



# Réunion publique des forums sur la gestion du bruit de Toronto Pearson

Le 11 avril 2024

# Mot de bienvenue et présentations



Les **réunions publiques de Toronto Pearson** font partie des forums sur la gestion du bruit.

- Les réunions fournissent aux résidents ce qui suit :
  - Une occasion d'en apprendre davantage sur les opérations aéroportuaires et leurs répercussions sur la région
  - Entendre les mises à jour de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) et de NAV CANADA au sujet de la gestion du bruit
  - Poser des questions ou soulever des préoccupations liées aux opérations aéroportuaires
- Chaque réunion comporte une séance libre au cours de laquelle les résidents peuvent poser des questions sur les activités dans leur secteur, qui est suivie d'une séance publique.
- Les réunions publiques sont enregistrées et publiées en ligne à [www.torontopearson.com/fr/communaute/gestion-du-bruit/bruit-forums](http://www.torontopearson.com/fr/communaute/gestion-du-bruit/bruit-forums)

# Programme

- À propos de Toronto Pearson
- Rôles et responsabilités en matière de gestion du bruit
- Opérations et répercussions sur la collectivité

## *Mises à jour*

- NAV CANADA et le Conseil de l'industrie sur la gestion du bruit (CIGB)
- GTAA
  
- Période de questions



# Rôles et responsabilités en matière de gestion du bruit



La **GTAA** est une entreprise privée sans but lucratif qui gère et exploite l'aéroport depuis 1996. La GTAA élabore et gère un programme de gestion du bruit et explore de nouvelles possibilités d'atténuation du bruit.

**NAV CANADA** est le fournisseur de services de navigation aérienne au Canada, responsable du déplacement sécuritaire et efficace des aéronefs. NAV CANADA conçoit et publie un réseau de routes aériennes selon les critères de conception établis par Transports Canada et l'Organisation de l'aviation civile internationale. NAV CANADA attribue également les pistes à Toronto Pearson en tenant compte des vents, des conditions météorologiques, de la capacité et du système de piste préférentielle.

Les **compagnies aériennes** sont responsables de l'exploitation conformément à la réglementation de Transports Canada et aux procédures d'atténuation du bruit et restrictions d'exploitation relatives au bruit de l'aéroport.

**Transports Canada** est l'organisme de réglementation de l'aviation au Canada. Ce ministère veille à ce que les aéronefs canadiens soient conformes aux normes internationales anti-bruit grâce au processus de certification des aéronefs, établit les critères de conception de la trajectoire de vol et les lignes directrices sur l'utilisation des terres en fonction de l'exposition au bruit. Il approuve les changements proposés aux procédures d'atténuation du bruit et aux restrictions d'exploitation relatives au bruit et les applique. Transports Canada vérifie également chaque année le Programme de restriction des vols de nuit de l'aéroport.

# À propos de Toronto Pearson



En 2023, Toronto Pearson a facilité la circulation de 45 millions de passagers et de 336 800 aéronefs, soutenant 50 000 emplois directs provenant de 400 employeurs et apportant une contribution économique chiffrée à 6 % du PIB de l'Ontario.



Toronto Pearson est ouvert 24 heures sur 24. Une journée est divisée en heures normales d'exploitation (de 6 h 30 à minuit), en heures du système de pistes préférentielles et en heures restreintes.



Heures de pistes préférentielles (de minuit à 6 h 30) : on choisit les pistes à utiliser de façon à incommoder le moins de personnes possible.



Heures restreintes (de 0 h 30 à 6 h 30) : sont régies par un programme de restriction de vol de nuit qui limite le nombre de mouvements. Du 1<sup>er</sup> novembre au 31 octobre. Augmentation du budget annuel en fonction de la croissance du nombre de passagers.

# Nos pistes

Toronto Pearson possède cinq pistes

- Deux pistes nord-sud
  - Piste 15L/33R
  - Piste 15R/33L
- Trois pistes est-ouest
  - Piste 05/23
  - Piste 06L/24R
  - Piste 06R/24L
- Les pistes peuvent être utilisées des deux extrémités. Donc, bien qu'il y ait 5 pistes, il y a 10 extrémités opérationnelles pour les arrivées et les départs.

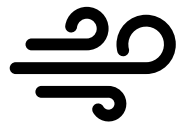




# Nos pistes



Les contrôleurs de la circulation aérienne tiennent compte de nombreux facteurs lorsqu'ils choisissent la configuration d'une piste :



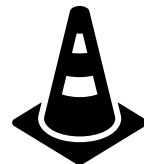
**Vent** — direction, vitesse du vent, vents de travers.



**État de la surface** — (mouillée, sèche, glacée, enneigée) combiné aux conditions de vent.



**Demande et capacité de trafic** — les niveaux de trafic varient selon la saison et même tout au long de la journée. Les configurations de piste sont sélectionnées pour une capacité optimale.



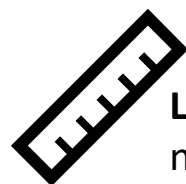
**Disponibilité des pistes et des voies de circulation** — peut varier selon l'entretien, le déneigement et d'autres facteurs.



**Distance jusqu'à la piste** — la piste de départ principale est habituellement la plus courte distance par rapport à l'aérogare, ce qui signifie moins de consommation de carburant et moins de GES.



**Heure de la journée** — le système de pistes préférentielles de nuit est utilisé entre minuit et 6 h 30. Il est conçu pour incommoder le moins de personnes possible pendant la nuit.

