



PORTSTORONTO

AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO

SOUS-COMITÉ DE GESTION DU BRUIT

RÉUNION N° 23

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION

28 mai 2025
De 18 h 30 à 20 h
Zoom
Toronto, Ontario

Procès-verbal préparé par :





Le présent procès-verbal de réunion a été préparé par LURA Consulting. La société LURA, agissant à titre de tiers neutre, fournit des services de consultation au Sous-comité de gestion du bruit de PortsToronto. Le présent procès-verbal ne se veut pas un compte-rendu exhaustif des discussions du Comité. Il sert plutôt à résumer et documenter les points clés abordés dans le cadre de ces discussions, ainsi que les résultats et mesures découlant des réunions du Comité. Si vous avez des questions ou des commentaires concernant ce procès-verbal de réunion, veuillez contacter :

Angela Homewood

Gestionnaire de projets
environnementaux

Aéroport Billy Bishop

PortsToronto

AHomewood@portstoronto.com

OU

Geoffrey Mosher

Animateur de la réunion

LURA Consulting

Téléphone : 416-206-2454

gmosher@lura.ca



Résumé des mesures de suivi découlant de la réunion n° 23

Mesure de suivi	Tâche connexe	Responsable de la mesure de suivi
R#23-MS1	LURA/RJ Burnside doit localiser et transmettre la section des annexes faisant référence aux données et exemples concernant les mesures en dBZ.	LURA/ RJ Burnside
R#23-MS2	PortsToronto rendra l'onglet « Signaler une plainte » plus visible sur la page principale du site Web de l'Aéroport, et y ajoutera un lien vers WebTrak.	PortsToronto
R#23-MS3	PortsToronto transmettra aux membres du comité un exemple de plainte détaillée et susceptible de donner lieu à des mesures concrètes.	PortsToronto

Liste des participants

Nom	Organisation (le cas échéant)	Présence
MEMBRES DU COMITÉ		
Hal Beck	York Quay Neighbourhood Association (YQNA)	Présent
Max Moore	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA)	Présent
Lesley Monette	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA)	Présent
Jay Paleja	Ville de Toronto – Secrétariat du secteur riverain	Présent
REPRÉSENTANTS DE PORTSTORONTO		
Angela Homewood	PortsToronto	Présent
Michael MacWilliam	PortsToronto	Présent
Noah Menese	PortsToronto	Présent
ANIMATION		
Geoffrey Mosher – animateur principal	LURA Consulting	Présent
Nico Zucco – Preneur de notes	LURA Consulting	Présent
Marissa Uli - Preneuse de notes	LURA Consulting	Absent
Hasnaa Maher – Preneuse de notes	LURA Consulting	Absent
INVITÉS		
Harvey Watson	RJ Burnside & Associates	Présent
Brent Miller	RJ Burnside & Associates	Présent

1. Examen de l'ordre du jour	4
2. Retour sur les mesures de suivi	4
3. Questions relatives à l'atténuation du bruit au sol ou mesures d'atténuation suggérées	4
4. Formulaire de contact du bureau de gestion du bruit	9
5. Suivi des réunions antérieures	11
Annexes	
<u>Annexe A : Ordre du jour de la réunion</u>	

1. Examen de l'ordre du jour

Geoffrey Mosher (LURA Consulting) souhaite la bienvenue aux participants à la 23e réunion du sous-comité de gestion du bruit (SCGB), qui se tient virtuellement sur Zoom. M. Mosher indique que le procès-verbal de la précédente réunion du SCGB (réunion n° 22) a été envoyé le 13 mai. M. Mosher encourage les membres à répondre au courriel si des modifications sont nécessaires; le procès-verbal sera ensuite finalisé et traduit en français la semaine suivante.

