



PortsToronto

Aéroport Billy Bishop de Toronto

Comité de liaison Communautaire

22 mai 2024

Réunion #54

Virtuelle

Toronto, Ontario

Procès-verbaux par:





Le présent procès-verbal de réunion a été préparé par LURA Consulting. LURA fournit des services de consultation neutres à titre de tiers pour le Comité de liaison communautaire de Ports Toronto (CLC). Le présent procès-verbal n'a pas pour but de fournir des comptes rendus textuels des discussions du comité. Il résume et documente plutôt les principaux points soulevés au cours des discussions, ainsi que les résultats et les mesures découlant des réunions du comité. Si vous avez des questions ou des commentaires concernant le procès-verbal de la réunion, veuillez contacter :

Warren Askew
Vice président, Aéroport
PortsToronto
WAskew@portstoronto.com

OU

Geoffrey Mosher
Animateur
LURA Consulting
416-206-2454
gmosher@lura.ca

Résumé des points d'action de la réunion n° 54

Tâche	Tâche	Qui est responsable de l'élément d'action
M#54-A1	Chris Pearce discutera avec les superviseurs des règlements municipaux pour obtenir des commentaires sur les véhicules qui tournent au ralenti dans les rues résidentielles locales.	PortsToronto
M#54-A2	Hal Beck (YQNA) enverra à l'aéroport des endroits précis où il y a des préoccupations concernant la marche au ralenti afin de faciliter les discussions qu'il a avec le service des règlements municipaux de Toronto.	Hal Beck (YQNA)
M#54-A3	Jay Paleja (Ville de Toronto) se renseignera auprès du service des transports de la ville sur la longueur des files d'attente des véhicules en direction sud sur tous les tronçons de l'intersection de Lakeshore et Bathurst et si elles sont surveillées.	Jay Paleja (City of Toronto)
M#54-A4	Bojan Drakul se renseignera sur les mises à jour des travaux de réparation des murs du quai et fera part de la réponse au CLC lors de la prochaine réunion.	PortsToronto
M#54-A5	M. Mosher fera circuler les dates potentielles des deux prochaines réunions du CLC avec les membres.	LURA

Nom	Organisation (le cas échéant)	Présence
MEMBRES		
C. Ausma Malik	Ward 10 – Spadina-Fort York	Absent
Bushra Mir	Ward 10 – Spadina-Fort York	Présent
MP Kevin Vuong	MP, Spadina-Fort York	Absent
Daiana Ferrari	On behalf of MP Kevin Vuong, Spadina-Fort York	Absent
Jay Paleja	City of Toronto – Waterfront Secretariat	Présent
Bryan Bowen	City of Toronto – Project Manager Waterfront Secretariat	Présent
Joanne Dobson	Air Canada	Absent
Brad Cicero	Porter Airlines	Présent
Jennifer Quinn	Nieuport	Absent
Cheryl Stone	Nieuport	Absent
Nadia Dzula	Nieuport	Absent
Ryan White	Nieuport	Présent
Matthew Kofsky	Toronto Board of Trade	Absent
William Peat	Ireland Park	Absent
Anjuli Perera	Waterfront Toronto	Présent
Joan Prowse	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA)	Présent
Bev Thorpe	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA)	Présent
Michael Bethke	East Waterfront Community Association (EWCA)	Présent
Hal Beck	York Quay Neighbourhood Association (YQNA)	Présent
David Lewis	York Quay Neighbourhood Association (YQNA)	Absent
Tony Farebrother	Toronto Island Community Association (TICA)	Présent
Jerry Shiner	Toronto Island Community Association (TICA)	Absent
Natasha Francis	Waterfront Neighbourhood Centre	Présent
Kelly M	Waterfront Neighbourhood Centre	Présent
Commander Paul Smith	HMCS York	Présent
Dave Purkis	Nav Canada	Absent
Mark Maramieri	Nav Canada	Absent
Matt Slaman	Art & Water	Absent
Oliver Hierlihy	Waterfront BIA	Présent
Tim Kocur	Waterfront BIA	Absent
Mark Maloney	University of Toronto – Municipal Affairs	Présent
Massimo DeMaria	Harbourfront Centre	Absent
Samir Shajani	Harbourfront Centre	Absent
Bill Duron	Toronto Island Yacht Club	Absent
Stacey Rodrigues	The Westin Harbour Castle	Absent
PORTSTORONTO		
Roelof-Jan (RJ) Steenstra	PortsToronto – President and CEO	Présent
Warren Askew	PortsToronto – VP Airport	Présent
Rob Aasa	PortsToronto – Director of Airport Programs and Business Operations	Présent
Deborah Wilson	PortsToronto – VP Communications and Public Affairs	Absent
Bojan Drakul	PortsToronto – VP Infrastructure, Planning and Environment	Présent
Angela Homewood	PortsToronto – Environmental Project Manager	Absent

Michael MacWilliam	PortsToronto – Director, Airside Operations	Présent
Jessica Pellerin	PortsToronto – Manager, Media Relations and Public Affairs	Présent
Jelena Ognjanovic	PortsToronto – Manager, Infrastructure, Planning and Environment	Présent
Chris Pearce	PortsToronto - Director, Groundside Operations	
Stephen Klem	PortsToronto – Duty Manager	Présent
Juhi Matta	PortsToronto – Senior Manager; Environment, Social and Governance (ESG)	Présent
Sylvain Thériault	PortsToronto - Corporate Fire Chief	Présent
Heather Dennis	PortsToronto – Project Assistant	Présent
FACILITATION		
Geoffrey Mosher	LURA Consulting	Présent
Hasnaa Maher	LURA Consulting	Présent
Liz McHardy	LURA Consulting	Absent
Denise Soueidan-O’Leary	LURA Consulting	Présent
INVITÉS		
N/A		