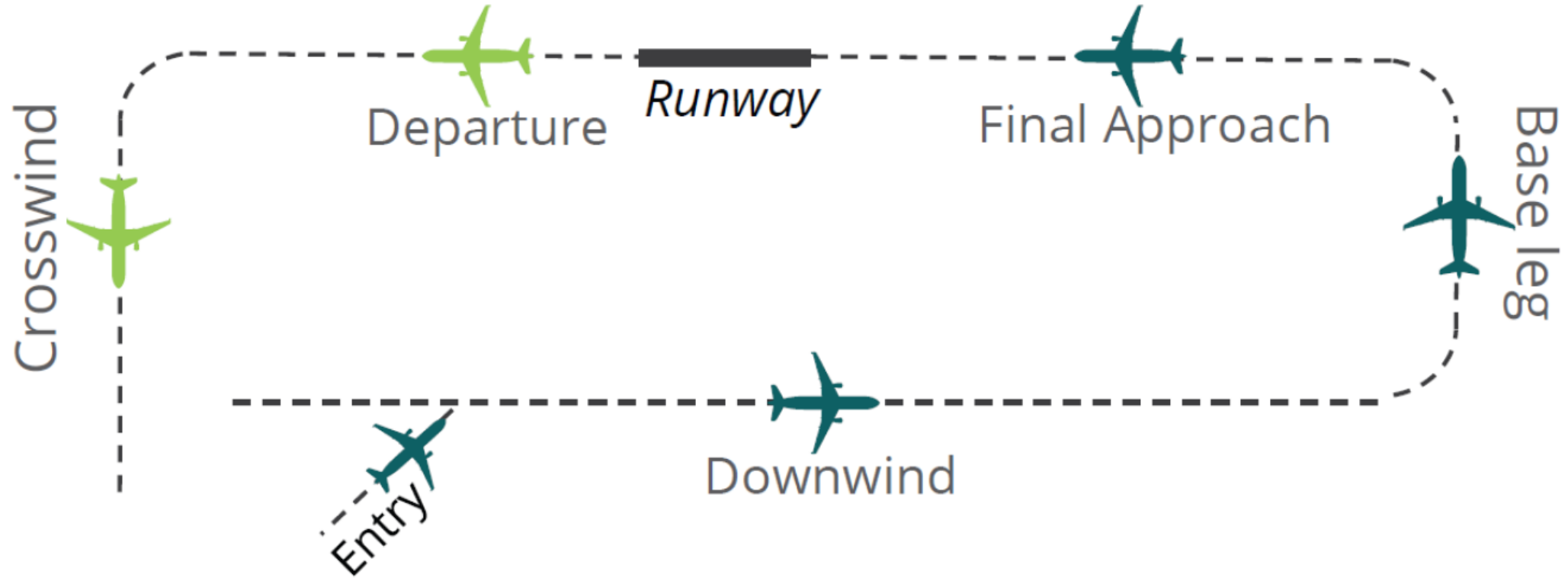


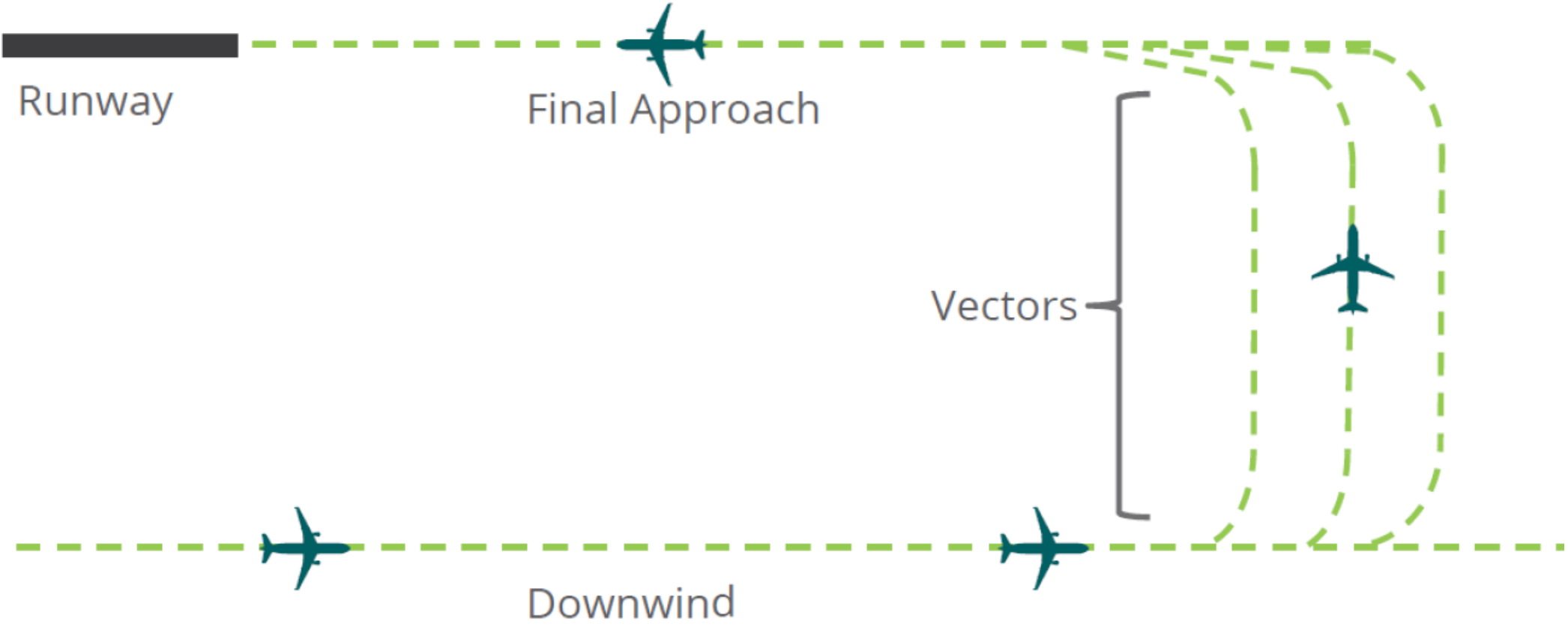
**Longueur de la piste** — parfois, une piste plus longue est nécessaire pour les gros avions et les avions lourds long-courriers.

Les pistes est et ouest sont utilisées pour environ 95 % du trafic, en raison des vents dominants de l'est et de l'ouest et de la capacité.



# Disposition des circuits de piste

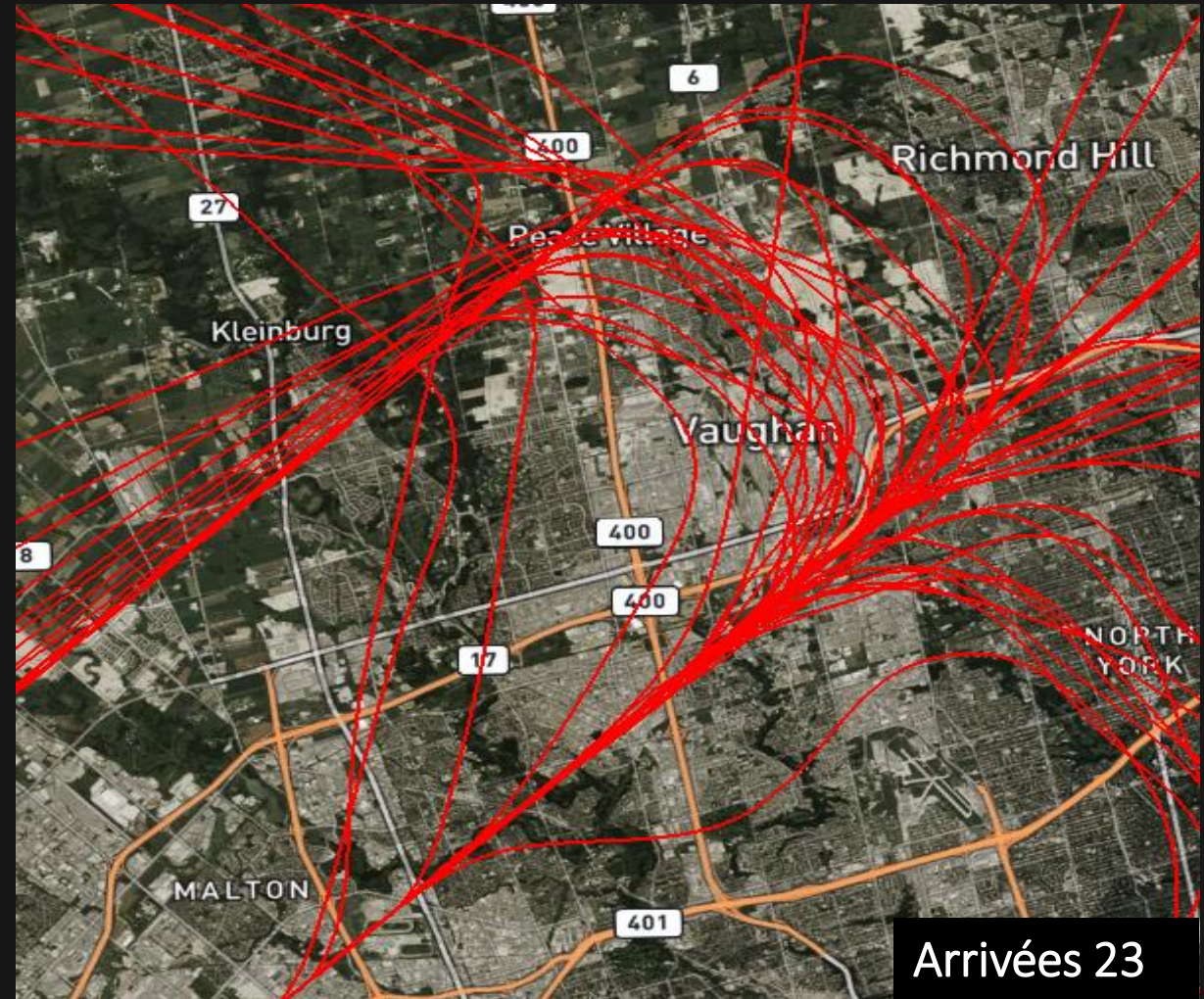
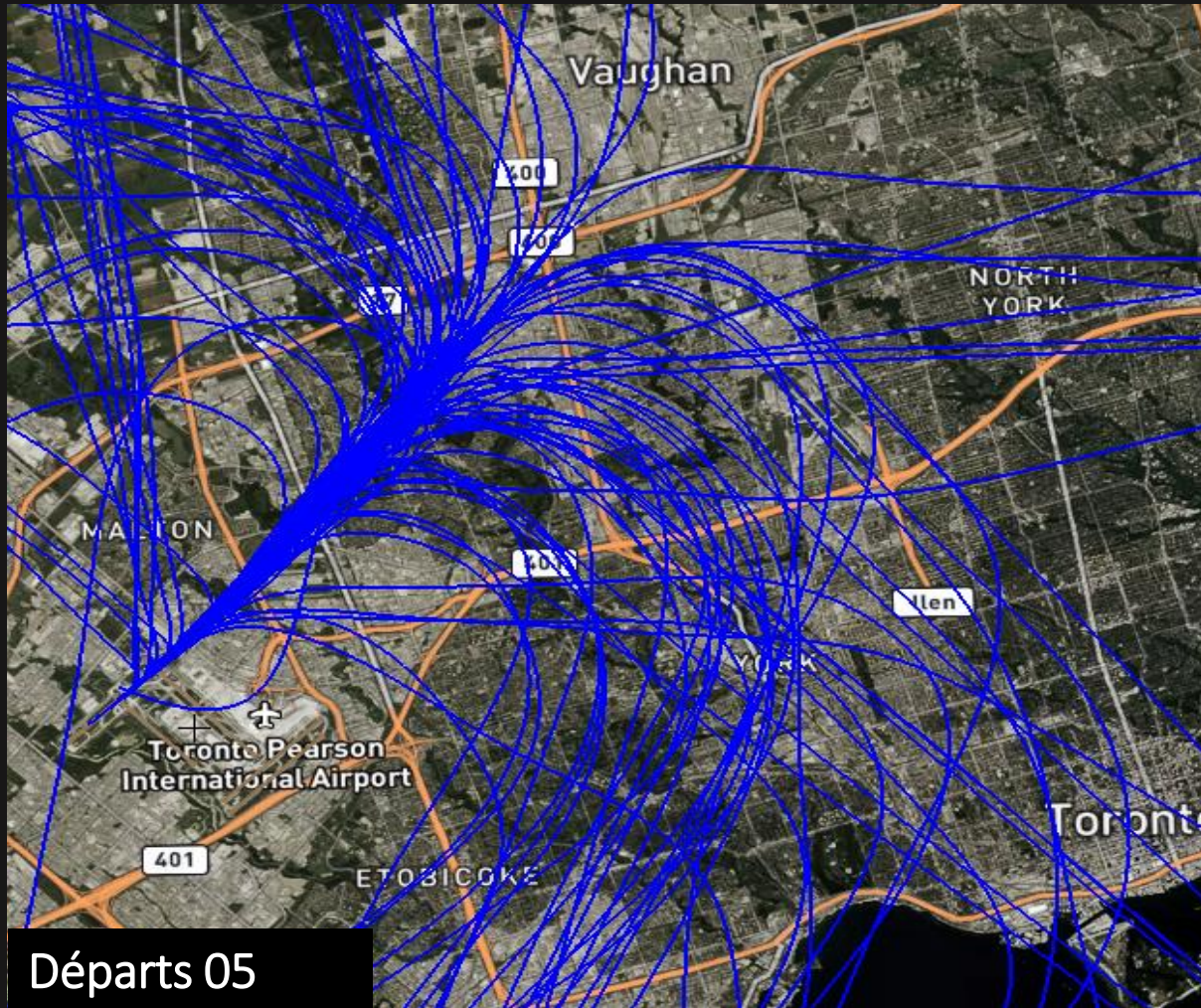