2. Retour sur les mesures de suivi

- **R#22-MS1** : LURA informera les membres du SCGB du nom du fichier contenant le procès-verbal provisoire de la réunion n° 21.
 - Ce point est clos. Le fichier envoyé aux membres du comité était une ancienne version qui n'avait pas été renommée, mais son contenu était identique à celui de la version mise à jour désormais partagée avec le groupe.
- **R#22-MS2** : PortsToronto/RJ Burnside examinera la suggestion visant à rendre le langage utilisé dans le rapport plus accessible au grand public.
 - Ce point est en cours. Il est reconnu que la formulation du rapport pourrait être améliorée afin d'en accroître la clarté et la compréhension.
- **R#22-MS3** : RJ Burnside ajoutera une explication dans le rapport concernant les préoccupations de la communauté au sujet des nuisances sonores causées par les points fixes des portes 10 et 11.
 - Ce point est en cours. Les commentaires supplémentaires seront examinés plus en détail lors de cette réunion avant d'être finalisés dans le rapport.
- **R#22-MS4** : Les membres enverront leurs commentaires finaux sur le rapport avant le 28 mai.
 - Ce point est clos. LURA/RJ Burnside/PortsToronto a reçu des commentaires et des questions de la part de Jay Paleja, représentant de la Ville de Toronto, et de Lesley Monette et Max Moore, représentants de la Bathurst Quay Neighbourhood Association. L'objectif de cette réunion est de répondre aux commentaires restants.
 - Hal Beck, représentant de la York Quay Neighbourhood Association, indique qu'il n'a pas encore examiné le rapport dans son intégralité, mais qu'il a parcouru le résumé et dressé une liste de points à aborder au cours de cette réunion. M. Mosher encourage M. Beck (YQNA) à envoyer ses commentaires par courriel afin qu'ils soient inclus dans la version finale.

3. Questions relatives à l'atténuation du bruit au sol ou mesures d'atténuation suggérées

M. Mosher invite les membres du comité à donner leur avis sur les mesures d'atténuation proposées dans le projet d'étude sur le bruit au sol. La conversation se déroule de manière structurée, les membres étant invités à citer leurs trois principales

préoccupations. Les commentaires de chaque membre du comité, ainsi que les réponses correspondantes, sont présentés ci-dessous :

- M. Paleja (Ville de Toronto) :
 - 1) Des murs antibruit ont été proposés dans le projet de RESA, mais d'autres propositions sont encore possibles à l'avenir et devraient être mentionnées dans le rapport.
 - 2) Une analyse globale des meilleures pratiques dans d'autres aéroports pourrait aider à cerner des solutions efficaces à prendre en compte dans un futur plan directeur de l'aéroport.
 - 3) Le langage utilisé dans le rapport devrait être amélioré afin de le rendre plus accessible et plus facile à comprendre pour le public.
- Mme Monette (BQNA) :
 - 1) Le rapport devrait inclure une section sur les solutions pour le bruit opérationnel, et pas seulement sur les solutions physiques - telles que l'ajustement des angles des aéronefs ou le déplacement des hélicoptères - afin d'explorer des solutions rapides et peu coûteuses utilisant les infrastructures existantes.
 - Mme Monette (BQNA) souligne l'importance d'inclure des solutions opérationnelles, telles que la collaboration avec les pilotes pour ajuster les techniques d'atterrissage et les procédures de ralenti, qui peuvent réduire considérablement le bruit sans coûts importants. Elle mentionne également les nouvelles technologies de réduction du bruit utilisées dans les grands aéroports, bien qu'elles ne soient pas forcément compatibles avec les anciens aéronefs qui opèrent à l'Aéroport.
 - Max Moore (BQNA) demande si le roulage avec un moteur est toujours pratiqué à l'Aéroport.
 - Harvey Watson (RJ Burnside) confirme que 95 % des avions de l'Aéroport utilisent le roulage avec un moteur, les 5 % restants, généralement les avions d'Air Canada, ne pouvant pas le faire pour des raisons mécaniques ou de sécurité.
 - M. Moore (BQNA) ajoute que la réduction de la congestion des aéronefs sur la piste - afin d'éviter que plusieurs aéronefs ne tournent au ralenti simultanément - peut réduire davantage le bruit cumulé et devrait être prise en compte dans la planification opérationnelle.
 - Michael MacWilliam (PortsToronto) souligne que, bien que des solutions opérationnelles soient toujours envisagées, certains changements peuvent ne pas être réalisables en raison de la nature imprévisible et en constante évolution des opérations aéroportuaires. Il insiste sur l'importance d'être réaliste et transparent : il ne s'engagera pas à modifier les opérations à moins que cela puisse être fait de manière cohérente, sûre et fiable. Il reconnaît l'intérêt d'explorer des solutions sans coût, mais fait remarquer que les contraintes opérationnelles, telles que les

retards de vols et les changements en temps réel, peuvent rendre certaines stratégies impraticables.