Contenu

- 1. Bienvenue 5
- 2. Examen des procès-verbaux des réunions et des points d'action..... 5
- 2) PortsToronto demandera la présence du Comité de gestion des urgences de Toronto lors d’une future réunion du CLC..... 5
- 3. Actualités sur les activités de l'aéroport..... 5
- 4. Mises à jour des opérations aéroportuaires..... 6
 - 4e. Mise à jour du sous-comité de gestion du bruit dans les aéroports 11
- 5. Mises à jour des programmes d'investissement 11
- 6. Mise à jour du cadre environnemental, social et gouvernemental (ESG) 14
- Juhi Matta (PortsToronto) a fait le point sur le cadre environnemental, social et gouvernemental. Les points importants de sa présentation étaient les suivants : 14
- 7. Mises à jour des membres du CLC..... 14
- 8. Mise à jour de l'étude de recherche sur la qualité de l'air du BQNA..... 14
- 9. Affaires..... 15

1. Bienvenue

Geoffrey Mosher (LURA) a souhaité la bienvenue aux membres du Comité de liaison communautaire (CLC) de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (ci-après l'aéroport) à la 54e réunion du comité. Les nouveaux membres de l'équipe de projet ont fait une brève présentation, en commençant par Rob Aasa, le nouveau directeur des programmes aéroportuaires et des opérations commerciales. Ensuite, Liz McHardy, Denise Soueidan-O'Leary et Hasnaa Maher se sont présentées comme faisant partie de l'équipe de conseil de LURA.

2. Examen des procès-verbaux des réunions et des points d'action

M. Mosher a donné un aperçu de l'ordre du jour. L'ordre du jour de la réunion est inclus dans l'annexe A. Il a présenté les points d'action clos et en cours.

Les points d'action clos sont les suivants :

- 1) PortsToronto discutera des méthodologies et des conclusions de l'étude sur le trafic et les mouvements de passagers lors de cette réunion.
- 2) PortsToronto partagera l'étude sur le vent piétonnier de RWDI accompagnée du procès-verbal de la 53e réunion du CLC.
- 3) PortsToronto partagera les mouvements mensuels du Q400 pour 2022 lors de cette réunion.

M. Mosher a également noté que le procès-verbal de la 53e réunion du CLC avait été envoyé au groupe pour commentaires, corrections, modifications et changements. Il n'y a eu aucun changement substantiel, seulement des corrections d'information mineures.

Les points d'action en attente de clôture sont les suivants :

- 1) BQNA a suggéré que l'Université de Toronto vienne présenter son rapport finalisé sur les résultats de la recherche sur la qualité de l'air au comité. Le représentant de BQNA a proposé de contacter l'équipe de l'UofT.
- 2) PortsToronto demandera la présence du Comité de gestion des urgences de Toronto lors d'une future réunion du CLC.
- 3) Le sous-comité sur le bruit discutera des méthodes de réduction du bruit liées aux travaux de construction.
- 4) PortsToronto demandera des informations sur la politique de survol des îles de Toronto de NAV Canada.
- 5) PortsToronto organisera des « visites de sites aéroportuaires » pour que les membres du CLC puissent visiter les zones d'intérêt de l'aéroport.

3. Actualités sur les activités de l'aéroport

M. Mosher a donné la parole à Warren Askew (PortsToronto) pour présenter les mises à jour sur les activités de l'aéroport. Les mises à jour de PortsToronto étaient accompagnées de diapositives de présentation incluses dans l'annexe B. M. Askew a ensuite partagé les mises à jour sur les activités de l'aéroport. Les points importants de sa présentation sont résumés comme suit :

- Le trafic de passagers est une mesure clé pour l'aéroport. Les tendances de cette année sont jusqu'à présent similaires à celles de 2023. Les tendances du trafic de passagers de cette année dépassent celles de 2022, car il s'agissait d'une année de redémarrage après la pandémie de COVID-19.
- Les mouvements d'aéronefs cette année sont également similaires à ceux observés en 2022 et 2023.
- Les mouvements du Q400, comme demandé par le représentant de YQNA, Hal Beck, augmentent en 2024, comme prévu. Ces mouvements sont également répartis par mois, sans surprise. Il y a eu une croissance importante du nombre de passagers, mais celle-ci a été affectée en été en raison d'un manque de disponibilité des pilotes. Les mouvements du Q400 en 2022 illustrent le démarrage de la croissance du nombre de passagers au début de l'année après la pandémie de COVID-19.
- En comparant les données, le nombre total de mouvements en 2023 a légèrement diminué d'environ 10 %. Cependant, le nombre total de passagers a augmenté, ce qui est plutôt positif étant donné que l'aéroport a atteint 73 % de son trafic de passagers par rapport à son année de pointe, 2019. L'aéroport continue de se rétablir et de devenir plus efficace en déplaçant plus de passagers avec moins de vols.
- La construction du projet de précontrôle commencera entre la fin juillet et le début août. Beaucoup de travail a été effectué avec les parties prenantes et la planification de l'opérationnalisation de cette installation.

Après que PortsToronto a présenté ses mises à jour, le représentant de YQNA, Hal Beck, a posé une question concernant la fourniture de mises à jour sur la construction pour les travaux qui auront lieu en août.

PortsToronto a répondu en déclarant que la construction est entièrement liée au terminal et que le plan de séquençage doit encore être finalisé. M. Askew a noté que Bojan Drakul (PortsToronto) fournira une mise à jour plus tard au cours de la réunion.

4. Mises à jour des opérations aéroportuaires

M. Mosher a indiqué à Chris Pearce (PortsToronto) qu'il devait commencer la mise à jour des opérations aéroportuaires en fournissant les opérations au sol.

