



TORONTO
PORT AUTHORITY

Aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'aéroport YTZ
Séance d'information publique en ligne
9 juillet 2026



Scannez pour suivre
cette réunion en
français sur Wordly



Ordre du jour

1. Introduction
2. Procédure et contenu
3. Reconnaissance du territoire
4. Partenaires chargés de la mise
5. Projet RESA
6. Calendrier du projet
7. Permis et autorisations
8. Travaux de compensation de l'habitat
9. Planification des transports et de la logistique
10. Mesures d'atténuation liées à la construction



Scannez pour suivre
cette réunion en
français sur Wordly

Procédure et contenu

Vous pouvez poser vos questions pendant cette réunion à l'aide de la fonction « Questions-Réponses », ou après celle-ci en envoyant un courriel à l'adresse RESA@torontoportauthority.com. Nous ne répondrons pas aux questions individuelles pendant cette réunion, mais nous fournirons des réponses par écrit et publierons les questions et les réponses sur le site Web du projet.

Le webinaire d'aujourd'hui portera exclusivement sur la mise en place des aires de sécurité d'extrémité de piste. Il n'y aura ni discussion ni information concernant l'avenir de l'aéroport ou d'autres sujets.



**Scannez pour suivre
cette réunion en
français sur Wordly**

Reconnaissance du territoire

L'Administration portuaire de Toronto exerce ses activités sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, notamment des Mississaugas de Credit, des Anishnabeg, des Chippewas, des Haudenosaunee et des Wendats – territoire qui abrite aujourd'hui un grand nombre de Premières Nations et de peuples inuits et métis.

L'Administration portuaire de Toronto reconnaît que Toronto est visée par le Traité n° 13 signé avec la Première Nation des Mississaugas de Credit en 1805. Nous sommes reconnaissants d'avoir la possibilité d'exploiter l'Administration portuaire de Toronto sur leur territoire.



**Scannez pour suivre
cette réunion en
français sur Wordly**

Partenaires chargés de la mise en œuvre



Concepteur-
constructeur

 **EllisDon**

 **Stantec**

Baird.
Innovation Engineered.

Conseillers techniques de
l'Administration portuaire de

Toronto


AVIA • NG
AIRPORT CONSULTANTS

SHOREPLAN

ENVISION
CONSULTANTS LTD

AECOM



Pourquoi ce projet est-il nécessaire?

- Transports Canada a mis à jour sa réglementation en matière de sécurité aérienne afin d'augmenter la longueur requise de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de 60 mètres à 150 mètres dans les aéroports canadiens concernés.
- Ces exigences s'appliquent aux pistes accueillant des vols commerciaux de passagers dans les aéroports qui ont accueilli au moins 325 000 passagers par an pendant deux années consécutives.
- La piste 08/26 de l'aéroport répond à ces critères et doit donc se conformer aux normes de sécurité mises à jour d'ici la mi-juillet 2027.
- Ce projet ne modifie pas la longueur actuelle de la piste 08/26; il consiste uniquement à créer des aires de sécurité d'extrémité de piste obligatoires.

En quoi consiste le projet?

- Le projet relatif à l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) prévoit des améliorations en matière de sécurité aux deux extrémités de la **piste 08/26** (RESA est et RESA ouest).
- Ce projet permettra de se conformer aux nouvelles exigences de Transports Canada en matière de RESA, qui prévoient une aire de sécurité d'au moins 150 mètres de long à chaque extrémité de piste.
- Tous les travaux se dérouleront à l'intérieur des limites actuelles de la zone d'exclusion maritime, sans modification de ces limites.
- Une nouvelle mesure de protection du littoral sera mise en place à l'aide de roches artificielles afin de soutenir la masse terrestre agrandie.
- Les travaux seront réalisés pendant les fermetures nocturnes prévues de la piste afin de réduire au minimum les répercussions sur les vols passagers réguliers et les activités diurnes dans l'arrière-port de Toronto.

