

**La GTAA a tenu son Assemblée annuelle publique le 6 mai 2020. Les questions suivantes ont été soumises au cours de la réunion, mais en raison de contraintes de temps, aucune réponse n'a été fournie avant la fin de la réunion. Voici les réponses de la GTAA à ces questions, qui ont également été communiquées directement aux participants de la réunion qui ont posé la question.**

**Q :** *Pensez-vous que le travail de planification se poursuivra en ce qui concerne le concept de la gare Union-Ouest?*

**R :** Nous affirmons depuis longtemps que l'amélioration des liaisons de transport en commun vers l'aéroport Pearson de Toronto et la zone d'emploi de l'aéroport, la deuxième zone d'emploi en importance au Canada, serait bénéfique pour la région et le pays. La COVID-19 a eu un impact fondamental sur le secteur de l'aviation, du voyage et du tourisme — il s'agit d'un changement structurel sans précédent. Compte tenu de l'incertitude engendrée par la COVID-19, et à mesure que d'autres travaux d'étude contribueront à l'analyse de rentabilisation, nous réexaminerons nos plans à moyen et à long terme au cours des prochains trimestres à mesure que nous en apprendrons davantage sur la vitesse à laquelle la reprise s'effectue.

**Q :** *Si, à un moment donné, la GTAA doit mettre à pied des employés, aura-t-on la possibilité de récupérer nos emplois, ou peut-être une possibilité de supprimer les heures de travail pour que nous restions employés?*

**R :** Nous comprenons à quel point cette période est troublante pour tous les travailleurs de l'aéroport, notamment les employés de la GTAA. En tant que salarié syndiqué, il serait préférable de poser la question à votre représentant syndical, qui pourra peut-être y répondre.

**Q :** *Pourquoi ne mentionne-t-on pas le secteur des taxis et des limousines, alors que le gouvernement du Canada a renoncé au loyer de la GTAA pour 2020? Que pensez-vous des frais de permis de taxi et de limousine, alors qu'il y a peu de passagers à l'aéroport Pearson et qu'à ce jour, 11 chauffeurs de taxi et de limousine sont décédés à cause de la COVID-19? Un bien plus grand nombre de conducteurs sont également à l'hôpital. Quelle est votre réponse? Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé.*

**R :** Nous offrons nos plus sincères condoléances à la famille et aux amis des chauffeurs de taxi et de limousine qui sont décédés. Ces chauffeurs font partie de l'équipe de l'aéroport Pearson de Toronto et, même si ce ne sont pas nos employés, nous collaborons avec les organismes de santé et avec leurs employeurs pour promouvoir la santé et la sécurité à l'intérieur de l'aéroport. C'est pourquoi nous avons tenu des réunions en personne avec de nombreux employeurs de l'aéroport (c.-à-d. les transporteurs aériens, les organismes gouvernementaux, les exploitants de taxis et de limousines, etc.), écrit aux employeurs d'aéroports et engagé des représentants syndicaux pour transmettre l'information des organismes de santé publique et, plus récemment, inviter les employeurs à participer à un registre de cas de COVID à l'échelle de l'aéroport qui aidera les travailleurs à être mieux informés. Ce registre a été créé en collaboration avec les organismes de santé. Nous

considérons qu'il est dans l'intérêt de toute la communauté aéroportuaire que tous les employeurs participent et collaborent avec les organismes de santé publique pour comprendre les mesures qu'ils peuvent prendre pour protéger leurs travailleurs.

En ce qui concerne la communauté des taxis et des limousines à l'aéroport Pearson de Toronto, nous avons travaillé en étroite collaboration avec leurs représentants de l'industrie, le Comité consultatif des chauffeurs de taxis et de limousines, pour répondre aux préoccupations concernant la COVID-19. Ce comité s'est réuni fin avril pour discuter de l'industrie et, plus précisément, de la santé et de la sécurité des conducteurs, des aspects qui relèvent de sa responsabilité. Nous avons encouragé ces propriétaires-exploitants à réfléchir aux mesures supplémentaires pouvant être adoptées pour promouvoir et protéger la santé et la sécurité des conducteurs.

Début mai, nous avons livré de l'équipement de protection individuelle (EPI) supplémentaire à l'enceinte des conducteurs et aux postes de taxi, en plus des 6 000 gants jetables déjà remis aux conducteurs. L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) a également offert son aide au comité afin de l'aider à obtenir de l'EPI supplémentaire. À ce jour, le comité n'a reçu aucune demande d'aide concernant l'équipement de protection individuelle du Comité consultatif des chauffeurs de taxis et de limousines, mais nous sommes prêts à travailler en partenariat avec d'autres employeurs d'aéroports.

