Annexe O

Consultation

Annexe O

O1. Documents de notification

O2. Comptes rendus des consultations avec les communautés autochtones

O3. Comptes rendus des consultations avec les intervenants techniques

O4. Comptes rendus des consultations publiques

O5. Comptes rendus des consultations avec les organismes

Table des matières

O1. Documents de notification 4

O1.1 Avis de début : Première journée portes ouvertes et assemblée publique 6
O1.2 Avis sur la deuxième journée portes ouvertes et assemblée publique.....8
O1.3 Avis d'achèvement.....10
O1.4 Média.....12

O2. Comptes rendus des consultations avec les communautés autochtones 18

O3. Comptes rendus des consultations avec les intervenants techniques..... 18

O3.1 Première réunion du Comité consultatif technique, juin 2024.....20
O3.2 Deuxième réunion du Comité consultatif technique, juillet 2024.....47
O3.3 Troisième réunion du Comité consultatif technique, octobre 2024 74
O3.4 Quatrième réunion du Comité consultatif technique, novembre 2024.....105

O4. Comptes rendus des consultations publiques 145

O4.1 Première journée portes ouvertes et assemblée publique, juillet 2024.....146
O4.1.1 Documents de présentation 147
O4.1.2 Rapport sommaire (préparé par MASS LBP) 199
O4.2 Deuxième journée portes ouvertes et assemblée publique, octobre 2024.....210
O4.2.1 Documents de présentation 211
O4.2.2 Rapport sommaire (préparé par MASS LBP) 253
O4.3 Comptes rendus des commentaires du public et des réponses de l'équipe de projet.....262
O4.3.1 Première journée portes ouvertes et assemblée publique 263
O4.3.2 Deuxième journée portes ouvertes et assemblée publique.....269
O4.3.3 Version préliminaire du rapport d'évaluation environnementale.....330

O5. Comptes rendus des consultations avec les organismes 466

O5.1 Agence d'évaluation d'impact du Canada 467
O5.2 Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs 511
O5.3 Ville de Toronto.....524
O5.4 Office de protection de la nature de Toronto et de la région.....570
O5.5 Transports Canada 574
O5.6 Environnement et Changement climatique Canada 599
O5.7 Ministère des Richesses naturelles.....611
O5.8 Pêches et Océans Canada 624
O5.9 Ministry of Citizenship and Multiculturalism.....628

O1. Documents de notification

O1.1 Avis de début : Première journée portes ouvertes et assemblée publique

O1.2 Avis sur la deuxième journée portes ouvertes et assemblée publique

O1.3 Avis d’achèvement

O1.4 Média

O1.1 Avis de début : Première journée portes ouvertes et assemblée publique

Avis

Évaluation environnementale de l’aire de sécurité d’extrémité de piste (RESA), PortsToronto – Avis d’achèvement du rapport préliminaire d’étude d’évaluation environnementale

PortsToronto a terminé une évaluation environnementale préliminaire pour la mise en place des aires de sécurité d’extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l’Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). Le projet est entrepris afin de se conformer aux nouvelles exigences du *Règlement de l’aviation canadien* en réponse aux normes de sécurité de Transports Canada pour les RESA.

Les RESA sont situées aux deux extrémités des pistes et sont des zones désignées d’espace ouvert, destinées à réduire les dommages subis par un aéronef en cas d’une sortie d’extrémité de piste ou d’un atterrissage trop court. Les RESA ne seront développées que pour la piste 08/26, car il s’agit de la seule piste qui offre un service aérien commercial à l’aéroport. Le projet ne comprend aucune extension de piste et n’entraînera aucun changement à l’exploitation actuelle de la piste, à la capacité ou au type d’aéronef utilisant la piste.

Le projet n’est pas obligatoire en vertu des lois fédérales ou provinciales sur l’évaluation environnementale. L’évaluation environnementale a été réalisée dans le cadre d’un processus volontaire non prescrit par la loi, établi en consultation avec les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux concernés.

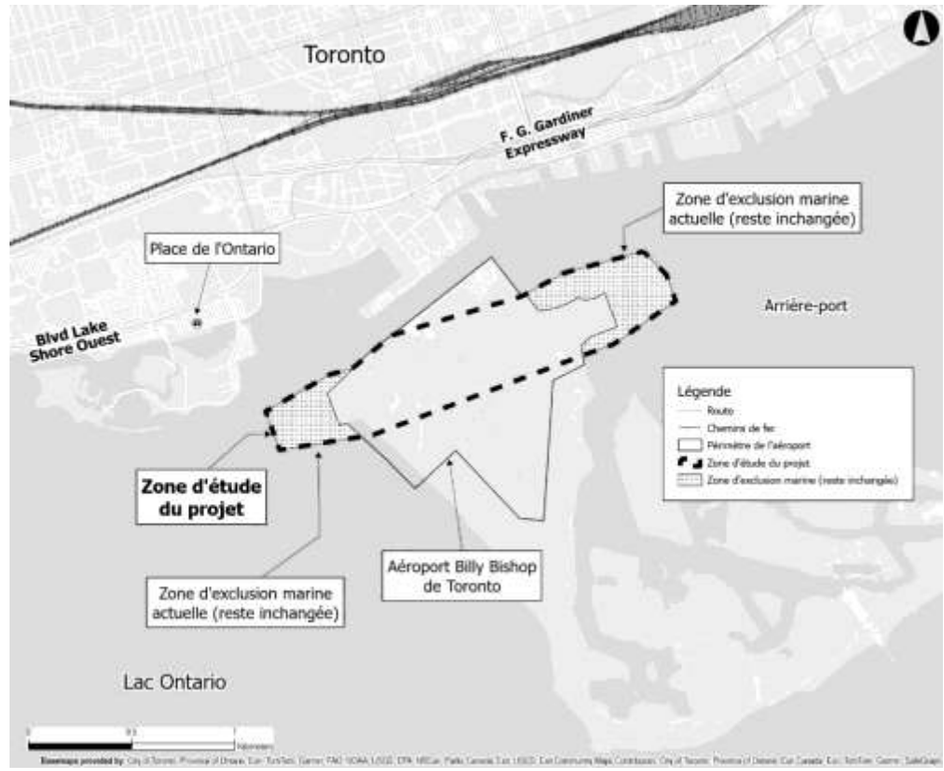
Le rapport préliminaire d’étude d’évaluation environnementale présente une liste préliminaire de solutions de RESA pour la piste 08/26 qui répondent aux normes de Transports Canada relatives aux RESA.
Il décrit l’évaluation de leurs effets environnementaux et les mesures d’atténuation proposées pour réduire les répercussions possibles. Le rapport préliminaire d’étude environnementale fournit également un compte rendu des consultations menées tout au long de l’étude.

D’après une évaluation exhaustive de chaque RESA, la RESA 3 a été déterminée comme option privilégiée. Cette solution permet la construction d’un conduit souterrain pour les services publics, qui soutient l’enfouissement de conduits souterrains, de tuyaux et d’autres conduites essentielles aux îles de Toronto. Elle comprend également des modifications des voies de circulation le long des extrémités est et ouest de l’aéroport. De plus, la solution RESA 3 prévoit d’agrandir le mur antibruit existant installé à l’extrémité ouest de la piste 08/26 et de bâtir un mur antibruit à l’extrémité est de la piste.

Malgré la détermination de la RESA 3 comme solution privilégiée, PortsToronto et ses partenaires ont décidé de mettre en place une solution différente en vertu de l’entente tripartite (l’entente) qui régit l’Aéroport Billy Bishop de Toronto, la Ville de Toronto et Transports Canada. L’entente, modifiée le 28 janvier 2025, décrit les conditions requises pour assurer la conformité à la RESA obligatoire de Transports Canada et détermine la RESA 1, une solution avec une extension minimale de la masse continentale, pour permettre l’aménagement de la RESA. PortsToronto collaborera maintenant avec le personnel de la Ville de Toronto et Transports Canada pour mettre en place la RESA 1 selon les modalités énoncées dans l’entente modifiée de janvier 2025.

Le présent avis verse le rapport préliminaire d’étude d’évaluation environnementale au dossier public pour examen et commentaires du 2 juin 2025 au 7 juillet 2025, sur le site Web du projet à l’adresse suivante : https://www.safecleanquiet.ca/.

Les membres du public, les groupes et organismes communautaires ainsi que les communautés autochtones sont invités à faire part de leurs commentaires sur ce projet directement à PortsToronto en cliquant sur le lien ci-dessous d’ici le 7 juillet 2025 : https://www.safecleanquiet.ca/ea-comments.



O1.2 Avis sur la deuxième journée portes ouvertes et assemblée publique

Avis de la réunion

Évaluation environnementale de l’aire de sécurité d’extrémité de piste (RESA), PortsToronto – Publique et de la journée portes ouvertes #2

PortsToronto entame une évaluation environnementale (ÉE) en vue de mettre en place des aires de sécurité d’extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l’Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). Le projet est réalisé conformément aux exigences du nouveau Règlement de l'aviation canadien en réponse aux normes de sécurité de Transports Canada relatives aux RESA, et ne s'applique qu'à la piste 08/26, car il s'agit de la seule piste permettant d'assurer un service aérien commercial à l'aéroport.

Les RESA sont situées aux deux extrémités des pistes et sont des zones considérées comme des espaces ouverts, conçues pour réduire les dommages causés aux aéronefs dans les cas où ils dépassent l'extrémité d'une piste ou font une sortie de piste et atterrissent avant la piste. Le projet ne prévoit pas de prolongement de piste et n'entraînera aucune modification des opérations actuelles, de sa capacité ou du type d'aéronef utilisant la piste.

PortsToronto étudie également les possibilités d'améliorer la sécurité en réduisant au minimum les passages de véhicules sur la piste 08/26, actuellement nécessaires pour les opérations des véhicules de l'aéroport et des îles de Toronto, qui dépendent de l'accès à la piste et de l'interaction avec la tour de contrôle de l'aéroport. Cet effort soutient l'objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada visant à réduire le risque d'incursion sur piste dans les aéroports.

En outre, PortsToronto envisage de prendre des mesures pour réduire les émissions et les niveaux de bruit au sol le long de la rive du lac. Ces mesures comprennent le réalignement d'une section de la voie de circulation à l'extrémité ouest afin de réduire les distances de circulation des avions commerciaux, et la mise en place de murs antibruit aux extrémités Est et ouest.

Processus d’évaluation environnementale

Le projet n'est pas imposé par la législation fédérale ou provinciale en matière d'évaluation environnementale. L'ÉE sera réalisée dans le cadre d'un processus volontaire facultatif, établi par le biais d'une consultation avec les agences fédérales, provinciales et municipales. L'ÉE évaluera les impacts potentiels sur l'environnement de différentes alternatives de RESA pour la piste 08/26 en conformités aux normes de Transports Canada pour les RESA. Les résultats de cette étude seront consignés dans un rapport d'étude d'ÉE.

Consultation

Nous vous invitons à participer à la deuxième réunion publique sur la mise en œuvre des RESA à l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

Au cours de cette réunion, vous aurez l'occasion d'en apprendre davantage sur la conception de RESA préférée du PortsToronto, fondée sur une récente ÉE. Nous partagerons également des informations sur les protections environnementales importantes et les avantages pour la communauté qui pourraient faire partie de ce programme de conformité, ainsi que sur la manière dont PortsToronto a l'intention de minimiser les perturbations pendant la construction.

Le public, les groupes communautaires et les agences, y compris les communautés des Premières Nations, sont encouragés à participer activement à la planification de ce projet en assistant aux consultations ou en contactant directement le personnel pour obtenir des informations, formuler des commentaires ou poser des questions.

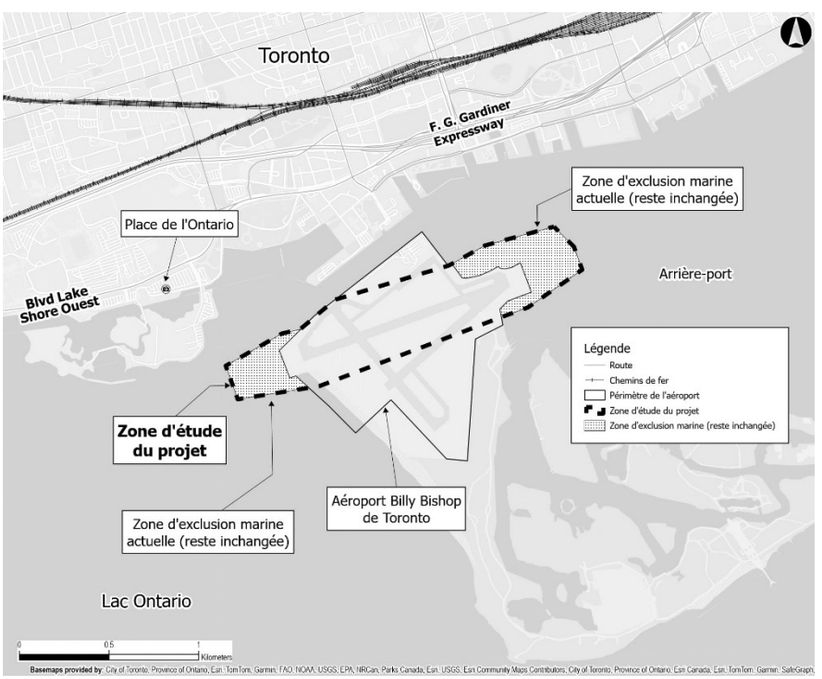
Deux réunions auront lieu le **mardi 15 octobre 2024** à l'hôtel Westin Harbour Castle, la première de 14h00 à 16h00 et la seconde de 18h00 à 20h00 (les deux réunions se tiendront dans les salles Frontenac Ballroom).

Une présentation de trente minutes sera suivie d'une brève séance de questions-réponses et de la possibilité d'examiner les panneaux d'affichage et de parler directement aux membres de l'équipe d’ÉE, aux ingénieurs de conception ainsi qu'au personnel de PortsToronto. La réunion sera également diffusée en direct.

Si vous souhaitez être ajouté à la liste de diffusion ou si vous avez des questions relatives au projet, veuillez contacter : info@safecleanquiet.ca.

La zone d'étude de l'EE de la RESA est indiquée ci-dessous.

Veuillez-vous inscrire à la réunion ici :



O1.3 Avis d’achèvement

Avis

Évaluation environnementale de l’aire de sécurité d’extrémité de piste (RESA), PortsToronto – Avis d’achèvement du rapport préliminaire d’étude d’évaluation environnementale

PortsToronto a terminé une évaluation environnementale préliminaire pour la mise en place des aires de sécurité d’extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l’Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). Le projet est entrepris afin de se conformer aux nouvelles exigences du *Règlement de l’aviation canadien* en réponse aux normes de sécurité de Transports Canada pour les RESA.

Les RESA sont situées aux deux extrémités des pistes et sont des zones désignées d’espace ouvert, destinées à réduire les dommages subis par un aéronef en cas d’une sortie d’extrémité de piste ou d’un atterrissage trop court. Les RESA ne seront développées que pour la piste 08/26, car il s’agit de la seule piste qui offre un service aérien commercial à l’aéroport. Le projet ne comprend aucune extension de piste et n’entraînera aucun changement à l’exploitation actuelle de la piste, à la capacité ou au type d’aéronef utilisant la piste.

Le projet n’est pas obligatoire en vertu des lois fédérales ou provinciales sur l’évaluation environnementale. L’évaluation environnementale a été réalisée dans le cadre d’un processus volontaire non prescrit par la loi, établi en consultation avec les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux concernés.

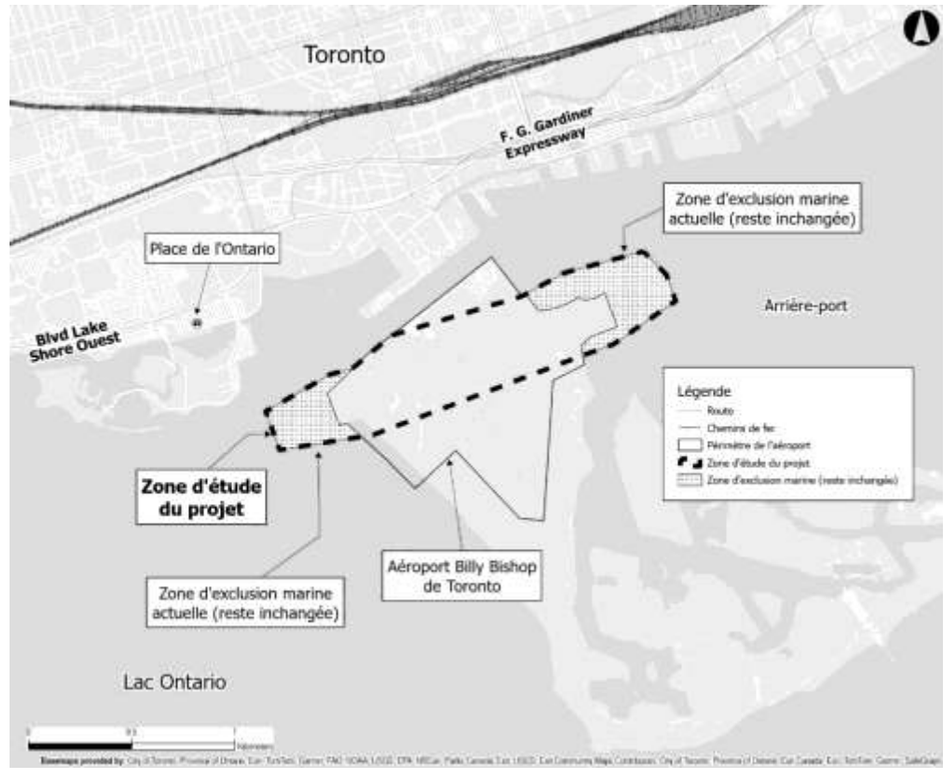
Le rapport préliminaire d’étude d’évaluation environnementale présente une liste préliminaire de solutions de RESA pour la piste 08/26 qui répondent aux normes de Transports Canada relatives aux RESA.
Il décrit l’évaluation de leurs effets environnementaux et les mesures d’atténuation proposées pour réduire les répercussions possibles. Le rapport préliminaire d’étude environnementale fournit également un compte rendu des consultations menées tout au long de l’étude.

D’après une évaluation exhaustive de chaque RESA, la RESA 3 a été déterminée comme option privilégiée. Cette solution permet la construction d’un conduit souterrain pour les services publics, qui soutient l’enfouissement de conduits souterrains, de tuyaux et d’autres conduites essentielles aux îles de Toronto. Elle comprend également des modifications des voies de circulation le long des extrémités est et ouest de l’aéroport. De plus, la solution RESA 3 prévoit d’agrandir le mur antibruit existant installé à l’extrémité ouest de la piste 08/26 et de bâtir un mur antibruit à l’extrémité est de la piste.

Malgré la détermination de la RESA 3 comme solution privilégiée, PortsToronto et ses partenaires ont décidé de mettre en place une solution différente en vertu de l’entente tripartite (l’entente) qui régit l’Aéroport Billy Bishop de Toronto, la Ville de Toronto et Transports Canada. L’entente, modifiée le 28 janvier 2025, décrit les conditions requises pour assurer la conformité à la RESA obligatoire de Transports Canada et détermine la RESA 1, une solution avec une extension minimale de la masse continentale, pour permettre l’aménagement de la RESA. PortsToronto collaborera maintenant avec le personnel de la Ville de Toronto et Transports Canada pour mettre en place la RESA 1 selon les modalités énoncées dans l’entente modifiée de janvier 2025.

Le présent avis verse le rapport préliminaire d’étude d’évaluation environnementale au dossier public pour examen et commentaires du 2 juin 2025 au 7 juillet 2025, sur le site Web du projet à l’adresse suivante : https://www.safecleanquiet.ca/.

Les membres du public, les groupes et organismes communautaires ainsi que les communautés autochtones sont invités à faire part de leurs commentaires sur ce projet directement à PortsToronto en cliquant sur le lien ci-dessous d’ici le 7 juillet 2025 : https://www.safecleanquiet.ca/ea-comments.



O1.4 Média

- Toronto Star, 4 juillet 2024, 5 octobre 2024 et 5 juin 2025
- L’Express, 6 juillet 2024, 5 octobre 2024 et 7 juin 2025

THE FIXER

Public washroom raises a stink

JACK LAKEY
CONTRIBUTING COLUMNIST

Here's one of the best tips I ever got from my long-gone ol' dad: Make sure your shoes are tied before going into a public washroom.

That's sound advice for courageous souls who have no choice but to conduct business in the privies at Nathan Phillips Square, where cleanliness is in the eye — and nose — of the beholder.

The city's website proclaims the venerable square in front of city hall, at Queen and Bay streets, is a "vibrant, active space" where "over 1.8 million visitors attend a variety of community and special events."

That adds up to a lot of trips to the washroom and great potential for fragrant situations within, as confirmed by users who tiptoe through something other than tulips to engage in a game of thrones or see a man about a horse.

With so many visitors to the square, you'd think clean washrooms would be right up there with genuflecting to the Chief Magistrate who wears the pants at city hall.

Or maybe not. I got an email from Alana Hoeben, who told a tale of woe about a recent trip to Nathan Phillips Square, highlighted by a visit to the women's washroom.

Hoeben said that, while she and her husband attended a rally, she "had occasion to use the washrooms that are part of the skate rental and fast food building."

"Out of four sinks in the women's facility, only two were working; one of those had a broken faucet and put out only a very small stream of water and the other sink was backing up," she said.

"The washroom smelled of urine quite noticeably. We looked around for a park employee but found none and there was no phone number posted that we could use to notify personnel," she added.

"That fine public space hosts almost two million people a year for various events and activities, and many of those folks are visitors to Toronto. I think we all should be embarrassed that a washroom in such a central and busy location is in such a bad condition," she said.

"Surely the city can afford a plumber for half a day and some new hardware (and the price of a good cleaning) to treat our citizens and visitors better."

I went there on an evening when there was nothing special going on to create heavy washroom traffic. All four sinks in the boys' room were functional, and while there was a whiff of pungency in the air, it did not quite qualify as revolting.

But how to discern the situation in the women's loo? It's not like I could just wander in there. So I loitered outside the door until someone came out who looked like they wouldn't be too alarmed by a guy asking about the state of affairs inside.

Her name was Margaret. She was pushing a walker and smiled when I asked her what she thought about the washroom, saying it wasn't all that bad at the moment.

But Margaret, who told me she often goes to the square and has need of the washroom, then warmed to the subject.

When it's busy, she said the women's washroom is usually "a disgusting pigpen," with toilet paper littering the floor that sometimes sticks to the wheels of her walker.



The odour in the women's washroom at Nathan Phillips Square was described as "nauseating" by one user, despite the city's claim that staff clean it every two hours.

JACK LAKEY PHOTO

STATUS I sent the city a note that raised many questions about how the washrooms in the square are cleaned and maintained; hardly any were answered. But here's their story:

"The City of Toronto is committed to best practices resulting in a prescribed level of cleanliness and ensuring washrooms are serviced and cleaned every two hours during the daily operating hours of 8 a.m. to 10 p.m., which contributes to the overall visitor experience at the Square.

"Washrooms should be clean, sanitary and in good repair. Fixtures are repaired or replaced on demand and the custodial staff report any deficiencies to the on-site operations staff. Repairs are completed as soon as possible based on complexity and availability of parts and equipment."

Notice

Commencement of Environmental Assessment with Public Meeting and Open House

Runway End Safety Area (RESA) Environmental Assessment, PortsToronto

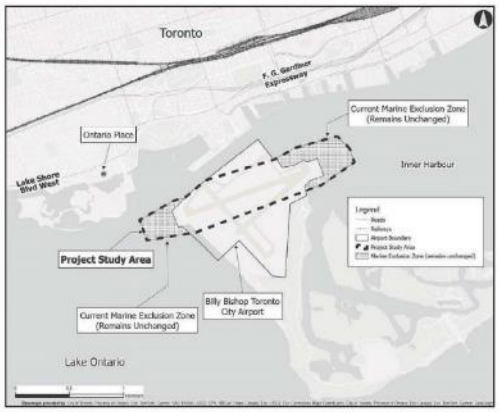
PortsToronto is commencing an Environmental Assessment (EA) to implement the Runway End Safety Areas (RESAs) for Runway 08/26 at Billy Bishop Toronto City Airport (the Project). The Project is being undertaken to comply with the new Canadian Aviation Regulation requirements in response to Transport Canada's safety standards for RESAs and only applies to Runway 08/26, as it is the only runway that supports commercial air service at the airport.

RESAs are located at both ends of runways and are designated areas of open space designed to reduce damage to aircraft in cases where aircraft overrun the end of a runway or undershoot and land prior to the runway. The Project does not involve any runway extensions, and will not result in any changes to current runway operations, capacity, or the type of aircraft utilizing the runway.

PortsToronto is also exploring opportunities to minimize vehicular crossings on Runway 08/26, currently necessary for both airport and Toronto Islands vehicle operations which rely on runway access and interaction with the Airport Traffic Control Tower. This effort supports the Transportation Safety Board of Canada's objective to reduce the risk of runway incursions at airports.

Additionally, PortsToronto is considering measures to reduce emissions and ground-based noise levels along the lakefront. This includes realigning a section of the taxiway at the west end to shorten commercial aircraft taxi distances, and the provision of a sound wall at the east end.

The RESA EA Study Area is outlined below:



Environmental Assessment Process

The Project is not mandated under federal or provincial environmental assessment legislation. The EA will be carried out as a voluntary non-statutory process, established through consultation with federal, provincial and municipal agencies. The EA will evaluate potential environmental impacts of various RESA alternatives for Runway 08/26 that will comply with Transport Canada standards for RESAs. Results from this study will be documented in an EA Study Report.

Consultation

Members of the public, community groups and agencies including First Nations communities are encouraged to actively participate in the planning of the undertaking by attending consultation opportunities or contacting staff directly with information, comments or questions. Two public meetings and open houses will be taking place on **Wednesday July 17, 2024**, at George Brown College – Waterfront Campus, with the first from 2:00 to 4:00 p.m. and the second from 6:00 to 8:00 p.m.

If you would like to be added to our Project mailing list or have Project-related questions, please contact: **Info@safecleanquiet.ca**

SAFE CLEAN QUIET
PORTS TORONTO
AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

safecleanquiet.ca

pressreader
PRINTED AND DISTRIBUTED BY PRESSREADER
PressReader.com +1 604 278 4604
COPYRIGHT AND MORAL RIGHTS APPLY

U.S. PRESIDENTIAL ELECTION

Canadians favour Harris over Trump

ROBERT BENZIE
QUEEN'S PARK BUREAU CHIEF

Canadians are three times more positive about U.S. presidential candidate Kamala Harris than they are about Donald Trump, a new Pollara poll suggests.

"If Canada was the 51st state, it would be a state that no one would bother to campaign in because it would be a landslide for the Democrats," said Dan Arnold, chief strategy officer for Pollara Strategic Insights.

Indeed, 62 per cent of respondents had positive feelings about Harris with only 18 per cent having negative feelings toward the current Democratic vice-president.