- M. Paleja (Ville de Toronto) suggère d'ajouter une déclaration claire au début du rapport pour expliquer que, bien que de nombreuses solutions opérationnelles soient envisagées, des contraintes telles que l'efficacité, la sécurité, l'espace et la logistique peuvent empêcher la mise en œuvre de certaines d'entre elles. Il fait référence à des mentions antérieures concernant l'utilisation des portes d'embarquement et a souligné la nécessité d'un contexte plus descriptif de la part de RJ Burnside afin d'aider les lecteurs à comprendre pourquoi certaines solutions peuvent être réalisables ou non.
- 2) La réorganisation du tableau 6 par ordre décroissant d'impact sur la réduction du bruit permettrait aux lecteurs de comprendre plus clairement quelles sont les solutions les plus efficaces.
- 3) Il convient d'inclure les coûts estimés pour chaque option d'atténuation, qu'elle soit opérationnelle ou liée à la construction, afin d'aider à évaluer leur faisabilité et leur impact.
- M. Beck (YQNA) suggère de créer un tableau supplémentaire, de le réorganiser en fonction de l'impact - selon la suggestion de Mme Monette (BQNA) - et d'ajouter une colonne pour les coûts estimés, avec un classement en fonction du rapport coût-efficacité (par exemple, coût par unité d'impact).
 - M. Paleja (Ville de Toronto) propose d'inclure les renseignements sur les coûts dans le résumé afin de faciliter la consultation et d'améliorer la clarté. Il fait également remarquer que les conclusions les plus percutantes semblent noyées au milieu du rapport et devraient être déplacées en haut du résumé.
 - Brent Miller (RJ Burnside) explique que, bien que le tableau 6 utilise des catégories de coûts générales (faible, moyen, élevé), des estimations détaillées des coûts sont fournies dans les sections 13.1 à 13.19 pour les scénarios où des estimations fiables existent (par exemple, les barrières et l'équipement). Les changements de procédure, tels que les solutions opérationnelles, ne comportent souvent pas de chiffres relatifs aux coûts.
 - M. Watson (RJ Burnside) précise que les chiffres précis relatifs aux coûts avaient été évités en raison de leur variabilité et de leur incertitude. Ils ont opté pour des termes « élevé/moyen/faible » afin d'éviter toute comparaison trompeuse, étant donné que de nombreuses estimations s'accompagnent d'avertissements importants qui ont une incidence sur les coûts réels.
 - M. Miller (RJ Burnside) ajoute que la difficulté de trop insister sur des chiffres précis lors de la hiérarchisation des options d'atténuation est due aux changements potentiels au fil du temps et aux coûts imprévus. Les coûts doivent être répartis proportionnellement par année, et des tarifs ou des conditions

imprévus peuvent affecter les estimations de manière imprévisible. Il est difficile de prévoir ces variables avec précision, et bien que des notes de bas de page puissent être utilisées pour indiquer les incertitudes, la capacité de confirmer l'exactitude des fluctuations en pourcentage reste limitée.

- Angela Homewood (PortsToronto) met en avant les processus d'approvisionnement en cours auxquels l'Aéroport doit se conformer. Des appels d'offres sont régulièrement envoyés, et des devis sont demandés ou des appels à propositions sont lancés pour les projets. La principale préoccupation est la réduction potentielle de l'impact sonore sur la communauté, grâce à des investissements importants (par exemple, le projet GRE, qui a coûté plus de 8 millions de dollars et promettait d'atténuer les nuisances pour la communauté). Malgré l'utilité des grandes catégories de coûts, celles-ci ne seront pas des facteurs décisifs dans leurs décisions d'achat, car l'Aéroport continuera à mener des exercices approfondis afin d'obtenir les meilleurs devis pour les travaux. L'accent reste mis sur la compréhension et la réduction de l'impact sonore sur la communauté, qui est un aspect essentiel des évaluations de l'étude. Elle suggère d'inclure les coûts estimés sur la base des prix de 2024 avec une note de bas de page claire dans le tableau, afin d'assurer la transparence et la traçabilité.
- M. Mosher conclut la discussion en résumant que, bien que les estimations de coûts soient importantes pour évaluer la faisabilité des options d'atténuation du bruit, il existe un fort consensus sur le fait qu'elles doivent être présentées sous forme de fourchettes hautes/moyennes/basses plutôt que sous forme de chiffres exacts, en raison de l'incertitude des coûts et des risques d'interprétation erronée au fil du temps. Le rapport devrait donner la priorité à l'impact de la réduction du bruit, le coût étant présenté comme un facteur secondaire, mentionné dans le résumé et détaillé plus loin dans le corps du texte avec des précisions claires (par exemple, prix de 2024).
- M. Moore (BQNA) :
 - 1) Les principales préoccupations concernent l'utilisation des mesures en décibels dBA par rapport à dBZ.
 - M. Moore (BQNA) précise que, bien que cela ne soit pas essentiel pour le rapport actuel, il espère que la mesure dBZ sera privilégiée dans les futurs rapports réguliers sur le bruit. Il demande ensuite comment les données en dBZ seront reflétées dans le rapport.
 - M. Miller confirme que les comparaisons entre dBA et dBZ sont incluses dans les sections 5.2 et 7.33, avec des exemples montrant comment les résultats diffèrent selon que l'on utilise les mesures en dBZ. Il ajoute que toutes les données pertinentes, y compris les exemples en dBZ, se trouvent dans l'annexe, et que l'équipe