4a. Opérations au sol

M. Pearce a fourni des informations sur les opérations au sol. Celles-ci sont résumées comme suit :

- En termes de gestion du trafic, au cours des quatre derniers mois, il y a eu une congestion importante. Cela a été particulièrement noté du côté ouest d'Eireann Quay, qui dispose d'une voie d'attente pour le traversier et également d'une bordure de ramassage des arrivées. Il a été constaté que les chauffeurs Uber, Lyft et Rideshare ont utilisé l'espace comme un parking et une zone de rassemblement social plutôt que pour prendre et déposer des passagers. Un trafic important utilise également le traversier pour traverser l'aéroport et accéder aux installations de la ville.
- Du point de vue de la gestion du trafic, l'aéroport a déployé des ressources supplémentaires, telles que du personnel de sécurité supplémentaire et des postes accrus, pour gérer le trafic quotidien à la fois sur l'île et au sol. Cela a été fait pour réduire la confusion et essayer d'organiser les voies de circulation de manière appropriée. L'aéroport a travaillé avec la ville de Toronto et la Toronto Parking Authority pour examiner les règlements municipaux associés à la présence croissante de ces véhicules dans la région. Ils ont également déployé des agents de circulation à vélo. Grâce à ces efforts, la plupart des trois voies de circulation de la région sont dégagées.
- Un nouveau panneau de transport terrestre a été installé dans le pavillon du continent, où les passagers sortent de l'aéroport. Il fournit des informations directionnelles sur les différentes options de transport telles que les

tramways, le covoiturage, les navettes et les services de taxi.

- Cette semaine, l'aéroport a travaillé avec le groupe de chauffeurs de taxi devant le bâtiment Corleck. Ils ont distribué des programmes de code de conduite Billy Bishop, qui reflètent d'autres règles établies par les règlements municipaux. Les chauffeurs et les utilisateurs ont reçu des commentaires positifs, notamment en ce qui concerne la propreté des voitures et le bon service à la clientèle.

Après que M. Pearce a présenté ces mises à jour, M. Beck (YQNA) a noté que de nombreux conducteurs laissent tourner leur moteur au ralenti dans les rues résidentielles locales pendant les mois d'été. Le représentant de YQNA a ensuite demandé si la Toronto Parking Authority s'était engagée à surveiller ces rues pendant les heures de pointe de l'aéroport. M. Pearce a répondu que certains panneaux mentionnaient la marche au ralenti et que cela figurait également dans le code de conduite. Le règlement ne mentionne pas spécifiquement la marche au ralenti, mais la réduction du nombre de véhicules qui tournent au ralenti est l'un des principaux objectifs de l'aéroport. M. Pearce a également noté que des agents de la réglementation patrouillent également dans les environs de l'aéroport. Cependant, il pourrait également parler à certains des superviseurs de la réglementation pour entamer cette conversation concernant le renforcement de l'application des règlements dans les environs.

M#54-A1—Chris Pearce discutera avec les superviseurs des règlements municipaux pour obtenir des commentaires sur les véhicules qui tournent au ralenti dans les rues résidentielles locales.

M. Askew (PortsToronto) a précisé que ces conversations ont lieu avec la police et le règlement municipaux de Toronto, plutôt qu'avec la Toronto Parking Authority. Il a également suggéré que le représentant de YQNA envoie des emplacements spécifiques préoccupants à l'aéroport. Le représentant de YQNA a confirmé qu'il discutera également de ces emplacements avec BQNA. Il a noté que le parc Little Norway était un lieu préoccupant important.

M#54-A2— Hal Beck (YQNA) enverra à l'aéroport des informations précises sur les endroits où il y a des préoccupations concernant la marche au ralenti afin de faciliter les discussions qu'il a avec le Bureau du règlement de Toronto.

Joan Prowse, représentante de la BQNA, a souligné que le coin de Queens Quay et du parc Bishop Tutu sur Bishop Tutu était un endroit préoccupant en ce qui concerne la marche au ralenti. Elle a également demandé si seuls les taxis avaient accès au corral de taxis ou si les services de covoiturage le faisaient également. M. Pearce a répondu que le corral de taxis était uniquement réservé aux taxis et qu'il n'y avait pas de file d'attente Uber dédiée.

M. Askew a remercié M. Pearce pour son étroite collaboration avec Uber, car ils sont la principale source d'activité de covoiturage dans la région. Ils ont eu des conversations pour clarifier que le service vise à faciliter la prise en charge et le dépôt efficaces d'un client spécifique. Des problèmes sont survenus car certains chauffeurs Uber n'ont pas rempli cette intention et se sont plutôt rassemblés près de l'aéroport en prévision d'un tarif. Uber a répondu à ces préoccupations et y a répondu en suspendant l'accès de plusieurs chauffeurs à la zone. Cela a entraîné une réduction des embouteillages et de l'utilisation abusive des voies.

4b. Méthodologie d'étude du trafic et des passagers

Angela Homewood (PortsToronto) a noté que la présentation suivante était une mesure soulevée par M. Beck (YQNA). La présentation est résumée comme suit :

- Le programme d'enquête est en vigueur depuis 2012. Il permet de comparer les données sur le trafic et les passagers dans les environs de l'aéroport. Il met en évidence, par exemple, les changements d'infrastructure qui peuvent avoir été touchés, comme le tunnel pour passagers qui a ouvert en juillet 2015. Ce programme permet à l'aéroport d'évaluer les changements qui se produisent tous les deux ans. L'enquête est effectuée tous les quatre (4) ans et deux fois par an pour tenir compte de l'été et de l'hiver. L'enquête comprenait les trois (3) éléments distincts suivants : 1. Décomptes de trafic aux intersections clés. 2. Décomptes de passagers menant à la

répartition modale et à l'occupation des véhicules. 3. Durée des files d'attente des véhicules. L'enquête comprend également les données de stationnement fournies par Stolport – l'opérateur de stationnement local – et les données sur les navettes de Nieuport.