In comparison, 66 per cent had negative feelings about Trump with 20 per cent having positive feelings toward the former Republican president.

"There's still apprehension that Trump might win — people are much more positive about the Democrats."

As part of Pollara's "Rage Index" polling that examines the mood of Canadians, the firm surveyed 1,500 people on their thoughts about the Nov. 5 U.S. election.

The poll was conducted between Sept. 11 — the day after the Harris-Trump debate — and Sept. 19 using online panels. While such opt-in polls cannot be assigned a margin of error, for comparison purposes, a random sample of this size would have one of plus or minus 2.5 percentage points, 19 times out of 20.

Arnold said Canadians appear slightly more optimistic about the Democrats' chances since President Joe Biden stepped aside on July 21 following his disastrous June 27 debate performance against Trump.

In June, six per cent said they were "happy" about the U.S. election while 53 per cent were "angry." Last month, 10 per cent were happy and 46 per cent were angry.

But Harris's strong showing in the Sept. 10 debate against Trump has helped her standing among voters of all three major Canadian political parties.

Seven out of eight Liberal supporters — 87 per cent — felt positively toward her with only seven per cent feeling negative. Similarly, 83 per cent of Liberals were negative toward Trump with 10 per cent positive.

Almost half of Conservative voters — 45 per cent — had positive feelings about Harris with 37 per cent negative. That's greater than the 39 per cent of Tories who held a positive view toward Trump. Nearly half — 46 per cent — had a negative sentiment about him.

Among New Democratic voters, 83 per cent were positive about Harris with six per cent negative, while 88 per cent of NDP supporters had a negative view of Trump with six per cent positive.

Pollara also tested the views Canadians have toward the current president and about the two running mates.

Only one-third — 34 per cent — were positive about Biden with 36 per cent negative.

Minnesota Gov. Tim Walz — Harris's vice-presidential pick and a favourite of Ontario Premier Doug Ford, who has worked closely with him on trade issues — was viewed positively by 32 per cent of respondents and negatively by 10 per cent.

Ohio Sen. JD Vance, Trump's running mate, fared worse than Harris, Trump, Walz or Biden in terms of the "positive" metric.

Just 12 per cent of those surveyed viewed Vance positively, while 36 per cent had negative feelings about him.

The survey was completed before Tuesday's vice-presidential debate.

Arnold noted awareness of the vice-presidential candidates is high among Canadians — 63 per cent knew who Vance was while 57 per cent knew who Walz was.

That's greater than those who could identify Canada's longest-serving premier — Saskatchewan's Scott Moe at 35 per cent — or federal Health Minister Mark Holland at 31 per cent.

"It's been more exciting than a typical Canadian election. People here are following it very closely."

Harris has a strong connection to Canada, where she spent most of her teenage years when her mother worked as a researcher at the Jewish General Hospital and taught at McGill University. She graduated from Montreal's Westmount High School in 1981 then returned stateside for university.



A new Pollara poll suggests 62 per cent of Canadian respondents had positive feelings about Kamala Harris as compared to 20 per cent for Donald Trump.

Notice

Runway End Safety Area (RESA) Environmental Assessment, PortsToronto – Public Meeting and Open House #2

PortsToronto is undertaking an Environmental Assessment (EA) to implement the Runway End Safety Areas (RESAs) for Runway 08/26 at Billy Bishop Toronto City Airport (the Project). The Project is being undertaken to comply with the new Canadian Aviation Regulation requirements in response to Transport Canada's safety standards for RESAs and only applies to Runway 08/26, as it is the only runway that supports commercial air service at the airport.

RESAs are located at both ends of runways and are designated areas of open space designed to reduce damage to aircraft in cases where aircraft overrun the end of a runway or undershoot and land prior to the runway. The Project does not involve any runway extensions and will not result in any changes to current runway operations, capacity, or the type of aircraft utilizing the runway.

PortsToronto is also exploring opportunities to improve safety by minimizing vehicular crossings on Runway 08/26, currently necessary for both airport and Toronto Islands vehicle operations which rely on runway access and interaction with the Airport Traffic Control Tower. This effort supports the Transportation Safety Board of Canada's objective to reduce the risk of runway incursions at airports.

Additionally, PortsToronto is considering measures to reduce emissions and ground-based noise levels along the lakefront. This includes realigning a section of the taxiway at the west end to shorten commercial aircraft taxi distances, and the provision of noise walls at the east and west ends.

Environmental Assessment Process

The Project is not mandated under federal or provincial environmental assessment legislation. The EA will be carried out as a voluntary non-statutory process, established through consultation with federal, provincial and municipal agencies. The EA will evaluate potential environmental impacts of various RESA alternatives for Runway 08/26 that will comply with Transport Canada standards for RESAs. Results from this study will be documented in an EA Study Report.

Consultation

Please join us for the second public meeting to discuss the implementation of the RESAs at Billy Bishop Toronto City Airport.

During this meeting you will have the opportunity to learn about PortsToronto' s preferred RESA design based on a recent EA. We will also share information about important environmental protections and community benefits that could be part of this compliance program, as well as how PortsToronto intends to minimize disruptions during construction.

Members of the public, community groups and agencies including Indigenous communities are encouraged to actively participate in the planning of the undertaking by attending consultation opportunities or contacting staff directly with information, comments or questions.

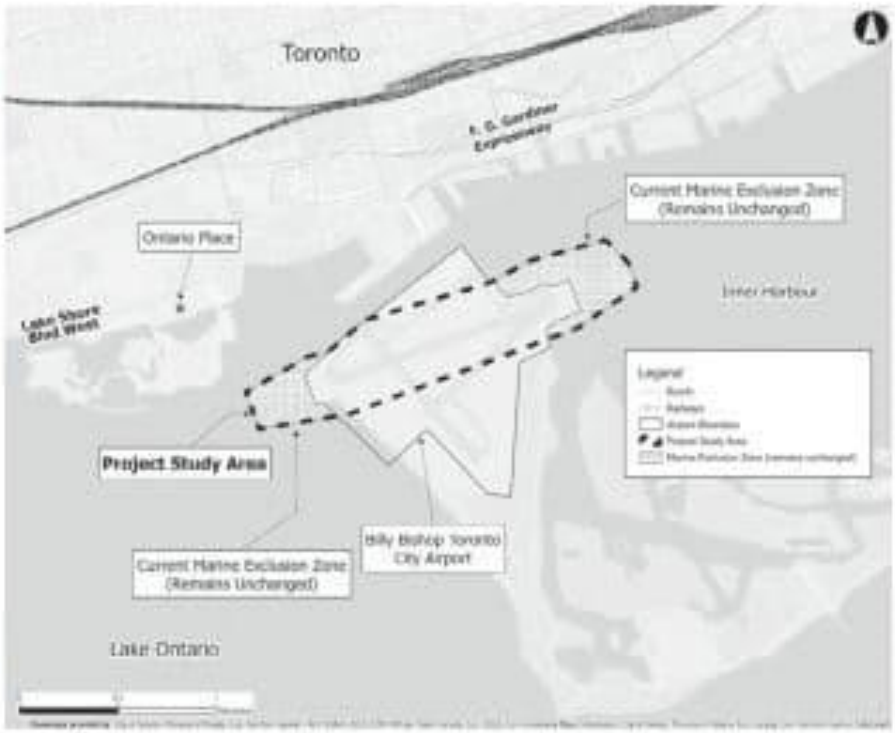
Two meetings will be taking place on **Tuesday, October 15, 2024**, at the Westin Harbour Castle Hotel, with the first from 2:00 to 4:00 p.m.; and the second from 6:00 to 8:00 p.m. (both will be held in the Frontenac Ballroom).

A thirty-minute presentation will be followed by a brief Q&A session and the opportunity to review display boards and speak directly to members of the EA team, design engineers as well as PortsToronto staff. A livestream to the meeting will also be provided.

If you would like to be added to our Project mailing list or have Project-related questions, please contact: info@safecleanquiet.ca.

The RESA EA Study Area is outlined below.

Please register for the meeting here:



SAFE CLEAN QUIET

PORTS TORONTO

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

safecleanquiet.ca

UNITED STATES

Tax cut will add $2.4 trillion to deficit

Republicans attack budget office report, calling it 'flat wrong'

LISA MASCARO

WASHINGTON U.S. President Donald Trump's big bill making its way through Congress will cut taxes by $3.75 trillion (U.S.) but also increase deficits by $2.4 trillion over the next decade, according to an analysis released Wednesday by the non-partisan Congressional Budget Office.

The CBO also estimates an increase of 10.9 million people without health insurance under the bill by 2034, including 1.4 million in the United States without legal status in state-funded programs.

The package would reduce federal outlays, or spending, by nearly $1.3 trillion over that period, the budget office said.

"Republicans cry crocodile tears over the debt when Democrats are in charge — but explode it when they're in power," said Rep. Brendan Boyle of Pennsylvania, the top Democrat on the House Budget Committee.

"In the words of Elon Musk," Boyle said, reviving the billionaire former Trump aide's criticism of the package, "this bill is a 'disgusting abomination.'"

The analysis comes at a crucial moment in the legislative process as Trump is pushing Congress to have the final product on his desk to sign into law by the Fourth of July. The work of the CBO, which for decades has served as the official scorekeeper of legislation in Congress, will be weighed by lawmakers and others seeking to understand the budgetary impacts of the sprawling 1,000-page-plus package.

Ahead of the CBO's release, the White House and Republican leaders criticized the budget office in a pre-emptive campaign designed to sow doubt in its findings.

White House press secretary Karoline Leavitt said the CBO has been "historically wrong," and Senate Majority Leader John Thune said the CBO was "flat wrong" because it underestimated the potential revenue growth from Trump's first round of tax breaks in 2017. The CBO last year said receipts were $1.5 trillion, or 5.6 per cent greater than predicted, in large part because of the "burst of inflation" during the COVID-19 pandemic in 2021.

Leavitt also suggested the CBO's employees are biased, even though certain budget office workers face strict ethical rules — including restrictions on campaign donations and political activity — to ensure objectivity and impartiality.

"When it comes time to make prognostications on economic growth, they've always been wrong," Republican House Majority Leader Steve Scalise said at a news conference.

Alongside the costs of the bill, the CBO had previously estimated that nearly four million fewer people would have food stamps each month due to the legislation's proposed changes to the supplemental nutrition assistance program, known as SNAP.

The bill, called the One Big Beautiful Bill Act after the president's own catch phrase, is grinding its way through Congress, as the top priority of Republicans, who control both the House and the Senate — and face stiff opposition from Democrats at every step in the process.

The U.S. Congressional Budget Office estimates that the One Big Beautiful Bill Act will lead to an increase of 10.9 million people without health insurance by 2034

Democrats call it Trump's "big, ugly bill."

All told, the package seeks to extend the individual income tax breaks that had been approved in 2017 but will expire in December if Congress fails to act, while adding new ones, including no taxes on tips. It also includes a massive buildup of $350 billion for border security, deportations and national security.

To help cover the lost revenue, Republicans want to slash some federal spending. They propose phasing out green energy tax breaks put in place during Joe Biden's presidency. New work requirements for some adults up to age 65 on Medicaid and SNAP would begin in December 2026 and are expected to result in less spending on those programs.

The package also would provide a $4 trillion increase to the nation's debt limit, which is now $36 trillion.

THE ASSOCIATED PRESS

Notice

Runway End Safety Area (RESA) Environmental Assessment, PortsToronto – Notice of Completion of Draft Environmental Assessment Study Report

PortsToronto has completed a draft Environmental Assessment to implement the Runway End Safety Areas (RESAs) for Runway 08/26 at Billy Bishop Toronto City Airport (the Project). The Project is being undertaken to comply with the new Canadian Aviation Regulation requirements in response to Transport Canada's safety standards for RESAs.

RESAs are located at both ends of runways and are designated areas of open space designed to reduce damage to aircraft in cases where aircraft overrun the end of a runway or undershoot and land prior to the runway. RESAs will only be developed for Runway 08/26, as it is the only runway that supports commercial air service at the airport. The Project does not involve any runway extensions and will not result in any changes to current runway operations, capacity, or the type of aircraft utilizing the runway.

The Project is not mandated under federal or provincial environmental assessment legislation. The Environmental Assessment has been carried out as a non-statutory process, established through consultation with federal, provincial and municipal agencies.

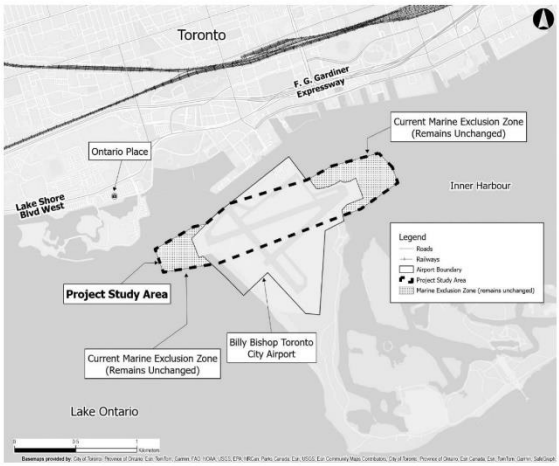
The draft Environmental Assessment Study Report outlines a short list of RESA alternatives for Runway 08/26 that meet Transport Canada standards for RESAs. It describes the evaluation of their environmental effects, and proposed mitigation measures to reduce the potential impacts. The draft Environmental Study Report also provides a record of consultation undertaken throughout the study.

Based on a comprehensive evaluation of each RESA alternative, RESA 3 was identified as the preferred alternative. This alternative allows for an underground utility conduit, which supports the burial of underground conduits, pipes and other essential conduits for airport and city infrastructure to connect utilities to the Toronto Islands. It also includes taxiway modifications along both the east and west ends of the airport. In addition, RESA 3 accommodates an extension of the existing noise wall installed at the western end of Runway 08/26, and the introduction of a new noise wall at the east end of the runway.

Notwithstanding the identification of RESA 3 as the preferred alternative, a decision was made by PortsToronto and its partners under the Tripartite Agreement (Agreement) that governs Billy Bishop Toronto City Airport, the City of Toronto and Transport Canada, to implement a different alternative. The Agreement, amended on January 28, 2025, outlines the conditions required to achieve compliance with Transport Canada's mandated RESA and identifies RESA 1, an alternative with a minimal landmass extension, to enable RESA. PortsToronto will now collaborate with the City of Toronto and Transport Canada to implement the RESA 1 alternative based on the terms outlined in the January 2025 Amending Agreement.

This Notice places the draft Environmental Assessment Study Report on the public record for review and comment from June 2, 2025 to July 7, 2025, on the Project website at: https://www.safecleanquiet.ca/.

Members of the public, community groups and agencies, and Indigenous communities are invited to provide comments on this Project directly to PortsToronto via the link provided below by July 7, 2025: https://www.safecleanquiet.ca/ea-comments.



SAFE CLEAN QUIET PORTS TORONTO AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

Radiodiffusion : vers une meilleure consultation des francophones ?

MARIANNE DÉPELTEAU
FRANCOPRESSE

Des représentants de la francophonie minoritaire appuient l'esprit du projet de loi C-354, qui, avec un amendement supplémentaire, pourrait régler un problème de consultation qui frustre l'industrie de la radiodiffusion francophone depuis des années. Le CRTC, de son côté, redoute la charge de travail à venir.

Le projet de loi C-354 propose de modifier la *Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* (CRTC), afin de reconnaître la spécificité culturelle du Québec et de la francophonie.

Il vise notamment à obliger le CRTC à consulter le gouvernement du Québec ou ceux des autres provinces, selon le cas, avant de prendre des décisions qui affectent la spécificité culturelle du Québec ou les marchés francophones.

Droit de regard

Déposé par le Bloc québécois, C-354 est vu « d'un très bon œil » par la Fédération culturelle canadienne-française (FCCF), a assuré sa directrice de la Stratégie et des relations gouvernementales, Manon Henri-Cadieux, lors de son témoignage devant le Comité permanent du patrimoine canadien, le 18 juin dernier.

« Le fait que le Québec pourrait exercer un droit de regard auprès du Conseil sur sa spécificité culturelle aurait pour effet de tirer l'importance de la protection et de la promotion du français vers le haut, ce qui nous sera également bénéfique », a-t-elle déclaré.

La Fédération des communautés francophones et acadienne du Canada (FCFA), sans forcément se positionner sur C-354, est d'accord avec le principe de consultation des francophones.

« La prise en compte de nos réalités par le CRTC au fil des ans a été inégale, et dans plusieurs cas, insatisfaisante », a déploré sa présidente, Liane Roy, également témoin au Comité.

« Nous convenons de l'importance pour le CRTC de consulter beaucoup plus systématiquement sur les réalités des marchés francophones au pays, y compris la spécificité culturelle du Québec », a-t-elle ajouté.

Des lacunes à combler

« Ça fait quand même quelques années qu'on dit que le groupe de discussion CRTC-CLOSM [communautés de langue officielle en situation minoritaire] doit être revu, resserré », a rappelé le directeur des communications de la FCFA, Serge Quinty, devant le Comité.

La *Loi sur la diffusion continue en ligne*, qui a reçu la sanction royale en avril 2023, oblige déjà le CRTC à consulter les CLOSM « lorsqu'il prend toute décision susceptible d'avoir sur elles un effet préjudiciable ».

Mais sa mise en œuvre n'est pas encore complète. À l'heure actuelle, il faut se contenter du groupe de discussion CRTC-CLOSM, qui inclut la FCFA et la FCCF. Mais ce dernier « n'est pas un organe consultatif », a précisé Serge Quinty.

Depuis le mois d'octobre 2023, ces communautés revendiquent la transformation de ce groupe en comité consultatif.

Pour l'instant, ce qui se rapproche le plus d'une consultation sont les audiences publiques. Mais encore là, « le CRTC fonctionne par avis de consultation et tout le monde de la société civile, n'importe qui, peut intervenir », a rapporté M. Quinty.

« Ce ne sont pas nécessairement des gens qui sont invités à comparaître devant le CRTC, il faut mettre son pied dans la porte, il faut soumettre avant la date limite. Si on ne le fait pas, on n'est tout simplement pas là. »

Quand la non-consultation coûte des millions

En 2012, une décision du CRTC prise sans consulter l'organisme représentant des francophones hors Québec approprié a entraîné un manque à gagner d'environ 2,3 millions de dollars pour l'industrie musicale francophone en situation minoritaire.

La *Loi sur la diffusion continue en ligne*, votée après cet événement, est vue comme une victoire pour l'industrie qui espère être consultée à l'avenir.

Méfiance envers les gouvernements provinciaux

Si C-354 va de l'avant, la FCFA demande toutefois au Parlement de le modifier, notamment la partie liée à la consultation des gouvernements provinciaux sur les réalités des marchés francophones.

« La sensibilité que peuvent avoir ces gouvernements par rapport à la francophonie est à géométrie variable », a prévenu Liane Roy. « Certains gouvernements ont des relations difficiles avec les communautés francophones. »

Selon elle, à l'extérieur du Québec, les communautés francophones et les organismes qui les composent sont mieux placés pour parler des marchés francophones au CRTC et devraient donc remplacer « les autres gouvernements provinciaux » dans le texte du projet de loi.

« Nos mandats sont légitimes, nos structures de représentation dûment constituées et nous détenons l'expertise nécessaire. Nos groupes sont les mieux placés pour informer le CRTC des besoins de la francophonie minoritaire », a appuyé Manon Henri-Cadieux, qui demande le même amendement.

Serge Quinty a ajouté que la formulation actuelle de C-354 peut porter à confusion. « Si on dit dans la *Loi sur la diffusion* continue que le CRTC doit consulter les CLOSM, et que de l'autre côté, on dit dans le projet de loi C-354 qu'on doit consulter en priorité les gouvernements provinciaux et territoriaux, il y a risque de conflit d'interprétation sur quelle loi ou quel groupe a préséance sur l'autre. »

En entrevue avec *Francopresse*, sans préciser la nature des modifications nécessaires, le député conservateur Jacques Gourde a confirmé que C-354 devra être amendé afin de recevoir l'appui de l'opposition officielle.

Du travail en plus pour le CRTC

Le CRTC reconnaît l'importance de consulter, mais s'inquiète des implications en matière de charge de travail que représenteraient des consultations avec les provinces.

« En ce moment, avec la charge de travail du CRTC, en tout respect, c'est nous demander de faire une étape additionnelle lorsque le temps presse pour mettre en place la nouvelle mouture de la *Loi sur la radiodiffusion* », a exprimé un des dirigeants du CRTC, Scott Hutton, au Comité.

« Nous sommes inquiets que si cette tendance de nous obliger de consulter avec ce groupe, puis ce groupe, et que ça s'accumule avec le temps, ça peut nous ralentir dans un moment où nous tentons d'avancer rapidement », a renchéri le directeur général de la radiodiffusion, Scott Shortliffe.

« Sonner l'alarme »

Manon Henri-Cadieux s'est dite « fortement préoccupée » par la complexité des enjeux concernant la protection et la promotion de la langue française, surtout compte tenu de son déclin.

« Je ne saurais sonner l'alarme assez fort pour nous réveiller par rapport à l'importance de ces objectifs-là. »

Rappelant que la *Loi sur les langues officielles* (LLO) a été modernisée, elle a imploré les élus de mettre en œuvre l'égalité entre les deux langues.

« Vous avez choisi de l'élever au prochain niveau, vous avez exigé que des mesures positives soient prises, a-t-elle dit en s'adressant aux députés du Comité. Je vous invite à ne pas vous satisfaire d'entendre parler de mesures positives, mais de vous rendre jusqu'à la preuve de son résultat. »

Serge Quinty a aussi évoqué la LLO : « Le CRTC est aussi désigné en vertu de la *Loi sur les langues officielles*, naturellement, il doit prendre des mesures positives. Tout cela justifie, à notre avis, qu'il y ait un exercice de consultation autre que des audiences publiques. »



Jonathan Morier et Julie Drouin dans le spectacle pour jeunes *Survie du vivant*.

Riche programmation culturelle à l'AFT en 2024-25

suite de la une

Musique, théâtre, danse…

L'offre musicale de l'AFT est des plus éclectiques : le jazz des Canadiennes du Ostara Project, la musique persane de l'ensemble Amir Amiri, la musique de la Renaissance de Cordâme, le jazz-classique de l'Ensemble Mistral, le piano à une main (la gauche!) de Maxime Zecchini…

Les participants au lancement de la saison, mercredi soir, ont eu droit à un aperçu du folk-blues-jazz-indien du groupe québécois So Long Seven, qui se produira en octobre.

C'est toujours la Fête de la musique, le 21 juin, qui clôt la saison culturelle de l'AFT. On sait déjà que c'est le Québécois Alphonse Bisaillon, aux influences multiples « rap-rock-disco-punk », qui sera la tête d'affiche de la Fête de la musique 2025.

Quelques pièces de théâtre seront présentées à l'AFT en 2025, dont *Merci d'être venu*, de la compagnie québécoise Le Complexe, un moment de réflexion sur la santé mentale. Dans *Euphrate*, Nil Bosca évoque les difficultés d'une lycéenne de père turc et de mère française. Enfin, Stanislas Roquette répond à son diabète par la poésie dans *Insuline et Magnolia*.

« La danse est à l'honneur » en février, mentionne Ketaki Rojwade, « avec *Rite*, de Myriam Allard, mêlant danse contemporaine et flamenco. »

Programmation jeunesse

On retrouve aussi de la danse, de même que des acrobaties, du mime et du théâtre, dans les spectacles pour jeune public, dont *Survie du vivant*, en mars. Cette « conférence théâtralisée » sur la biodiversité a été créé par la biologiste Julie Drouin et le comédien Jonathan Morier.



En poste depuis 2022, le directeur général Pierre-Emmanuel Jacob quittera l'AFT en 2025.

L'Alliance française est aussi la destination de sorties scolaires. L'an passé, plus de 950 élèves du primaire et du secondaire ont profité d'expériences culturelles en français. Les groupes d'élèves peuvent choisir des expositions avec activités thématiques, des films, des spectacles, des ateliers ou des jeux.

Chaque mois, la galerie de l'AFT expose les œuvres d'artistes d'ici ou de France, à commencer en septembre par les clichés de la Torontoise Martine Côté. On attend aussi en décembre l'« éco-exposition » *Le monde sans fin*, inspirée de la bande dessinée de Jean-Marc Jancovici et Christophe Blain. En janvier, c'est l'Anishinnabe Joseph Sagaj qui dévoilera ses œuvres aux couleurs vives.

La galerie de l'AFT accueillera aussi l'exposition *Jeunes talents de Toronto*, son concours d'arts visuels pour les 18 à 30 ans de la région. Le lauréat exposera ses œuvres à la galerie de l'AFT pendant deux semaines en février.

Conférences

Deux intervenants se partagent le prochain cycle de conférences à l'AFT : la Société d'Histoire de Toronto et la Bibliothèque publique de Toronto avec l'historien de l'art Gilles Genty. Ce dernier traitera de Gauguin, Picasso, Matisse, Delacroix…

La SHT promet notamment une conférence sur l'histoire et la réouverture de la cathédrale Notre-Dame de Paris, ravagée par un incendie en 2019.

Rappelons que l'Alliance française de Toronto est d'abord une école privée de français langue seconde, appartenant à un réseau international centenaire.

À Toronto, sa programmation culturelle à l'intention de ses étudiants a rapidement été adoptée par toute la communauté franco-torontoise, qui en a fait son premier centre culturel.



Les photos de paysages d'eau et de neige canadiens, de l'artiste Martine Côté, inaugurent le cycle 2024-25 des expositions à la galerie de l'AFT.



Une scène du film *Joyeux Noël*, programmé aux Jeudi Ciné de l'AFT, qui raconte l'histoire vraie d'une trêve sur un champ de bataille de la Première Guerre mondiale.

Avis

Début de l'évaluation environnementale avec une consultation publique et une journée portes ouvertes

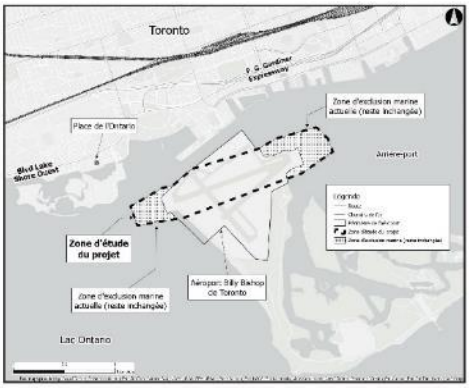
Évaluation environnementale (ÉE) de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), PortsToronto

PortsToronto entame une évaluation environnementale (ÉE) en vue de mettre en place des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). Afin de se conformer, le projet entreprend de se mettre aux nouvelles exigences du règlement de l'aviation canadien en réponse aux normes de sécurité de Transports Canada pour les RESA et ne s'applique qu'à la piste 08/26, car il s'agit de la seule piste qui permet d'assurer un service aérien commercial à l'aéroport.