distribuera la section spécifique au groupe une fois qu'elle aura été localisée.

R#23-MS1 : LURA/RJ Burnside doit localiser et transmettre la section des annexes faisant référence aux données et exemples concernant les mesures en dBZ.

- M. Beck (YQNA) :

- 1) Ajouter des tableaux récapitulatifs au résumé analytique : un pour les 32 scénarios opérationnels et un autre pour les 19 mesures d'atténuation, en mettant en évidence les neuf recommandations clés. De plus, le terme « scénario opérationnel » prête à confusion et devrait être remplacé par « activité génératrice de bruit à l'aéroport ».
 - M. Miller répond à la suggestion de changement de nom en faisant remarquer que le terme actuel avait été inventé de manière flexible et pouvait être modifié. Ce terme se voulait concis et suffisamment général pour englober un large éventail de scénarios différents.
 - M. Watson suggère de le simplifier davantage en supprimant « aéroport » et « génératrice », car ces deux termes sont implicites. Le groupe est d'accord sur ce changement de nom.
- 2) Clarifier la définition des niveaux sonores de fond dans le résumé, en précisant exactement quelles données sur le bruit ont été exclues lors de l'analyse des sources de bruit au sol. Une déclaration explicite devrait être ajoutée au résumé afin d'indiquer que le niveau sonore de fond de l'étude diffère de celui de la norme NPC-300 et que le ralenti et le roulage des avions ont été inclus dans le bruit de fond pour ce rapport.
- 3) Indiquer dans le résumé que seules deux adresses résidentielles étaient disponibles pour la collecte de données sur le bruit et que l'emplacement des microphones (sur des balcons près de surfaces réfléchissantes) a entraîné des mesures d'environ 3 dB plus élevées en raison de la réverbération, par rapport aux conditions de fenêtre ouverte selon la norme NPC-300.
 - M. Paleja (Ville de Toronto) ajoute à la suggestion de M. Beck (YQNA) en précisant que le point essentiel est d'expliquer pourquoi ces mesures ne peuvent pas être directement comparées aux données d'autres études ou rapports antérieurs, en raison de différences dans les hypothèses, la méthodologie et le contexte.
 - M. Beck (YQNA) ajoute qu'il s'agit de la première étude réalisée à cet aéroport qui utilise des mesures réelles du bruit, et pas seulement des modélisations. Cela rend les données collectées précieuses pour de futures études. Toutefois, si les niveaux sonores de fond semblent gonflés, cela pourrait être trompeur.
 - M. Miller explique que les niveaux de bruit de fond ont été utilisés pour fixer un seuil. Si une source de bruit ne dépassait pas ce niveau, elle se voyait attribuer zéro point dans la notation d'impact. Cela permet de concentrer les mesures d'atténuation sur les bruits distincts et perturbateurs, et non sur les bruits ambiants constants. Il reconnaît que les réflexions provenant des surfaces des balcons pouvaient légèrement gonfler les mesures de fond, mais souligne

que cela ne pouvait représenter qu'une surestimation maximale de 3 dB, et probablement moins dans la pratique. Il ajoute qu'il n'existe pas de moyen parfait de placer des microphones dans des environnements résidentiels sans une certaine distorsion, mais que des efforts avaient été faits pour collecter des données aussi précises et cohérentes que possible.