- Dillion Consulting mène l'enquête sur le trafic de l'aéroport depuis 2012. En termes de méthodologie, l'enquête comporte deux volets fondamentaux. Le premier est l'enquête sur la zone aéroportuaire, dans le cadre de laquelle le consultant mène l'enquête sur une période de trois jours. Ils recueillent des données concernant les éléments suivants :

- o Portée de la file d'attente d'Eireann Quay

- o Portée de la file d'attente du corral des taxis

- o Enquête sur l'occupation des véhicules (présentée par intervalles de 5 minutes)

- o Enquête sur les déplacements à vide des taxis (présentée par intervalles de 5 minutes)

☑ Il s'agit du moment où un taxi entre dans le terminal et entre dans le corral des taxis ou s'il repart vide sans passagers

- o Mouvements des piétons (présentés par intervalles de 5 minutes)

- o Occupation et durée du stationnement

La deuxième partie du travail d'enquête sur la circulation concerne le mouvement de virage aux intersections des emplacements suivants :

- o Lake Shore Boulevard à Stadium Road

- o Lake Shore Boulevard à Bathurst Street

- o Lake Shore Boulevard à Dan Leckie Way

- o Queens Quay à Stadium Road

- o Queens Quay à Bathurst Street

- o Queens Quay à Dan Leckie Way

Ces emplacements restent cohérents afin que la méthodologie reste précise et que les données comparées soient correctes. De plus, la classification des véhicules comprend tous les véhicules, tels que les voitures, les taxis, les camions, les bus, les tramways, les piétons et les cyclistes.

- Le programme d'enquête a fourni les données suivantes :

- o Volumes de trafic aux intersections pendant les heures de pointe du matin et de l'après-midi

- o Flux de trafic dans les deux sens le long d'Eireann Quay

- o Niveau de conformité avec les interdictions de tourner signalées à proximité de l'aéroport

- o Vibration dans la longueur des files d'attente en direction du nord le long d'Eireann Quay à l'intersection de Queens Quay

- o Vibration dans la longueur de la file d'attente des véhicules attendant de monter à bord du ferry

- o Nombre de passagers sur la navette circulant entre Union Station et l'aéroport

- o Variation du nombre de taxis en file d'attente dans le parc à taxis

- o Nombre de taxis à vide (c'est-à-dire sans passagers dans le véhicule)

o Niveaux d'occupation des véhicules dans les taxis et les véhicules privés prenant et déposant des passagers
o Répartitions modales calculées indiquant la proportion de passagers utilisant différents moyens de transport pour se rendre à l'aéroport et en revenir

Les travaux du programme d'enquête peuvent être consultés sur le site Web de l'aéroport Billy Bishop ou en utilisant le lien suivant :

[Reports and Publications - Billy Bishop Toronto City Airport \(billybishopairport.com\).](https://www.billybishopairport.com/Reports-and-Publications)

Après que Mme Homewood a présenté ces mises à jour, M. Beck (YQNA) a demandé s'il était possible d'inclure l'intersection de Lakeshore et Bathurst dans la liste des endroits étudiés pour les mouvements de virage. Il a fait remarquer qu'il s'agit d'une intersection importante de la ville, qui est également assez compliquée. Il a expliqué qu'historiquement, il y avait des embouteillages réguliers de circulation tournant vers le sud et allant vers l'est à partir de l'intersection. Mme Homewood a répondu que PortsToronto a assisté aux réunions du TLR de Lakeshore en tant qu'intervenant pour en savoir plus sur l'effet que ces travaux auront sur les déplacements des piétons. Jay Paleja (Ville de Toronto) a également répondu qu'il transmettrait cette demande au service des transports de la ville.

M#54-A3 – Jay Paleja (Ville de Toronto) s'informerait auprès du service des transports de la Ville sur la longueur des files d'attente des véhicules en direction sud sur tous les tronçons de l'intersection de Lakeshore et Bathurst et si elles sont surveillées.

Tony Farebrother (TICA) a demandé des renseignements sur les résultats obtenus à la suite de ces études concernant l'augmentation du trafic sur Queens Quay et son impact sur l'aéroport. Mme Homewood a répondu qu'ils ont demandé à Dillion Consulting une enquête mise à jour, étant donné que la dernière a été réalisée en 2018. Ils ont effectué un décompte en décembre et en effectueront un autre cet été en utilisant la même méthodologie que l'enquête précédente. L'étude examinera les tendances changeantes du trafic dans la région, y compris l'impact de l'utilisation du covoiturage. L'étude fournira également une analyse des stratégies d'atténuation pour aider à la répartition modale en favorisant le transport en commun, le vélo, la marche et d'autres modes de transport. Mme Homewood a indiqué qu'ils tiendront le groupe informé une fois qu'ils auront plus d'informations, probablement plus tard cette année.

Joan Prowse (BQNA) a appuyé la préoccupation de M. Beck (YQNA) concernant l'intersection de Lakeshore et Bathurst et a noté une préoccupation similaire concernant l'intersection de Queens Quay et Eireann Quay. Le représentant de la BQNA a également demandé des renseignements sur le calendrier des études. Mme Homewood précise que la première a été complétée en 2012, la deuxième en 2015 et la troisième en 2018. La quatrième est en cours de réalisation et utilisera les données recueillies à l'hiver 2023 et à l'été 2024.

