes extrêmement reconnaissants de votre curiosité et du respect dont vous faites preuve à cet égard.

Je ne sais pas si vous l'entendez, mais mes chats sont en train de se battre en arrière-plan. Veuillez m'excuser du dérangement. Encore une fois, je vous remercie tous du temps que vous nous avez accordé ce soir. Au plaisir de vous revoir le 8 décembre.

Nous avons quelques points précis à aborder et nous enverrons un courriel à chacun d'entre vous lorsque les documents seront disponibles sur le site Web. Nous avons hâte de discuter individuellement avec ceux qui le souhaitent et bien sûr, Parminder, vous aurez droit à une séance d'information portant sur les courbes de bruit. Merci à tous, restez en bonne santé, soyez prudents et nous vous verrons en décembre.

Singh, Perminder
Merci. Au revoir.

Hutchison, Norma
Merci, Michael. Je vous remercie tous de l'information que vous nous avez fournie et de nous avoir écoutés.

Belanger, Michael
Merci à tous.

Csatlos, Christopher
Merci.

Connelly, Robyn
Merci. Prenez bien soin de vous.

Belanger, Michael
Merci, Norma. Prenez soin de vous. Bonsoir tout le monde. Bonne nuit.