Les RESA sont situées aux deux extrémités des pistes et sont des zones comme étant des espaces ouverts conçus pour réduire les dommages causés aux aéronefs dans les cas où les aéronefs dépassent l'extrémité d'une piste ou font une sortie de piste et atterrissent avant la piste. Le projet ne prévoit pas d'extension de piste et n'entraînera aucune modification de l'exploitation actuelle de la piste, de sa capacité ou du type d'aéronef qui l'utilise.

PortsToronto étudie également les possibilités de réduire au minimum les passages de véhicules sur la piste 08/26, actuellement nécessaires pour les opérations des véhicules de l'aéroport et des îles de Toronto, qui dépendent de l'accès à la piste et de la communication avec la tour de contrôle du trafic de l'aéroport. Cet effort soutient l'objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada visant à réduire le risque d'incursion sur piste dans les aéroports.

En outre, Ports Toronto envisage de prendre des mesures pour réduire les émissions et les niveaux de bruit au sol le long de la rive du lac. Ces mesures comprennent le réalignement d'une section de la voie de circulation à l'extrémité ouest afin de réduire les distances de circulation des avions commerciaux, et la mise en place d'un mur antibruit à l'extrémité est.



Processus d'évaluation environnementale

Le projet n'est pas imposé par la législation fédérale ou provinciale en matière d'évaluation environnementale. L'évaluation environnementale sera réalisée dans le cadre d'un processus volontaire non requis par la loi, établi en consultation avec les agences fédérales, provinciales et municipales. L'ÉE évaluera les impacts potentiels sur l'environnement des différentes alternatives de RESA pour la piste 08/26 selon les normes conformes de Transports Canada en matière de RESA. Les résultats de cette étude seront documentés dans un rapport d'étude d'ÉE.

Consultation

Les membres du public, les groupes communautaires et les agences, incluant les communautés des Premières Nations, sont encouragés à participer activement à la planification de ce projet en assistant aux consultations ou en contactant directement le personnel pour lui transmettre des informations, des commentaires ou des questions. Deux consultations publiques et portes ouvertes auront lieu **le mercredi 17 juillet 2024** au George Brown Collège - Waterfront Campus, la première de 14 h à 16 h et la seconde de 18 h à 20 h.

Si vous souhaitez être ajouté à la liste de diffusion de notre projet ou si vous avez des questions relatives au projet, veuillez contacter: **info@safecleanquiet.ca**

PORTS TORONTO
AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT
SAFE CLEAN QUIET

safecleanquiet.ca

La Terre des Hommes : 4,6 milliards d'années en 12 chapitres



PAUL-FRANÇOIS SYLVESTRE
L'EXPRESS.CA

Il y a plus de quatre milliards d'années, la Terre eut des anneaux, comme Saturne, qui finirent par s'amalgamer pour former la Lune. Voilà une des premières révélations livrées par Henry Gee dans *Une (très) brève histoire de la vie sur Terre*.

Paléontologue et biologiste, Henry Gee est rédacteur en chef chez *Nature*. Les premiers mots du premier chapitre sont « Il était une fois… », comme s'il allait nous livrer un conte de 4,6 milliards d'années.

L'éditeur indique que Gee en fait « un *page-turner* scientifique ». J'ai plutôt trouvé la lecture pénible, nécessitant souvent un doctorat en astronomie pour démêler le savoir érudit de l'auteur qui truffe son ouvrage de 318 notes en bas de page.

Six chronologies

Il y a, heureusement, six frises (tableaux) qui présentent chacune une tranche de la chronologie des événements en milliards d'années avant le présent. La première frise situe la naissance de l'univers à plus de 10 milliards d'années. La formation du Soleil et système solaire survient à un peu moins de 5 milliards d'années.

Henry Gee situe les premiers signes de vie à environ 3,75 milliards d'années. Ce n'est que 400 millions d'années passées que les premières plantes terrestres apparaissent, suivies des premiers mammifères et dinosaures (200 millions), premiers oiseaux et fleurs (100 millions).

Improbable Homo erectus

Je fais un bond énorme dans la chronologie pour arriver à l'*Homo erectus*. Gee écrit que « nous tenir debout et marcher paraît si naturel que nous imaginons que cela va de soi. » Or, passer de la quadrupédie à la bipédie « fut un des événements les plus remarquables, improbables et intrigants de toute l'histoire de la vie. »

L'*Homo erectus* était un animal social. Son comportement était lié à des pratiques telles que les parades sexuelles, l'extrême violence ou encore la cuisine. « À un certain stade de leur évolution, différentes tribus d'*Homo erectus* apprirent à maîtriser le feu et découvrirent, en cuisant des aliments, une expérience à la fois gustative et conviviale. »

La cinquième frise indique que les premiers outils en pierre et l'abattage remontent à plus de 3 millions d'années. Quant à l'*Homo sapiens* et au Néandertalien, ils datent de 1,5 millions d'années.

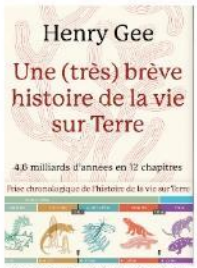
Vive nos grands-mères !

Henry Gee fait état d'une mine de découvertes sensationnelles. Par exemple, ce sont les grands-mères qui ont sauvé notre espèce. Contrairement aux autres animaux, les bébés humains sont incapables de se débrouiller seuls, alors nous avons appris à vivre passé l'âge de procréer, afin de les élever.

Ce sont les groupes dont les femmes ménopausées s'occupaient des enfants qui survécurent !

C'est le propre de tout organisme vivant de s'éteindre un jour, l'*Homo Sapiens* ne faisant pas exception. Il n'y a cependant pas lieu de désespérer. Henry Gee nous invite plutôt à mettre à profit l'infime laps de temps qui nous est imparti pour enrayer les dérèglements que nous avons causés.

Pourquoi ne pas nous pencher sur l'histoire des formes de vie qui nous survivront sans doute et qui ont beaucoup à nous apprendre, à l'image de ces champignons, super-organismes à l'origine de toute vie que nous foulons chaque jour sans même y prêter attention…?



Henry Gee, Une (très) brève histoire de la vie sur Terre, 4,6 milliards d'années en 12 chapitres, essai traduit de l'anglais par Laurent Bosq, Paris, Éditions Jean-Claude Lattès, 2024, 432 pages, 38,95 $.

PHOTO : JOHN GILBEY

Avis de la réunion

Évaluation environnementale de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), PortsToronto – Publique et de la journée portes ouvertes #2

PortsToronto entame une évaluation environnementale (ÉE) en vue de mettre en place des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). Le projet est réalisé conformément aux exigences du nouveau Règlement de l'aviation canadien en réponse aux normes de sécurité de Transports Canada relatives aux RESA, et ne s'applique qu'à la piste 08/26, car il s'agit de la seule piste permettant d'assurer un service aérien commercial à l'aéroport.

Les RESA sont situées aux deux extrémités des pistes et sont des zones considérées comme des espaces ouverts, conçues pour réduire les dommages causés aux aéronefs dans les cas où ils dépassent l'extrémité d'une piste ou font une sortie de piste et atterrissent avant la piste. Le projet ne prévoit pas de prolongement de piste et n'entraînera aucune modification des opérations actuelles, de sa capacité ou du type d'aéronef utilisant la piste.

PortsToronto étudie également les possibilités d'améliorer la sécurité en réduisant au minimum les passages de véhicules sur la piste 08/26, actuellement nécessaires pour les opérations des véhicules de l'aéroport et des îles de Toronto, qui dépendent de l'accès à la piste et de l'interaction avec la tour de contrôle de l'aéroport. Cet effort soutient l'objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada visant à réduire le risque d'incursion sur piste dans les aéroports.

En outre, PortsToronto envisage de prendre des mesures pour réduire les émissions et les niveaux de bruit au sol le long de la rive du lac. Ces mesures comprennent le réalignement d'une section de la voie de circulation à l'extrémité ouest afin de réduire les distances de circulation des avions commerciaux, et la mise en place de murs antibruit aux extrémités Est et ouest.

Processus d'évaluation environnementale

Le projet n'est pas imposé par la législation fédérale ou provinciale en matière d'évaluation environnementale. L'ÉE sera réalisée dans le cadre d'un processus volontaire facultatif, établi par le biais d'une consultation avec les agences fédérales, provinciales et municipales. L'ÉE évaluera les impacts potentiels sur l'environnement de différentes alternatives de RESA pour la piste 08/26 en conformités aux normes de Transports Canada pour les RESA. Les résultats de cette étude seront consignés dans un rapport d'étude d'ÉE.

Consultation

Nous vous invitons à participer à la deuxième réunion publique sur la mise en œuvre des RESA à l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

Au cours de cette réunion, vous aurez l'occasion d'en apprendre davantage sur la conception de RESA préférée du PortsToronto, fondée sur une récente ÉE. Nous partagerons également des informations sur les protections environnementales importantes et les avantages pour la communauté qui pourraient faire partie de ce programme de conformité, ainsi que sur la manière dont PortsToronto a l'intention de minimiser les perturbations pendant la construction.

Le public, les groupes communautaires et les agences, y compris les communautés des Premières Nations, sont encouragés à participer activement à la planification de ce projet en assistant aux consultations ou en contactant directement le personnel pour obtenir des informations, formuler des commentaires ou poser des questions.

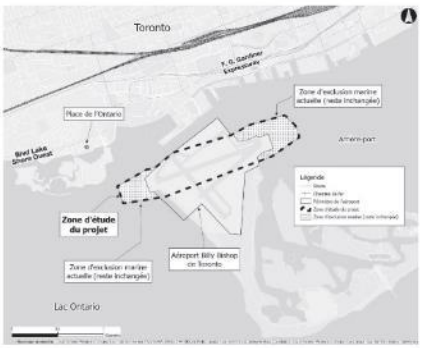
Deux réunions auront lieu le **mardi 15 octobre 2024** à l'hôtel Westin Harbour Castle, la première de 14h00 à 16h00 et la seconde de 18h00 à 20h00 (les deux réunions se tiendront dans la salle Frontenac Ballroom).

Une présentation de trente minutes sera suivie d'une brève séance de questions-réponses et de la possibilité d'examiner les panneaux d'affichage et de parler directement aux membres de l'équipe d'ÉE, aux ingénieurs de conception ainsi qu'au personnel de PortsToronto. La réunion sera également diffusée en direct.

Si vous souhaitez être ajouté à la liste de diffusion ou si vous avez des questions relatives au projet, veuillez contacter : info@safecleanquiet.ca.

Veuillez-vous inscrire à la réunion ici :

La zone d'étude de l'EE de la RESA est indiquée ci-dessous.



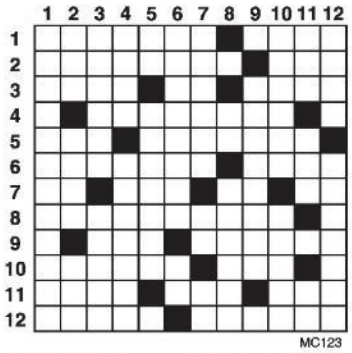
SÛR ÉCOLO CALME

PORTS TORONTO

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

safecleanquiet.ca

MOTS CROISÉS



MC123

HORIZONTALEMENT

1 Écrivain britannique, auteur de David Copperfield - Vin italien.
2 Romancier - Montant des enjeux.
3 Substance sucrée et parfumée - À la forme d'une lettre - Alpage.
4 En botanique, très petit organe en forme d'outre jouant le rôle de flotteur ou de piège pour capturer les proies.
5 Pas à vous - Étui destiné à recevoir un pistolet.
6 Tissu de coton - Fils d'Anchise.
7 Symbole d'un métal blanc, dur - Forme des hauts fonctionnaires - Titre abrégé - Gadolinium.
8 Qui se fait en ligne droite.
9 Terme de ping-pong - Dompte.
10 Occuper la place d'honneur avec une certaine solennité - Dans l'île de Ré.
11 Au nord de Bucarest - En état d'ivresse - Il a moins de 20 ans.
12 Arrogante - Partie déterminée du corps.

VERTICALEMENT

1 Qui manifeste extérieurement ses sentiments.
2 Pas ailleurs - Un sens - Rayon.
3 Profonde - Bouchée.
4 Fait partie du costume national écossais - Garder en sa possession.
5 En ville - Rhume.
6 Qui intéresse l'ensemble d'un pays - Abréviation chrétienne.
7 Bien des années - De même - Argon.
8 Les États-Unis - Sert à attacher ensemble plusieurs papiers.
9 Faire se succéder régulièrement.
10 Cafard - Ouvrage en prose.
11 Signal bref - Étendue très aride - Note.
12 Question d'un test - Contient du duvet.

SOLUTION AU PROCHAIN NUMÉRO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	E	P	I	S	C	O	P	A	T	■	T	C
2	M	O	T	I	O	N	■	V	A	S	E	■
3	B	U	E	■	I	D	E	A	L	I	S	E
4	A	R	M	E	■	O	R	N	E	R	■	G
5	U	R	■	M	A	I	■	C	R	E	P	E
6	M	I	S	E	R	E	R	E	■	N	I	E
7	E	T	A	T	■	M	A	R	A	I	S	■
8	R	U	■	T	R	E	S	■	F	E	T	E
9	■	R	F	E	■	N	O	M	I	N	A	L
10	D	E	D	U	C	T	I	O	N	■	C	L
11	O	■	I	R	A	■	R	U	■	T	H	E
12	S	O	T	■	P	O	S	T	U	R	E	S

www.hannequart.com

SOLUTION DU DERNIER NUMÉRO







L'équipe des Zinspiré.e.s 12 au TfT. PHOTO: MANUEL VERREYDT

Cinq nominations aux Prix Dora Mavor Moore pour le Théâtre français de Toronto

L-EXPRESS.CA

La création *Les Zinspiré.e.s: le nombre sublime*, du Théâtre français de Toronto, est nominée pour cinq Prix Dora Mavor Moore 2025 dans la catégorie Théâtre Jeunesse.

Cette plus récente production du concours de dramaturgie du TfT chez les élèves du secondaire, qui attire maintenant quelque 200 participants, est en lice dans ces catégories :

Outstanding New Play : Sara Bulz, Rachel Darroch, Mohammad Elnakoury, Ella Jade de Boer-Eldekelki, Mia Liang, Cindy Mujangi et Angelina Trejos Castillo, encadré.e.s par les coachs d'écriture Lara Arabian, Carolyn Fe, François Macdonald et Merlin Simard.

Outstanding achievement in design : Natalia Dlugosz.

Outstanding Performance by an Ensemble : Rowe Demers, Eudes La Roche-Francoeur, Danik McAfee, Meryl Mourey, Kiana Woo.

Outstanding Direction: le metteur en scène Vincent Leblanc-Beaudoin et l'assistante à la mise en scène Hannah Forest Briand.

Outstanding Production: Le Théâtre français de Toronto.

La remise des prix de la TAPA (Toronto Alliance for the Performing Arts) aura lieu le 30 juin au Meridian Hall, rue Front.

58e saison

Le Théâtre français de Toronto dévoilait récemment la programmation de sa saison 2025-26, sa 58e depuis ses débuts dans un sous-sol d'église sous le nom Le Théâtre du P'tit Bonheur. Le TfT attend environ 12 000 spectateurs aux 63 représentations de ses 8 spectacles.

« Cette saison, nous vous embarquons dans un voyage de récits intimes et puissants, d'émotions partagées et de réflexions profondes », promettent la directrice artistique Karine Ricard et le directeur administratif Ghislain Caron.

La saison s'ouvrira en novembre avec un grand classique théâtral signé Albert Camus: Le malentendu(du 6 au 16 novembre). Cette « tragédie implacable » nous plonge dans une auberge où le retour d'un fils provoque un engrenage fatal. Karine Ricard en signera la mise en scène.

Le TfT poursuit avec son concours de création jeunesse Les Zinspiré-e-s 13 (du 27 novembre au 19 décembre) sous la direction de Danik McAfee.

En février 2026, à l'occasion du Mois de l'histoire des Noir-e-s, place à Nzinga (26, 27 et 28 février), une production du Centre du Théâtre d'Aujourd'hui et du Théâtre de La Sentinelle. Seule sur scène, Tatiana Zinga Botao retrace son parcours entre le Congo, la Belgique et le Canada, en écho au destin d'une reine africaine du XVIIe siècle.

En avril (du 15 au 18), le jeune public découvrira Joséphine et les grandes personnes, une « fable espiègle » signée Marie-Hélène Larose-Truchon et portée par la compagnie Le Carrousel.

Suivra Bonnes Bonnes (du 22 au 26), une création « percutante » de Nervous Hunter co-présentée avec Factory Theatre, qui revisite le classique, *Les Bonnes* de Jean Genet, « à travers les prismes de l'identité chinoise, du racisme intériorisé et de la sororité ».

Le mois de mai marquera la venue de deux spectacles forts :

Je suis William(du 6 au 9), une comédie musicale familiale « féministe et inventive » sur la sœur fictive de Shakespeare, co-présentée avec l'Alliance française de Toronto

Angle Mort (les 28, 29, 30), un récit autobiographique « aussi drôle que touchant » de Stéphanie Morin-Robert sur le handicap, l'acceptation de soi et la résilience.

Par ailleurs, le TfT contribuera à des projets de portée nationale et internationale. Les Sentinelles, un texte d'Olivier Sylvestre, réunira des artistes du Canada, du Congo et de la Guyane dans une coproduction pancanadienne avec la compagnie OTEP, et sera présenté en mai en Guyane.

Abonnement

Les tarifs d'abonnement du TfT permettant d'économiser jusqu'à 40 % par rapport au prix des billets à l'unité. Le Théâtre français de Toronto offre également une réduction supplémentaire de 10 % à ceux qui s'abonnent avant le 31 juillet avec le code promo « LESHEROINES ».

Comédiens amateurs : voici votre chance de monter sur scène



Des membres de la troupe communautaire de théâtre Les Indisciplinés de Toronto. PHOTO: RON GIDDINGS

La troupe de théâtre communautaire Les Indisciplinés de Toronto prépare son spectacle de novembre en tenant des auditions de comédiens pour plusieurs rôles.

Des pièces courtes de Feydeau, Courteline et Tristan Bernard seront montées par un collectif de huit metteurs en scène.

De nombreux rôles féminins et masculins sont à pourvoir. Les Indisciplinés ont besoin de personnes de tous âges, avec ou sans expérience.

Les auditions sont prévues les mercredi 18 juin et vendredi 20 juin, entre 18h et 20h45, au Collège français, 100 rue Carlton.

Les répétitions commenceront mi-septembre une fois par semaine, puis deux fois par semaine de la mi-octobre à la mi-novembre, avec une dernière semaine où il se peut que la plupart des soirs soient bloqués pour des répétitions techniques.

Les intéressés peuvent s'inscrire en utilisant le formulaire en ligne: https://forms.gle/wnRFbqtpeSVfvHFKA

Avis d'application

de larvicide pour le contrôle des moustiques sur les terrains du ministère des Transports

Fort de l'engagement pris par le gouvernement de l'Ontario de réduire les risques pour la santé associés au virus du Nil occidental dans la région de York, le ministère des Transports (MTO) surveillera les bassins d'eau stagnante entre juin et octobre 2025. Le larvicide sera appliqué, seulement au besoin, afin de contrôler les populations de moustiques.

Le méthoprène larvicide (briquettes Altosid, **nº d'homologation 27694**, *Loi sur les produits antiparasitaires du Canada*) sera répandu dans des bassins d'eau stagnante le long des routes principales, des aires de service du MTO, des zones de patrouille, des terrains de covoiturage et des postes d'inspection des camions. Les granules larvicides seront intégralement appliquées par des exterminateurs titulaires d'un permis provincial et des techniciens expérimentés.

Pour obtenir plus de renseignements sur les lieux et dates d'application, veuillez communiquer avec le ministère des Transports par courriel au **MTO.CentralOperations@ontario.ca**.

Ontario

Quatre trophées Trille Or pour JOLY

JULIEN CAYOUETTE
FRANCOPRESSE

Le Franco-Ontarien Marc-Antoine Joly ressort de la 13e remise des prix Trille Or, ce jeudi 29 mai, avec le plus grand nombre de trophées: quatre. Aucun artiste n'a vraiment dominé: les 24 trophées 2025 ayant été partagés entre 18 artistes et groupes.

Sous son nom d'artiste **JOLY**, le Franco-Ontarien Marc-Antoine Joly a remporté les prix pour Réalisation et arrangements ainsi que Rock/Metal/Punk pour l'album *Deuil*.

Il partage aussi le prix Prise de son et mixage avec Simon Joly pour le même album et le prix Initiative artistique avec Nicholas Monette pour le balado *De quoi tu parles de ?*

Le duo **Beau Nectar**, formé de la Franco-Ontarienne Marie-Clo et de la Fransaskoise éemi, avait récolté le plus grand nombre de nominations, avec 10. Elles repartent finalement avec deux prix : Pop/EDM et Groupe.

Un autre groupe franco-ontarien **De Flore** récolte aussi deux prix: Conception visuelle et EP (minialbum).

Le Fransaskois **Étienne Fletcher** est le seul autre artiste à remporter deux trophées: les prix Vidéoclip, pour sa chanson *Jeu de mémoire*, et Export Ouest.

Le prix sans doute le plus convoité par les artistes, le Coup de cœur du public, a été remporté par l'artiste country nord-ontarienne **Reney Ray**.



La longue carrière de l'animateur radio et chroniqueur musical Marc Lalonde a été soulignée par le prix Bâtisseur Paul-Demers.

Ontario

Les artistes de l'Ontario étaient les plus représentés dans la liste des nominations. Ils ont aussi remporté le plus grand nombre de prix.

Natalie Aloessode-Bernardin, de l'agence de gestion et de booking dédiée aux artistes francophones Amixie Solution, repart avec le prix Impact entreprise.

La violoniste de Toronto, Aline Hornzy alias **Aline's Étoile magique**, repart avec le prix Musiques contemporaines.

Le rapeur **Kimya** remporte le prix Hip-Hop/Rap/Musiques urbaines.

Le groupe composé d'artistes provenant des quatre coins de l'Ontario, **Les Rats d'Swompe**, a été reconnu avec Export Ontario.

Le Sudburois **Mclean** reçoit le prix Auteur-e et/ou compositeur-trice (solo ou groupe).

Une autre artiste originaire de Sudbury, **Mimi O'Bonsawin**, a été déclarée meilleure Artiste solo.

Animal chic de **Mehdi Cayenne** remporte la catégorie Album.

Finalement, la grande gagnante de *La Voix 9* – première Franco-Ontarienne et la plus jeune à décrocher ce titre – **Sophie Grenier**, est couronnée Révélation de l'année.

Manitoba

Trois artistes originaires du Manitoba ont été honorés.

Le duo **Beauséjour**, composé de la Franco-Manitobaine Jocelyne Baribeau et de l'Acadienne Joannie Benoît, a remporté le prix Country.

Willows, alter ego de Geneviève Toupin, remporte la catégorie Folk.

Le projet de **Micah Baribeau**, fils de Jocelyne de Beauséjour, *Micah1*, remporte le prix Musique pour enfants.

Saskatchewan

Étienne Fletcher n'était pas le seul représentant de la province. **Alexis Normand** comptait le plus de nominations chez les artistes de l'Ouest. Elle repart finalement avec un seul prix, celui de Spectacle de l'année.

Le multi-instrumentiste Mario Lepage, sous le nom de **Porteix**, a remporté le prestigieux prix de Chanson primée pour *St. Denis*.

Le gala des prix Trille Or est organisé tous les deux ans par l'Association des professionnels de la chanson et de la musique (APCM).



Marc-Antoine Joly (à gauche) repart du Gala Trille Or 2025 avec quatre prix, dont celui de Prise de son et mixage avec Simon Joly pour l'album Deuil.
PHOTOS: PHILIPPE LARIVIÈRE



Originaire d'Orléans, en banlieue Est d'Ottawa, Sophie Grenier remporte le prix de Révélation. PHOTO: PHILIPPE LARIVIÈRE



Reney Ray obtient un des prix les plus convoités: le Coup de coeur du public.
PHOTO: PHILIPPE LARIVIÈRE



Le légendaire groupe franco-ontarien Garolou a reçu le prix Hommage. PHOTO: PHILIPPE LARIVIÈRE

Avis

Évaluation environnementale de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), PortsToronto – Avis d'achèvement du rapport préliminaire d'étude d'évaluation environnementale

PortsToronto a terminé une évaluation environnementale préliminaire pour la mise en place des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). Le projet est entrepris afin de se conformer aux nouvelles exigences du *Règlement de l'aviation canadien* en réponse aux normes de sécurité de Transports Canada pour les RESA.

Les RESA sont situées aux deux extrémités des pistes et sont des zones désignées d'espace ouvert, destinées à réduire les dommages subis par un aéronef en cas d'une sortie d'extrémité de piste ou d'un atterrissage trop court. Les RESA ne seront développées que pour la piste 08/26, car il s'agit de la seule piste qui offre un service aérien commercial à l'aéroport. Le projet ne comprend aucune extension de piste et n'entraînera aucun changement à l'exploitation actuelle de la piste, à la capacité ou au type d'aéronef utilisant la piste.

Le projet n'est pas obligatoire en vertu des lois fédérales ou provinciales sur l'évaluation environnementale. L'évaluation environnementale a été réalisée dans le cadre d'un processus volontaire non prescrit par la loi, établi en consultation avec les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux concernés.

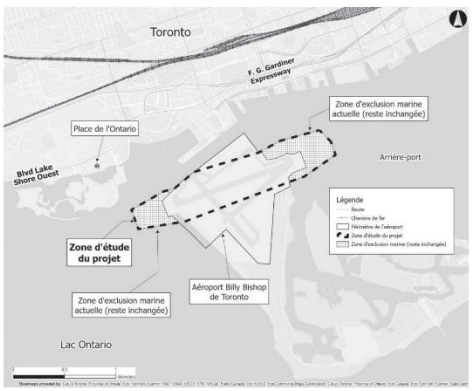
Le rapport préliminaire d'étude d'évaluation environnementale présente une liste préliminaire de solutions de RESA pour la piste 08/26 qui répondent aux normes de Transports Canada relatives aux RESA.
Il décrit l'évaluation de leurs effets environnementaux et les mesures d'atténuation proposées pour réduire les répercussions possibles. Le rapport préliminaire d'étude environnementale fournit également un compte rendu des consultations menées tout au long de l'étude.

D'après une évaluation exhaustive de chaque RESA, la RESA 3 a été déterminée comme option privilégiée. Cette solution permet la construction d'un conduit souterrain pour les services publics, qui soutient l'enfouissement de conduits souterrains, de tuyaux et d'autres conduites essentielles aux îles de Toronto. Elle comprend également des modifications des voies de circulation le long des extrémités est et ouest de l'aéroport. De plus, la solution RESA 3 prévoit d'agrandir le mur antibruit existant installé à l'extrémité ouest de la piste 08/26 et de bâtir un mur antibruit à l'extrémité est de la piste.