4c. Opérations côté piste

Michael MacWilliam a fait le point sur les opérations côté piste. Les principaux points de sa présentation sont résumés comme suit :

- Le déneigement est terminé ; l'aéroport se penche maintenant sur le contrôle de la faune. La colonie de cormorans migre vers l'île. Ils créent de nouvelles colonies qui détruisent les arbres et la végétation des îles de Toronto à l'ouest de l'Eastern Gap. L'aéroport travaille avec la TRCA pour contrôler le développement de cette colonie. M. MacWilliam donne accès et escorte l'équipe de la TRCA à travers le tunnel, leur permettant de mener leurs mesures de contrôle avant le lever du soleil sur le bâtiment du nid. Cette année, l'aéroport a l'intention de faire revenir le bateau de contrôle de la faune dans l'eau pour surveiller les zones qui n'étaient pas autant surveillées auparavant.
- Historiquement, l'aéroport utilisait des véhicules hybrides. Cette année, il est passé aux véhicules entièrement électriques. Le nouveau véhicule de contrôle de la faune est le camion F-150 Lightning entièrement électrique.

Deux autres véhicules entièrement électriques sont prévus pour être acquis, pour un total de trois (3). L'aéroport est toujours ouvert à d'autres technologies à l'avenir.

- La saison de construction sur les îles de Toronto a repris. L'aéroport travaille avec les organismes associés qui doivent faire traverser des véhicules plus gros. Ils coordonnent des heures d'arrivée plus efficaces pour les camions à benne qui souhaitent traverser en utilisant le traversier, afin de réduire le trafic et la congestion.

Après la présentation de M. MacWilliam, M. Beck (YQNA) a demandé des renseignements sur les mesures prises par la TRCA pour atténuer la colonie croissante de cormorans. M. MacWilliam a répondu que la TRCA détruisait les nids de cormorans et utilisait des pièces pyrotechniques pour tenter de les effrayer. Malheureusement, il y a un nid d'aigle sur les îles de Toronto, qui ne peut pas être dérangé, ce qui a donc un impact sur l'élimination des cormorans. Le représentant de la YQNA a ensuite demandé des renseignements sur les moyens possibles pour la communauté de participer à l'initiative visant à éliminer la colonie de cormorans. M. MacWilliam a répondu en déclarant que cela ne serait pas nécessaire puisque la Ville et la TRCA sont bien conscientes et proactives dans leur quête d'encourager la colonie à revenir à Tommy Thompson et à ne pas s'établir sur les îles de Toronto.

M. Farebrother (TICA) a demandé si l'aéroport avait pris d'autres mesures supplémentaires, comme des oiseaux de proie, pour dissuader la colonie de cormorans. M. MacWilliam a répondu que l'aéroport avait déjà fait appel à son entrepreneur en faune pour que des faucons viennent comme mesure de contrôle, ce qui a donné lieu à un certain succès. La TRCA a également mis en place une structure de perchoir qui a quelque peu réussi à atténuer la colonie. M. MacWilliam précise également que lorsque leurs mesures de contrôle habituelles cessent de fonctionner, ils doivent penser à de nouvelles stratégies d'atténuation créatives, car la colonie s'habitue à ces stratégies. L'aéroport se concentre sur le contrôle de l'habitat plutôt que sur l'effarouchement des cormorans pour s'assurer qu'ils ne nichent pas près de l'aéroport.

Mme Homewood a fourni un lien vers le rapport sur la stratégie de gestion des cormorans, disponible sur le site Web de la TRCA ou en utilisant le lien suivant :

https://tommythompsonpark.ca/app/uploads/2023/04/2022_TTPDCCO_ManagementReport.pdf

4d. Mise à jour sur la sensibilisation communautaire

M. Mosher désigne Jessica Pellerin (PortsToronto) et Ryan White (Nieuport) pour présenter la mise à jour sur la sensibilisation communautaire. Les points importants de leur présentation étaient les suivants :

- Cette année, l'aéroport a célébré 85 ans d'histoire. Ils ont installé une exposition à l'entrée de l'aéroport à la fin du mois d'avril de cette année. L'exposition commémore le centenaire de l'ARC ainsi que l'anniversaire de l'aéroport lui-même.
- À l'occasion de la Journée internationale de la femme, l'aéroport a inauguré un mur de la renommée des femmes dans l'aviation au deuxième étage de l'aérogare pour souligner les contributions des femmes à l'industrie. Amelia Earhart a été la première à recevoir un prix. Pour le reste de l'année, l'aéroport inaugurera chaque mois une nouvelle femme importante dans l'aviation.
- Pour poursuivre la mission de l'aéroport de mettre en œuvre des efforts de durabilité environnementale, il lancera la première de ses navettes électriques plus tard cet été.
- L'aéroport accueillera le public pour l'ouverture des portes le samedi 25 mai, de 10 h à 17 h, la dernière entrée étant prévue à 16 h. De nombreuses activités seront organisées dans tout l'aéroport pour permettre aux participants d'interagir avec, notamment de la musique en direct, les faucons utilisés pour les mesures environnementales et le camion électrique.

Après la présentation, Joan Prowse (BQNA) a demandé s'il y avait de la place pour que d'autres artistes musicaux se produisent lors de l'événement Doors Open. Mme Pellerin a répondu que l'aéroport avait des artistes spécifiques dans le cadre de Music on the Fly dans l'atrium qui ont déjà été sélectionnés. Cependant, si quelqu'un

est intéressé à se produire lors de l'événement de l'année prochaine, il est invité à la contacter pour lui donner les détails. Le représentant de la BQNA a également demandé si une réunion distincte pouvait être organisée pour discuter d'itinéraires supplémentaires de navettes écologiques pour atténuer la congestion du trafic dans la région. M. White a répondu qu'ils étaient heureux de recevoir des suggestions pour améliorer les efforts de durabilité de l'aéroport.