De plus, nous soutenons la collectivité des façons suivantes :

- En mars, la GTAA a informé tous les titulaires de permis de taxi et de limousine avec permis d'exploitation de l'aéroport qu'ils ne sont pas tenus d'assurer un service continu à l'aéroport au cours des trois prochains mois, ce qui signifie que leurs chauffeurs ne sont pas tenus par la GTAA d'embarquer des passagers à l'aéroport Pearson de Toronto. Depuis, nous avons également rappelé aux titulaires de permis et de licence qu'ils ne sont pas tenus d'embarquer des passagers de l'aéroport s'ils se sentent mal à l'aise pour une raison quelconque.
- On a également incité les propriétaires de taxis et de limousines à envisager les changements à apporter à leur véhicule afin de protéger la santé et la sécurité de leurs conducteurs. Nous sommes prêts à les aider à trouver des cloisons en plexiglas s'ils souhaitent utiliser cette option.
- La GTAA a pris des dispositions pour que tous les taxis et limousines soient désinfectés avant chaque course, sans frais pour les conducteurs.
- Nous continuons de fournir des masques le long des deux aérogares, à la fois pour les passagers et les conducteurs.
- La GTAA a accru le nettoyage des zones à forte circulation (p. ex., la cafétéria et les toilettes), en suivant les directives de l'ASPC.
- Des affiches ont été placées dans la cafétéria réservée aux conducteurs pour les aviser qu'ils doivent se protéger et protéger leurs proches par la distanciation sociale, en se lavant les mains souvent avec du savon, en suivant les règles d'hygiène sur la toux et les éternuements et en respectant les renseignements de l'ASPC liés à la COVID-19 et aux déplacements.
- Enfin, nous avons retiré des sièges de la cafétéria des conducteurs pour favoriser la distanciation physique.

La GTAA a accordé un report de loyer pour les mois d'avril, de mai et de juin. Cela permet à la GTAA de continuer d'évaluer la situation et de prendre des décisions en fonction de l'aéroport dans son

ensemble. Les taxis et les limousines ne sont que l'une des 400 organisations différentes de l'aéroport Pearson qui sont concernées par les évaluations en cours de la GTAA.

**Q :** *J'aimerais parler des améliorations concernant l'accès pour les personnes handicapées à l'aéroport Pearson. Sur les 50 millions de passagers qui passent par l'aéroport Pearson chaque année, 20 % (10 millions) souffrent d'une forme quelconque de handicap physique. Pour être bref, j'aimerais aborder deux sujets de préoccupation.*

1-

*Les toilettes familiales, qui sont situées dans l'ensemble de l'aéroport, sont particulièrement pratiques en raison de leur grande taille et de leurs caractéristiques d'accessibilité. Toutefois, le principal problème avec ces toilettes, c'est que les portes sont très difficiles à ouvrir, surtout si la personne est seule à utiliser un fauteuil roulant ou un scooter électrique. Lors de l'Assemblée annuelle de 2014, j'ai recommandé l'installation de boutons d'assistance électrique d'ouverture de porte afin d'éliminer ce problème difficile. Pourquoi est-ce encore un problème?*

2-

*De la signalisation est nécessaire pour indiquer l'emplacement de ces toilettes familiales, car elles sont très peu indiquées et elles devraient être nombreuses dans tout l'aéroport Pearson. De plus, des panneaux indiquant où se trouvent les points d'enregistrement accessibles et les zones de débarquement de Wheel Trans permettraient aux passagers handicapés de vivre une expérience fluide et sécuritaire. Veuillez les mettre en œuvre.*

*Je suis disponible pour discuter de cette question et d'autres améliorations de l'accès.*

*Merci!*

**R :** Le Service à la clientèle et le Service des aéroports de la GTAA ont communiqué directement avec M. Rice au sujet des améliorations clés dans le domaine de l'accessibilité, et des conversations sont en cours pour répondre aux questions de M. Rice.