Malgré la détermination de la RESA 3 comme solution privilégiée, PortsToronto et ses partenaires ont décidé de mettre en place une solution différente en vertu de l'entente tripartite (l'entente) qui régit l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, la Ville de Toronto et Transports Canada. L'entente, modifiée le 28 janvier 2025, décrit les conditions requises pour assurer la conformité à la RESA obligatoire de Transports Canada et détermine la RESA 1, une solution avec une extension minimale de la masse continentale, pour permettre l'aménagement de la RESA. PortsToronto collaborera maintenant avec le personnel de la Ville de Toronto et Transports Canada pour mettre en place la RESA 1 selon les modalités énoncées dans l'entente modifiée de janvier 2025.

Le présent avis verse le rapport préliminaire d'étude d'évaluation environnementale au dossier public pour examen et commentaires du 2 juin 2025 au 7 juillet 2025, sur le site Web du projet à l'adresse suivante : https://www.safecleanquiet.ca/.

Les membres du public, les groupes et organismes communautaires ainsi que les communautés autochtones sont invités à faire part de leurs commentaires sur ce projet directement à PortsToronto en cliquant sur le lien ci-dessous d'ici le 7 juillet 2025 : https://www.safecleanquiet.ca/ea-comments.



SÛR ÉCOLO CALME
PORTS TORONTO
AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

safecleanquiet.ca

O2. Comptes rendus des consultations avec les communautés autochtones

Aire de sécurité d'extrémité de piste à l'aéroport Billy Bishop de Toronto

Compréhension par PortsToronto et l'aéroport Billy Bishop de Toronto des exigences relatives à l'obligation de consulter

- PortsToronto, qui possède et exploite l'aéroport Billy Bishop de Toronto, est le promoteur du projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste. Étant donné qu'elle est une entreprise gouvernementale qui relève de Transports Canada, il lui incombe de se conformer aux exigences relatives à l'obligation de consulter de l'État.
- PortsToronto consulte la Première Nation des Mississaugas de Credit dans le cadre de ses projets, dont le projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste. La Première Nation des Mississaugas de Credit a accepté de participer à l'examen des rapports préliminaires d'évaluation de l'archéologie marine, de l'archéologie terrestre et du patrimoine culturel dans le cadre de l'évaluation environnementale effectuée pour le projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste. En décembre 2024, PortsToronto a fourni à la Première Nation des Mississaugas de Credit des copies des rapports préliminaires d'évaluation de l'archéologie marine, de l'archéologie terrestre et du patrimoine culturel aux fins d'examen. En juin 2025, elle a fourni le rapport préliminaire d'étude de l'évaluation environnementale et les annexes techniques aux fins d'examen. La Première Nation des Mississaugas de Credit a formulé des commentaires sur le rapport préliminaire d'étude de l'évaluation environnementale, s'interrogeant sur la création de zones tampons, la prise en compte d'aménagements futurs adjacents, l'atténuation des effets cumulatifs de la perte d'habitat, les effets climatiques sur la piste et les mesures de compensation proposées pour les habitats aquatiques et terrestres. PortsToronto a répondu aux questions de la Première Nation des Mississaugas de Credit. En octobre 2025, elle a fait le point sur le projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste et a invité la Première Nation des Mississaugas de Credit à une réunion pour discuter des prochaines étapes. Elle continuera de consulter la Première Nation des Mississaugas de Credit au cours des prochaines étapes du projet.
- PortsToronto consulte activement les Six Nations de la rivière Grand dans le cadre du projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste. Les Six Nations de la rivière Grand ont accepté de participer à l'examen des rapports préliminaires d'évaluation de l'archéologie marine, de l'archéologie terrestre et du patrimoine culturel dans le cadre de l'évaluation environnementale effectuée pour le projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste. En décembre 2024, PortsToronto a fourni aux Six Nations de la rivière Grand des copies des rapports préliminaires d'évaluation de l'archéologie marine, de l'archéologie terrestre et du patrimoine culturel aux fins d'examen. Elle a reçu des commentaires sur le rapport d'évaluation du patrimoine culturel, qui ont été examinés et pris en compte avec les Six Nations de la rivière Grand. En juin 2025, elle a fourni le rapport préliminaire d'étude de l'évaluation environnementale et les annexes techniques aux fins d'examen. En octobre 2025, elle a fait le point sur le projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste et a invité les Six Nations de la rivière Grand à une réunion pour discuter des prochaines étapes. Elle a répondu à la demande de renseignements des Six Nations de la rivière Grand concernant les évaluations archéologiques du projet. Elle continuera de consulter les Six Nations de la rivière Grand au cours des prochaines étapes du projet.
- PortsToronto consulte activement la Nation huronne-wendat dans le cadre du projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste. La Nation huronne-wendat a accepté de participer à l'examen des rapports préliminaires d'évaluation de l'archéologie marine et de l'archéologie terrestre dans le cadre de l'évaluation environnementale effectuée pour le projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste. En décembre 2024, PortsToronto a fourni à la Nation huronne-wendat des copies des rapports préliminaires d'évaluation de l'archéologie marine et de l'archéologie terrestre aux fins d'examen. En juin 2025, elle a fourni le rapport préliminaire d'étude de l'évaluation environnementale et les annexes techniques aux fins d'examen. Aucun commentaire sur le rapport d'évaluation du patrimoine culturel n'a été reçu de la part de la Nation huronne-wendat. En octobre 2025, PortsToronto a fait le point sur le projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste et a invité la Nation huronne-wendat à une réunion pour discuter des prochaines étapes. Elle continuera de consulter la Nation huronne-wendat au cours des prochaines étapes du projet.
- La Bathurst Quay Neighbourhood Association a indiqué qu'un membre de la communauté avait des intérêts autochtones en milieu urbain, ce qui peut être utile pour mieux comprendre ce projet. Le personnel de PortsToronto a communiqué avec ce membre de la communauté et a tenu une réunion virtuelle le jeudi 5 décembre 2024. Le membre de la communauté a précisé qu'il s'exprimait en tant qu'Autochtone vivant en milieu urbain et qu'il ne représentait aucune communauté autochtone, mais qu'il était proche de la Nation métisse de l'Ontario (sans en être un membre actif). Il convient de noter que les exigences relatives à l'obligation de consulter fondées sur la responsabilité de l'État ne s'appliquent pas aux Autochtones vivant en milieu urbain.

O3. Comptes rendus des consultations avec les intervenants techniques

O3.1 Première réunion du Comité consultatif technique, juin 2024

O3.2 Deuxième réunion du Comité consultatif technique, juillet 2024

O3.3 Troisième réunion du Comité consultatif technique, octobre 2024

O3.4 Quatrième réunion du Comité consultatif technique, novembre 2024

O3.1 Première réunion du Comité consultatif technique, juin 2024

Analyse des lacunes et évaluation environnementale des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT)

1ère réunion du comité consultatif technique

Le 20 juin 2024

Ordre du jour

- Reconnaissance du territoire
- Présentations et objectif de la 1ère réunion du Comité consultatif technique
- Conseils sur la sécurité
- Contexte du projet
- Aire de sécurité d'extrémité de piste
- Portée des travaux
- Réunions du Comité consultatif technique
- Consultation
- Processus d'examen externe par les pairs
- Prochaines étapes
- Questions et réponses – N'hésitez pas à poser des questions à tout moment de la présentation

Reconnaissance du territoire

Nous reconnaissons que nous nous réunissons sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, y compris les Mississaugas of the Credit, les Anishinaabeg, les Chippewa, les Haudenosaunee et les Wendats, qui abrite maintenant de nombreux peuples autochtones, inuits et métis. Nous reconnaissons également que Toronto est couverte par le Traité 13 signé avec les Mississaugas of the Credit.

Présentations et objectif du comité consultatif technique

- Le Comité consultatif technique (CCT) est composé de hauts représentants de la Ville de Toronto, de Transports Canada, de l'équipe de gestion de PortsToronto pour les RESA et le plan directeur de 2024 de l'aéroport, ainsi que de l'équipe d'Avia NG, et éventuellement de représentants de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (TRCA), qui fourniront des conseils techniques pendant le processus d'évaluation environnementale (EE).

- Une série de six (6) réunions du CCT sont prévues dans le cadre de l'étude d'EE afin de discuter des résultats et de recevoir des commentaires sur le processus de planification de l'EE lors des principales étapes du projet, qui seront définies plus tard dans cette présentation.

Présentation des membres

- Équipe des RESA de PortsToronto
- Équipe du plan directeur 2024 de PortsToronto
- Transports Canada
- Ville de Toronto
- Office de protection de la nature de Toronto et de la région (TRCA)
- Avia NG/Shoreplan/Envision
- AECOM/SLR

Conseils sur la sécurité : Se protéger de la chaleur

Le corps humain est normalement capable de réguler sa température par la transpiration, jusqu'à ce qu'il soit exposé à une chaleur supérieure à celle qu'il peut supporter.

L'épuisement par la chaleur ou le coup de chaleur peut se produire lorsque votre corps ne peut pas transférer suffisamment
de chaleur pour vous rafraîchir.

Les maladies liées à la chaleur peuvent s'aggraver rapidement et même entraîner la mort.



Conseils sur la sécurité : Se protéger de la chaleur

Si vous travaillez à l'extérieur par temps chaud, prenez les précautions suivantes pour réduire au minimum le risque de maladies liées à la chaleur.



Contexte du projet

Contexte du projet

- AECOM a terminé une étude d'EE pour le prolongement de la piste et l'introduction d'avions à réaction à l'ABBT en septembre 2017.
    - L'EE de 2017 a évalué les répercussions environnementales liées à l'introduction d'avions à réaction et au prolongement de la piste existante de 200 mètres à chaque extrémité. Elle englobait notamment l'évaluation des effets nets des modifications proposées pour l'Aéroport Billy Bishop.
    - L'EE de 2017 a suivi une approche qui couvrait les exigences fédérales et provinciales en la matière. Cependant, elle n'a pas été finalisée pour être soumise à l'examen du public en raison des préoccupations exprimées par les principaux intervenants.

Aire de sécurité d’extrémité de piste (RESA)

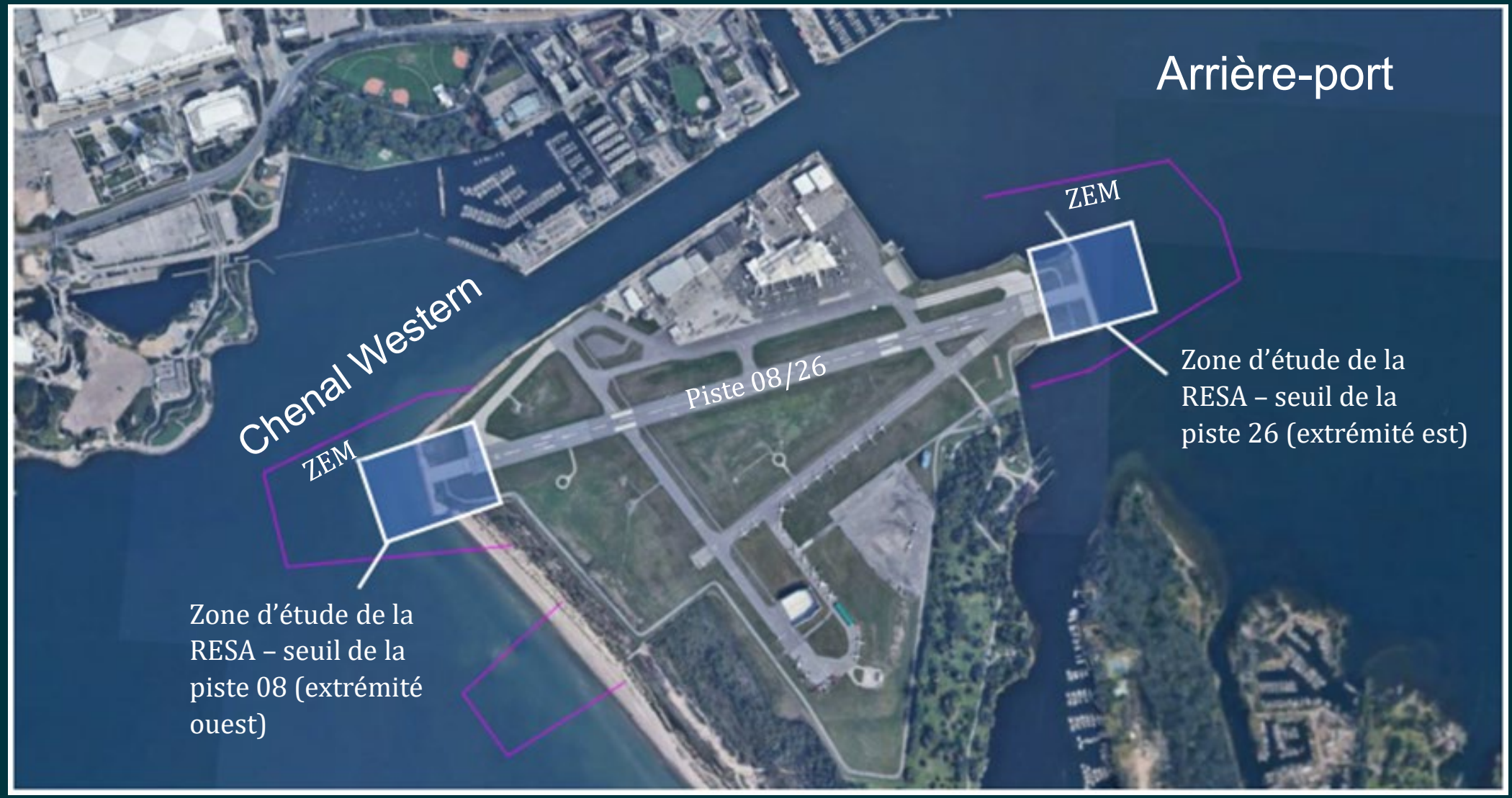
Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

- PortsToronto prévoit désormais réaliser le projet de RESA pour se conformer aux nouvelles exigences du Règlement de l'aviation canadien (RAC) en réponse aux normes de sécurité établies par le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Qu'est-ce qu'une RESA?

- Conformément aux normes de Transports Canada (article 300.01 du RAC), la ***RESA*** ou ***aire de sécurité d'extrémité de piste*** est une « aire adjacente à la piste ou sur la piste destinée à réduire la gravité des dommages subis par un avion en cas d'un atterrissage trop court ou d'une sortie d'extrémité de piste de celui-ci *».*
- Les RESA proposées sont situées aux deux extrémités d'une piste.

Zones d’étude des RESA



Solutions proposées pour les RESA

- Avia NG a réalisé une étude sur les solutions possibles pour la piste 08/26 (avril 2024).
- Les diverses solutions analysées dans le cadre de l'étude d'Avia NG n'ont pas tenu compte du prolongement de la piste, ni n'étaient censées avoir quelque effet sur le fonctionnement normal et la capacité de la piste ou sur les types d'aéronefs l'utilisant.
- PortsToronto explore également les possibilités de réduire au minimum les passages pour véhicules sur la piste 08/26, qui sont actuellement nécessaires pour les opérations aéroportuaires et les entreprises des îles de Toronto, qui dépendent de l'accès à la piste pour les véhicules. Cet effort appuie les priorités du Bureau de la sécurité des transports du Canada visant à réduire le risque d'incursions sur piste.
- D'autres possibilités sont également étudiées par PortsToronto, notamment :
    - Raccourcir les distances de roulage des avions et ainsi réduire les émissions et le bruit au sol connexes en restructurant une petite section de la voie de circulation à l'extrémité ouest afin d'offrir un système complet de voies de circulation parallèles pour la piste 08/26.
    - Améliorer la conformité réglementaire de l'aéroport pour augmenter la séparation entre la voie de circulation et la piste à l'extrémité est, ce qui comprend des dispositions pour améliorer les aides visuelles de guidage vertical et un mur antibruit pour réduire les niveaux de bruit au sol le long du lac.

Solutions proposées soumises à évaluation

Aménagement des RESA	Nº de la solution, description et calendrier estimatif	Améliorations supplémentaires sur le plan de l'exploitation, de la sécurité et des critères ESG	Extension de la masse terrestre/brise-lames (données approximatives à des fins de comparaison)	Coûts des investissements ($ CA de 2024)
	**Option 3 :** EMAS ***Respect du calendrier de conformité (mi-2027)*** – Les activités du chemin critique permettent un délai de 12 à 18 mois et l'obtention d'un EMAS.	• Aucune	Extrémité ouest • 1 750 m²/ 14 m depuis la digue • 70 000-75 000 tonnes Extrémité est • Aucune	**39 M$** **Remarque :** VAN pour les coûts du cycle de vie de 20 ans, y compris les immobilisations et l'entretien ou le remplacement pour l'EMAS = **45 M$ (reste la solution la moins coûteuse)** Le coût en capital comprend une provision de 500 000 $ pour l'équipement d'entretien du nouvel EMAS.
	**Option 4 :**Masse terrestre minimale pour les RESA ***Respect du calendrier de conformité (mi-2027)*** – Les activités du chemin critique permettent un délai de 12 à 18 mois.	• Aucune	Extrémité ouest • 7 850 m²/54 m à partir de la digue • 160 000 à 170 000 tonnes Extrémité est • 6 100 m²/52 m à partir de la digue • 157 000 à 162 000 tonnes	**61 millions $** **Remarque :** Comprend les modifications au système radar de marine de NAV Canada.
	**Option 5 :**RESA et avantages partiels en matière de sécurité et d'environnement ***Respect du calendrier de conformité (mi-2027)*** – Les activités du chemin critique permettent un délai de 12 à 18 mois. Construction échelonnée sur deux ans	• Exploitation : Déplacement du radiophare d'alignement de la piste 26 • Exploitation et sécurité : voies de circulation B et D • Sécurité : PAPI 26 (remplacement de l'APAPI)	Extrémité ouest • 11 800 m²/82 m à partir de la digue • 250 000 à 255 000 tonnes Extrémité est • 11 300 m²/52 m à partir de la digue • 190 000 à 195 000 tonnes	**95 millions $** **Remarque :** Comprend les modifications au système radar de marine de NAV CANADA et le déplacement du radiophare d'alignement de la piste 26.
	**Option 6 :**RESA et sécurité totale, avantages pour la collectivité et l'efficacité de l'aérodrome ***Respect du calendrier de conformité (mi-2027)*** – Les activités du chemin critique permettent un délai de 12 à 18 mois. Construction échelonnée sur deux ans	• Exploitation : Déplacement du radiophare d'alignement de la piste 26 • Exploitation et sécurité : voies de circulation B et D • Sécurité : PAPI 26 (remplacement de l'APAPI) • Sécurité : routes côté piste en accès illimité. • ESG : route côté ville (extrémité est) en accès illimité • ESG : mur antibruit le long de la voie de circulation D	Extrémité ouest • 12 800 m²/82 m à partir de la digue • 250 000 à 255 000 tonnes Extrémité est • 32 700 m²/66 m à partir de la digue • 730 000-750 000 tonnes	**172 millions $** **Remarque :** Comprend les modifications au système radar de marine de NAV CANADA et le déplacement du radiophare d'alignement de la piste 26.

Conception préliminaire des RESA

- Avia NG est autorisée à procéder à la conception préliminaire.
- Mobilisation de l’équipe de conception de projet.
- Réunion de lancement ce jour (20 juin 2024)/Visite du site.
- Haute priorité pour les enquêtes sur le terrain : Levés géotechniques/topographiques marins et terrestres et relevés des limites de la propriété.
- Coordination avec AECOM et analyse des lacunes de l’EE.
- Mobilisation de NAV Canada.

Portée de l’EE

Portée de l’EE

- PortsToronto reconnaît l’intérêt de s’appuyer sur l’EE de 2017 pour faire avancer le projet de RESA, en tenant compte des changements potentiels et de la nécessité de mettre à jour les conditions de base qui soutiendront le processus d’EE de 2024.
- Le plan de travail proposé par AECOM structure l’EE en **deux phases** :

  - **Phase 1 – Analyse des lacunes**
  - **Phase 2 – Évaluation environnementale des RESA**

Analyse des lacunes et processus d'EE des RESA

Phase 1 : Analyse des lacunes → **Confirmation de la portée des travaux et des livrables** → **Phase 2 : EE des RESA** → **Examen public**

juin-juillet 2024

TÂCHES PRINCIPALES

- Avis de début d'étude et 1ère assemblée publique
- Passer en revue les études de base (EE de 2017 et études postérieures à l'EE).
- Consulter Transports Canada et la Ville de Toronto pour confirmer leurs attentes concernant le processus d'EE.
- Élaborer une feuille de route préliminaire pour les permis et les approbations.

RÉUNIONS

- Réunion de lancement
- 1ère réunion du CCT
- Consultation des populations autochtones (PortsToronto)
- 1ère assemblée publique (17 juillet)

LIVRABLES

- Présentation de la 1ère assemblée publique
- Mémoire sur l'analyse des lacunes

Examen par les pairs

juillet 2024

TÂCHES PRINCIPALES

- Affiner le plan de travail et le calendrier, au besoin.
- Enquêtes environnementales sur le terrain (au besoin)

RÉUNIONS

- 2e réunion du CCT
- Consultation des populations autochtones (PortsToronto)

LIVRABLES

- Plan de travail amélioré (au besoin)

juillet-décembre 2024

TÂCHES PRINCIPALES

- Définir les conditions de référence.
- Élaborer des critères d'évaluation et l'évaluation des solutions présélectionnées.
- Avis de convocation à la 2e assemblée publique
- Évaluation des effets
- Mise à jour de l'évaluation des changements climatiques et de la vulnérabilité
- Rapport d'étude d'EE

RÉUNIONS

- Réunions 2 à 6 du CCT
- Consultation des populations autochtones (PortsToronto)
- 2e assemblée publique (prévue en septembre 2024)
- Rencontre avec les organismes gouvernementaux
- Rencontre avec les intervenants des groupes de discussion

LIVRABLES

Examen par les pairs

- Présentation de la 2e assemblée publique
- Rapport d'étude d'EE et études supplémentaires :
  - ☐ Rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel
  - ☐ Rapport d'évaluation des effets physiques en milieu marin
  - ☐ Mémoire sur la qualité de l'eau
  - ☐ Rapport d'évaluation des effets socioéconomiques
  - ☐ Mémoire sur la navigation maritime
  - ☐ Mémoire sur le patrimoine archéologique et culturel
  - ☐ Mémoire sur l'évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques

décembre 2024 - janvier 2025

TÂCHES PRINCIPALES

- Publier le rapport d'étude d'EE pour examen public.
- Répondre aux commentaires du public.

RÉUNIONS

- Réunions ciblées, au besoin

LIVRABLE

- Rapport d'étude d'EE définitif

Le projet n'est pas obligatoire en vertu des lois fédérales ou provinciales sur l'évaluation environnementale. L'EE sera réalisée dans le cadre d'un **processus volontaire non prescrit par la loi**, établi en consultation avec les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux concernés.

Attribution du projet à l'entrepreneur en conception-construction

Attribution/Début des travaux de l'entrepreneur en conception-construction – printemps 2025

Délivrance de permis : Lancer les démarches pour les permis du chemin critique (MPO, MEPP/espèces en péril, TC/APM)

Volets de l’EE : Discussion

- Milieu naturel
- Milieu physique marin
- Évaluation de la qualité de l’eau
- Évaluation socioéconomique
- Navigation maritime
- Qualité de l’air
- Bruit
- Environnement bâti et utilisation des terres
- Transport
- Patrimoine archéologique et culturel
- Mémoire sur l’évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques

Réunions du CCT (objectif et calendrier prévu)

1ère réunion du CCT (Réunion en cours)	Démarrage du projet pour confirmer le plan de travail initial et aligner tous les intervenants sur les objectifs.
2e réunion du CCT (juillet 2024)	Achèvement de l'analyse des lacunes pour présenter les constatations, redéfinir la portée des travaux et les prochaines étapes.
3e réunion du CCT (août 2024)	Évaluation des solutions pour les RESA et présentation de la solution privilégiée préliminaire.
4e réunion du CCT (septembre 2024)	Examiner l'évaluation globale des effets du projet.
5e réunion du CCT (octobre 2024)	Présenter l'ébauche du rapport d'étude d'EE, détaillant les résultats et les conclusions de l'EE.
6e réunion du CCT (novembre 2024)	Présenter le rapport d'étude révisé d'EE, détaillant les résultats et les conclusions de l'EE (révisions de l'ébauche du rapport).

Consultation

- MASS LBP dirigera le processus de consultation et de mobilisation pour le projet d'EE des RESA.
- Avia NG et AECOM apporteront leur soutien (préparation du contenu, participation aux assemblées publiques, etc.).
- Deux réunions publiques :
  - 1ère séance portes ouvertes et assemblée publique prévue le 17 juillet (2 temps : 14 h-16 h et 18 h-20 h)
  - 2e séance portes ouvertes et assemblée publique prévue en septembre (date à déterminer).

Processus d’examen externe par les pairs

- Il est entendu qu’un pair évaluateur externe examinera les produits livrables.
- La portée des travaux proposée par AECOM comprend deux cycles d’évaluation par les pairs :
    - Examen par les pairs du mémoire sur l’analyse consolidée des lacunes
    - Examen par les pairs du rapport d’étude d’EE et des études supplémentaires
- Nécessité de confirmer le calendrier d’examen par les pairs, y compris le délai d’exécution.*

* À déterminer

Prochaines étapes

- Préparer et publier les procès-verbaux des réunions du CCT.
- Tenir compte des commentaires de cette réunion.
- AECOM poursuit l'analyse des lacunes.
- Planifier des temps réservés aux réunions restantes du CCT.
- La 2e réunion du CCT aura lieu à la mi-juillet (avant la 1ère assemblée publique du 17 juillet).

Merci!