RESA ouest – Rendu



RESA est – Rendu



Présentation vidéo du projet RESA

Une vidéo animée illustrant la mise en œuvre du projet RESA a été mise en ligne sur le site Web du projet à l'adresse suivante :

<https://www.administrationportuairedetoronto.com/projets-dinvestissement/resa-fr/>

Calendrier du projet

Portée du projet	2026		2027				2028			
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Construction de la RESA										
Travaux de mise en conformité de la RESA achevés										
Travaux de génie civil et de restauration de l'habitat piscicole restants										
Achèvement global du projet										

- Début des travaux : juillet 2026
- Exigences de sécurité de la RESA respectées : juillet 2027
- Achèvement des travaux de génie civil restants à terre et des mesures de compensation de l'habitat prévu d'ici fin 2028
- Les travaux de construction auront lieu entre 23 h et 6 h (du lundi au samedi), la mise en place se faisant à partir de 21 h.



Évaluation environnementale, permis et autorisations

Une évaluation environnementale (EE) du projet RESA a été achevée en décembre 2025.

- Tous les permis et autorisations requis ont été obtenus, notamment :
 - Autorisation délivrée en vertu de la *Loi sur les pêches* pour le remblayage du lac Ontario
 - Acceptation par le ministère de la Citoyenneté et du Multiculturalisme des rapports d'évaluation archéologique marine et terrestre réalisés dans le cadre du projet RESA
 - Confirmation par Transports Canada que le projet ne perturbera pas la navigation maritime
 - Le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario et Environnement et Changement climatique Canada ont confirmé qu'aucun permis n'était requis pour les espèces en péril au niveau fédéral ou provincial.
 - Plan d'aménagement du territoire de NAV CANADA et Plan des opérations de construction de Transports Canada
- La consultation des communautés autochtones est en cours depuis l'évaluation environnementale et se poursuivra tout au long de la construction et de la mise en œuvre du projet.



La coordination avec les organismes de réglementation et les communautés autochtones se

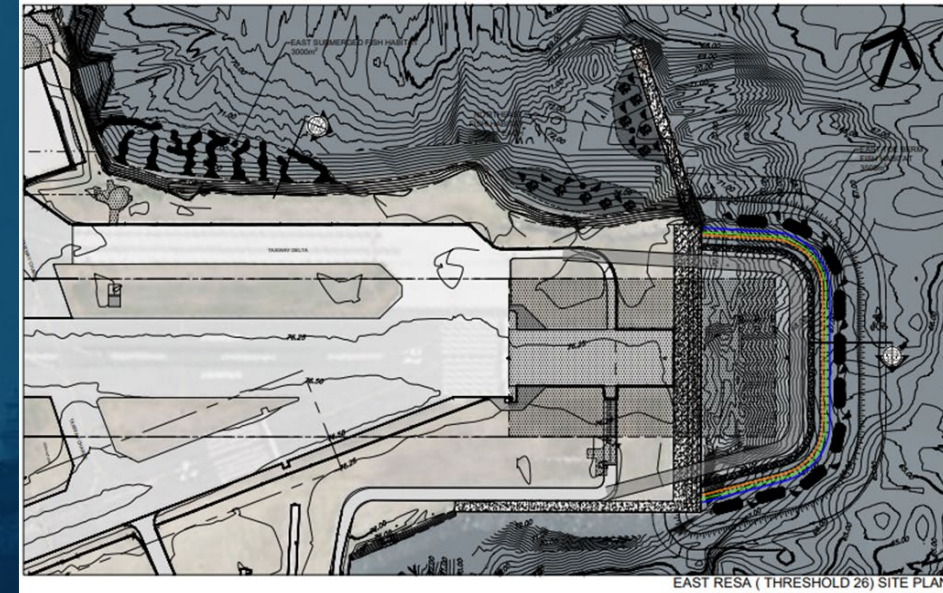
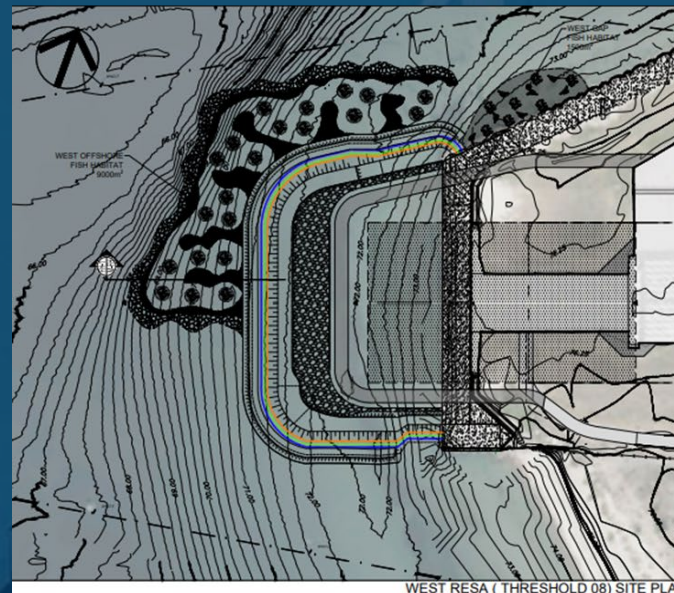
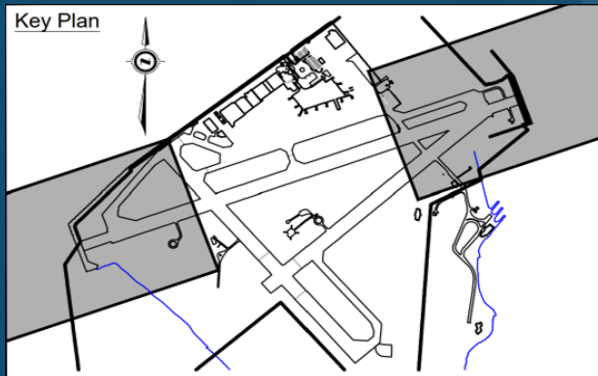
Travaux de compensation de l'habitat