# Opérations et répercussions sur la collectivité



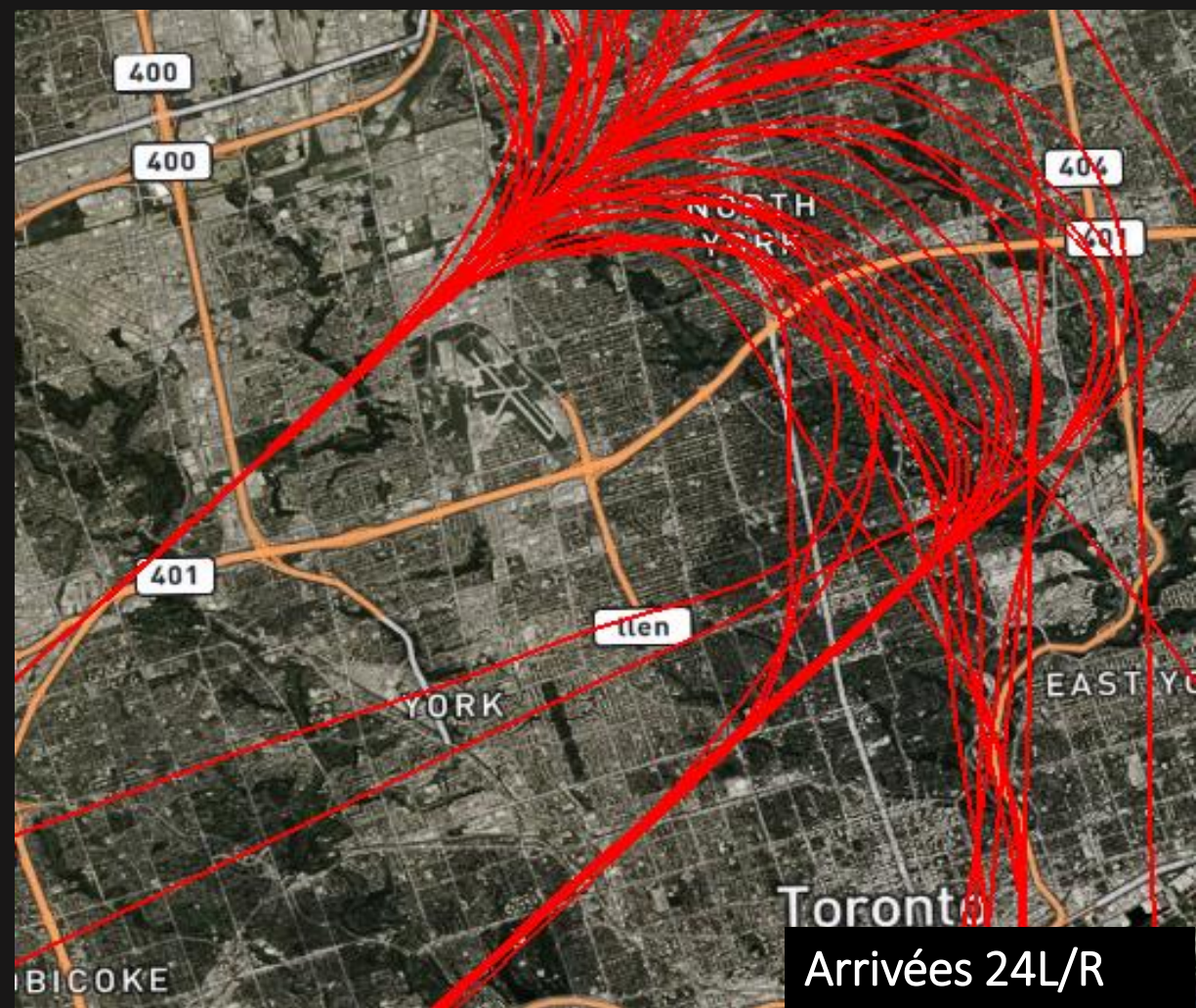
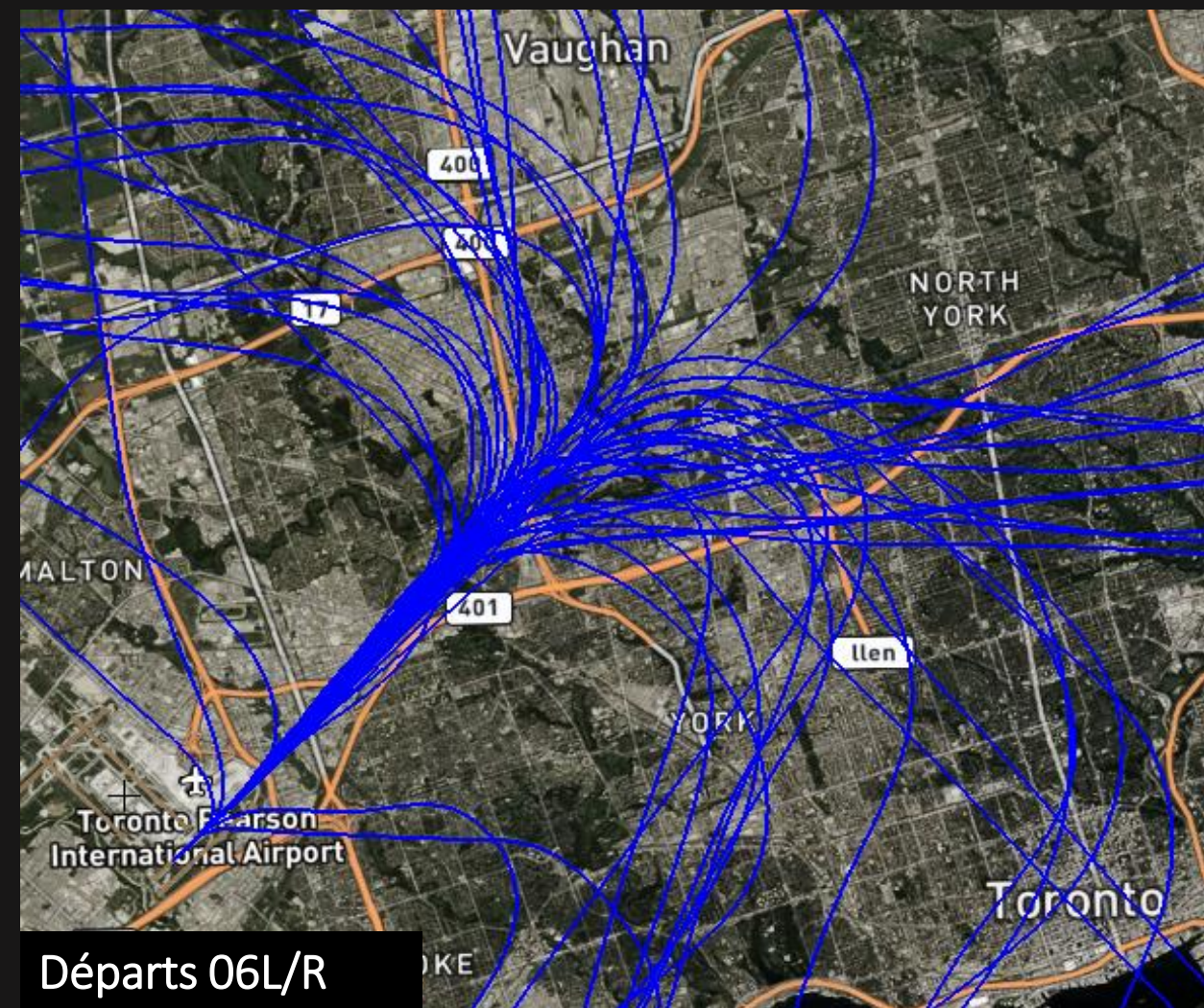
# Nord-est