Discussion

AECOM Canada Ltd.
105, promenade Commerce Valley Ouest, 7e étage
Markham (Ontario) L3T 7W3
Canada
Tél. : 905.886.7022
Téléc. : 905.538.8076
www.aecom.com

Procès-verbal de réunion

Titre de la réunion : 1ère réunion du comité consultatif technique (CCT)

Date de la réunion : juin 20, 2024

Heure : De 11 h à 12 h

Nom du projet : Analyse des lacunes et évaluation environnementale (EE) de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT)

Nº du projet : 60733457

Préparé par : Nelson Gonzalez Toledo

Lieu : Salle de conférence de l'administration centrale située au 207 Queens Quay West, Toronto (Ontario); 5e étage – Réunion virtuelle (Zoom)

Présents :

Transports Canada :
- Bonnie Moore, conseillère en relations avec les Autochtones, [bonnie.moore@tc.gc.ca]
- Darren Quan, Bureau de la recherche, [darren.quan@tc.gc.ca]
- Katie Novak, professionnelle des politiques gouvernementales, [Katie.Novak@tc.gc.ca]
- Amanda Chum, analyste des politiques, [amanda.chum@tc.gc.ca]
- Aidan Johnson, analyste des politiques de programmes, [Aidan.Johnson2@tc.gc.ca]
- David Zeit, Superviseur principal en environnement, [david.zeit@tc.gc.ca]
- Courtney Bice, agente du Programme de protection de la navigation, [courtney.bice@tc.gc.ca]

Ville de Toronto :
- Jeff Thompson, Planification environnementale, [jeff.thompson@toronto.ca]
- Jay Paleja, gestionnaire de projet, secrétariat du secteur riverain, [jay.paleja@toronto.ca]
- Meg St John, gestionnaire de projet, secrétariat du secteur riverain, [meg.stjohn@toronto.ca]

Office de protection de la nature de Toronto et de la région :
- Rick Portiss, gestionnaire principal, Surveillance environnementale et gestion des données, président d'Aquatic Habitat Toronto, [rick.portiss@trca.ca]
- Brynn Coey, superviseur, Surveillance et gestion aquatiques, [Brynn.coey@trca.ca]

PortsToronto :
- Stephen Denes, chef de projet RESA, [sdenes@portstoronto.com]
- Glynys Jones, responsable de projet du plan directeur 2024, [gjones@portstoronto.com]
- Heather Dennis, Adjointe de projet, [hdennis@portstoronto.com]
- Juhi Matta, Haute direction, Environnement, Social et Gouvernance, [jmatta@portstoronto.com]
- Angela Homewood, responsable de projet – Accord tripartite, [ahomewood@portstoronto.com]

AviaNG :
- Bernhard Schropp, gestionnaire de projet RESA, [bernhard.schropp@aviang.ca]
- Lee Thomas, gestionnaire adjoint de projet RESA, [Lee.Thomas@aviang.ca]
- Isaac Wilkinson, ingénieur de projet, [isaac.wilkinson@aviang.ca]
- Edward Abreu, ingénieur de projet, [edward.abreu@aviang.ca]

AECOM :
- Karl Grueneis, gestionnaire de projet RESA, [karl.grueneis@aecom.com]
- Saeideh Rasouli, gestionnaire adjointe de projet, [saeideh.rasouli@aecom.com]
- Nelson Gonzalez Toledo, planificateur environnemental, [nelson.gonzaleztoledo@aecom.com]
- Brian Richert, responsable de la qualité de l'eau des RESA, [brian.richert@aecom.com]
- Brian McGill, responsable de l'écologie aquatique des RESA, [brian.mcgill@aecom.com]
- Tunde Paczai, responsable de la forme bâtie et de l'utilisation du sol des RESA, [tunde.paczai@aecom.com]
- Marvin Stemeroff, responsable de l'étude socio-économique des RESA, [marvin.stemeroff@aecom.com]
- Sarah DeDecker, spécialiste socio-économique principale d'AECOM [sarah.dedecker@aecom.com]
- Rhonneke Van Riezen, responsable de l'environnement physique marin des RESA, [rhonneke.vanriezen@aecom.com]

SLR :
- Marc Rose, conseiller principal RESA, [marc.rose@slrconsulting.com]

EnVision :
- Maqsooda Bibi, ingénieure géotechnique [mbibi@envisionconsultants.ca]

Shoreplan :
- Jane Graham, ingénieure RESA [jgraham@shoreplan.com]

À NOTER : **Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.**

		Suivi
01	**Présentations** : Tous les intervenants et les parties se présentent et indiquent leur rôle dans le cadre de ce projet.	Information
02	**Début de la présentation** : - Remerciements à l'équipe du CCT pour son soutien à ce projet. - Examen de l'ordre du jour. - Reconnaissance des terres, assurée par la Ville de Toronto.	Information
03	**Conseils sur la sécurité** : - Se protéger de la chaleur.	Information
04	**Contexte du projet** : - PortsToronto/AECOM a terminé une étude d'évaluation environnementale (EE) pour le prolongement de la piste et l'introduction d'avions à réaction à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT) en 2015. Le plan de l'étude d'EE comprenait des consultations avec la Ville de Toronto et de nombreux intervenants et organismes. En 2015, le ministre des Transports a suspendu le projet. PortsToronto n'a pas déposé l'EE pour l'examen public officiel, mais a achevé les études à l'appui, reconnaissant qu'elles pourraient être nécessaires à une date ultérieure (étude actuelle de l'EE des RESA).	Information
05	**Présentation de l'EE des RESA, description et solutions possibles :** - La zone d'étude des RESA a été examinée. Toutes les solutions possibles pour les RESA se situent dans la zone d'exclusion maritime actuelle de l'aéroport. - Runway 08/26 RESA Alternatives Study (étude de solutions en vue de l'aménagement de RESA pour la piste 08/26) [avril 2024] - Les solutions 3 à 6 peuvent répondre aux exigences techniques relatives aux RESA. - Les solutions 5 et 6 visent à éviter les retards de fonctionnement de la piste et les problèmes de sécurité liés aux véhicules traversant la piste par l'aménagement d'une route d'accès périphérique publique autour de la zone des RESA et par l'amélioration du tracé des voies de circulation pour un déplacement plus court et plus efficace des aéronefs. - Toutes les solutions pour les RESA seront présentées au public le 17 juillet 2024. - L'avant-projet sommaire et l'évaluation environnementale sont en cours, menés par AviaNG et AECOM : ▪ Mobilisation de l'équipe de conception de projet ▪ Réunion de lancement (20 juin 2024)	Information
06	**Portée de l'évaluation environnementale** : - Les études à l'appui de l'EE de 2017 constituent la base du processus d'EE de 2024. - L'EE des RESA comportera deux phases qui se dérouleront de juin 2024 à janvier 2025. ▪ Phase 1 : Analyse des lacunes ▪ Phase 2 : EE des RESA - Jusqu'à quatre solutions pour les RESA seront soumises à un processus d'EE complet. - Un scénario de « statu quo » sera inclus dans l'évaluation; cependant, il ne s'agit pas d'une option acceptable, car elle ne répondra pas aux exigences de sécurité de Transports Canada. - Les membres passent en revue les volets de l'EE à inclure dans l'examen de l'EE des RESA. ▪ L'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (TRCA) fait remarquer qu'il serait utile de mettre à jour les données sur le milieu aquatique et les conditions existantes. TRCA tirera parti des connaissances environnementales sur la zone portuaire de Toronto, qui peuvent être utiles à ce projet. ▪ TRCA prépare la portée des travaux pour le projet de RESA (soumission à PortsToronto prévue dans les prochaines semaines). PortsToronto communiquera la portée des travaux de TRCA à AECOM lorsque le document sera prêt. ▪ TRCA et AECOM travailleront ensemble pour confirmer l'approche de mise à jour des données aquatiques de base et communiquer les données. Des données de base mises à jour appuieront également les demandes de permis auprès du ministère des Pêches et des Océans (MPO). ▪ TRCA souligne la sensibilité au temps du travail sur le terrain nécessaire pour combler les lacunes relevées lors de l'analyse des lacunes.	Information TRCA/AECOM

À NOTER : **Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.**

		Suivi
	- La Ville de Toronto demande si une étude d'ingénierie côtière distincte est en cours pour les dangers naturels, reconnaissant que les politiques du plan officiel de la Ville en matière de dangers naturels exigent une évaluation du remblayage du lac pour s'assurer que les dangers naturels (p. ex., érosion, inondation) sont pris en compte de manière appropriée. AECOM examinera et prendra en compte les politiques du plan officiel de la Ville. ▪ Dans le cadre de l'analyse des lacunes des RESA et de l'étude d'EE, une évaluation documentaire des dangers pour les rives, comprenant une analyse des lacunes en matière d'érosion et de transport des sédiments, une étude du niveau d'eau et des inondations, une évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques et d'autres conditions du milieu physique marin, sera réalisée et pourra mettre en évidence la nécessité d'une modélisation afin d'éclairer la conception. Shoreplan tiendra également compte des évaluations antérieures des dangers naturels. Les lacunes potentielles relevées en matière d'information seront présentées dans les conclusions de l'analyse des lacunes de la phase 1, le cas échéant. ▪ AECOM fournira le programme des travaux prévus dans le cadre de l'EE à la Ville de Toronto pour examen et commentaires. La Ville prépare une lettre en réponse à la présentation initiale du projet des RESA. - La Ville de Toronto reconnaît qu'une évaluation des risques pour la santé humaine ne sera pas requise en raison de la nature du projet de RESA; cependant, cela devra être clairement communiqué au public.	AECOM/Ville de Toronto
07	**Aperçu des réunions du CCT** : - Liste des six (6) réunions du CCT et objectifs respectifs	Information
08	**Aperçu de la consultation** : - Consultation menée par MASS LBP, avec l'aide d'AECOM et d'AviaNG. - Mention de deux (2) assemblées publiques et d'une période d'examen public de 30 jours après chaque assemblée publique.	Information
09	**Aperçu du processus d'examen par les pairs** : - Deux (2) phases d'examen par les pairs sont prévues : ▪ Phase 1 – Examen par les pairs de l'analyse des lacunes ▪ Phase 2 – Examen par les pairs de l'EE des RESA – Rapport d'étude d'EE (calendrier de l'examen par les pairs à confirmer). - La Ville de Toronto aimerait avoir une visibilité complète sur l'entente entre TRCA et PortsToronto concernant la portée des travaux de TRCA pour les RESA. ▪ PortsToronto communiquera ces renseignements à la Ville de Toronto.	Ville de Toronto PortsToronto/TRCA
10	**Aperçu des prochaines étapes** : - Distribuer le procès-verbal de la 1ère réunion du CCT. - Tenir compte des commentaires formulés dans le procès-verbal de la réunion. - Achever le premier produit livrable – Analyse des lacunes. - Planifier et coordonner les futures réunions du CCT.	AECOM

La séance est levée à 12 h.

À NOTER : Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.

O3.2 Deuxième réunion du Comité consultatif technique, juillet 2024

Analyse des lacunes et évaluation environnementale des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT)

2e réunion du comité consultatif technique

Le 30 juillet 2024

Ordre du jour

- Reconnaissance du territoire
- Conseils sur la sécurité
- Examen et résumé de la 1ère réunion du CCT (Progrès réalisés dans le cadre des mesures de suivi)
- Résumé de la 1ère assemblée publique et des commentaires reçus
- Aperçu de l'analyse des lacunes
- Résultats de l'analyse des lacunes
- Calendrier de l'évaluation environnementale (EE)
- Ville de Toronto :
  - Plan de travail de consultation pour le projet d'EE des RESA
  - Modification du plan officiel
- Prochaines étapes
- Questions et réponses – N'hésitez pas à poser des questions à tout moment de la présentation.

Reconnaissance du territoire

Nous reconnaissons que nous nous réunissons sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, y compris les Mississaugas of the Credit, les Anishinaabeg, les Chippewa, les Haudenosaunee et les Wendats, qui abrite maintenant de nombreux peuples autochtones, inuits et métis. Nous reconnaissons également que Toronto est couverte par le Traité 13 signé avec les Mississaugas of the Credit.

Conseils de sécurité : Les tiques

Quand cela s'applique-t-il à moi?

Chaque fois que nos activités ou nos tâches, sur notre lieu de travail ou en dehors, nous exposent à l'habitat des tiques et dont à un risque de piqûre et de transmission de maladies.



Prairies/champs



Lisière de forêt



Litière de feuilles



Arbustes



Pelouses

Mise en œuvre diligente de différentes mesures de contrôle



- ✓ Utilisez des produits de prévention des tiques pour vos animaux de compagnie.
- ✓ Portez des vêtements de couleur claire.
- ✓ Appliquez et réappliquez un insectifuge conformément aux instructions du fabricant.
- ✓ Gardez une trousse de retrait des tiques à portée de main.
- ✓ Pensez à vérifier la présence de tiques sur les enfants et les animaux domestiques.
- ✓ Enlevez complètement toutes les tiques découvertes.
- ✓ Informez-vous sur les symptômes des maladies transmises par les tiques et surveillez leur apparition.
- ✓ Vérifiez souvent la présence de tiques – demandez à quelqu'un de vérifier l'extérieur de vos vêtements, là où vous ne pouvez pas voir.

Examen de la 1ère réunion du CCT (20 juin 2024)

- Aperçu du contexte du projet.
- L'objectif et les solutions pour les « aires de sécurité d'extrémité de piste » (RESA) ont été décrits.
- Portée de l'évaluation environnementale (EE) : phase 1 (analyse des lacunes) et phase 2 (EE des RESA).
- Discussion avec les membres du CCT :
    - Participation de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (TRCA) à la collecte de données de base pour le projet.
    - Solutions proposées pour l'aménagement des RESA
    - Prise en compte des politiques du plan officiel de la Ville (dangers naturels).
    - Programme de travail de l'EE et processus d'examen par les pairs de la Ville
    - Importance de communiquer sur les raisons pour lesquelles une évaluation des risques pour la santé humaine n'est pas nécessaire

Progrès réalisés dans le cadre des mesures de suivi de la 1ère réunion du CCT

- TRCA et AECOM doivent travailler ensemble pour confirmer l'approche de mise à jour des données aquatiques de base et communiquer les données. Réunion tenue avec TRCA le 8 juillet 2024 et portée des travaux de TRCA fournie. La collaboration se poursuit.

- PortsToronto et TRCA diffuseront une copie de l'accord clarifiant la portée des travaux de TRCA pour le projet d'EE des RESA. L'accord est toujours en cours d'examen et sera remis à la Ville une fois achevé.

- La Ville prépare une lettre en réponse à la présentation initiale du projet d'EE des RESA.

- AECOM fournira le programme des travaux prévus dans le cadre de l'EE à la Ville de Toronto pour examen et commentaires. La portée des travaux d'EE est en cours d'examen par PortsToronto et sera transmise à la Ville une fois achevée.

Résumé de la 1ère assemblée publique

- PortsToronto et MASSLBP ont organisé la 1ère séance portes ouvertes et assemblée publique, organisée en deux temps le 17 juillet 2024. Environ 70 personnes étaient présentes et 12 se sont jointes à l'assemblée en ligne.

- La 1ère assemblée publique a présenté :
  - le contexte de PortsToronto et de l'ABBT
  - ce qu'est une RESA et le rôle de Transports Canada
  - la mise en œuvre des RESA à l'ABBT
  - le processus d'EE
  - le rôle du secrétariat du secteur riverain de la Ville de Toronto

- Les commentaires reçus seront examinés et pris en compte dans les prochaines étapes de l'étude.



Commentaires reçus

Ce que nous avons entendu lors de la séance portes ouvertes et assemblée publique du 17 juillet :



- Un résumé complet de la consultation publique et de la manière dont les commentaires seront pris en compte par l'équipe de projet sera documenté dans le rapport d'étude d'EE, qui sera également disponible sur le site Web du projet pour examen public.

Analyse des lacunes et processus d'EE des RESA

Phase 1 : Analyse des lacunes → **Confirmation de la portée des travaux et des livrables** → **Phase 2 : EE des RESA** → **Examen public de 30 jours**

juin-juillet 2024

TÂCHES PRINCIPALES

- ✓ Avis de début d'étude et 1ère assemblée publique
- ✓ Passer en revue les études de base (EE de 2017 et études postérieures à l'EE).
- ✓ Consulter Transports Canada et la Ville de Toronto pour confirmer leurs attentes concernant le processus d'EE.
- ✓ Élaborer une feuille de route préliminaire pour les permis et les approbations.

RÉUNIONS

- ✓ Réunion de lancement
- ✓ 1ère réunion du CCT
- ✓ Consultation des populations autochtones (PortsToronto)
- ✓ 1ère assemblée publique (17 juillet)

LIVRABLES

- ✓ Présentation de la 1ère assemblée publique
- ❑ Mémoire sur l'analyse des lacunes

Examen par les pairs

juillet 2024

TÂCHES PRINCIPALES

- ❑ Affiner le plan de travail et le calendrier.
- ❑ Enquêtes environnementales sur le terrain (au besoin)

RÉUNIONS

- ❑ 2e réunion du CCT
- ❑ Consultation des populations autochtones (PortsToronto)

LIVRABLES

- ❑ Plan de travail amélioré (au besoin)

juillet-décembre 2024

TÂCHES PRINCIPALES

- ❑ Définir les conditions de référence.
- ❑ Élaborer des critères d'évaluation et l'évaluation des solutions présélectionnées.
- ❑ Avis de convocation à la 2e assemblée publique
- ❑ Évaluation des effets de la solution privilégiée
- ❑ Mise à jour de l'évaluation des changements climatiques et de la vulnérabilité
- ❑ Rapport d'étude d'EE

RÉUNIONS

- ❑ Réunions 3 à 6 du CCT
- ❑ Consultation des populations autochtones (PortsToronto)
- ❑ 2e assemblée publique (prévue en septembre 2024)
- ❑ Rencontre avec les organismes gouvernementaux
- ❑ Rencontre avec les intervenants des groupes de discussion

LIVRABLES

- ❑ Présentation de la 2e assemblée publique
- ❑ Rapport d'étude d'EE et études supplémentaires :
  - ❑ Rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel
  - ❑ Rapport d'évaluation des effets physiques en milieu marin
  - ❑ Mémoire sur la qualité de l'eau
  - ❑ Rapport d'évaluation des effets socioéconomiques
  - ❑ Mémoire sur la navigation maritime
  - ❑ Mémoire sur le patrimoine archéologique et culturel
  - ❑ Mémoire sur l'évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques

Examen par les pairs

décembre 2024 - janvier 2025

TÂCHES PRINCIPALES

- ❑ Publier le rapport d'étude d'EE pour examen public.
- ❑ Répondre aux commentaires du public.

RÉUNIONS

- ❑ Réunions ciblées, au besoin

LIVRABLE

- ❑ Rapport d'étude d'EE définitif

Le projet n'est pas obligatoire en vertu des lois fédérales ou provinciales sur l'évaluation environnementale. L'EE sera réalisée dans le cadre d'un **processus volontaire non prescrit par la loi**, établi en consultation avec les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux concernés.

Attribution du projet à l'entrepreneur en conception-construction

Attribution/Début des travaux de l'entrepreneur en conception-construction – printemps 2025

✓ Achevé

❑ En cours

Délivrance de permis : Lancer les démarches pour les permis du chemin critique (MPO, MEPP/espèces en péril, TC/APM)

Phase 1 : Aperçu de l’analyse des lacunes

L’objectif de l’analyse des lacunes était de procéder à un examen approfondi des études disponibles afin de déterminer si les renseignements disponibles permettaient de saisir le contexte environnemental local et les conditions de référence – une condition préalable à la réalisation de l’EE.

L’analyse des lacunes comportait les étapes suivantes :

- Examen du processus d’EE
- Examen des exigences réglementaires et détermination des approbations requises
- Examen de diverses études de base, notamment les études d’EE précédentes et les études mises à jour qui ont été menées dans la zone d’étude du projet d’EE des RESA et à proximité.
- Compilation des résultats de l’analyse des lacunes dans un mémoire décrivant les lacunes et les mesures recommandées à prendre en compte dans le cadre de la phase suivante de l’EE.

Résultats de l’analyse des lacunes

Phase 1 : Analyse des lacunes

	Lacunes relevées	Recommandations	Exigences réglementaires potentielles
Écologie terrestre et aquatique, y compris les espèces en péril	▪ Études sur le terrain désuètes ▪ Besoin de mises à jour pour répondre aux nouvelles exigences réglementaires	▪ Mise à jour des renseignements de base au moyen d'une étude documentaire ▪ Enquêtes de confirmation sur le terrain ▪ Mettre à jour l'évaluation de l'habitat faunique d'importance et de l'habitat des espèces en péril en fonction de la réglementation mise à jour.	▪ *Loi sur les espèces en péril* (LEP) ▪ *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* (LCOM) et Règlement de 2022; ▪ Déclaration provinciale sur la planification ▪ *Loi sur la protection du poisson et de la faune* (LPPF) ▪ Plan officiel de la Ville de Toronto ▪ *Loi sur les espèces en voie de disparition* (LEVD) ▪ *Loi sur les pêches*
Milieu socioéconomique	▪ En raison de l'évolution de l'utilisation des terres et de la population dans la zone d'étude du projet, il est important de mettre à jour les données sur ce que les utilisateurs pensent de l'aéroport et du secteur riverain.	▪ Recueillir de nouveaux renseignements au moyen d'une étude documentaire, d'entrevues ciblées et de consultations avec des intervenants qui représentent les points de vue, les valeurs et les intérêts des résidents, des utilisateurs à des fins récréatives, des entreprises locales et du secteur du tourisme.	▪ Adopter des pratiques exemplaires pour examiner de manière proactive les effets socioéconomiques potentiels et rallier l'appui du public et des intervenants.
Patrimoine archéologique et culturel maritime	▪ Aucune évaluation archéologique sous-marine de stade 2 n'a été réalisée. ▪ D'autres ressources du patrimoine culturel ont été répertoriées à proximité de la zone d'étude du projet.	▪ Réaliser une évaluation archéologique sous-marine de stade 2 dans le cadre du processus d'EE. ▪ Confirmer toutes les ressources du patrimoine culturel répertoriées à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude du projet.	▪ *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* ▪ Déclaration provinciale sur la planification ▪ Plan officiel de la Ville de Toronto
Qualité de l'air	▪ Les données de surveillance de la qualité de l'air pour les principaux contaminants atmosphériques et récepteurs sensibles pourraient être désuètes. ▪ Les valeurs pour les critères et les normes de qualité de l'air pour les seuils de contamination et les facteurs de risque pourraient être désuètes.	▪ Examiner et mettre à jour les données de surveillance de l'air et recenser tout nouveau récepteur dans la zone d'étude du projet. ▪ Examiner et confirmer les critères et les normes de qualité de l'air.	▪ Critères de qualité de l'air ambiant (CQAA) de l'Ontario ▪ Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA)

Phase 1 : Analyse des lacunes

	Lacunes relevées	Recommandations	Exigences réglementaires potentielles
Navigation maritime	▪ Il faut recueillir plus d'information sur les cartes et autres outils de navigation que les plaisanciers utilisent dans la zone d'étude du projet, afin de comprendre les restrictions avec lesquelles les plaisanciers doivent actuellement composer.	▪ Évaluer la manœuvrabilité des bateaux de plaisance et des navires commerciaux à l'entrée du chenal Western.	▪ *Règlement sur les petits bâtiments*, pris en application de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ▪ Pratiques et procédures de PortsToronto, en application de l'article 56 de la *Loi maritime du Canada*
Environnement bâti et utilisation des terres	▪ Les changements apportés aux plans d'aménagement au cours des sept dernières années pourraient justifier un examen plus approfondi de leur compatibilité.	▪ Revoir et mettre à jour la documentation.	▪ *Règlement de zonage de l'aéroport de Toronto Island* (DORS/85-515) ▪ Plan officiel de la Ville de Toronto ▪ Plan secondaire du secteur riverain central (OPA nº 257)
Contamination des sédiments	▪ Les résultats de l'échantillonnage des sédiments sont nécessaires pour déterminer toute contamination possible dans la zone de construction du projet.	▪ Selon les résultats de l'échantillonnage des sédiments, un plan de gestion des sols de déblai pourrait être nécessaire. ▪ Les paramètres préoccupants pour les pêches devraient être examinés en consultation avec le MPO afin de déterminer si d'autres études doivent être menées et de définir les mesures d'atténuation appropriées à mettre en œuvre durant toute activité de dragage.	▪ Recommandations canadiennes pour la qualité de l'environnement (RCQE)

- La collecte et l'analyse des données pour l'EE seront entreprises afin de mettre à jour les conditions de référence lorsque des lacunes ont été relevées.
- Étant donné que la mise en œuvre des RESA ne modifiera pas le fonctionnement de l'aéroport, on suppose qu'il n'y aura pas d'effets prévus sur la santé. Par conséquent, la santé publique n'est pas prise en compte dans cette EE, et aucune analyse des lacunes n'a été effectuée pour ce volet pour le moment.

Phase 1 : Analyse des lacunes

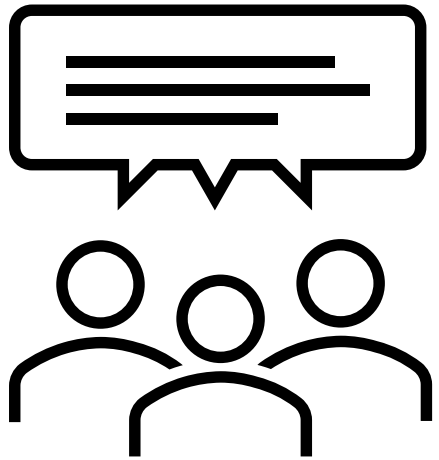
	Aucune lacune dans les données n'a été observée	Exigences réglementaires potentielles
Milieu physique marin	▪ Les études réalisées jusqu'à maintenant fournissent tous les renseignements et toutes les données nécessaires. De nombreuses études récentes ont été réalisées, de sorte qu'aucune nouvelle recherche ni collecte d'information n'est requise.	▪ Plan officiel de la Ville de Toronto : • Chapitre 3 : Risques associés aux dangers naturels ▪ Politique sur les dangers naturels du ministère des Richesses naturelles (MRN) ▪ *Règlement de l'Ontario 41/24*, pris en application de la *Loi sur les offices de protection de la nature*
Qualité de l'eau	▪ Des études précédentes ont révélé que le prolongement de la piste avait eu un impact négligeable sur la qualité de l'eau dans le port. Or, l'expansion de la masse terrestre qui est actuellement proposée pour les RESA empiète encore moins sur le port; les effets potentiels sur la qualité de l'eau devraient donc être minimes. En conséquence, il n'est pas recommandé de réaliser d'autres modélisations de la qualité de l'eau. ▪ Il est toutefois recommandé de poursuivre les discussions avec la Ville de Toronto afin de comprendre la modélisation actualisée de la qualité de l'eau faite par la ville et de confirmer cette interprétation et les recommandations précitées.	▪ Objectifs provinciaux de qualité de l'eau
Circulation et transports	▪ Étant donné que le niveau d'activité des passagers n'augmentera pas, les données concernant les répercussions du projet sur les intersections continentales situées à proximité et mentionnées dans l'étude d'EE d'AECOM (2017) peuvent être considérées comme prudentes, d'autant plus que les effets du tunnel piétonnier sur la circulation automobile n'ont pas été pris en compte. ▪ Par conséquent, aucune mise à jour des données sur la circulation et les transports n'est recommandée pour évaluer les diverses solutions en vue de l'aménagement des RESA.	▪ Règlement sur la circulation de la Ville de Toronto (applicable durant la construction)
Bruit	▪ Aucune lacune dans les données n'a été relevée, les données de référence disponibles sont suffisantes pour l'analyse du bruit dans le cadre de l'EE des RESA.	▪ Normes d'émissions du bruit (NPC115 et NPC118) ▪ Critères de prévisions d'ambiance sonore tels qu'ils sont décrits dans l'accord tripartite
Archéologie terrestre	▪ Étant donné que toutes les solutions proposées sont situées dans la zone précédemment évaluée et défrichée, aucun autre travail archéologique terrestre n'est requis.	▪ *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* ▪ Déclaration provinciale sur la planification ▪ Plan officiel de la Ville de Toronto
Hydrogéologie	▪ Les renseignements hydrogéologiques actuellement disponibles sont suffisants pour mener à bien le processus d'EE, et aucune lacune n'a été relevée à ce stade.	▪ *Loi sur les ressources en eau de l'Ontario* ▪ *Règlement de l'Ontario 63/16*

Calendrier de l’EE

Tâche	Échéance
Première séance portes ouvertes et assemblée publique	juillet 2024
Définition des conditions de référence	juillet-août 2024
Définition des critères d’évaluation et évaluation exhaustive des diverses solutions proposées	août 2024
Deuxième séance portes ouvertes et assemblée publique	septembre 2024
Évaluation des effets	septembre-octobre 2024
Version préliminaire du rapport d’étude d’évaluation environnementale	octobre 2024
Rapport d’étude d’évaluation environnementale final	décembre 2024
Publication pour examen par le public	décembre 2024

Discussion

- Ville de Toronto :
  - Plan de travail de consultation pour le projet d’EE des RESA
  - Réunions publiques de la Ville de Toronto
  - Modification du plan officiel



Prochaines étapes

- Préparer et publier les procès-verbaux de la 2e réunion du CCT.
- Tenir compte des commentaires de cette réunion.
- AECOM achève l'analyse des lacunes et commence les travaux d'EE.
- La 3e réunion du CCT aura lieu fin août ou début septembre. On y abordera :
  - l'évaluation des solutions proposées pour les RESA et la présentation de la solution privilégiée préliminaire aux fins de discussion

Merci!