TORONTO
PORT AUTHORITY

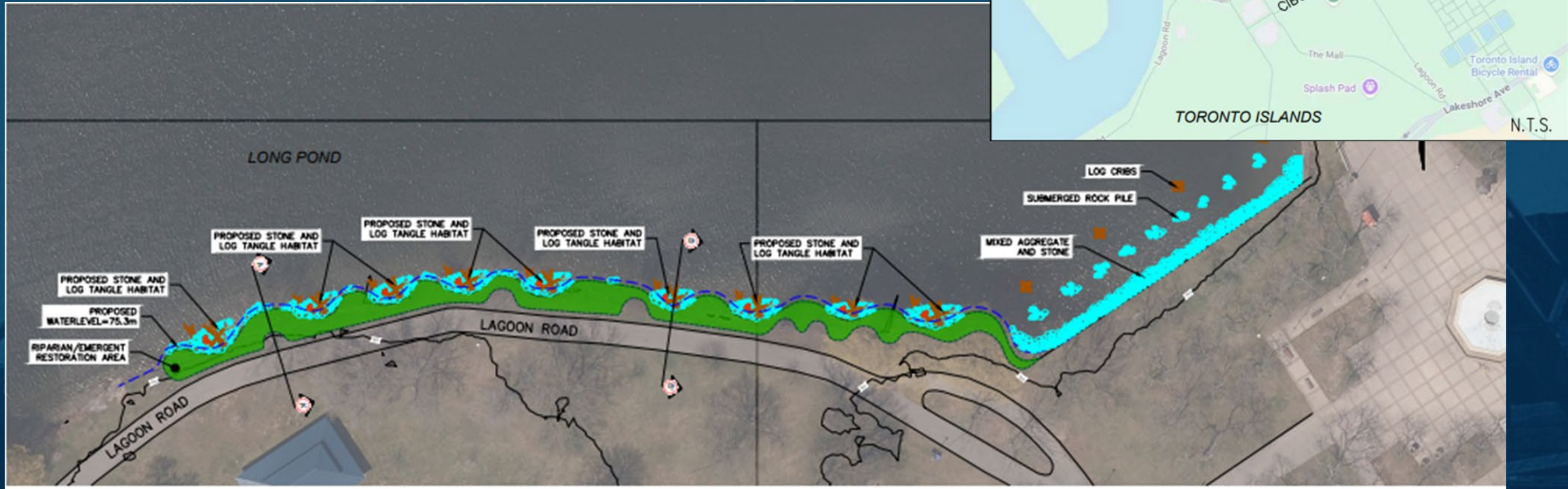
Processus de compensation de l'habitat – Travaux de compensation sur site

- De nouveaux éléments d'habitat du poisson seront aménagés tant du côté est que du côté ouest de la zone du projet.
- Les mesures d'amélioration de l'habitat comprennent une combinaison d'éléments en mer, submergés et sur le rivage, conçus et développés en consultation avec Pêches et Océans Canada et l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, afin de soutenir les communautés de poissons locales et les écosystèmes aquatiques.
- Les travaux relatifs à l'habitat du poisson seront réalisés conformément aux conditions de l'autorisation délivrée en vertu de la *Loi sur les pêches*, notamment en matière de suivi du rendement et de rapports à Pêches et Océans Canada.