4e. Mise à jour du sous-comité de gestion du bruit dans les aéroports

Mme Homewood a fait le point sur le sous-comité de gestion du bruit de l'aéroport. Elle a rappelé au groupe que Hal Beck (YQNA) et elle-même sont les coprésidents de ce sous-comité, qui se compose de deux membres de la communauté (les représentants de BQNA, Max Moore et Lesley Monette) et de Jay Paleja (Ville de Toronto). Mme Homewood a fait remarquer que le sous-comité a tenu sa dernière réunion le 15 mai, au cours de laquelle il a fait le point sur l'étude sur le bruit au sol qui a débuté en 2019. Les points importants de cette présentation sont résumés ci-dessous :

- Les conclusions préliminaires de l'étude sur le bruit au sol seront communiquées lors de la prochaine réunion du sous-comité de gestion du bruit, le 26 juin. Après la réunion, la communauté, la Ville et l'aéroport fourniront leurs commentaires à RJ Burnside et à Akoustik. Les consultants ont pour objectif de terminer l'étude d'ici la fin juillet 2024.
- Lors de la dernière réunion, le 15 mai, Noah Meneses (PortsToronto) a fait une présentation sur le rapport annuel sur le bruit publié en mars de cette année.
- L'emplacement d'un autre moniteur de bruit permanent est déplacé vers une zone plus accessible. M. MacWilliam a fait remarquer que le terminal de la Place Ontario n'est pas un emplacement adéquat pour le moniteur, car des travaux de construction seront en cours, ce qui entraînera des pannes de courant qui entraîneront une perte de données. Mme Homewood a précisé que cela n'affectera pas l'étude sur le bruit au sol, car il s'agit de moniteurs de bruit temporaires situés sur les balcons des membres de la communauté. Après la présentation, Joan Prowse (BQNA) a demandé si les conclusions de l'étude sur le bruit au sol seront également présentées aux membres du CLC. Mme Homewood a confirmé que le sous-comité de gestion du bruit rend compte au CLC de l'aéroport et que les conclusions seront également présentées lors de la prochaine réunion du CLC. Warren Askew a noté que la prochaine réunion aura probablement lieu fin septembre, mais cela n'est pas encore confirmé.

5. Mises à jour des programmes d'investissement

Bojan Drakul (PortsToronto) a fait une brève présentation des mises à jour du programme d'immobilisations. M. Drakul a noté que les listes des projets terminés et en cours ont été fournies lors de la dernière réunion du CLC en février, qui contiendra également plus de détails sur chaque projet. La liste suivante des projets en cours n'est qu'une mise à jour de la liste précédente fournie :

- Clôture du périmètre du corral des taxis : elle est en phase de fabrication et sera probablement installée en juin ou juillet - elle sera prête lorsque la Ville aura terminé le projet de la place.
- Porte d'entrée du traversier : elle arrivera sur place dans les prochaines semaines et sera installée quelques jours après cela.
- Réhabilitation des coins de la rampe de mise à l'eau du traversier continental : il s'agit d'un projet important compte tenu de l'état des coins. Le mur du quai et la rampe appartiennent à la Ville, par conséquent, l'aéroport travaille avec elle pour finaliser les accords permettant à l'aéroport de procéder à l'exécution de ces travaux. Les travaux commenceront probablement début juin.

- Réhabilitation du stationnement de la route de service ouest et du rond-point : elle est en phase de conception. Les travaux auront probablement lieu entre septembre et novembre et nécessiteront le retrait de l'asphalte et le repavage de la route.
- Remplacement de la clôture et des barrières de sécurité de l'aéroport : Ce projet est en cours depuis environ un mois et progresse bien. Malheureusement, l'entrepreneur a heurté la conduite de gaz, ce qui a eu un impact sur l'approvisionnement en gaz de l'île. Cependant, le service a été rétabli peu de temps après. Le projet devrait être terminé d'ici la fin août - début septembre.
- Entretien de l'état des chaussées de l'aérodrome : La conception est en cours de finalisation et la construction est prévue en août - septembre. Le projet comprend la réhabilitation des chaussées au sud de GRE.
- Améliorations de l'infrastructure électrique de l'aéroport : Cela nécessite le remplacement de l'infrastructure du poste électrique. La construction ne commencera probablement pas avant l'hiver et durera environ trois (3) à quatre (4) semaines.
- Réparations structurelles et mises à niveau hydrauliques des rampes de traversier : Auparavant, la rampe de traversier avait subi des dommages qui nécessitaient une réparation d'urgence qui est maintenant terminée. L'appel d'offres sera lancé la semaine prochaine pour trouver un entrepreneur pour les travaux de réhabilitation permanents. Cela nécessitera une fermeture du service de traversier d'environ deux (2) à trois (3) jours. Ce projet comprendra deux (2) étapes. La première étape consistera à réparer la rampe, tandis que la deuxième étape consistera à réparer et à remplacer les éléments hydrauliques.
- Remplacement de la porte 106 : Ce projet est presque terminé puisque la porte est installée. Des conduits doivent encore être mis en place pour l'infrastructure de communication qui contrôle la porte.
- Réhabilitation du mur du quai Est de l'île : La conception est en cours pour ce projet. La construction devrait commencer cet automne et se prolonger jusqu'en 2025.
- Amélioration de la rampe et des quais pour hydravions : L'aéroport acquiert de nouveaux quais pour hydravions qui sont plus sûrs et plus robustes que les quais actuels.
- Équipement de sécurité : Cela implique le remplacement régulier des caméras pour s'assurer qu'elles sont modernes et en bon état de fonctionnement.
- Remise à neuf des stations de pompage sanitaire : Deux autres stations de pompage doivent encore être remises à neuf dans le cadre de ce projet.
- Système de pompe à glace des cales de traversier : Ce projet aura lieu en novembre et implique l'installation de pompes à glace pour la saison hivernale.
- Rénovations du PTF continental pour accueillir le personnel – étude et conception uniquement : le personnel opérationnel a été relocalisé du bâtiment Corleck au PTF continental. L'aéroport envisage de rénover l'intérieur du bâtiment pour s'assurer qu'il peut accueillir le personnel nouvellement relocalisé.
- Étude de lutte contre les incendies à l'aéroport : elle vise à garantir que la lutte contre les incendies est appropriée et conforme aux dernières exigences.
- Pré-dédouanement USCBP : ce projet de construction comprend deux contrats - le système de bagages et l'entrepreneur général. Les deux sont en cours de finalisation, environ 90 % de la conception étant achevée. Le calendrier sera finalisé une fois la conception terminée. Cependant, le calendrier prévu est de commencer les travaux en juillet 2024 et de les terminer d'ici octobre 2025. Les travaux auront lieu pendant les heures de nuit dans le terminal et les livraisons auront lieu pendant la journée.