- M. Moore (YQNA) souligne la complexité et les limites de la mesure du bruit, et indique que les données de l'étude devaient être considérées comme une base pour une future étude plus précise sur la mesure du bruit.
- M. Watson explique que la norme ISO 3746 a été suivie pour les mesures à la source, qui ont ensuite été modélisées au niveau des récepteurs. Par conséquent, l'inflation du bruit de fond n'a pas eu d'incidence sur les principaux résultats, à savoir les 10 principales sources de bruit prioritaires ou les mesures d'atténuation correspondantes.
- M. Beck (YQNA) se dit préoccupé par le fait que le rugissement constant des avions au roulage et au ralenti soit qualifié à tort de « bruit de fond » dans le rapport. Il souligne que cela ne correspondait pas à l'intention ou aux normes de la norme NPC-300 et qu'il fallait l'indiquer clairement dans le rapport.
- M. Miller reconnaît le bien-fondé de cette critique, convenant que la définition du bruit de fond dans l'étude n'était pas entièrement conforme à la norme NPC-300. Il se déclare favorable à l'ajout d'une note explicative dans le rapport afin d'expliquer pourquoi la conformité totale à la norme NPC-300 n'était pas possible dans ce contexte.
- Mme Monette (BQNA) ajoute que la durée du bruit n'apparaît pas dans l'analyse. Elle souligne que même si le bruit de l'aéroport n'atteint pas toujours des niveaux maximaux, sa durée prolongée (par exemple, 10 à 20 minutes de rugissement constant) a un impact négatif sur la qualité de vie.
- M. Paleja (Ville de Toronto) suggère d'inclure un paragraphe dédié décrivant ce que l'étude n'aborde pas, afin de clarifier ses limites et sa portée.
- M. Beck (YQNA) souligne l'importance d'étoffer le résumé, précisant qu'il s'agirait de la section la plus lue du rapport. Il recommande de le rallonger de 4 à 5 pages, en y incluant des tableaux récapitulatifs présentant clairement les éléments étudiés, les principales conclusions et les aspects qui ne sont pas conformes à la norme NPC-300.

4. Formulaire de contact du bureau de gestion du bruit

M. Mosher donne la parole à Noah Meneses (PortsToronto) pour présenter le formulaire de contact du bureau de gestion du bruit. La présentation, ainsi que les commentaires correspondants, sont résumés ci-dessous :

- Le formulaire de signalement de bruit en ligne utilisé par les membres de la communauté a été mis à jour en collaboration avec Vortex afin d'améliorer sa clarté, sa simplicité et sa facilité d'utilisation, sur la base des commentaires des membres du SCGB. Les principales modifications sont les suivantes :
 - 1) Modifications des titres :
 - « Problème » = « Type d'activité »
 - « Zone » = « Emplacement »
 - 2) Mises à jour terminologiques :
 - « BQNA » = « Quartier Bathurst Quay »
 - « YQNA » = « Quartier York Quay »
 - « AG » = « Aviation générale »
 - « Marche des moteurs – Service prévu » = « Marche des moteurs » (car « service prévu » existe déjà)
 - « Général » = « Perturbation générale »
 - 3) Mises à jour de la mise en page :
 - Réorganisation des champs afin que « Problème » (désormais Type d'activité) apparaisse au-dessus de Type d'aéronef et Zone (désormais Emplacement).
- Malgré le changement de nom et la restructuration, les données historiques restent intactes : les entrées précédentes seront correctement reliées à la nouvelle terminologie dans les futurs rapports.

M. Beck (YQNA) s'interroge sur une référence confuse aux « milles marins » dans le menu déroulant Emplacement du formulaire de signalement du bruit. M. Meneses répond que le rayon de cinq milles marins (environ 9,4 km) représente le territoire de compétence de l'Aéroport en matière de gestion du bruit, mais que l'option du menu déroulant a depuis été supprimée en raison de son manque d'utilisation et de pertinence.