Processus de compensation de l'habitat – Travaux de compensation hors site

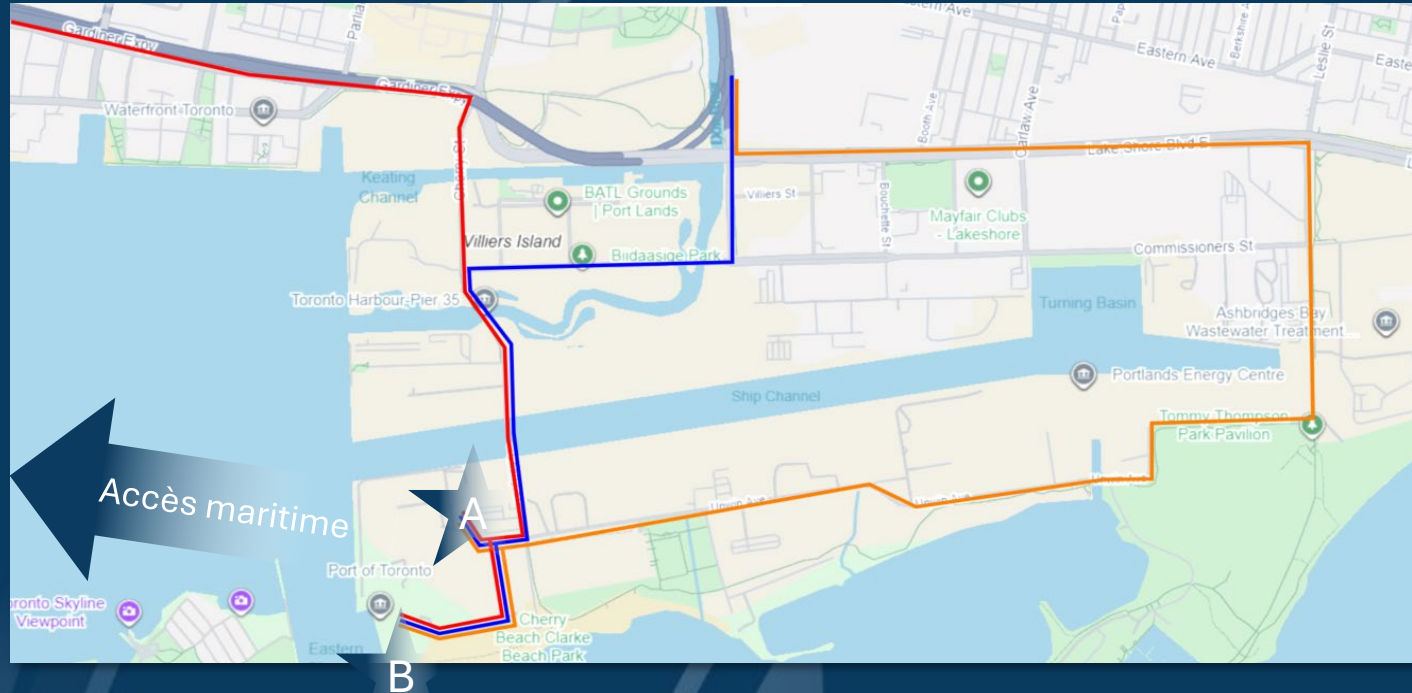
- Projet de restauration des berges situé le long de la rive sud de Long Pond, au sein des îles intérieures de Toronto.
- Mené par l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région dans le cadre d'un programme plus large de restauration et de revitalisation du secteur riverain.



Planification des transports et de la logistique



Zones de stockage des matériaux de construction



Site A (8, avenue Unwin) :

- Zone de mise en place principale située sur le site de l'Administration portuaire de Toronto, sur l'avenue Unwin, qui offre une capacité routière industrielle permettant la mise en place des camions et des remorques.
- Les livraisons seront échelonnées afin de garantir un accès sûr et efficace au site.