M. Drakul a ensuite abordé les projets à venir, qui sont les suivants :

- Infrastructure de sécurité physique de l'aéroport (étude d'évaluation des menaces uniquement) : il s'agit d'une étude d'évaluation des menaces visant à garantir que tous les points de vulnérabilité potentiels sont traités.
- Nouveau mât de drapeau : le nouvel emplacement sera au centre du rond-point.
- Dispositif anti-retour de conduite d'eau : ce projet vise à réhabiliter l'infrastructure vieillissante.
- Évaluation de l'état des murs de quai restants : Cette évaluation permettra d'évaluer l'état des murs de quai restants qui n'ont pas encore été évalués (coins nord-ouest et sud-est de l'aéroport).
- Déplacer et réaffecter le bâtiment RUBB du port à l'aéroport : Ce projet déplace le bâtiment en tissu RUBB du port vers le côté sud de l'aérodrome de l'aéroport pour répondre aux besoins de stockage intérieur des équipements de maintenance de l'aéroport.
- Compteurs intelligents pour l'électricité et l'eau : Remplacement des compteurs analogiques par des compteurs intelligents, permettant une lecture à distance.

M. Drakul a conclu sa présentation en réitérant que des efforts continueront d'être faits pour atténuer les impacts de la construction tels que le bruit, l'éclairage et les impacts sur la circulation sur la communauté. Il a également souligné l'importance de la durabilité et des considérations environnementales lors de ces mises à jour et changements d'infrastructure. Enfin, M. Drakul a noté que l'aéroport ne prévoit pas d'activité de livraison de matériaux importante sur la base de ces projets, et que, par conséquent, l'utilisation de barges pour les livraisons n'est pas prévue en 2024. Une occasion de poser des questions a ensuite été présentée.

M. Farebrother (TICA) a soulevé deux questions. La première question concernait l'utilité des pompes à glace et si elles servent à éloigner la glace des traversiers. M. MacWilliam a confirmé que c'est bien à cela qu'elles servent, car elles sont dotées de jets qui poussent l'eau vers l'espace pour empêcher la glace de pénétrer dans la cale. Les jets sont généralement efficaces, mais en raison du mouvement de va-et-vient du traversier, la glace s'infiltré dans l'espace. La deuxième question posée par le représentant de la TICA concernait la responsabilité de la réparation du mur de quai, étant donné qu'il s'étend au-delà des limites de l'aéroport. M. Drakul a répondu que 17 % du mur de quai du port intérieur appartient à PortsToronto et qu'ils termineront l'évaluation de tous les murs de quai restants d'ici la fin de l'année prochaine.

M#54-A4— Bojan Drakul s'enquerra des mises à jour sur les travaux de réparation des murs du quai et fera part de la réponse au CLC lors de la prochaine réunion.

Le représentant de la TICA a commenté les impacts de la fuite de gaz sur la communauté et a demandé pourquoi l'entrepreneur n'était pas au courant de l'emplacement de la conduite de gaz principale. M. Drakul a répondu que la situation était une erreur humaine, étant donné que la conduite de gaz avait été correctement marquée par Enbridge sur le terrain. M. Drakul a exprimé sa compréhension de la frustration et des inconvénients associés à cette situation malheureuse. Il a déclaré que le contrat de projet comprend toutes les exigences liées à la protection des services publics, y compris l'éclairage naturel lorsque cela est jugé nécessaire et qu'il s'agissait d'un cas où l'opérateur de l'excavatrice ne suivait pas les procédures appropriées et ne prêtait pas attention aux services publics marqués. Mme Prowse (BQNA) a exprimé son enthousiasme à propos des nouveaux élévateurs hydrauliques sur les rampes du traversier. Elle a ensuite demandé si cette initiative réduirait le bruit fort émis le matin lorsque les véhicules commencent à monter à bord du traversier. M. MacWilliam a répondu qu'ils cherchaient à retourner tout le caoutchouc et peut-être même plus qu'auparavant. M. Beck (YQNA) a ensuite demandé pourquoi un hydrovac n'avait pas été installé pour marquer la conduite de gaz avant le début des travaux. M. Drakul a confirmé après la réunion que la marge pour

l'hydrovac était effectivement incluse dans les documents contractuels et qu'elle avait été largement utilisée dans ce projet.