Rexdale, Humber River-Black Creek, Maple, Vaughan, Richmond Hill, Thornhill



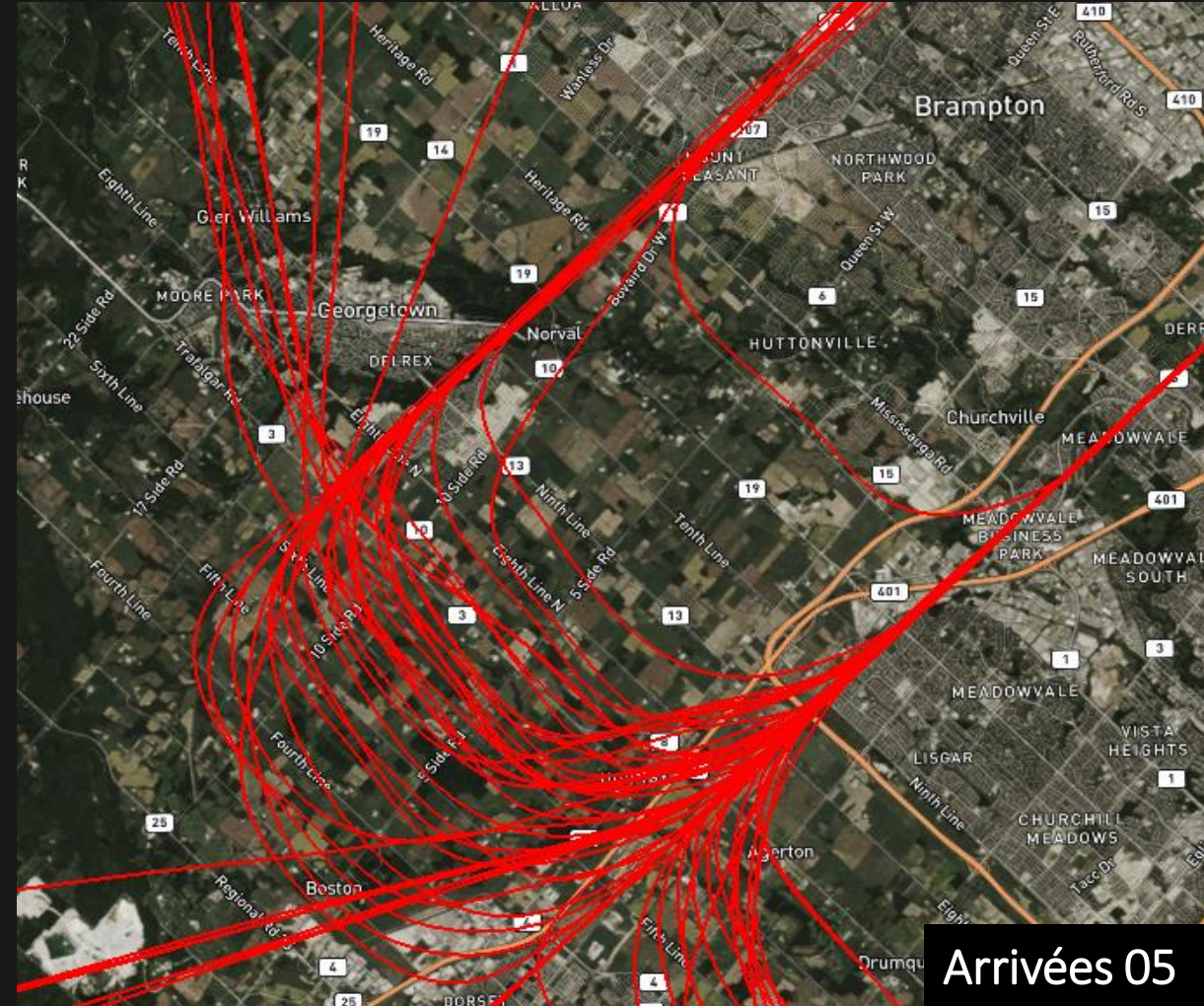
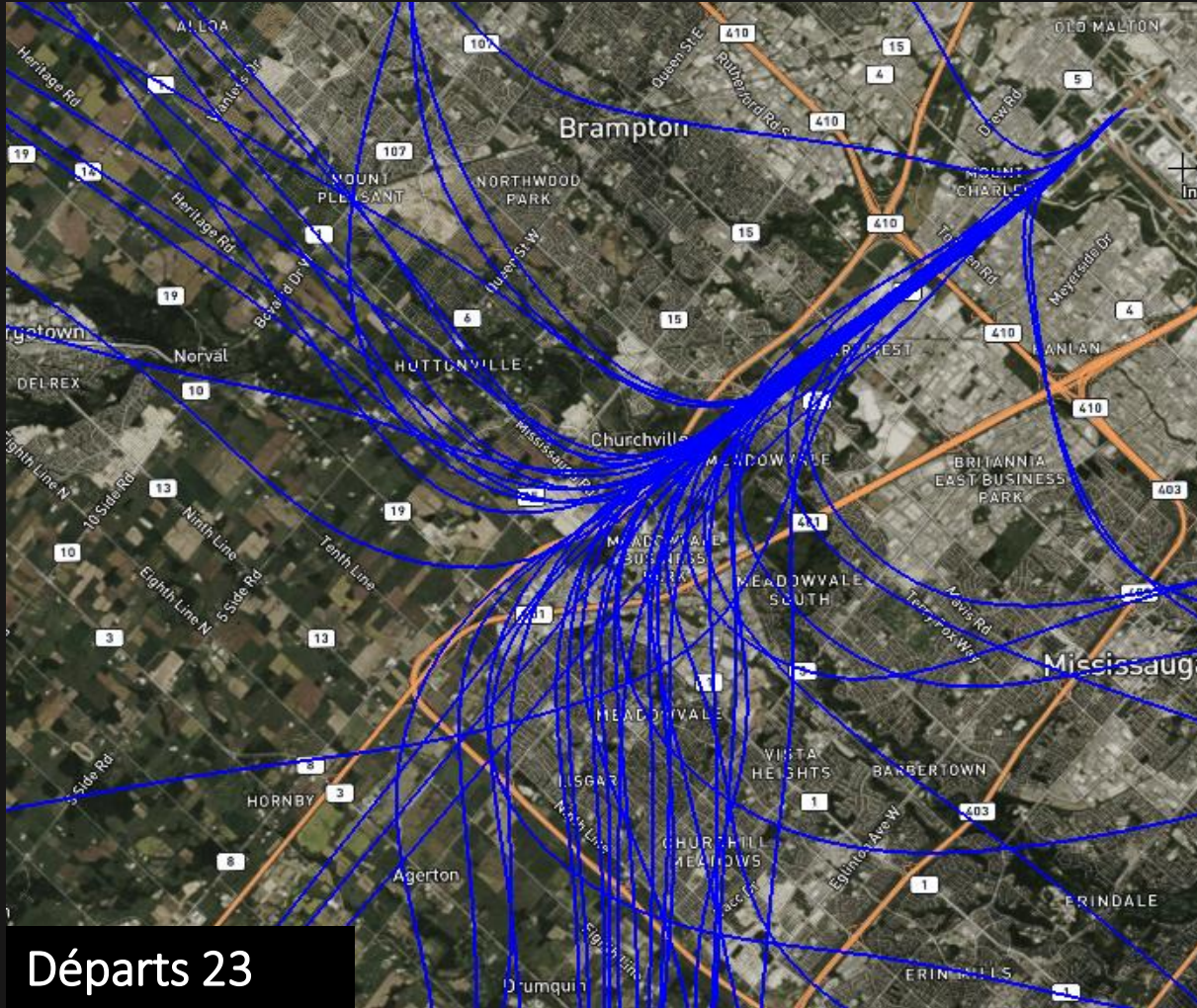
# Sud-est