Discussion

AECOM Canada Ltd.
105, promenade Commerce Valley Ouest, 7e étage
Markham (Ontario) L3T 7W3
Canada

Tél. : 905.886.7022
Téléc. : 905.538.8076
www.aecom.com

Procès-verbal de réunion

Titre de la réunion : **2e réunion du comité consultatif technique (CCT)**

Date de la réunion : juillet 30, 2024

Heure : De 10 h à 11 h 30

Nom du projet : Analyse des lacunes et évaluation environnementale (EE) de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT)

No du projet : 60733457

Préparé par : Nelson Gonzalez Toledo

Lieu : Salle de conférence de l'administration centrale située au 207 Queens Quay West, Toronto (Ontario); 5e étage – Réunion virtuelle (Zoom)

Présents :

Transports Canada :
- Darren Quan, Bureau de la recherche, [darren.quan@tc.gc.ca]

Ville de Toronto :
- Jeff Thompson, Planification environnementale, [jeff.thompson@toronto.ca]
- Meg St John, gestionnaire de projet, secrétariat du secteur riverain, [meg.stjohn@toronto.ca]

Office de protection de la nature de Toronto et de la région :
- Brynn Coey, superviseur, Surveillance et gestion aquatiques, [Brynn.coey@trca.ca]

PortsToronto :
- Stephen Denes, chef de projet RESA, [sdenes@portstoronto.com]
- Angela Homewood, responsable de projet – Accord tripartite, [ahomewood@portstoronto.com]
- Juhi Matta, Haute direction, Environnement, Social et Gouvernance, [jmatta@portstoronto.com]
- Heather Dennis, Adjointe de projet, [hdennis@portstoronto.com]

Shoreplan :
- Jane Graham, ingénieure RESA [jgraham@shoreplan.com]
- Bruce Pinchin, ingénieur RESA [bpinchin@shoreplan.com]

AviaNG :
- Bernhard Schropp, gestionnaire de projet RESA, [bernhard.schropp@aviang.ca]
- Lee Thomas, gestionnaire adjoint de projet RESA, [Lee.Thomas@aviang.ca]
- Edward Abreu, ingénieur de projet, [edward.abreu@aviang.ca]

AECOM :
- Karl Grueneis, gestionnaire de projet RESA, [karl.grueneis@aecom.com]
- Saeideh Rasouli, gestionnaire adjointe de projet RESA, [saeideh.rasouli@aecom.com]
- Nelson Gonzalez Toledo, planificateur environnemental, [nelson.gonzaleztoledo@aecom.com]
- Brian McGill, responsable de l'écologie aquatique, [brian.mcgill@aecom.com]
- Marvin Stemeroff, responsable socio-économique, [marvin.stemeroff@aecom.com]
- Rhonneke Van Riezen, responsable de l'environnement physique marin, [rhonneke.vanriezen@aecom.com]
- Piotr Staniaszek, spécialiste de la qualité de l'air, [piotr.staniaszek@aecom.com]
- James Au, spécialiste du bruit, [james.au@aecom.com]

EnVision :
- Scott Peaker, ingénieur géotechnique [speaker@envisionconsultants.ca]
- Joe Hoyles Ingénieur géotechnique [jhoyles@envisionconsultants.ca]

À NOTER : **Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.**

Point	Description	Suivi
01	**Confirmation de présence des participants** : - Les participants à la réunion indiquent leur nom, ainsi que leur rôle et la partie qu'ils représentent dans le cadre du projet des RESA.	Information
02	**Début de la présentation** : - Aperçu de l'ordre du jour - Reconnaissance des terres	Information
03	**Conseils sur la sécurité** : - Sensibilisation aux tiques et application de mesures de contrôle	Information
04	**Examen de la 1ère réunion du CCT (20 juin 2024)** : - AECOM passe en revue les sujets abordés lors de la 1ère réunion du CCT, notamment : ▪ Aperçu du contexte du projet. ▪ Objectif et solutions proposées pour le projet des RESA ▪ Portée et échéancier de l'évaluation environnementale (EE) : o Phase 1 (analyse des lacunes) et phase 2 (EE des RESA) ▪ Points de discussion du CCT	Information
05	**Progrès réalisés dans le cadre des mesures de suivi de la 1ère réunion du CCT :** - La collaboration entre l'Office de protection de la nature de Toronto (TRCA) et AECOM pour mettre à jour les données aquatiques de base et diffuser les données se poursuit. ▪ *Mise à jour après la réunion : TRCA a fourni les résultats des données de télémétrie acoustique des poissons à AECOM le 30 juillet 2024.* - PortsToronto doit fournir une copie de l'accord clarifiant la portée des travaux de TRCA pour le projet d'EE des RESA. Cet accord est en cours d'examen et, une fois achevé, il sera transmis à la Ville de Toronto. - La Ville de Toronto prépare une lettre en réponse à la présentation initiale du projet d'EE des RESA. - Meg St. John, de la Ville de Toronto, assurera un suivi pour connaître l'état d'avancement de la lettre. - AECOM a transmis le programme de travail de l'EE à PortsToronto pour examen. Une fois achevé, ce programme de travail sera communiqué à la Ville de Toronto pour examen et commentaires.	TRCA/ AECOM/ Ville de Toronto/ PortsToronto
06	**Résumé de la 1ère séance portes ouvertes et assemblée publique, et commentaires reçus :** - AECOM a fourni un résumé de la 1ère séance portes ouvertes et assemblée publique, organisée par PortsToronto/ MASS LBP en deux temps le 17 juillet 2024. - Les commentaires reçus lors de cette assemblée publique seront examinés et pris en compte dans les prochaines étapes de l'étude d'EE.	Information/ AECOM/PortsToronto
07	**Analyse des lacunes et processus d'EE des RESA :** - Phase 1 – Les principales tâches et réunions liées à l'analyse des lacunes sont terminées (juin-juillet 2024). - Le mémoire sur l'analyse des lacunes est en cours d'examen par PortsToronto. - Le plan de travail du projet est en cours de mise à jour afin de combler les lacunes en matière de données relevées dans certains volets concernant l'environnement. Cela nécessitera des enquêtes de confirmation sur le terrain. - L'équipe de projet poursuit les tâches clés de la phase 2 de l'EE des RESA.	Information
08	**Aperçu de l'analyse des lacunes :** AECOM donne un aperçu des travaux effectués dans le cadre de l'analyse des lacunes, dont notamment : - l'examen du processus d'EE; - la détermination des exigences réglementaires et des approbations requises; - l'examen des études de base menées à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude du projet d'EE des RESA;	Info/AECOM

À NOTER : **Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.**

Point	Description	Suivi
	- la compilation des résultats de l'analyse des lacunes dans un mémoire décrivant les lacunes relevées et les mesures recommandées dans le cadre de la phase 2 – EE des RESA.	
07	**Résultats de l'analyse des lacunes** : - AECOM donne un aperçu des résultats de l'analyse des lacunes, tout en soulignant les lacunes relevées et en formulant des recommandations pour les étapes suivantes. - Marvin Stemeroff d'AECOM précise que l'objectif du volet socio-économique est de confirmer ce qui a changé depuis l'EE de 2015 et de mettre à l'essai les hypothèses axées sur les RESA, et non celles axées sur l'accord tripartite ou la longévité de l'aéroport. - La Ville de Toronto demande des précisions concernant la liste des intervenants à consulter dans le cadre de l'évaluation des conditions socioéconomiques de référence et des effets. - L'équipe d'AECOM chargée du volet socio-économique a dressé une liste d'intervenants pour des entrevues et des consultations ciblées, comprenant des représentants des résidents, des utilisateurs à des fins récréatives, des entreprises locales et du secteur du tourisme dans la zone d'étude du projet. ▪ *La liste des personnes interrogées pour l'évaluation socio-économique et la justification de la liste à ce jour sont jointes au présent procès-verbal aux fins d'examen et de rétroaction par le CCT.* - PortsToronto communiquera la liste des intervenants dressée pour le Plan directeur de l'aéroport de 2024 à l'équipe du projet des RESA. - La Ville de Toronto demande des précisions sur le plan de travail pour l'archéologie sous-marine. AECOM confirme que le bureau d'études Archaeological Research Associates Ltd. (ARA) a été retenu pour réaliser les travaux d'archéologie sous-marine. ARA a communiqué avec l'archéologue de la Ville de Toronto et a confirmé que les résultats des travaux d'archéologie sous-marine liés aux RESA seront communiqués à la Ville pour examen. - AECOM a également examiné les volets de l'EE pour lesquels l'information disponible est suffisante pour établir les conditions de référence. - Les exigences réglementaires potentielles ont été examinées pour chaque volet de l'EE. ▪ *Pour obtenir de plus amples détails sur les résultats de l'analyse des lacunes, consultez les diapositives 12 à 14 de la 2e réunion du CCT.* ▪ *Une copie du mémoire sur l'analyse des lacunes relatives aux RESA sera transmise à la Ville de Toronto et à Transports Canada pour examen et commentaires.*	Information/ AECOM/ PortsToronto
08	**Calendrier de l'EE** : - L'échéancier du projet comprend plusieurs tâches clés : - Les conditions environnementales de référence devraient être établies d'ici la fin du mois d'août 2024. - En août 2024, les critères d'évaluation seront élaborés et l'évaluation des solutions proposées sera terminée. - La 2e séance portes ouvertes et assemblée publique est prévue pour l'automne 2024. ▪ *Mise à jour après la réunion : La 2e séance portes ouvertes et assemblée publique est provisoirement fixée au mardi 8 octobre 2024, avec une date de remplacement fixée au mercredi 2 octobre; en attendant la confirmation définitive de MASS LBP.* - L'ébauche du rapport d'étude d'EE est attendue d'ici la fin d'octobre ou le début de novembre, le rapport final devant être remis en décembre, puis publié pour examen public à la fin de ce mois.	Information
09	**Discussion avec la Ville de Toronto** : - L'équipe de projet a demandé des renseignements sur le plan de travail de la Ville en ce qui concerne la mobilisation du public dans le cadre du projet d'EE des RESA, y compris sur les réunions publiques prévues et sur le soutien dont la Ville pourrait avoir besoin de la part de l'équipe de projet des RESA.	Ville de Toronto

À NOTER : Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.

Point	Description	Suivi
	- L'équipe de projet a également demandé des précisions sur la modification potentielle du Plan officiel de la Ville afin de comprendre ses répercussions éventuelles sur le processus d'EE des RESA. - Meg St John, de la Ville de Toronto, assurera le suivi de ces éléments et fera le point avec le CCT.	
09	**Discussion entre les membres du CCT** : - AECOM propose d'organiser une réunion distincte entre l'équipe de projet des RESA et la Ville de Toronto pour discuter des programmes de consultation, des assemblées publiques de la Ville concernant les RESA et de la modification éventuelle du Plan officiel de la Ville en vue d'harmoniser ces éléments. Meg St John, de la Ville de Toronto, assurera la coordination avec l'équipe de la Ville de Toronto sur cette question.	PortsToronto/ Ville de Toronto/ AECOM
10	**Aperçu des prochaines étapes et mesures de suivi** : - Le procès-verbal de la 2e réunion du CCT ainsi qu'une copie du diaporama de cette réunion seront transmis aux membres du CCT. ▪ *Mise à jour après la réunion : Le diaporama de la réunion a été transmis aux membres du CCT le vendredi 2 août 2024.* - AECOM doit achever l'analyse des lacunes et poursuivre le processus d'EE des RESA. - Les mesures de suivi en suspens de la 1ère réunion du CCT doivent être achevées (voir le **point 5** de cet ordre du jour). - Les critères d'évaluation seront transmis au CCT pour examen et commentaires.	AECOM/ TRCA/ PortsToronto/ Ville de Toronto

La séance est levée à 10 h 57.

À NOTER : **Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.**

Ports Toronto – Liste des entretiens socio-économiques pour l'évaluation environnementale des RESA *Mis à jour le 6 août 2024*

Justification : Une fois l'analyse des lacunes achevée, l'équipe socio-économique d'AECOM a examiné la liste des personnes interrogées et des intervenants intéressés compilée au cours du travail approfondi réalisé dans le cadre de l'évaluation environnementale de 2017. Des organisations clés, des personnes et des représentants d'organisations ont été désignés pour une nouvelle entrevue afin de fournir des points de vue actualisés sur diverses valeurs socio-économiques associées au secteur riverain de Toronto. En outre, plusieurs personnes ayant assisté à l'assemblée publique du 17 juillet ont indiqué qu'elles souhaitaient être interviewées ou réinterviewées.

Certaines entrevues ont déjà eu lieu, comme il est indiqué ci-dessous, tandis que d'autres sont en train d'être programmées sur le reste du mois d'août. Plusieurs entrevues facultatives pourront être programmées plus tard dans le mois, si les entrevues précédents ou les recherches documentaires s'avèrent insuffisantes.

Valeur d'usage	Nom	Organisation/Titre	Date de l'entrevue	État d'avancement et suivi
Entrevues terminées/confirmées				
Loisirs	[Texte caviardé]	Toronto Boaters' Alliance (TBA)	Semaine du 29 juillet	Terminée
Valeur résidentielle	[Texte caviardé]	Toronto Island Community Association	Semaine du 29 juillet	Terminée
Valeur résidentielle	[Texte caviardé]	Council of Commodores, Queen City Yacht Club	Semaine du 29 juillet	Terminée
Loisirs, résidentiel	Bryan Bowan	Gestionnaire de programme – Parcs, foresterie et loisirs - Ville de Toronto	Semaine du 6 août	Planification en cours
Valeur résidentielle	[Texte caviardé]	Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA)	Semaine du 6 ou du 12 août	A communiqué avec l'équipe de projet d'AECOM et indiqué son souhait de participer à une entrevue avec l'équipe socio-économique
Économie, Tourisme	Tim Kocur	Directeur, Waterfront Business Improvement Association	Semaine du 19 août	Confirmée pour le 20 août
Loisirs, valeur non liée à l'usage (environnement)	Rick Portiss	TRCA et président d'Aquatic Habitat Toronto	Semaine du 19 août	À confirmer – peut-être le 21 août
Entrevues proposées/facultatives				
Services municipaux	Kevin Lee	Service de police de Toronto – Unité maritime	À confirmer – Personnes-ressources de l'unitémaritime – Service de police de Toronto (tps.ca)	Entrevue vidéo publiée : 24 Shades of Blue - Kevin Lee, agent de l'unitémaritime (tps.ca)
Valeur institutionnelle	À déterminer	Collège George Brown/Toronto District School Board	À confirmer	

Rasouli, Saeideh

De : Jay Paleja <Jay.Paleja@toronto.ca>
Date : 13 septembre 2024 13:27
À : Heather Dennis; Angela Homewood
c.c. : Bryan Bowen; Meg St John; Jeff Thompson; Glynys Jones; Stephen Denes; Juhi Matta; Quan, Darren (TC/TC); Novac, Katie
Objet : RE : EE des RESA : Tableau des critères d'évaluation
Pièces jointes : 20240903_RESA EA_Evaluation Criteria_CoT.docx

Bonjour Heather et Angela,

Merci pour les jours supplémentaires – vous trouverez ci-joint les commentaires du personnel de la Ville concernant le tableau des critères d'évaluation environnementale. Je mets l'équipe de PortsToronto et Transports Canada en copie.

Par ailleurs, je sais que nous avons vu une présentation PowerPoint lors de la réunion du CCT sur l'analyse des lacunes, mais pouvez-vous me rappeler si le mémoire sur l'analyse des lacunes de l'EE sera diffusé?

Jay

De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Date : 3 septembre 2024 15:13
À : 'Jane Graham' <jgraham@shoreplan.com>; 'jhoyles@envisionconsultants.ca' <jhoyles@envisionconsultants.ca>; 'speaker@envisionconsultants.ca' <speaker@envisionconsultants.ca>; Bernhard Schropp <Bernhard.Schropp@aviang.ca>; Lee Thomas <Lee.Thomas@aviang.ca>; 'edward.abreu@aviang.ca' <edward.abreu@aviang.ca>; 'isaac.wilkinson@aviang.ca' <isaac.wilkinson@aviang.ca>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>; 'nelson.gonzaleztoledo@aecom.com' <nelson.gonzaleztoledo@aecom.com>; McGill, Brian (Kitchener) <Brian.McGill@aecom.com>; 'tunde.paczai@aecom.com' <tunde.paczai@aecom.com>; 'rhonneke.vanriezen@aecom.com' <rhonneke.vanriezen@aecom.com>; 'Alan.Oldfield@aecom.com' <Alan.Oldfield@aecom.com>; 'danielle.arsenault@aecom.com' <danielle.arsenault@aecom.com>; 'marc.rose@slrconsulting.com' <marc.rose@slrconsulting.com>; Glynys Jones <GJones@portstoronto.com>; Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>; Juhi Matta <JMatta@portstoronto.com>; Stephen Denes <SDenes@portstoronto.com>; Bryan Bowen <Bryan.Bowen@toronto.ca>; Jay Paleja <Jay.Paleja@toronto.ca>; 'Novak, Katie (she,her | elle,la) (TC/TC' <Katie.Novak@tc.gc.ca>; 'Quan, Darren (TC/TC' <Darren.Quan@tc.gc.ca>; Meg St John <Meg.StJohn@toronto.ca>; Stemeroff, Marvin <Marvin.Stemeroff@aecom.com>; Staniaszek, Piotr <piotr.staniaszek@aecom.com>; Au, James <James.Au@aecom.com>; Jeff Thompson <Jeffrey.Thompson@toronto.ca>
Objet : [Expéditeur externe] EE des RESA : Tableau des critères d'évaluation

Bonjour l'équipe du CCT,

À la suite de notre deuxième réunion du 30 juillet, nous avons élaboré les critères d'évaluation environnementale des solutions possibles pour les RESA. Ces critères couvrent six grandes catégories : les services techniques et de génie, le milieu naturel, l'environnement socio-économique, les changements climatiques, l'environnement culturel, ainsi que les coûts et la constructibilité. Les différents volets au sein de ces catégories ont été déterminés en fonction du contexte de l'étude, des études de base, des exigences réglementaires, des résultats de l'analyse des lacunes et des études sur les conditions de référence actuelles. Nous utiliserons ces critères et indicateurs pour évaluer chaque facteur quantitativement et/ou qualitativement.

Nous aimerions communiquer ces critères d'évaluation à l'équipe du CCT et vous serions reconnaissants de bien vouloir les examiner pour nous faire part de vos commentaires. Une copie des critères d'évaluation est jointe à ce courriel en format PDF et Word. Nous vous demandons de nous transmettre vos commentaires d'ici le mardi 10 septembre. Les résultats de l'évaluation, y compris la solution préliminaire privilégiée pour les RESA, seront présentés à l'équipe du CCT lors de la 3e réunion, prévue dans la semaine du 7 octobre, avant la 2e séance portes ouvertes et assemblée publique.

Je vous remercie de votre collaboration.

Cordialement,

Heather Dennis
Adjointe de projets
Tél. : 416.863.2000 |Cell. : 226.238.0745
Courriel : hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com



Critères d'évaluation _ÉBAUCHE

Facteur	Critère	Indicateur
A. Services techniques et de génie		
A1. Opérations et sécurité de l'aéroport	▪ Incidence potentielle sur l'efficacité opérationnelle de l'aéroport compte tenu des changements apportés aux déplacements des aéronefs au sol, aux approches pour l'atterrissage aux instruments, aux aides visuelles et aux aides à la navigation.	▪ Positif-Neutre-Négatif
	▪ Possibilité d'avantages opérationnels pour l'accès aux terrains extérieurs à l'aéroport, sur l'île, sans restrictions nécessitant l'approbation de la tour de contrôle.	▪ Positif-Neutre-Négatif
	▪ Possibilité de rendre l'approche de piste plus sûre et plus précise.	▪ Positif-Neutre-Négatif
A2. Services publics et infrastructure de service	▪ Possibilités de coordination de l'infrastructure des services publics (ville et aéroport).	▪ Positif-Neutre-Négatif
	▪ Conflits potentiels connus liés aux services publics.	▪ Positif-Neutre-Négatif
A3. Formation de glace	▪ Capacité éventuelle de gérer les embruns verglaçants du vent et des vagues.	▪ Positif-Neutre-Négatif
B. Milieu naturel		
B1. Effet sur la végétation	▪ Impact potentiel sur les communautés végétales et les espèces préoccupantes.	▪ Qualitatif : Faible à élevé ▪ Quantitatif : Superficie totale de l'habitat touché (m^2)
B2. Effet sur la faune en général, y compris l'habitat faunique important	▪ Impact potentiel sur les espèces terrestres, y compris les oiseaux migrateurs, les oiseaux nicheurs protégés et l'habitat faunique important.	▪ Qualitatif : Faible à élevé ▪ Quantitatif : Superficie totale de l'habitat touché (m^2)
B3. Effet sur les espèces terrestres en péril	▪ Impact potentiel sur les espèces en péril terrestres et les habitats connexes.	▪ Qualitatif : Faible à élevé ▪ Quantitatif : Superficie totale de l'habitat des espèces en péril touché (m^2)
B4. Caractéristiques du patrimoine naturel et politiques connexes (système du patrimoine naturel, terres humides d'importance provinciale; zones d'intérêt naturel et scientifique, zones d'importance environnementale)	▪ Incidence possible sur les caractéristiques du patrimoine naturel et leurs fonctions.	▪ Qualitatif : Faible à élevé ▪ Quantitatif : Superficie totale touchée (m^2)
B5. Effet sur l'habitat aquatique	▪ Incidence possible sur l'habitat aquatique, y compris les zones qui pourraient soutenir des étapes clés du cycle de vie, comme les frayères, ou celles qui pourraient soutenir des espèces sensibles.	▪ Qualitatif : Faible à élevé ▪ Quantitatif : Superficie totale touchée (m^2)
B6. Effet sur les espèces en péril aquatiques	▪ Effets temporaires et/ou à long terme potentiels sur les espèces en péril aquatiques	▪ Faible à élevé
B7. Transport et accumulation de sédiments	▪ Impact potentiel sur le dépôt ou l'accumulation de sédiments (chenal Western et à proximité des RESA).	▪ Positif-Neutre-Négatif
B8. Changements touchant la circulation et la qualité de l'eau	▪ Impact potentiel sur la circulation de l'eau dans l'arrière-port.	▪ Positif-Neutre-Négatif
	▪ Incidence temporaire possible associée à la sédimentation et à l'érosion pendant les travaux de construction.	▪ Positif-Neutre-Négatif
B9. Ressources en eaux souterraines	▪ Impact potentiel sur les ressources en eaux souterraines (aquifère très vulnérable, zone de protection des prises d'eau, zone de protection des sources, etc.).	▪ Positif-Neutre-Négatif
B10. Eaux pluviales et drainage	▪ Incidence potentielle sur les inondations et possibilité de réduction des risques.	▪ Positif-Neutre-Négatif
	▪ Effet potentiel sur la quantité et la qualité des eaux pluviales.	▪ Positif-Neutre-Négatif
B11. Excès de terre et de sédiments	▪ Risque de contamination et d'élimination des déblais de dragage.	▪ Faible à élevé
C. Environnement socio-économique		
C1. Utilisation et jouissance des propriétés résidentielles	▪ Conséquences potentielles pour les résidents.	▪ Positif-Neutre-Négatif
C2. Utilisation et jouissance des espaces récréatifs	▪ Conséquences potentielles pour les utilisations récréatives.	▪ Positif-Neutre-Négatif
C3. Utilisation des installations, services et institutions publics	▪ Conséquences potentielles pour les installations publiques, les services d'urgence et les institutions.	▪ Positif-Neutre-Négatif
C4. Effets sur la qualité de l'air	▪ Effets potentiels sur la qualité de l'air en raison de changements physiques ou opérationnels.	▪ Positif-Neutre-Négatif
C5. Niveaux de bruit prévus	▪ Changements dans les niveaux de bruit en raison de changements physiques ou opérationnels éventuels.	▪ Positif-Neutre-Négatif
	▪ Modifications potentielles des niveaux de bruit prévus provenant des aéronefs au sol et d'autres sources de bruit au sol.	▪ Positif-Neutre-Négatif
	▪ Niveaux de bruit globaux prévus de la construction.	▪ Positif-Neutre-Négatif
C6. Santé publique	▪ Incidence de la variation des niveaux de bruit sur la santé publique	▪ Positif-Neutre-Négatif
C7. Maniabilité des navires et sécurité lors de la navigation	▪ Modifications éventuelles des vagues, du courant et de la profondeur de l'eau (sédimentation dans la zone de navigation) le long du chenal Western, à l'entrée du chenal Western et dans la zone de la RESA est.	▪ Positif-Neutre-Négatif
	▪ Impact potentiel sur la zone d'exclusion maritime	▪ Positif-Neutre-Négatif
C8. Politiques de planification	▪ Conformité à la politique d'aménagement (fédérale, provinciale, municipale).	▪ Positif-Neutre-Négatif
	▪ Conformité avec l'accord tripartite actuel, le plan directeur de l'aéroport, les priorités environnementales, sociales et de gouvernance de l'aéroport ainsi que les plans stratégiques de l'aéroport.	▪ Positif-Neutre-Négatif
C9. Utilisations existantes et prévues des terres	▪ Incidence potentielle sur l'utilisation actuelle des terres et les aménagements futurs potentiels, conformément aux utilisations actuellement autorisées	▪ Positif-Neutre-Négatif
C10. Circulation sur le continent	▪ Effets possibles sur la circulation sur le continent.	▪ Positif-Neutre-Négatif
D. Changements climatiques		
D1. Empreinte carbone	▪ Variation prévue des émissions de gaz à effet de serre (CO_2, N_2O et CH_4).	▪ Positif-Neutre-Négatif
D2. Adaptabilité aux changements climatiques (stress, augmentation des températures/vagues de chaleur et chocs, phénomènes météorologiques extrêmes – p. ex. orages du 16 juillet 2024)	▪ Niveau de préparation, y compris la capacité d'intervenir en cas d'urgence (p. ex. inondations localisées).	▪ Positif-Neutre-Négatif
E. Environnement culturel		
E1. Archéologie maritime	▪ Incidence possible sur les ressources archéologiques marines liée au remblayage du lac.	▪ Positif-Neutre-Négatif
E2. Archéologie terrestre	▪ Incidence possible sur les ressources archéologiques terrestres.	▪ Positif-Neutre-Négatif
E3. Ressources du patrimoine culturel	▪ Nombre de ressources du patrimoine culturel, y compris les structures et les paysages du patrimoine culturel touchés par la construction.	▪ Positif-Neutre-Négatif
	▪ Étendue des répercussions sur les ressources du patrimoine culturel.	▪ Positif-Neutre-Négatif
F. Coût et constructibilité		
F1. Coûts des investissements	▪ Coûts d'investissements prévus.	▪ Faibles à élevés ($)
F2. Coûts de fonctionnement et d'entretien	▪ Coûts de fonctionnement et d'entretien projetés	▪ Faibles à élevés ($)
F3. Complexités, y compris les approbations des organismes	▪ Conformité au programme d'approbation de l'utilisation des terrains de NAV CANADA pour protéger les radars dans l'espace aérien et maritime.	▪ Faible à élevée
	▪ Complexité associée à la délivrance de permis environnementaux (p. ex., autorisation du MPO, permis du MEPP)	▪ Faible à élevée
	▪ Complexité de la construction.	▪ Faible à élevée

O3.3 Troisième réunion du Comité consultatif technique, octobre 2024

Analyse des lacunes et évaluation environnementale des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT)

3e réunion du comité consultatif technique

Le 9 octobre 2024

Ordre du jour

- Reconnaissance du territoire
- Conseils sur la sécurité
- Examen et résumé de la 2e réunion du CCT (Progrès réalisés dans le cadre des mesures de suivi)
- Facteurs d'évaluation
- Évaluation des solutions proposées pour les RESA
- Résultats de l'évaluation
- Prochaines réunions du CCT
- Prochaines étapes
- Questions et réponses – N'hésitez pas à poser des questions à tout moment de la présentation

Reconnaissance du territoire

Nous sommes sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, y compris les Mississaugas of the Credit, les Anishnabeg, les Chippewa, les Haudenosaunee et les Wendats, qui abrite maintenant de nombreux peuples autochtones, inuits et métis. Nous reconnaissons également que Toronto est couverte par le Traité 13 signé avec les Mississaugas of the Credit et par les Traités Williams signés avec plusieurs bandes des Mississaugas et des Chippewas.