Site B (8, avenue Unwin) :

- Fonctionne selon le principe RoRo, ce qui permet le chargement et le déchargement directs des camions et des équipements sur des barges.





Les livraisons de matériaux sur le chantier s'effectueront par voie fluviale depuis le site des terrains portuaires.

Aucune livraison par camion ne transitera par le centre-ville de Toronto ni par le traversier de l'aéroport.

Navigation maritime

- L'accès maritime à l'arrière-port et au chenal ouest restera disponible pendant toute la durée du projet.
- La circulation des navires se poursuivra conformément aux exigences établies par le capitaine du port.
- Les règles de navigation en vigueur, notamment les limitations de vitesse et les règles de priorité, resteront applicables.
- Les navigateurs sont invités à se tenir informés des avis portuaires et des événements autorisés.
- Toute restriction temporaire de la navigation sera communiquée par l'intermédiaire du capitaine du port, le cas échéant.



Mesures d'atténuation liées à la construction



Mesures d'atténuation liées à la construction

Les mesures suivantes seront mises en œuvre sur l'ensemble des chantiers et des zones de mise en place pendant toute la durée du projet :

1. Éclairage

- Un éclairage directionnel et protégé sera utilisé pour réduire la diffusion de la lumière.
- Un éclairage de moindre intensité sera envisagé à proximité des zones côtières sensibles, conformément aux mesures d'atténuation indiquées dans le rapport d'étude d'évaluation environnementale.
- Un éclairage de navigation temporaire sera utilisé pour délimiter les zones de chantier et garantir la sécurité de la navigation maritime.

2. Bruit et vibrations

- Les livraisons de matériaux s'effectueront par barge, ce qui devrait réduire le bruit par rapport au transport par camion.
- Tous les équipements de chantier respecteront les normes de bruit applicables du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario.
- On évitera de laisser les engins tourner au ralenti ou d'accélérer leur moteur, et ceux-ci seront arrêtés lorsqu'ils ne sont pas utilisés, dans la mesure du possible; les équipements seront équipés d'alarmes de recul à large bande (plus silencieuses) lorsque cela sera possible.
- Les opérations de mise en place des matériaux seront gérées de manière à minimiser les hauteurs de chute et le bruit associé.
- Aucun effet lié aux vibrations n'est prévu pendant la construction.



Mesures d'atténuation liées à la construction (suite)

3. Qualité de l'air et poussière

- Des écrans, des barrières et des enceintes seront utilisés, le cas échéant, afin de réduire les impacts du vent et de la poussière.
- Les tas de matériaux seront recouverts ou stabilisés afin de limiter la production de poussière; les surfaces exposées seront réduites au minimum, et des mesures de contrôle de la poussière, telles que l'arrosage ou la mise en place de bâches, seront mises en œuvre si nécessaire.
- La marche au ralenti des engins et des véhicules sera limitée dans la mesure du possible.

4. Gestion de la circulation liée à la construction

- L'accès au chantier se fera exclusivement par les terrains portuaires; aucun accès par le traversier de l'aéroport ne sera autorisé.
- Les travaux de construction maritime auront lieu de nuit, la mobilisation commençant généralement après 21 h en vue du travail de nuit (23 h – 6 h) et s'achevant par une démobilisation tôt le matin.
- Les livraisons de matériaux auront lieu principalement du lundi au vendredi, les livraisons en fin de semaine étant limitées aux activités essentielles lorsque cela s'avère nécessaire.
- Les navires utilisés pour les travaux de construction seront gérés de manière à garantir la sécurité de la navigation, le reste de la circulation maritime conservant la priorité pendant les travaux.
- Les barges et les équipements maritimes seront stationnés à des emplacements agréés lorsqu'ils ne seront pas utilisés, afin d'éviter toute obstruction inutile de la voie navigable.



TORONTO
PORT AUTHORITY

Merci



L'Administration portuaire de Toronto possède et exploite :
The Toronto Port Authority owns and operates:

AÉROPORT DE TORONTO
**BILLY
BISHOP**
TORONTO CITY AIRPORT

PORT  OF
TORONTO

OUTER HARBOUR
MARINA
DE L'AVANT-PORT 