Midtown Toronto, North York, Weston, Markham



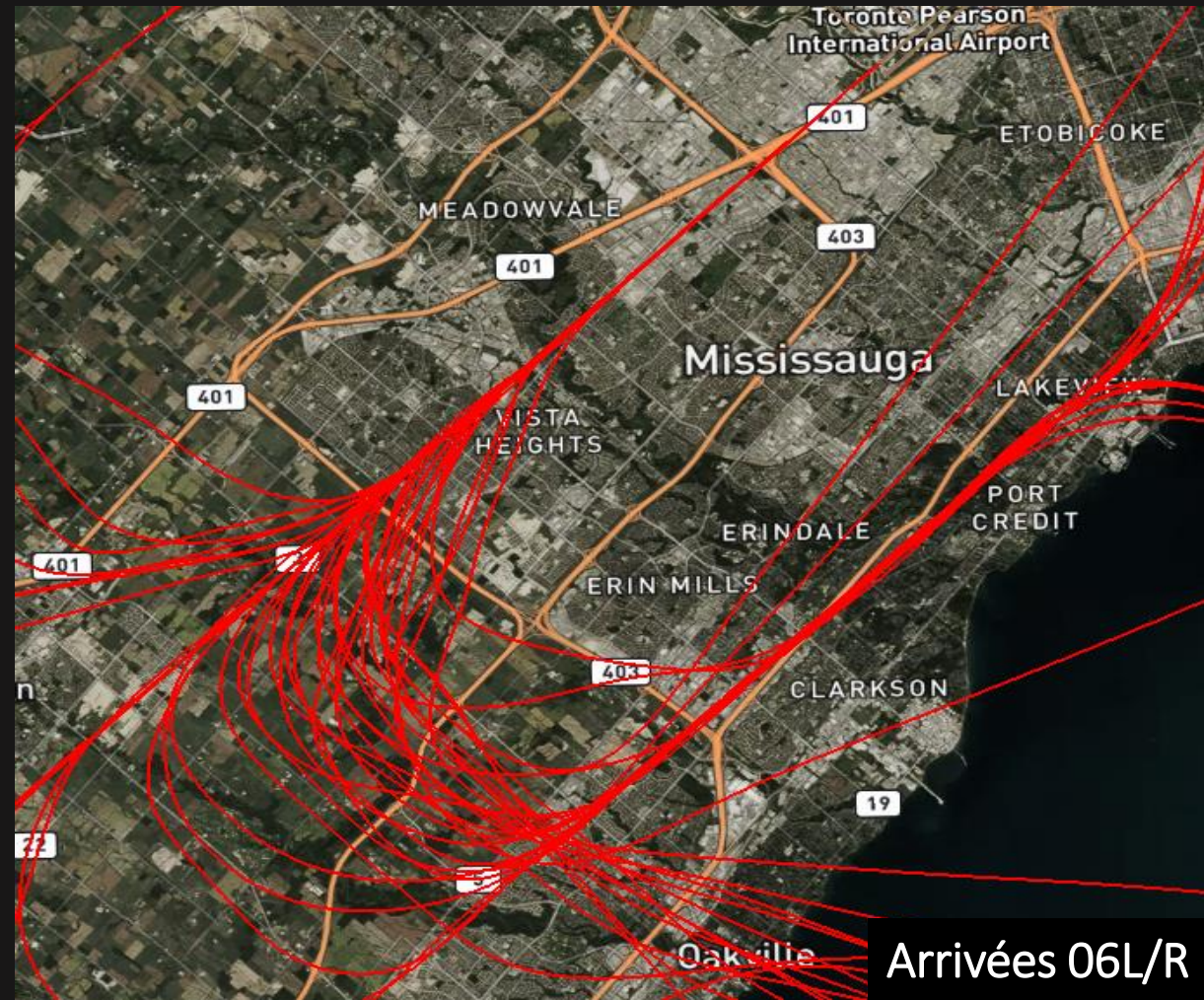
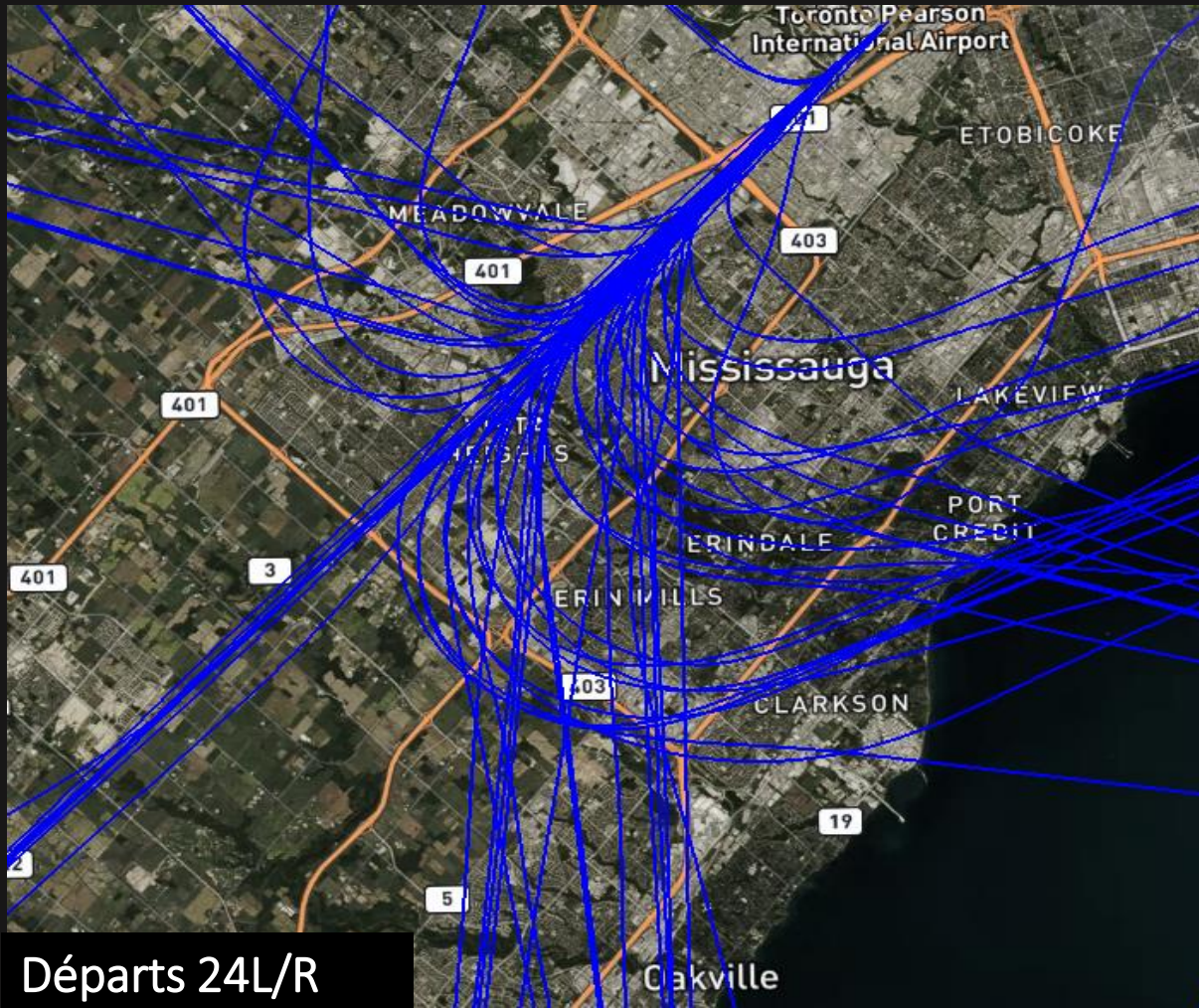
# Nord-ouest