Sécurité de la cuisson

Surveillez ce que vous chauffez

Prévention primaire

- Nettoyez la cuisinière, le four et le ventilateur d'extraction pour éviter l'accumulation de graisse.
- Portez des manches courtes ou serrées lorsque vous cuisinez.
- Gardez un couvercle de casserole et des maniques près de vous CHAQUE fois que vous cuisinez.
- Tournez les poignées des casseroles vers l'arrière de la cuisinière.
- Lorsque vous chauffez des aliments au micro-ondes, utilisez des ustensiles de cuisine allant au micro-ondes qui permettent à la vapeur de s'échapper.
- Laissez reposer les aliments avant de les sortir du micro-ondes.
- Lorsque vous faites de la friture, utilisez un couvercle de casserole ou un pare-éclaboussures pour éviter les éclaboussures de graisse.
- Restez dans la cuisine lorsque vous faites frire, griller ou braiser des aliments. Si vous partez, éteignez la cuisinière.
- Si vous faites mijoter, cuire, rôtir ou bouillir des aliments, vérifiez-les régulièrement. Restez à la maison pendant la cuisson des aliments, et utilisez une minuterie pour vous rappeler de vérifier la cuisson.
- Après la cuisson, vérifiez la cuisine pour vous assurer que tous les brûleurs et autres appareils sont éteints.

Source : American Burn Association



Statistiques

- 47 % des incendies domestiques ont pour origine la cuisson.
- Mieux vaut prévenir une brûlure que supporter la douleur et le traumatisme des traitements médicaux par la suite.

Sécurité de la cuisson

Surveillez ce que vous chauffez

Prévention secondaire – *Si votre plat prend feu...*

1. Couvrez le récipient avec son couvercle. Une plaque à biscuits fonctionne aussi. Laissez le récipient couvert jusqu'à ce qu'il ait refroidi. NE déplacez JAMAIS le récipient et NE le transportez JAMAIS à l'extérieur – le récipient est trop chaud pour être manipulé et le contenu peut vous éclabousser et occasionner de graves brûlures.
2. Éteignez le feu. Avec le couvercle et la source de chaleur éteinte, le feu devrait rapidement s'éteindre. N'utilisez JAMAIS d'eau pour éteindre un feu de cuisine. L'eau fera éclabousser l'huile et propagera le feu ou vous brûlera en se transformant en vapeur.
3. Si le feu est à l'intérieur du four ou du micro-ondes, gardez la porte fermée et éteignez l'appareil. Gardez la porte fermée jusqu'à ce que l'appareil ait refroidi.
4. Si l'incendie devient incontrôlable, sortez et appelez le 911. Ne retournez pas à l'intérieur, pour quelque raison que ce soit.



Source : American Burn Association

Examen de la 2e réunion du CCT (30 juillet 2024)

- Résumé de la 2e séance portes ouvertes et assemblée publique, et commentaires reçus
- Examen du processus de la phase 1 (analyse des lacunes) et de la phase 2 (EE des RESA)
- Analyse des lacunes : aperçu et résultats
- Calendrier de l'évaluation environnementale (EE)
- Discussion avec les membres du CCT
  - Assemblée publique de la Ville de Toronto pour le projet de RESA (tenue le 24 septembre)
  - Modification du plan officiel pour le remblayage du lac – Une demande de réunion de consultation préalable a été soumise à la Ville le 26 septembre.

Résumé de la 2e réunion du CCT : Progrès réalisés dans le cadre des mesures de suivi

- La portée de l'EE a été communiquée à la Ville de Toronto pour examen et commentaires. La Ville a remis ses commentaires le 3 septembre.
- Les commentaires et la rétroaction reçus lors de la 1ère assemblée publique ont été examinés et pris en compte dans le processus d'EE.
- Les travaux d'archéologie sous-marine sur le terrain ont été terminés au début de septembre. Un mémoire sommaire a été envoyé à l'archéologue de la Ville (le 9 septembre) pour confirmer l'absence de découverte et autoriser le forage géotechnique dans la zone.
- Les études sur les conditions environnementales de référence ont été achevées à la fin du mois d'août et au début du mois de septembre 2024.
- Les facteurs et les critères d'évaluation ont été transmis à l'équipe du CCT. L'équipe de projet a répondu aux commentaires formulés par la Ville et Transports Canada.

Volets de l’évaluation environnementale

Les volets suivants sont à l’étude dans le cadre du processus d’EE :

- Environnement naturel (écosystèmes terrestre et aquatique, y compris les espèces en péril)
- Milieu physique marin
- Qualité de l’eau
- Environnement social
- Navigation maritime
- Qualité de l’air
- Bruit
- Environnement bâti et utilisation des terres
- Transport
- Patrimoine archéologique et culturel
- Vulnérabilité aux changements climatiques



Chaque volet environnemental tient compte de la zone géographique appropriée pour évaluer les impacts.

Les recherches sur ces volets sont terminées et les conditions existantes ont été déterminées.

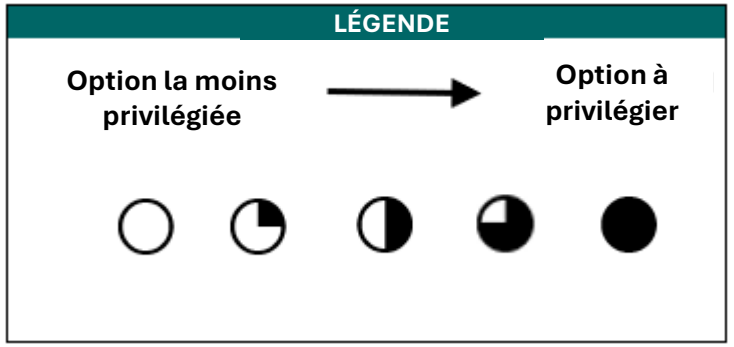
Ces renseignements ont permis d’élaborer des critères d’évaluation, d’évaluer les solutions proposées pour les RESA et de déterminer la solution préliminaire à privilégier. Ils serviront également à évaluer les effets potentiels de la solution privilégiée et à élaborer des mesures d’atténuation.

Processus d’évaluation

Aperçu du cadre et des critères d'évaluation

Nº	Catégorie	Facteur	Critère	Indicateur
A	Services techniques et de génie	Les volets de chaque catégorie qui ont été déterminés en fonction du contexte de l'étude, des études de base, de l'examen des exigences réglementaires, des résultats de l'analyse des lacunes et des études sur les conditions de référence ont été évalués à l'aide des critères et indicateurs connexes.	Mesures utilisées pour évaluer un facteur.	Paramètres ou variables (quantitatifs et/ou qualitatifs) qui fournissent des preuves de l'état d'un facteur par rapport aux critères.
B	Milieu naturel			
C	Milieu socioéconomique			
D	Changements climatiques			
E	Environnement culturel			
F	Coût et constructibilité			

- Une méthode d'évaluation basée sur des « arguments pondérés » a été utilisée pour déterminer la solution préliminaire privilégiée pour les RESA.
- Pour chaque solution proposée pour les RESA, dans chaque catégorie, un système de cotation allant de l'**option la moins privilégiée** à l'**option à privilégier** a été utilisé.



Facteurs d’évaluation

Milieu naturel

- Effet sur la végétation
- Effet sur la faune en général, y compris l’habitat faunique important
- Effet sur les espèces terrestres en péril
- Caractéristiques du patrimoine naturel et politiques connexes
- Effet sur l’habitat aquatique
- Effet sur les espèces en péril aquatiques
- Transport et accumulation de sédiments
- Modifications de la circulation et de la qualité de l’eau
- Ressources en eaux souterraines
- Eaux pluviales et drainage
- Sols de déblai et sédiments

Milieu socioéconomique

- Utilisation et jouissance des propriétés résidentielles et des espaces récréatifs
- Utilisation et jouissance des espaces récréatifs
- Utilisation des installations, services et institutions publics
- Effets sur la qualité de l’air
- Niveaux de bruit prévus
- Santé publique
- Manœuvrabilité des navires et sécurité lors de la navigation
- Politiques d’aménagement
- Utilisations existantes et prévues des terres
- Circulation sur le continent

Environnement culturel

- Ressources archéologiques sous-marines
- Ressources archéologiques terrestres
- Patrimoine bâti et paysage culturel

Changements climatiques

- Empreinte carbone
- Adaptabilité aux changements climatiques

Services techniques et de génie

- Opérations et sécurité de l’aéroport
- Services publics et infrastructure de service
- Formation de glace

Coût et constructibilité

- Coûts de fonctionnement et d’entretien
- Complexités, y compris les approbations des organismes

❑ **Chaque solution proposée a été évaluée à l’aide de ces facteurs et des critères spécifiques définis pour chaque facteur.**

Exemples de facteurs, de critères et d'indicateurs :

Facteur	Critère	Indicateur
Milieu naturel		
▪ Effet sur la végétation	▪ Impact potentiel sur les communautés végétales et les espèces préoccupantes.	▪ Qualitatif : Faible à élevé ▪ Quantitatif : Superficie totale touchée (m^2)
▪ Effet sur la faune générale, y compris l'habitat faunique important	▪ Incidence possible sur les espèces terrestres, y compris les oiseaux migrateurs, les oiseaux nicheurs protégés et l'habitat faunique important.	▪ Qualitatif : Faible à élevé ▪ Quantitatif : Superficie totale de l'habitat touché (m^2)
▪ Effet sur les espèces terrestres en péril	▪ Impact potentiel sur les espèces en péril terrestres et les habitats connexes.	▪ Qualitatif : Faible à élevé ▪ Quantitatif : Superficie totale de l'habitat des espèces en péril touché (m^2)
▪ Caractéristiques du patrimoine naturel et politiques connexes (système du patrimoine naturel, terres humides d'importance provinciale; zones d'intérêt naturel et scientifique, zones d'importance environnementale)	▪ Incidence possible sur les caractéristiques du patrimoine naturel et leurs fonctions.	▪ Qualitatif : Faible à élevé ▪ Quantitatif : Superficie totale touchée (m^2)
▪ Effet sur l'habitat aquatique	▪ Incidence possible sur l'habitat aquatique, y compris les zones qui pourraient soutenir des étapes clés du cycle de vie, comme les frayères, ou celles qui pourraient soutenir des espèces sensibles.	▪ Qualitatif : Faible à élevé ▪ Quantitatif : Superficie totale touchée (m^2)
▪ Effet sur les espèces en péril aquatiques	▪ Effets temporaires et/ou à long terme potentiels sur les espèces en péril aquatiques	▪ Faible à élevé
▪ Transport et accumulation de sédiments	▪ Impact potentiel sur le dépôt ou l'accumulation de sédiments (chenal Western et à proximité des RESA).	▪ Positif-Neutre-Négatif

- ❑ Un total de **44 critères** répartis sur **31 facteurs** dans **six grandes catégories** (services techniques et de génie; environnement naturel, socio-économique et culturel; changements climatiques; coût et constructibilité) ont été utilisés pour évaluer les effets potentiels des solutions proposées pour les RESA.

Résumé de l’évaluation

Résumé des services techniques et de génie

Résumé
Du point de vue des **services techniques et de génie** : ▪ La **RESA 3** est la solution à privilégier ou l'une des solutions privilégiées dans une mesure égale pour plusieurs critères. Les raisons sont les suivantes : • Elle améliore l'efficacité opérationnelle des voies de circulation. • Elle améliore la sécurité aérienne en offrant un système de guidage à l'atterrissage plus précis pour la piste 26. • Une route côté piste sans restriction, séparée de la piste, améliore l'efficacité opérationnelle et la sécurité de l'aéroport. [En 2023, des véhicules de service de la Ville de Toronto ont traversé la piste principale pour accéder aux îles de Toronto plus de 3 700 fois, ce qui n'est pas une procédure standard basée sur les protocoles du système de gestion de la sécurité, ni une pratique dans aucun autre aéroport canadien.] • Elle améliore l'accès aux services publics grâce à un couloir dédié, ce qui facilite les futures mises à niveau des services publics pour la collectivité élargie de l'Île. ▪ La **RESA 2** est la deuxième solution à privilégier. Les raisons sont les suivantes : • Elle améliore l'efficacité opérationnelle des voies de circulation. • Elle améliore la sécurité aérienne en offrant un système de guidage à l'atterrissage plus précis pour la piste 26. ▪ La **RESA 1** est la solution la moins privilégiée, car elle répond aux exigences minimales de Transports Canada pour les RESA, mais n'offre aucune amélioration technique supplémentaire ni aucun avantage pour la collectivité. ✓ Dans l'ensemble, **la RESA 3 se démarque comme la solution plus solide et la plus efficace sur le plan technique**, suivie de la RESA 2, tandis que la RESA 1 est l'option la moins privilégiée en raison de ses avantages plus limités du point de vue des services techniques et de génie.

A. Résumé de l'environnement naturel

Résumé

Du point de vue de l'**environnement naturel** :

Écosystème terrestre

- Aucune espèce en péril ou espèce préoccupante sur le plan de la conservation n'a été identifiée dans la zone d'étude.
- Aucune incidence sur les milieux humides d'importance provinciale ou les zones d'importance environnementale n'est prévue.
- La **RESA 1** apparaît comme la solution la plus favorable, car son empreinte est moindre (680 m^2) et ses effets sur la faune et la flore sont relativement faibles.
- Les **RESA 2 et RESA 3** sont respectivement moins favorables en raison de leur empreinte plus grande (3 040 m^2 pour la RESA 2 et 4 480 m^2 pour la RESA 3) et de leurs effets plus importants sur les volets de l'écosystème terrestre, y compris des perturbations accrues des communautés végétales et des habitats fauniques.
- La **RESA 3** a le plus grand impact sur les zones d'intérêt naturel et scientifique (ZINS) [2 285 m^2]; Les RESA 1 et 2 ont un effet égal sur 115 m^2 de ZINS.

Écosystème aquatique

- La **RESA 1** est la solution la plus favorable en raison de sa plus faible empreinte dans l'eau [extrémité est : 15 225 m^2; extrémité ouest : 20 770 m^2].
- La **RESA 2** et la **RESA 3** sont respectivement moins favorables en raison de leur empreinte dans l'eau plus importante et de leur plus grand potentiel de perturbation des habitats aquatiques :
  - Empreinte dans l'eau de la RESA 2 : extrémité est : 31 860 m^2; extrémité ouest : 26 990 m^2
  - Empreinte dans l'eau de la RESA 3 : extrémité est : 57 870 m^2; extrémité ouest : 30 380 m^2

Suite à la diapositive suivante...

A. Résumé de l'environnement naturel

Résumé

suite...

Transport des sédiments et circulation de l'eau dans l'arrière-port

- Toutes les solutions proposées ont une incidence minimale sur la circulation de l'eau dans l'arrière-port.
- Toute extension de la masse terrestre à l'extrémité ouest de la RESA pourrait avoir une incidence bénéfique sur le transport des sédiments dans les environs, réduisant la sédimentation dans le chenal Western et soutenant possiblement le plan de gestion des sédiments de la pointe Gibraltar, y compris la redirection des sédiments vers la plage de la pointe de Hanlan, ce qui aidera à conserver la plage.
- La **RESA 2** et la **RESA 3** sont les deux solutions privilégiées dans une mesure égale par rapport à la **RESA 1** en raison de leurs avantages à long terme en matière de transport des sédiments.

Ressources en eau souterraine, sols de déblai et sédimentation

- Aucune des solutions proposées n'a d'incidence sur les ressources en eau souterraine.
- La **RESA 1** est préférable aux **RESA 2 et 3** car l'assèchement entraîné par les travaux devrait être moindre (travaux de construction moins importants).
- Toutes les options peuvent révéler des sols et des sédiments contaminés ou nécessiter un dragage en raison de l'introduction de la masse terrestre et des brise-lames.

Eaux pluviales et drainage

- La **RESA 2** et la **RESA 3** sont les solutions les plus favorables, notamment pour leur capacité à réduire le risque d'inondation en surélevant la voie de circulation D. La **RESA 1** n'offre aucune protection contre les inondations de la voie de circulation D.

✓ Dans l'ensemble, **la RESA 1 est la solution à privilégier pour l'environnement naturel**, car elle a la plus petite empreinte sur les écosystèmes terrestre et aquatique et nécessite un assèchement moindre. Cependant, elle présente un risque plus élevé d'inondation et des avantages limités pour le transport de sédiments et le réensablement à long terme de la plage de Hanlan's Point en raison de la moindre extension de la masse terrestre à l'ouest. La RESA 2 et la RESA 3 offrent des avantages plus importants sur les plans du transport de sédiments à long terme et de la protection contre les inondations, mais elles sont les moins privilégiées en raison de leur empreinte plus grande et de leurs effets potentiels plus importants sur les habitats terrestres et aquatiques.

C. Résumé de l'environnement socio-économique

Résumé

Du point de vue de l'**environnement socioéconomique** :

Utilisation et jouissance des propriétés résidentielles, des espaces récréatifs et des installations, services et institutions publics :

- Comme aucune des solutions proposées pour les RESA ne modifie les opérations aéroportuaires (nombre de vols, fréquence, horaires, etc.), il n'y a pas d'effets négatifs correspondants (p. ex. bruit et qualité de l'air) associés aux opérations.
- La **RESA 3** est la solution à privilégier pour l'utilisation et la jouissance des propriétés résidentielles, ainsi que pour l'utilisation et l'accès aux installations, services et institutions publics, afin de réduire le bruit et les émissions atmosphériques (en raison du temps de roulage plus court et du mur antibruit). Elle comporte une route côté piste qui permet des services publics limités et un accès d'urgence à l'Île sans avoir besoin de l'approbation de la tour de contrôle, ce qui profite aux résidents de l'Île.
- Le couloir de services publics dédié dans la **RESA 3** améliore la sécurité, la fiabilité et l'entretien des services publics.
- La **RESA 3** a l'effet le plus négatif sur certains utilisateurs récréatifs qui accordent de l'importance à l'eau et à ses utilisations récréatives.
- La **RESA 2** est généralement neutre; elle réduit les émissions atmosphériques grâce à un temps de roulage plus court, mais n'a pas les avantages supplémentaires liés à la réduction du bruit (mur antibruit) et à l'accès des véhicules de service (par une route côté piste sans restriction).
- La **RESA 1** n'offre aucun avantage supplémentaire pour la collectivité sur le plan de la réduction du bruit et des émissions atmosphériques ou sur le plan de l'accès des véhicules de service; cependant, elle nécessite un remblayage moindre du lac, ce qui la rend plus favorable sur le plan de la préservation de la jouissance de l'eau.

Suite à la diapositive suivante...

C. Résumé de l'environnement socio-économique

Résumé

suite...

Qualité de l'air

- La **RESA 3** est la solution à privilégier en raison de ses effets positifs sur la réduction des émissions atmosphériques (temps de roulage plus court et marche au ralenti réduite grâce à la route côté piste sans restriction).
- La **RESA 2** est la deuxième solution à privilégier, car elle offre certains avantages (temps de roulage plus court), mais sans les mesures supplémentaires de réduction des émissions (moins de marche au ralenti grâce à la route côté piste) présentes dans la **RESA 3**.
- La **RESA 1** est neutre en ce qui concerne les émissions atmosphériques pendant l'exploitation.
- Toutes les options auront des répercussions négatives à court terme pendant la construction, qui seront atténuées par un plan de gestion de la qualité de l'air au cours de la conception détaillée.

Niveaux de bruit prévus

- La **RESA 3** est la solution à privilégier, car elle permet de réduire les niveaux de bruit provenant de l'exploitation des voies de circulation grâce à un mur antibruit.
- La **RESA 2** est la solution la moins privilégiée, car elle n'engendre pas de changement notable des niveaux de bruit provenant de l'exploitation des voies de circulation et ne permet pas la construction de murs antibruit du côté est de l'aéroport afin d'atténuer les nuisances sonores.
- Avec la **RESA 1**, les caractéristiques opérationnelles et les niveaux de bruit pendant les opérations ne changeront pas (aucun avantage).
- La construction des solutions proposées entraîne des nuisances sonores similaires; cependant, la **RESA 1** est celle qui génère le moins de perturbations sonores liées à la construction, car son empreinte est plus faible et sa durée de construction la plus courte (18 mois).

Santé publique (effet de l'évolution des niveaux de bruit sur la santé publique)

- Toutes les solutions proposées sont jugées neutres pendant les opérations, car il n'y aura pas de modification importante du fonctionnement de l'aéroport et des niveaux de bruit.
- Le bruit provenant des activités de construction de nuit peut perturber le sommeil des résidents des environs. La **RESA 1** est la solution à privilégier en raison de sa plus faible empreinte, qui entraîne une durée de perturbation plus courte (18 mois). La **RESA 2** est privilégiée dans une mesure modérée, car elle présente la deuxième plus importante empreinte, et la **RESA 3** est privilégiée dans une mesure moindre, car elle présente la plus grande empreinte.

Suite à la diapositive suivante...

C. Résumé de l'environnement socio-économique

Résumé

suite...

Navigation maritime

- Il n'y aura aucune modification des limites de la zone d'exclusion maritime (ZEM), de sorte qu'aucune modification de la manœuvrabilité des navires n'est prévue.
- L'introduction de structures dans la ZEM pourrait modifier le régime des vagues à l'extérieur de cette zone, mais le nouveau brise-lames pourrait réduire la réflexion de la houle, ce qui permettrait d'optimiser la conception et ainsi atténuer les effets sur les navires.

Politiques d'aménagement et utilisation des terres

- Aucune des options n'a d'incidence sur les zones d'aménagement futur planifiées ou approuvées.
- Toutes les options intègrent l'orientation stratégique du Plan officiel de la Ville de Toronto.
- Les **RESA 3 et 2** répondent aux principales priorités du plan directeur actuel de l'aéroport en matière d'efficacité opérationnelle, d'exploitation durable sur le plan environnemental, d'amélioration des infrastructures et d'avantages pour la collectivité.

Circulation

- En ce qui concerne l'exploitation des RESA, les trois options sont privilégiées de manière égale étant donné que cela ne devrait pas entraîner de modification de la circulation sur le continent.
- Pendant la construction, toutes les solutions présentent une réduction de la circulation routière grâce au transport par barges. La **RESA 1** devrait avoir l'incidence la plus faible pendant la construction, car sa durée de construction est la plus courte (18 mois).

Suite à la diapositive suivante...

C. Résumé de l'environnement socio-économique

Résumé

suite...

Dans l'ensemble, **la RESA 3 est la solution à privilégier d'un point de vue socio-économique** pour les raisons suivantes :

- Elle profite à la collectivité en réduisant les niveaux de bruit liés à l'exploitation des voies de circulation grâce à un mur antibruit.
- Elle procure des avantages aux résidents de l'Île-du-Prince-Édouard en améliorant l'accès d'urgence et en permettant la mise à niveau des services publics grâce à un couloir de services publics dédié.
- Elle réduit les émissions atmosphériques grâce à un temps de roulage plus court et réduit la marche au ralenti grâce à la route sans restriction.
- Elle respecte les principales priorités du plan directeur de l'aéroport.
- Cependant, elle nécessitera un remblayage permanent plus important, ce qui pourrait avoir une incidence sur la jouissance du port et du secteur riverain du lac.
- La **RESA 2** réduit les émissions atmosphériques dues à un temps de roulage plus court, respecte les principales priorités du Plan directeur de l'aéroport, mais n'offre aucun avantage supplémentaire pour la collectivité en matière de réduction du bruit ou d'accès en cas d'urgence.
- La **RESA 1** est l'option la moins privilégiée sur le plan des avantages communautaires, mais elle est plus favorable pour ce qui est de préserver la jouissance de l'eau et de réduire au minimum les effets des travaux de construction sur les niveaux de bruit, la qualité de l'air et la circulation en raison de sa durée de construction la plus courte (18 mois).

D. Résumé des changements climatiques

Résumé

Du point de vue des **changements climatiques** :

- Les structures de brise-lames dans les trois options améliorent l'adaptabilité de l'aéroport aux conditions climatiques futures.
- La **RESA 3** contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) grâce à un temps de roulage plus court et à une réduction de la marche au ralenti des véhicules terrestres en raison de la route sans restriction. La route côté piste sans restriction et le couloir de services publics offrent également un autre accès à destination et en provenance de l'Île pour les autres intervenants en cas d'urgence climatique. La RESA 3 fournit également une protection contre les inondations pour la voie de circulation D.
- La **RESA 2** réduit les émissions de GES en raison d'un temps de roulage plus court et protège la voie de circulation D contre les inondations, mais n'offre aucun autre accès en cas d'urgence.
- La **RESA 1** n'offre aucune réduction des émissions de GES, aucune protection de la voie de circulation D contre les inondations et aucun autre accès en cas d'urgence.