6. Mise à jour du cadre environnemental, social et gouvernemental (ESG)

Juhi Matta (PortsToronto) a fait le point sur le cadre environnemental, social et gouvernemental. Les points importants de sa présentation étaient les suivants :

- Émissions de gaz à effet de serre : des progrès importants ont été réalisés dans le cadre du plan de zéro émission nette de l'aéroport depuis la dernière réunion du CLC. L'aéroport s'efforce de quantifier ses catégories d'émissions afin de faciliter l'accréditation carbone de l'aéroport, pour laquelle il est actuellement en train de faire une demande. Cela permettra de visualiser les performances, les rapports de données et la politique de l'aéroport par rapport à d'autres aéroports. L'aéroport fera également vérifier les émissions de carbone de l'aéroport sur place pour la première fois. Ces informations seront publiées dans le rapport de durabilité de l'aéroport cet été.
- o L'aéroport a considérablement réduit ses émissions depuis qu'il utilise l'énergie Bullfrog, qui alimente l'aéroport. Depuis le passage à l'énergie renouvelable en 2010, plus de 20 000 tonnes d'émissions d'équivalent dioxyde de carbone ont été évitées. Cela équivaut à retirer 4 511 voitures de la route pendant un an ou à ajouter 9 825 hectares de forêt en croissance pendant un an.
- Feuille de route vers l'objectif zéro émission nette : l'aéroport a commencé à comptabiliser les émissions de portée 3 (indirectes). Cela comprend les émissions causées par les déplacements des employés vers l'aéroport, les déplacements professionnels des employés, les activités du programme d'investissement en construction et l'activité réelle des avions. L'aéroport s'efforce de quantifier ces données pour comprendre comment il peut aider ses partenaires. Ils ont collaboré avec leurs partenaires pour recueillir des informations qui contribueront à alimenter certains modèles climatiques. Cela comprend différents scénarios de politique, de développement technologique, de demande marketing et de scénarios macroéconomiques pour voir ce que l'aéroport peut faire pour réduire les émissions pour chacun d'entre eux. Cela aura un impact sur différents aspects des opérations, de l'approvisionnement et du développement du capital de l'aéroport. Les informations seront disponibles pour être partagées d'ici la fin de cette année ou au début de l'année prochaine.

7. Mises à jour des membres du CLC

M. Mosher a invité les membres du CLC représentant les organisations au sein du comité à fournir des mises à jour. Les mises à jour sont résumées comme suit :

- Bev Thorpe (BQNA) a remercié Bryan Bowen d'avoir organisé une merveilleuse visite et une présentation le 4 mai sur le développement du quartier de Bathurst Quay.
- Joan Prowse (BQNA) a annoncé que les cinq (5) membres du sous-comité du BQNA qui travaillent en partenariat avec l'aéroport et le service de planification et de santé publique de Toronto ont reçu un prix de leadership communautaire du gouvernement fédéral en avril.

8. Mise à jour de l'étude de recherche sur la qualité de l'air du BQNA

Mme Homewood a fait le point sur l'étude de recherche sur la qualité de l'air de la BQNA. Elle a indiqué qu'il y avait eu deux réunions – une le 24 avril et une autre le 25 avril – avec la BQNA de l'Université de Toronto, le

Bureau de santé publique de Toronto et l'aéroport. Les données seront partagées une fois les rapports finalisés. Il y a quelques recommandations pour l'aéroport, ainsi que des domaines de surveillance identifiés qui seront examinés plus en détail.

9. Affaires

M. Mosher a conclu en lançant une discussion sur les dates futures du CLC. Les deux prochaines réunions étaient prévues pour le 18 septembre et le 20 novembre, mais il semble y avoir des problèmes avec ces deux dates. Mark Maloney (Université de Toronto – Affaires municipales) a noté que le 20 novembre aura lieu la Soirée du maire pour les arts, un événement majeur visant à reconnaître l'art à Toronto. M. Askew a remercié Mark d'avoir signalé cette date et a reconnu l'importance de l'événement pour reconnaître les arts. M. Mosher fera un suivi auprès du groupe concernant les dates potentielles des deux prochaines réunions du CLC.

M#54-A5 – M. Mosher communiquera aux membres les dates potentielles des deux prochaines réunions du CLC.

M. Askew a pris la parole pour parler de certains grands projets à venir. L'un d'eux concerne les zones de sécurité d'extrémité de piste (RESA). L'aéroport est tenu de se conformer aux normes fédérales qui s'appliquent à toutes les pistes commerciales canadiennes qui accueillent plus de 325 000 passagers par an. PortsToronto a mené des travaux pour évaluer les options qui permettraient à l'aéroport d'atteindre la conformité aux RESA en 2027. Compte tenu de l'environnement unique de l'aéroport, il est prévu que la conformité aux normes des RESA nécessitera des modifications à l'accord tripartite. Le processus de consultation débutera le 15 juillet – les détails de ce processus seront rendus publics le 20 juin. Joan Prowse (BQNA) s'est inquiétée du fait que la date de la consultation ait lieu pendant l'été, car les membres de la communauté sont en vacances. M. Askew a reconnu les préoccupations de Mme Prowse et a répondu que le processus est long et que le délai de conformité le motive dans une certaine mesure. Il faut donc que les membres de la communauté soient suffisamment déterminés à s'engager pour que le processus soit suffisamment long pour que la voix de tous les membres de la communauté soit entendue. Le représentant de la BQNA a demandé quelle était la durée du processus d'engagement et s'il pouvait être prolongé. M. Askew a répondu que ces détails étaient encore en cours de finalisation, mais qu'ils seraient communiqués par le biais de LURA dès que le calendrier serait décidé. Il a également noté que le calendrier d'engagement sera long et s'étendra jusqu'à l'automne. Le premier événement d'engagement sera davantage une journée portes ouvertes pour présenter le projet, avec davantage d'occasions de fournir des commentaires et des contributions lors des événements d'engagement ultérieurs.