Brampton, Georgetown, Milton, Meadowvale, Streetsville



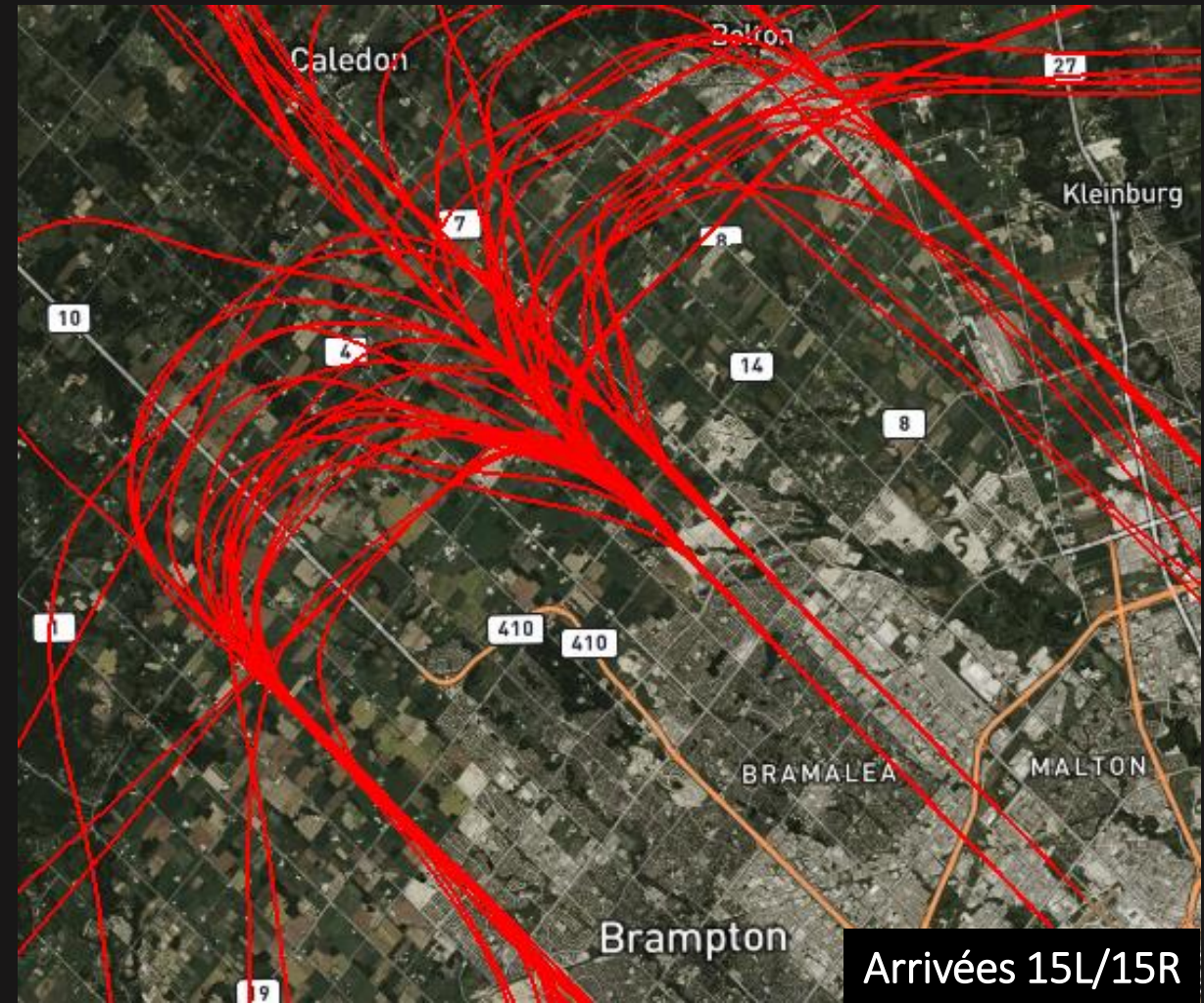
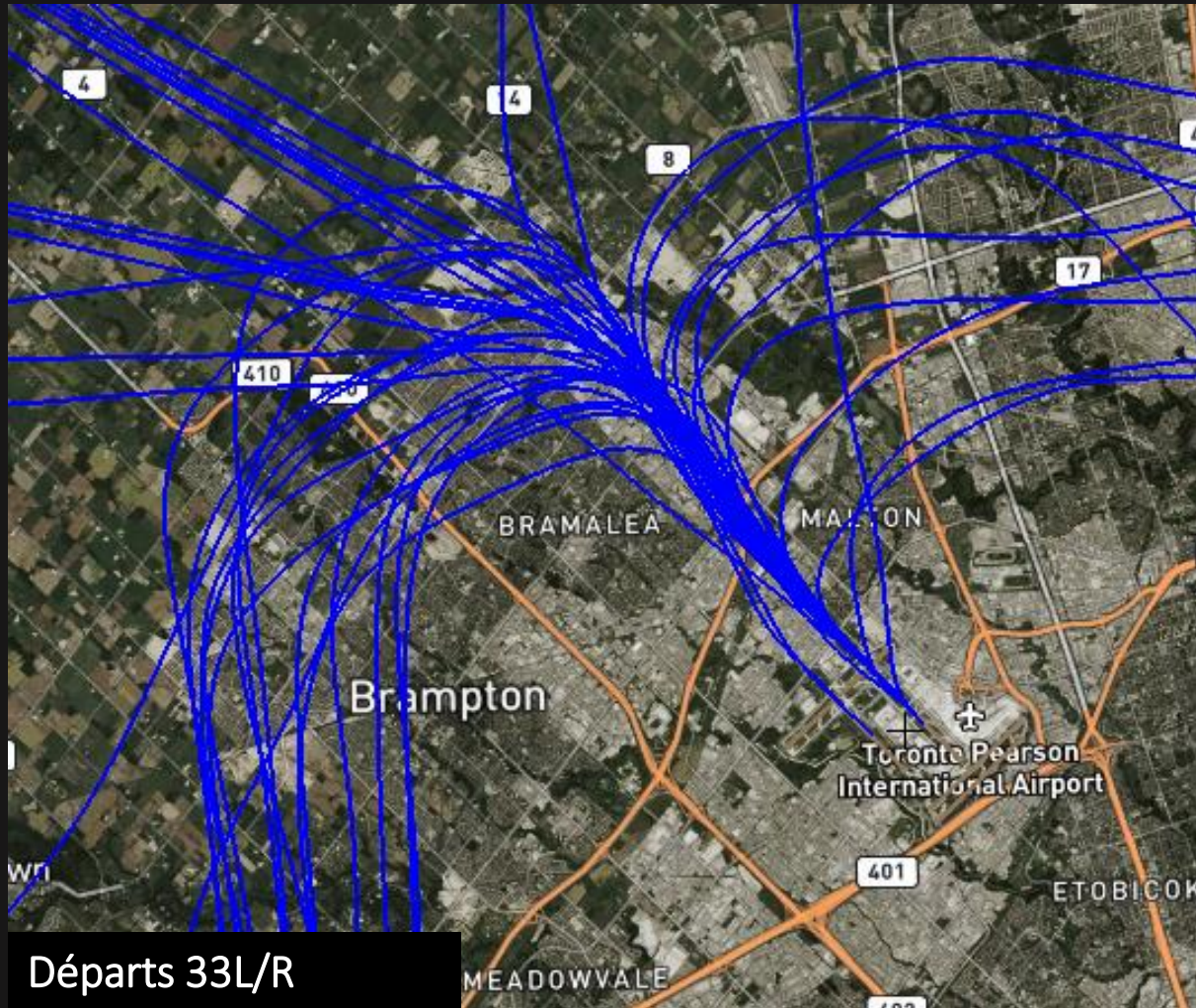
# Sud-ouest