M. Moore (BQNA) fait remarquer qu'il est difficile pour les utilisateurs de trouver le formulaire de plainte en ligne concernant le bruit de l'aéroport, en particulier lorsqu'ils recherchaient des termes tels que « plainte concernant le bruit de l'aéroport » sur Google. Il suggère de mettre à jour les balises méta du site Web afin de diriger les utilisateurs directement vers le formulaire et de rendre le lien plus visible sur la page d'accueil. M. Meneses répond que des améliorations ont été apportées pour simplifier le processus et que le formulaire est accessible en quelques clics depuis la page principale consacrée à la gestion du bruit. M. Meneses explique que le signet de la page de plainte a été mis à jour à la fin de l'année dernière afin de respecter les réglementations en matière d'accessibilité. Il encourage les utilisateurs fréquents à enregistrer un signet direct afin de simplifier l'accès, mais reconnaît que les nouveaux utilisateurs doivent toujours naviguer dans la section « Gestion du bruit communautaire ».

R#23-MS2 : PortsToronto rendra l'onglet « Signaler une plainte » plus visible sur la page principale du site Web de l'Aéroport, et y ajoutera un lien vers WebTrak.

M. Paleja (Ville de Toronto) demande si les modifications apportées au site Web ont déjà été mises en ligne, car lorsqu'il a effectué une recherche en ligne, il a toujours vu « Contacter le bureau de gestion du bruit » plutôt qu'une option claire « Signaler une

plainte ». Il suggère de parcourir la navigation sur le site lors d'une prochaine réunion du SCGB pour plus de clarté. M. Paleja (Ville de Toronto) soulève également une préoccupation plus générale, soulignant que la plupart des plaintes proviennent de seulement trois personnes. Afin de rendre les données plus significatives, il souligne la nécessité d'une plus grande participation et d'une meilleure accessibilité afin que davantage de personnes puissent signaler leurs préoccupations en matière de bruit.

M. Beck (YQNA) demande à M. Meneses de donner un exemple du type d'informations qui rendent une plainte plus facile à traiter. M. Meneses répond qu'une plainte utile comprendrait des détails tels que ce qui s'est passé, le moment où cela s'est produit et tout élément inhabituel concernant l'incident. Il a fait remarquer que les plaintes générales telles que « L'Aéroport est trop bruyant » peuvent aider à localiser les nuisances, mais qu'il est plus difficile d'agir si aucune infraction spécifique à la réglementation n'est identifiable. Les signalements exploitables nécessitent des détails auxquels les opérateurs peuvent répondre directement.

R#23-MS3 : M. Meneses transmettra aux membres du comité un exemple de plainte détaillée et susceptible de donner lieu à des mesures concrètes.

5. Suivi des réunions antérieures

M. Mosher encourage les membres du comité à envoyer leurs questions supplémentaires par courriel et remercie tous les participants pour leurs efforts et leur collaboration.

La réunion est levée à 20 h 15.

Annexe A : Ordre du jour de la réunion

Aéroport Billy Bishop de Toronto Réunion n° 23 du sous-comité de gestion du bruit

Mercredi 28 mai 2025

De 18 h 30 à 20 h

Zoom

<https://lura-ca.zoom.us/j/62521570434?pwd=tebgXaiSmjaUqP1j4lgkkUrRgai1S8.1>

POINTS À L'ORDRE DU JOUR

- 18 h 30 Mot de bienvenue
- 18 h 32 Ordre du jour et retour sur les mesures de suivi
- 18 h 35 Questions relatives à l'atténuation du bruit au sol ou mesures d'atténuation
suggérées
- 19 h 40 Formulaire de contact du bureau de gestion du bruit
- 19 h 50 Suivi des réunions antérieures
- Prochaines étapes et prochaine réunion à déterminer
- 20 h 00 Clôture de la réunion

Mesures de suivi

R#22-MS1	LURA informera les membres du SCGB du nom du fichier contenant le procès-verbal provisoire de la réunion n° 21.	LURA	Terminé
R#22-MS2	PortsToronto/RJ Burnside examinera la suggestion visant à rendre le langage utilisé dans le rapport plus accessible au grand public.	PortsToronto/RJ Burnside	En cours
R#22-MS3	RJ Burnside ajoutera une explication dans le rapport concernant les préoccupations de la communauté au sujet des nuisances sonores causées par les points fixes des portes 10 et 11.	RJ Burnside	En cours
R#22-MS4	Les membres enverront leurs commentaires finaux sur le rapport avant	Sous-comité de gestion du bruit	En cours

	le 28 mai.		
--	------------	--	--