**Q :** *Reconnaissant que le trafic aérien n'est pas « normal » à l'heure actuelle, mais en presumant que nous reviendrons à un nouveau « normal » qui se traduira par une augmentation du trafic aérien par rapport au trafic actuel, et en entendant les commentaires de M. Allingham au sujet des plans pour accroître le trafic de fret, j'ai d'importantes préoccupations au sujet de l'effet de l'augmentation exponentielle du nombre de vols de nuit au cours des dernières années, sans aucun signe de ralentissement. Ce trafic, bien qu'il soit lucratif pour l'aéroport, constitue un danger pour la santé de la collectivité qui vit dans les environs de l'aéroport où le bruit pollue le sommeil de ceux qui l'entendent. Veuillez fournir une mise à jour concernant la réduction du bruit, et non la redistribution du bruit (réduire le bruit pour certains tout en l'augmentant pour d'autres). Bien que la circulation de nuit représente un danger considérable pour un sommeil sain, le bruit diurne pose également des problèmes aux enfants dans les écoles, à ceux qui travaillent à la maison et à tous ceux qui l'endurent. Ce n'est pas parce que le bruit est à un niveau de décibels qui n'endommage pas l'ouïe de façon permanente qu'il est à un niveau acceptable. Veuillez également inclure une mise à jour sur le recouvrement des amendes pour ceux qui enfreignent les règles de nuit. J'attends avec impatience une mise à jour. Merci!*

**R** : Nous reconnaissons que le bruit nocturne est particulièrement préoccupant pour les résidents. C'est pourquoi notre programme de gestion du bruit comprend des mesures propres à la gestion du bruit nocturne :

- un système de pistes prioritaires entre minuit et 6 h 30 qui utilise des pistes qui touchent le moins grand nombre de résidents;
- Un programme de restriction des vols de nuit qui limite le nombre de vols entre 0 h 30 et 6 h 30.

Toutefois, nous savons que nous devons en faire plus pour gérer le bruit nocturne, et c'est pourquoi nous apportons des changements à ces mesures, comme il est indiqué dans le [Plan d'action pour la gestion du bruit 2018-2022](#).

- Dans le Plan, nous nous sommes engagés à examiner le programme de restriction des vols de nuit de l'aéroport Pearson de Toronto, car nous croyons comprendre que les heures de vol de nuit actuellement définies et la formule utilisée pour déterminer le budget ne sont pas conformes aux pratiques exemplaires internationales. Cet examen est en cours et nous ferons le point sur ses progrès.
- Une révision du système de pistes prioritaires de nuit a été incluse dans le cadre des [Six idées pour réduire l'impact du bruit](#). À la suite de cet examen, nous mettons actuellement à l'[essai un programme révisé](#) qui vise à survoler moins de personnes et à fournir plus de clarté aux contrôleurs de la circulation aérienne lorsqu'ils attribuent des pistes pendant les heures de piste prioritaires.
- Toujours dans le cadre des Six idées, NAV CANADA a mis en place de nouvelles procédures de nuit plus silencieuses pour les [arrivées](#) et les [départs](#) entre 0 h 30 et 6 h 30.

Amendes imposées aux compagnies aériennes qui enfreignent le Programme de restriction des vols de nuit

Notre Bureau d'application examine tous les vols qui sont exploités pendant les heures restreintes pour s'assurer qu'ils ont l'autorisation appropriée. Le taux de conformité au programme de restriction des vols de nuit est très élevé, car les restrictions sont publiées dans le Canada Air Pilot et sont connues des compagnies aériennes et des pilotes qui se rendent à cet aéroport et en partent. Toutefois, lorsqu'une infraction présumée est découverte, les détails sont transmis à Transports Canada aux fins d'enquête et de mesures d'application de la loi possibles.

La GTAA publie régulièrement le nombre d'enquêtes que nous avons menées et le nombre de ces enquêtes qui ont été transmises à Transports Canada. Vous trouverez les statistiques les plus récentes sur l'application de la loi à la page 26 du rapport [Q1 2020 Complaints and Operations report](#) (en anglais seulement).

Lorsque Transports Canada prend des mesures d'application de la loi, les détails sont publiés sur la [page Web des entreprises contrevenantes de Transports Canada](#). La GTAA ne participe pas à cette étape du processus d'application de la loi et nous n'avons donc pas d'information sur l'état du recouvrement des amendes.

Nos niveaux de trafic actuels pour les vols de jour et de nuit sont considérablement plus bas qu'ils ne l'étaient pour la même période l'an dernier, mais nous demeurons vigilants en ce qui concerne la surveillance de la conformité au programme de restriction de vol de nuit et nous sommes également déterminés à améliorer la façon dont nous gérons le bruit nocturne.

#### Bulletin Checking In

Je vous encourage à vous abonner à notre bulletin électronique communautaire mensuel, [Checking In](#), car il comprend des mises à jour régulières **à l'intention des membres de la collectivité sur les activités, les événements et les progrès réalisés dans le cadre d'initiatives de gestion du bruit, par exemple dans le cadre des vols de nuit.**

J'espère que cela répond à vos questions, madame Olden-Powell. Veuillez me le faire savoir si je peux vous aider davantage.