Meadowvale, Alderwood, Erin Mills, Streetsville, Clarkson, Port Credit, Oakville



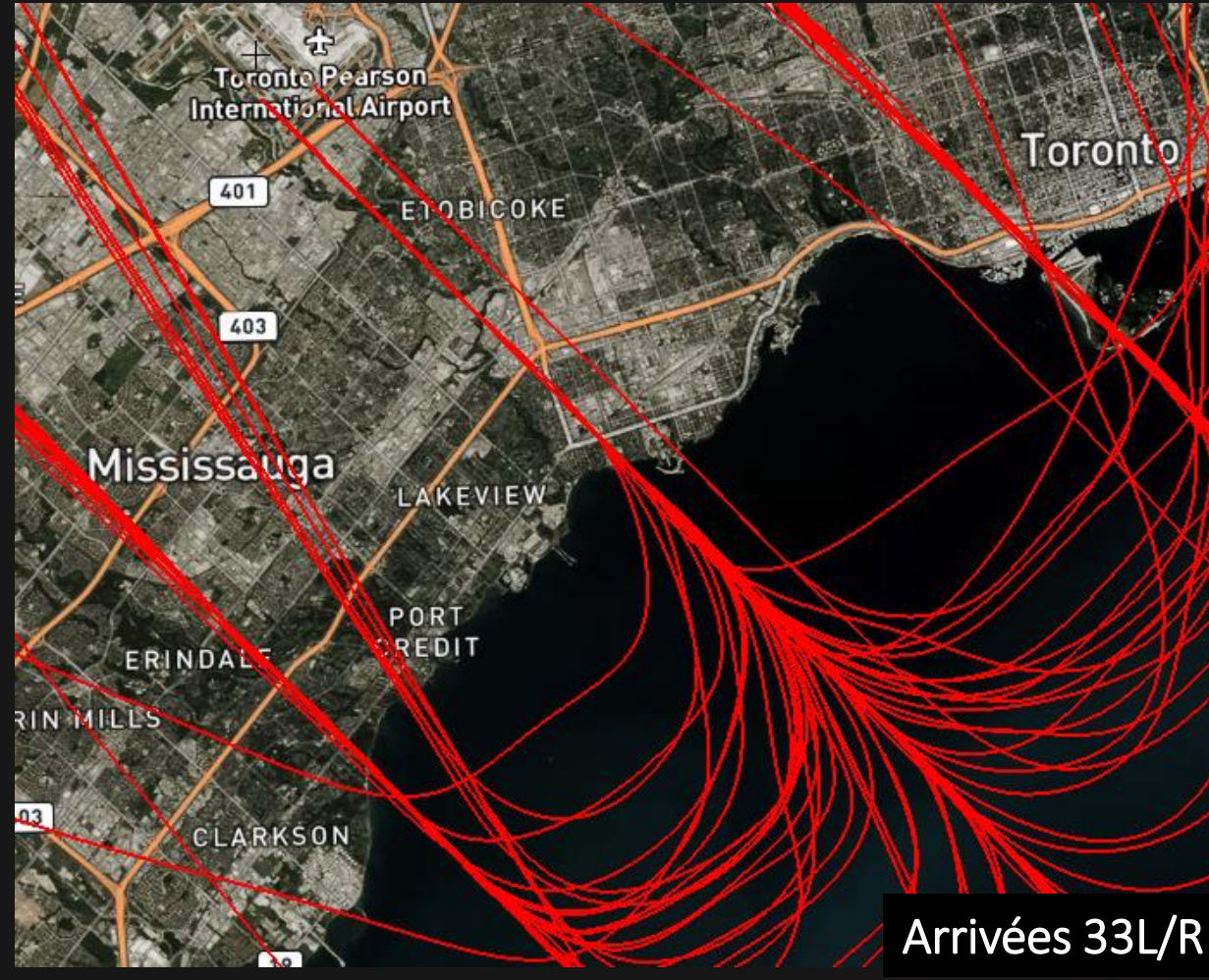
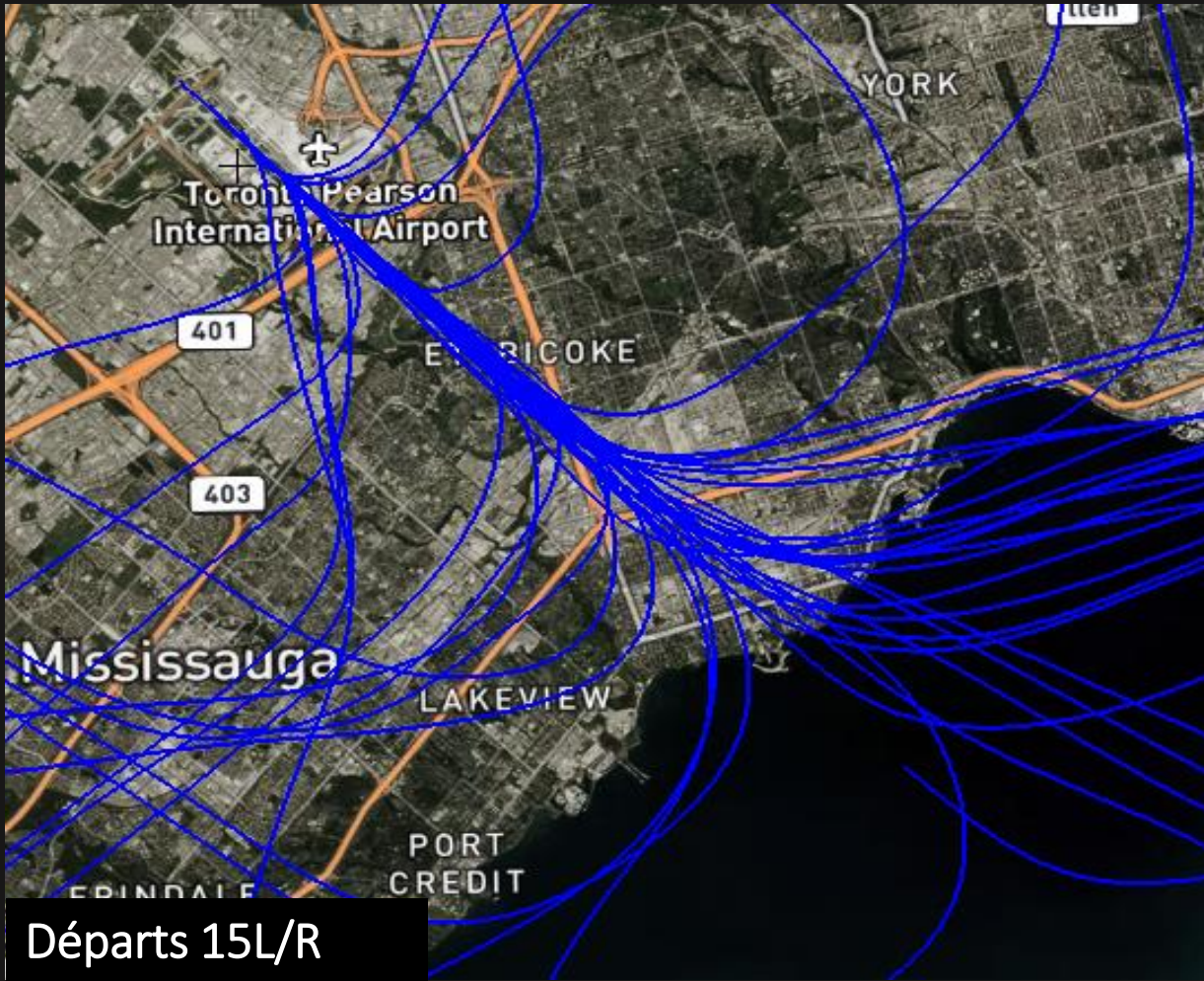
# Nord



Brampton, Malton



# Sud



Etobicoke-Lakeshore, Alderwood, Long Branch, Markland Wood





# Facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance à NAV CANADA

Notre approche des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) s'articule autour des principes d'action environnementale, de société inclusive et de saine gouvernance. Nous visons à bâtir un avenir durable et résilient sur le plan économique.

La stratégie ESG est intégrée à tous les secteurs et à tous les échelons de NAV CANADA, qui participent à sa mise en œuvre.

NAV CANADA est membre du Pacte mondial des Nations Unies, l'initiative la plus importante au monde en matière de développement durable

Notre stratégie et nos objectifs ESG sont conformes au cadre et aux principes du Pacte. À la suite d'une évaluation de l'importance relative, nous avons cerné six objectifs de développement durable des Nations Unies qui interpellent NAV CANADA :



**WE SUPPORT**



En 2023, nous avons lancé notre stratégie en matière de diversité, d'équité, d'inclusion et d'appartenance.

Notre objectif est de créer un milieu de travail sûr et empreint de respect, afin que tout le monde puisse être soi-même au travail.



Nous sommes signataires du Plan d'action climatique de l'aviation du Canada de Transports Canada, qui décrit notre rôle dans la réalisation de la vision de carboneutralité d'ici 2050 pour le secteur de l'aviation au pays.

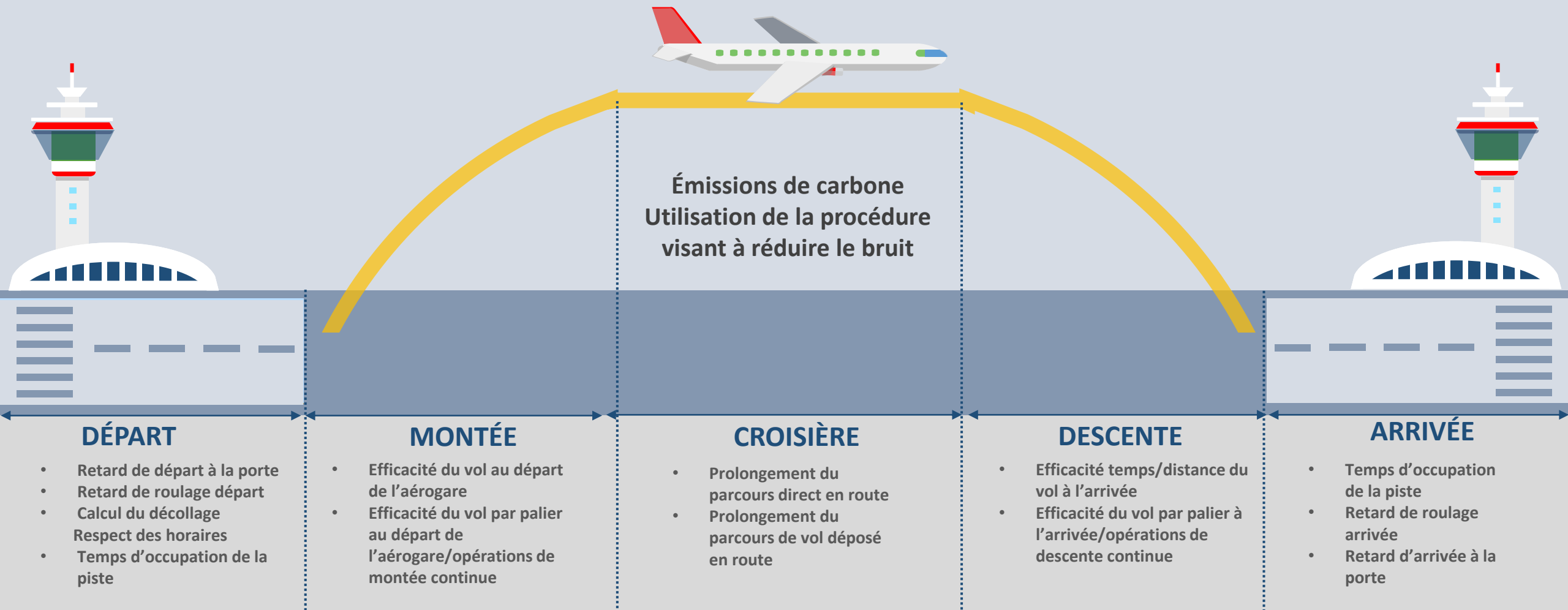


# Mesure de la performance opérationnelle et environnementale

13 CLIMATE ACTION



Indicateurs de CANSO par phase de vol et émissions par vol, en collaboration avec Envirosuite





# CIGB



# À propos du GIBG

- Mis sur pied suivant une recommandation figurant au rapport Helios, issu d'un examen de l'espace aérien par une tierce partie
- Réunit l'expertise technique d'intervenants provenant du Système de navigation aérienne, des compagnies aériennes, de l'aéroport et de Transports Canada
- Évalue les nouvelles pratiques d'atténuation du bruit, les propositions issues du processus d'examen des propositions de la collectivité (PEPC) et les travaux visant à favoriser la réalisation des avantages connexes







# Réunion n° 19 du CIGB

## Discussion sur la RNP-AR

- Un examen de la façon d'accroître l'utilisation est entrepris; les discussions sont regroupées au sein du GICB.
- L'utilisation est inférieure aux attentes.
- Le premier déploiement en son genre, sur une seule piste, permet de tirer des leçons.

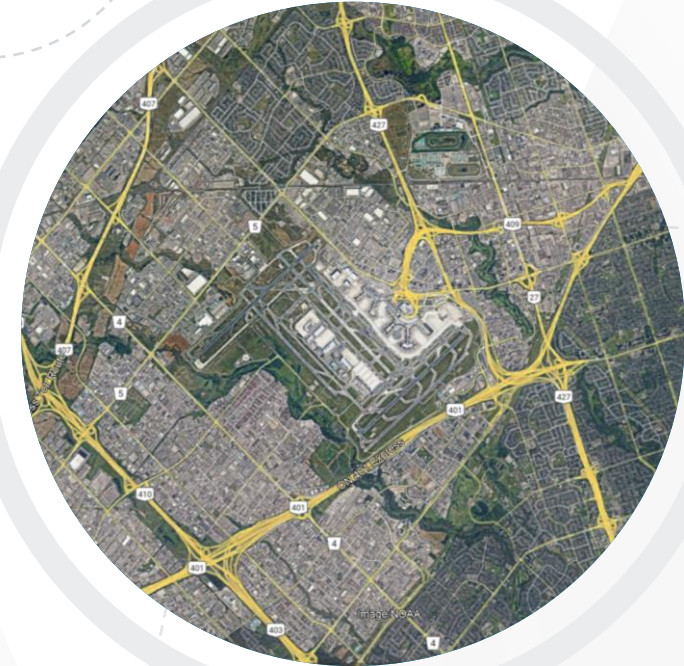
## Amélioration de l'utilisation des approches RNAV (GNSS) X de nuit

- Publication d'une directive d'exploitation à l'intention du personnel de NAV CANADA pour encourager l'utilisation ainsi que la communication de la procédure aux pilotes.
- Le personnel a commencé à faire le suivi de l'utilisation (processus manuel).
- Les données de l'échantillon indiquent que l'utilisation est passée de moins de 10 % à environ 25 %.
- Un projet d'amélioration est en cours d'évaluation; on cherche à lier la procédure aux arrivées normalisées dans les aérogares. Soutien additionnel.

# Réunion n° 19 du CIGB (suite)

## Soumissions issues du PEPC

- On a fortement mis l'accent sur ce sujet lors de la dernière réunion.
- On fournira de la rétroaction provisoire au soumissionnaire après une discussion très productive sur deux propositions en cours.
- On évalue la faisabilité de nouvelles routes de départ normalisé aux instruments.
- Dans le passé, on a toujours cherché à permettre la dispersion.
- En raison de la capacité, l'utilisation de caps devra se poursuivre, mais il pourrait y avoir des occasions dans les périodes moins occupées.



# Mise à jour de la GTAA



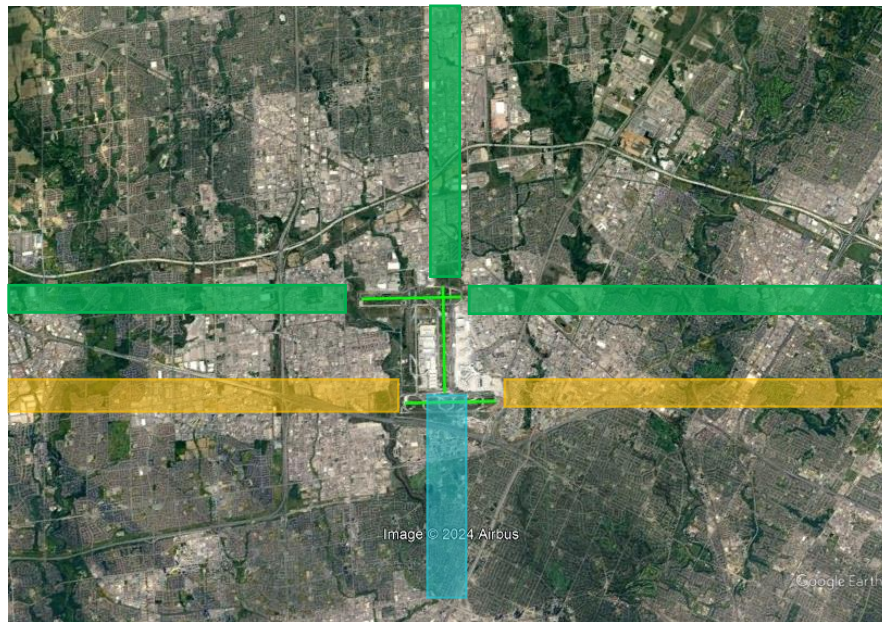
# Entretien régulier

La piste 05/23 sera fermée pendant la nuit du 22 avril au 4 juin pour faciliter le resurfaçage de la piste 15R/33L.

## Répercussions




- Solution de rechange pendant l'entretien : pistes préférentielles; c'est la piste 06L/24R qui sera utilisée.
- Selon les vents, on pourrait utiliser la piste 15L pour les départs de vols long-courriers lourds.

Utilisation typique du système de pistes préférentielles



Utilisation prévue du système de pistes préférentielles compte tenu de la fermeture



-  Utilisation habituelle
-  Utilisation occasionnelle (piste 05/23 non disponible)
-  Utilisation rare (vents forts du nord ou du sud)

# Gardez le contact



[Calendrier associé aux avis de bruit](#) – Comprend les détails d'entretien et des activités de l'aéroport.



Inscrivez-vous à notre bulletin électronique communautaire mensuel, au <https://www.torontopearson.com/fr/communaute/bulletin-checking-in>.



Pour en savoir plus sur les opérations aéroportuaires et les répercussions sur la collectivité, rendez-vous à <https://airportnoise.torontopearson.com/fr/>.



Vous pouvez nous envoyer un courriel à [community.engagement@gtaa.com](mailto:community.engagement@gtaa.com).



Pour déposer une plainte, appelez-nous au 416-247-7682 ou [soumettez-la en ligne](#).



[Réunions publiques de Toronto Pearson](#) – 25 juillet et 7 novembre 2024

# Période de questions



Assemblée annuelle publique  
de la GTAA :

Mercredi 1<sup>er</sup> mai

De 13 h 30 à 15 h

Centre des congrès de Toronto

[www.torontopearson.com/aap](http://www.torontopearson.com/aap)

Réunion publique de Toronto Pearson :

25 juillet

18 h

[www.torontopearson.com/nmf](http://www.torontopearson.com/nmf)





# Merci

Prochaine réunion : 25 juillet