Dans l'ensemble, la **RESA 3 est la solution à privilégier du point de vue des changements climatiques** pour les raisons suivantes :

- Elle propose une approche équilibrée, s'appuyant à la fois sur l'adaptabilité (structures brise-lames) et la préparation (accès en cas d'urgence).
- C'est une solution doublement avantageuse : elle permet de réduire les émissions de GES grâce à un temps de roulage plus court et à la réduction supplémentaire des émissions dues à la marche au ralenti, et elle protège la voie de circulation D contre les inondations.

E. Résumé de l’environnement culturel

Résumé
Du point de vue de l’**environnement culturel** : ▪ On s’attend à ce que toutes les solutions évitent les répercussions sur les ressources culturelles, à l’exception d’une petite partie de la **RESA 3** qui nécessite une évaluation archéologique terrestre de stade 1 dans une zone déjà perturbée de la chaussée de l’aéroport et de l’entrepiste le long de la voie de circulation A qui devrait être réaménagée.

F. Résumé du coût et de la constructibilité

Résumé
▪ Du point de vue **du coût et de la constructibilité, la RESA 1 apparaît comme la solution la plus favorable** en raison de ses coûts d'exploitation et d'entretien plus faibles, de la réduction des efforts de coordination et de la moindre complexité de la construction par rapport aux autres options. ▪ La **RESA 2** est modérément privilégiée, tandis que la **RESA 3** est la solution la moins privilégiée en raison de sa plus grande complexité, des exigences en matière de fonctionnement et d'entretien et des coûts associés. ▪ Toutes les options pourraient nécessiter une autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches*, accompagnée d'un plan de compensation ou d'une lettre d'avis en fonction des directives du ministère des Pêches et des Océans (MPO). Elles pourraient aussi nécessiter l'examen et l'approbation d'autres organismes.

Résumé général

SOLUTIONS PROPOSÉES	RÉSUMÉ	
RESA 1 – Masse terrestre minimale	**Avantages :** ▪ Délai de construction plus court, moins de nuisances ▪ Incidence la plus faible sur les écosystèmes terrestre et aquatique ▪ Incidence plus faible pour certains utilisateurs récréatifs qui accordent de l'importance à l'eau et à ses utilisations récréatives ▪ Complexité de construction la plus faible ▪ Coûts de fonctionnement et d'entretien plus faibles	**Inconvénients :** ▪ Capacités techniques et de génie insuffisantes, y compris en ce qui concerne les mesures de sécurité aéronautique supplémentaires ▪ Pas d'avantages liés à l'accès aux services publics ▪ Pas de protection contre les inondations pour la voie de circulation Delta. ▪ Aucun avantage supplémentaire pour la collectivité en matière de réduction du bruit et des émissions atmosphériques ▪ Pas de réduction des émissions de GES ▪ Pas d'autre accès en cas d'urgence.
RESA 2 : Améliorations des voies de circulation	**Avantages :** ▪ Améliore l'efficacité opérationnelle et la sécurité aérienne de l'aéroport. ▪ Réduit les risques d'inondation. ▪ Réduit quelque peu les émissions atmosphériques (temps de roulage plus court). ▪ Soutient le réensablement de la plage de Hanlan's Point. ▪ Réduit les émissions de GES (temps de roulage plus court). ▪ Respecte les principales priorités du plan directeur de l'aéroport.	**Inconvénients :** ▪ Pas d'avantages liés à l'accès aux services publics ▪ Deuxième plus grand effet sur les écosystèmes terrestre et aquatique ▪ Deuxième plus grand effet sur certains utilisateurs récréatifs qui accordent de l'importance à l'eau et à ses utilisations récréatives ▪ Nuisances liées à la deuxième plus longue durée de construction (21 mois) ▪ Aucun avantage supplémentaire pour la collectivité en matière de réduction du bruit ▪ Pas d'autre accès en cas d'urgence.
RESA 3 – Mur antibruit et couloir de services publics à l'extrémité est	**Avantages :** ▪ Améliore l'efficacité opérationnelle et la sécurité aérienne de l'aéroport. ▪ Améliore la sécurité des aéronefs et des véhicules (route côté piste sans restriction pour environ 3 700 véhicules de la Ville chaque année). ▪ Améliore l'accès aux services publics (permet d'améliorer les services à l'avenir). ▪ Offre une réduction supplémentaire des émissions atmosphériques grâce à un temps de roulage plus court et une moindre marche au ralenti. ▪ Réduit les niveaux de bruit liés à l'exploitation des voies de circulation jusqu'à 9 décibels à certains récepteurs. ▪ Réduit les risques d'inondation. ▪ Soutient le réensablement de la plage de Hanlan's Point. ▪ Offre une réduction supplémentaire des émissions de GES. ▪ Offre un autre accès en cas d'urgence. ▪ Respecte les principales priorités du plan directeur de l'aéroport.	**Inconvénients :** ▪ Effet le plus important sur les écosystèmes terrestre et aquatique ▪ Incidence la plus importante pour certains utilisateurs récréatifs qui accordent de l'importance à l'eau et à ses futures utilisations potentielles ▪ Perturbations dues à une durée de construction plus longue (24 mois) ▪ Plus grande complexité de la construction ▪ Augmentation des coûts de fonctionnement et d'entretien

Dans l'ensemble, les nombreux avantages de la **RESA 3** dans plusieurs catégories et facteurs d'évaluation en font le choix privilégié pour se conformer aux règlements de sécurité de Transports Canada, atteindre les objectifs de l'aéroport et apporter des avantages à la collectivité pendant les opérations.

Prochaines réunions du CCT

1ère réunion du CCT (Terminée)	Démarrage du projet pour confirmer le plan de travail initial et aligner tous les intervenants sur les objectifs.
2e réunion du CCT (Terminée)	Achèvement de l'analyse des lacunes pour présenter les constatations, redéfinir la portée des travaux et les prochaines étapes.
3e réunion du CCT (Réunion en cours)	Évaluation des solutions pour les RESA et présentation de la solution privilégiée préliminaire.
4e réunion du CCT (Début ou mi-novembre 2024)	Examiner l'évaluation globale des effets du projet.
5e réunion du CCT (Fin novembre 2024)	Présenter l'ébauche du rapport d'étude d'EE, détaillant les résultats et les conclusions de l'EE.
6e réunion du CCT (Décembre 2024)	Présenter le rapport d'étude révisé d'EE, détaillant les résultats et les conclusions de l'EE (révisions de l'ébauche du rapport).

Prochaines étapes

- Préparer et publier le procès-verbal de la 3e réunion du CCT.
- Tenir compte des commentaires de cette réunion.
- La 2e séance portes ouvertes et assemblée publique aura lieu le 15 octobre.
- Mener l'évaluation des effets de la solution privilégiée.
- L'ébauche du rapport d'étude d'EE devrait être publiée pour examen public d'ici la fin de décembre 2024.
- La 4e réunion du CCT aura lieu début ou mi-novembre.

Merci!

Discussion

AECOM Canada Ltd.
105, promenade Commerce Valley Ouest, 7e étage
Markham (Ontario) L3T 7W3
Canada

Tél. : 905.886.7022
Téléc. : 905.538.8076
www.aecom.com

Procès-verbal de réunion

Titre de la réunion : **3e réunion du comité consultatif technique (CCT)**

Date de la réunion : octobre 9, 2024

Nom du projet : Analyse des lacunes et évaluation environnementale (EE) de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT)

Heure : De 15 h à 16 h 30

Nº du projet : 60733457

Lieu : Réunion virtuelle (Zoom)

Préparé par : Nelson Gonzalez Toledo

Présents :

Transports Canada :
- Darren Quan, Politiques du transport aérien et Bureau de la recherche, [darren.quan@tc.gc.ca]
- Amanda Chum, analyste des politiques, [amanda.chum@tc.gc.ca]
- Jeremy Craigs, conseiller en environnement, [jeremy.craigs@tc.gc.ca]
- Bonnie Moore, conseillère en relations avec les Autochtones, [bonnie.moore@tc.gc.ca]
- Maude-Emmanuelle Leblanc, gestionnaire/conseillère principale en politiques, Politique nationale des aéroports et Politique sur les services de navigation aérienne [maude-emmanuelle.leblanc@tc.gc.ca]

Ville de Toronto :
- Jeff Thompson, Planification environnementale, [jeff.thompson@toronto.ca]
- Meg St John, gestionnaire de projet, secrétariat du secteur riverain, [meg.stjohn@toronto.ca]

Office de protection de la nature de Toronto et de la région :
- Brynn Coey, superviseur, Surveillance et gestion aquatiques, [Brynn.coey@trca.ca]
- Rick Portiss, gestionnaire principal, Surveillance environnementale et gestion des données, président d'Aquatic Habitat Toronto, [rick.portiss@trca.ca]

PortsToronto :
- Stephen Denes, chef de projet RESA, [sdenes@portstoronto.com]
- Heather Dennis, Adjointe de projet, [hdennis@portstoronto.com]
- Angela Homewood, responsable de projet – Accord tripartite, [ahomewood@portstoronto.com]

AviaNG :
- Bernhard Schropp, gestionnaire de projet RESA, [bernhard.schropp@aviang.ca]
- Lee Thomas, gestionnaire adjoint de projet RESA, [Lee.Thomas@aviang.ca]

AECOM :
- Karl Grueneis, gestionnaire de projet RESA, [karl.grueneis@aecom.com]
- Saeideh Rasouli, gestionnaire adjointe de projet, [saeideh.rasouli@aecom.com]
- Nelson Gonzalez Toledo, planificateur environnemental, [nelson.gonzaleztoledo@aecom.com]
- Marvin Stemeroff, responsable du volet socio-économique des RESA, [marvin.stemeroff@aecom.com]
- Sarah De Decker, Soutien au volet socio-économique des RESA, [sarah.dedecker@aecom.com]
- Alan Oldfield, responsable des niveaux de bruit liés aux RESA, [alan.oldfield@aecom.com]
- Danielle Arsenault, responsable de la qualité de l'air, [danielle.arsenault@aecom.com]
- Derek Grey, responsable des changements climatiques, [derek.gray@aecom.com]
- Brian Richert, responsable de la qualité de l'eau, [brian.richert@aecom.com]
- Zhengyang Liu, Forme bâtie et soutien à l'utilisation des terres, [zhengyang.liu1@aecom.com]
- Olga Hropach, écologiste terrestre en chef, [olga.hropach@aecom.com]

Shoreplan :
- Jane Graham, ingénieure RESA, [jgraham@shoreplan.com]

Nº	Point	Suivi
01	**Confirmation de présence des participants** : - Les participants à la réunion indiquent leur nom, ainsi que leur rôle et la partie qu'ils représentent dans le cadre de ce projet.	Information
02	**Début de la présentation** : - Aperçu de l'ordre du jour. - Reconnaissance des terres	Information
03	**Conseils sur la sécurité** : - Sécurité de la cuisson, sensibilisation et application des mesures de protection	Information
04	**Examen de la 2e réunion du CCT (30 juillet 2024)** : - Aperçu des sujets abordés lors de la 2e réunion du CCT : ▪ Résumé de la 2e séance portes ouvertes et assemblée publique, et commentaires reçus ▪ Processus de la phase 1 (analyse des lacunes) et de la phase 2 (EE des RESA)	Information

À NOTER : **Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.**

N°	Point	Suivi
	○ Aperçu des résultats de l'analyse des lacunes ▪ Calendrier de l'évaluation environnementale (EE)	
05	**Progrès réalisés dans le cadre des mesures de suivi de la 2ère réunion du CCT :** - La portée de l'EE a été communiquée à la Ville de Toronto pour examen et commentaires. La Ville a remis ses commentaires le 3 septembre. - Les commentaires et la rétroaction reçus lors de la 1ère assemblée publique ont été examinés et pris en compte dans le processus d'EE. - Les travaux d'archéologie sous-marine sont terminés. Les résultats ont été communiqués à l'archéologue de la Ville (le 9 septembre), confirmant l'absence de découverte et autorisant le forage géotechnique dans la zone. - Les études sur les conditions environnementales de référence ont été achevées à la fin du mois d'août et au début du mois de septembre 2024. - Les facteurs et les critères d'évaluation ont été transmis à l'équipe du CCT. L'équipe de projet a répondu aux commentaires formulés par la Ville et Transports Canada.	Information
07	**Aperçu des volets de l'EE** : - Examen des volets environnementaux inclus dans cette étude d'EE et utilisés pour éclairer : ▪ les conditions existantes; ▪ les critères d'évaluation permettant d'évaluer les solutions proposées pour les RESA et de déterminer la solution préliminaire à privilégier.	Information
08	**Aperçu du processus et du cadre d'évaluation :** - L'évaluation comprenait six catégories : services techniques et de génie, environnement naturel, environnement socio-économique, changements climatiques, environnement culturel, coût et constructibilité. - Chaque catégorie comportait des facteurs à évaluer à l'aide de critères et d'indicateurs connexes. Au total, 44 critères ont été définis pour 31 facteurs dans 6 catégories. - Une méthode d'évaluation basée sur des « arguments pondérés » a été utilisée pour déterminer la solution préliminaire privilégiée pour les RESA.	Information
07	**Résumé de l'évaluation :** - AECOM présente un résumé de l'évaluation des solutions 1, 2 et 3 pour les RESA selon les critères des six catégories définies. - Ce résumé passe en revue les avantages et les inconvénients de chaque solution proposée et indique la solution à privilégier pour chacune des six catégories. - La Ville de Toronto demande si les éléments de danger naturel ont été pris en compte dans l'analyse et la détermination de la solution privilégiée pour la catégorie Environnement naturel. La Ville demande également un examen plus complet des effets hors site et s'il y a une aggravation du risque d'inondation existant ou si le projet introduit un nouveau risque d'inondation. ▪ Avia NG fait remarquer que les améliorations apportées à la voie de circulation D, y compris la protection contre les inondations et les projections de vagues, sont incluses dans les solutions 2 et 3. ▪ AECOM prend acte des commentaires de la Ville sur les dangers naturels et y répondra dans le rapport d'étude d'EE qui sera communiqué à l'équipe du CCT. - La Ville demande si les effets des engins de chantier transportant les matériaux de remblayage du lac sur le chantier ont été intégrés à l'EE. ▪ AECOM confirme que les effets des travaux de construction ont été pris en compte dans l'évaluation des solutions proposées pour les RESA. ▪ PortsToronto précise que la majorité des matériaux et des engins de chantier seront transportés par barge sur le chantier afin de limiter les répercussions sur les collectivités, les activités et les opérations avoisinantes. - La Ville fait remarquer que les solutions 2 et 3 sont assujetties au processus de modification du plan officiel (OEO) en raison du remblayage du lac. ▪ PortsToronto indique qu'une réunion de consultation préalable à la demande avec le service de l'urbanisme de la Ville a été prévue pour confirmer les exigences liées à la modification du plan officiel.	AECOM/ Shoreplan/ Avia NG

À NOTER : Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.

N°	Point	Suivi
	- La Ville de Toronto demande si l'on a tenu compte du carbone incorporé dans les matériaux de construction. ▪ Les discussions de l'équipe de conception confirment que la majeure partie des matériaux de remblayage du lac devrait être composée de pierres de carrière naturelles.	
08	**Résumé général** : - AECOM passe en revue la liste sommaire des avantages et des inconvénients de toutes les solutions proposées pour les RESA. - Dans l'ensemble, la **RESA 3** présente le plus grand nombre d'avantages dans plusieurs catégories et facteurs d'évaluation, ce qui en fait le choix privilégié pour se conformer aux règlements de sécurité de Transports Canada, atteindre les objectifs de l'aéroport et apporter des avantages à la collectivité pendant les opérations. - La Ville de Toronto demande des précisions sur la méthode utilisée pour évaluer les avantages et les inconvénients et déterminer la solution préliminaire à privilégier pour les RESA. ▪ AECOM explique qu'un système de points a été utilisé pour garantir une comparaison impartiale de toutes les solutions. Lorsque les répercussions directes, comme les changements prévus dans les niveaux de bruit ou les effets sur l'habitat naturel, pouvaient être quantifiées, elles l'ont été. Cependant, certains facteurs, comme les perceptions de la collectivité à l'égard des différentes options, ont été évalués qualitativement.	Information
09	**Aperçu des prochaines réunions du CCT** : - 4e réunion du CCT (prévu à la mi-novembre 2024) – Examen de l'évaluation complète de la solution privilégiée - 5e réunion du CCT (prévue fin novembre 2024) – Présentation de l'ébauche du rapport d'étude d'EE, détaillant les résultats et les conclusions de l'EE - 6e réunion du CCT (prévue en décembre 2024) – Présentation du rapport d'étude d'EE révisé, détaillant les résultats et les conclusions de l'EE (corrections apportées à l'ébauche du rapport)	PortsToronto/ Ville de Toronto/ AECOM
10	**Aperçu des prochaines étapes :** - AECOM transmettra le procès-verbal et le diaporama de la 3e réunion du CCT aux membres du CCT. - La 2e séance portes ouvertes aura lieu le 15 octobre 2024. - Les commentaires recueillis lors de cette réunion et de la séance portes ouvertes seront pris en compte lors de la préparation de l'évaluation des effets de la solution privilégiée. - AECOM continuera de travailler sur l'ébauche de l'étude d'EE, qui devrait être publiée pour examen public d'ici la fin de décembre 2024. - La 4e réunion du CCT aura lieu à la mi-novembre.	AECOM/ PortsToronto

La séance est levée à 16 h 21.

À NOTER : Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.

O3.4 Quatrième réunion du Comité consultatif technique, novembre 2024

Analyse des lacunes et évaluation environnementale des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT)

4e réunion du comité consultatif technique

Le 18 novembre 2024

Ordre du jour

- Reconnaissance du territoire
- Conseils sur la sécurité
- Examen et résumé du 3e CCT (Progrès réalisés dans le cadre des mesures de suivi)
- Résumé de la 2e assemblée publique
- Évaluation des effets
- Prochaines réunions du CCT
- Prochaines étapes
- Questions et réponses – N'hésitez pas à poser des questions à tout moment de la présentation

Reconnaissance du territoire

Nous sommes sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, y compris les Mississaugas of the Credit, les Anishnabeg, les Chippewa, les Haudenosaunee et les Wendats, qui abrite maintenant de nombreux peuples autochtones, inuits et métis. Nous reconnaissons également que Toronto est couverte par le Traité 13 signé avec les Mississaugas of the Credit et par les Traités Williams signés avec plusieurs bandes des Mississaugas et des Chippewas.

Visibilité aux heures sombres de la journée

À mesure que les jours raccourcissent, de nombreuses personnes peuvent arriver au travail ou le quitter dans l'obscurité. La visibilité réduite fait qu'il est plus difficile de se voir les uns les autres, alors restez attentifs lors de vos déplacements, que ce soit à pied, à vélo ou en voiture, afin que chacun rentre chez soi en toute sécurité.



Référence :
Ville de Vancouver:
https://vancouver.ca/streets-transportation/visibility safety tips.aspx

Conseils d'ordre général :

- Respectez tous les panneaux de signalisation.
- Restez à l'affût des mouvements soudains des autres.
- Établissez un contact visuel pour être sûr qu'on vous a vu; sinon, partez du principe qu'on ne vous voit pas.
- Restez concentré – évitez le téléphone cellulaire, les écouteurs ou d'autres distractions.

Conseils aux piétons :

- Portez des vêtements clairs ou réfléchissants.
- Ajoutez un réflecteur à votre sac; envisagez une lampe de poche ou une lumière rouge la nuit.
- Ne traversez pas en dehors des passages cloutés; utilisez les passages pour piétons munis de feux de signalisation.

Conseils aux cyclistes :

- Utilisez un feu avant blanc, un feu arrière rouge et un réflecteur par faible visibilité.
- Portez des vêtements clairs ou réfléchissants lorsqu'il fait sombre.
- Roulez à au moins un mètre des voitures stationnées.
- Marchez à côté de votre vélo sur les trottoirs et les passages pour piétons, sauf indication contraire.

Conseils aux conducteurs :

- Ralentissez et cédez le passage aux piétons et aux cyclistes.
- Respectez un intervalle d'au moins trois secondes derrière les cyclistes et une distance latérale d'au moins un mètre.
- Ayez connaissance des gestes qu'utilisent les cyclistes pour signaler leur intention de tourner ou de s'arrêter.
- N'utilisez votre klaxon que si nécessaire, car des klaxons forts peuvent faire sursauter.
- Gardez vos essuie-glaces en bon état et le réservoir de liquide lave-glace rempli.

Examen de la 3e réunion du CCT (9 octobre 2024)

- Examen des volets de l'évaluation environnementale
- Examen du processus d'évaluation
  - Aperçu du cadre d'évaluation, des facteurs, des critères et des indicateurs
- Présentation du résumé de l'évaluation
  - Résumé des avantages et des inconvénients liés aux solutions proposées pour les RESA selon les six catégories établies et présentation de la RESA 3 en tant que solution préliminaire à privilégier

Résumé de la 3e réunion du CCT : Progrès réalisés dans le cadre des mesures de suivi

- Questions de la Ville de Toronto sur les volets relatifs aux **dangers naturels** et les effets hors site
  - Les dangers naturels comprennent les inondations, l'érosion et les risques liés au dynamisme des plages.
    - Les **risques liés au dynamisme des plages** ne s'appliquent pas à ce site. Le rivage est un rivage artificiel protégé par des structures existantes qui éliminent le risque d'érosion.
    - La solution privilégiée s'attaquera également au **risque d'érosion**.
    - Le **risque d'inondation** :
      - La **limite de risque d'inondation** : désigne le niveau d'inondation sur 100 ans plus une marge pour la poussée des vagues et d'autres dangers liés à l'eau.
      - **Norme du port de Toronto** : L'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (TRCA) utilise un niveau d'inondation de 76,2 m (système de référence international des Grands Lacs [SRIGL] 1985) sur 100 ans.
      - **Conditions actuelles** : Les digues existantes à chaque extrémité de la piste ont un franc-bord bas (~76,5 m) et seront dépassés par l'action des vagues au niveau d'inondation de 100 ans.
      - **Solution privilégiée pour les RESA** :
        - Augmente l'élévation de la crête de protection du rivage pour réduire le débordement des vagues et le risque d'inondation.
        - Aucune incidence sur les terres adjacentes n'est prévue, car celles-ci sont déjà protégées. Le niveau d'inondation sera examiné pour confirmation. Ces éléments figureront dans le rapport d'étude d'EE.
- PortsToronto a rencontré le Service de l'urbanisme de la Ville au sujet des exigences liées à la modification du plan officiel le 14 novembre 2024. La Ville fournira une réponse dans les deux semaines suivant la date de la réunion.
- L'évaluation complète des effets est en cours de finalisation.

Résumé de la 2e assemblée publique

- PortsToronto et MASS LBP ont organisé la 2e séance portes ouvertes et assemblée publique le 15 octobre 2024.
- Environ 150 personnes étaient présentes et 85 y ont assisté en ligne.
- Les résultats de l'évaluation environnementale ont été communiqués au public :
  - La **RESA 3** a été désignée comme la solution préliminaire à privilégier en raison de ses nombreux avantages dans plusieurs catégories d'évaluation. Elle apparaît comme le meilleur choix pour se conformer aux règlements de sécurité de Transports Canada, atteindre les objectifs de l'aéroport et obtenir des avantages (réduction du bruit des voies de circulation et des émissions de gaz à effet de serre [GES]) pendant les opérations.
- PortsToronto confirmera les intentions de ses partenaires municipaux et fédéraux d'élaborer le plan final de conception et de mise en œuvre des RESA.

Résumé des commentaires

- MASS LBP a recueilli les commentaires du public directement après chaque présentation et a tenu compte des commentaires formulés sur les cartes de commentaires ainsi que dans le cadre des conversations avec les animateurs.
  - Les principaux thèmes des commentaires reçus sont présentés ci-dessous.

Principaux thèmes de rétroaction	Commentaires et avis
Préoccupations environnementales	▪ Crainte que le remblayage perturbe la santé de l'écosystème du lac et des berges. ▪ Inquiétude quant aux effets potentiels sur la redirection du sable, l'écoulement de l'eau et les plages locales. ▪ Inquiétude concernant la pollution atmosphérique générée par l'augmentation de l'activité aéroportuaire, en particulier la présence de particules ultrafines liées aux émissions des aéronefs.
Activités de l'ABBT	▪ Perception que le projet des RESA est un pas vers l'expansion de l'aéroport et, en fin de compte, la prolongation de l'accord tripartite. ▪ Des suggestions ont été faites pour limiter les fonctions de l'aéroport ou le fermer complètement. ▪ Certains membres de la communauté étaient satisfaits que les améliorations à apporter à l'aéroport profitent aux résidents comme aux voyageurs.
Coût et financement	▪ Clarté sur les sources de financement pour chaque option proposée pour les RESA. ▪ Crainte que les contribuables aient à assumer les coûts supplémentaires.
Mobilisation	▪ Certains participants ont reconnu des améliorations dans le processus de mobilisation de PortsToronto.

- Les commentaires issus de la 3e réunion du CCT et de la 2e séance portes ouvertes ont été pris en compte et intégrés au rapport d'étude d'EE, le cas échéant.

Évaluation des effets de la RESA 3

Processus d’évaluation des effets

- Écosystèmes terrestre et aquatique, y compris les espèces en péril
- Milieu physique marin
- Qualité de l’eau
- Environnement social
- Navigation maritime
- Qualité de l’air
- Bruit
- Environnement bâti et utilisation des terres
- Transport
- Patrimoine archéologique et culturel
- Vulnérabilité aux changements climatiques

Pour évaluer les effets potentiels sur l’environnement, nous avons analysé la RESA 3. Les raisons de ce choix sont les suivantes :

- Elle a été désignée comme la solution préliminaire à privilégier à la suite d’un processus d’évaluation exhaustif.
- Elle a la plus grande empreinte, ce qui permet une évaluation globale des effets potentiels tout en offrant des possibilités d’améliorer la résilience aux changements climatiques, ainsi que des avantages sur les plans de la sécurité et de l’exploitation.
- Les constatations pour la RESA 3 englobent les impacts associés aux alternatives RESA 1 et RESA 2, car celles-ci s’inscrivent dans la zone de la RESA 3.
- Cette approche permet de s’assurer que les impacts potentiels de toute option de RESA passant à la phase de mise en œuvre sont parfaitement compris.

Résumé de l'évaluation des effets nets : Écosystèmes terrestre et aquatique – Construction

Zone d'étude de l'évaluation des effets :

- La zone d'étude pour l'**évaluation du milieu aquatique** était axée sur les zones de protection marine de part et d'autre de la piste 08/26.
- La zone d'étude pour l'**évaluation de l'environnement terrestre** comprend les terres adjacentes à moins de 120 m de l'empreinte des RESA.

Effets nets – Construction

Facteur	Effets possibles	Effets nets
▪ Poissons et habitats du poisson, y compris les espèces en péril	▪ Suppression d'environ 88 250 m^2 d'habitat ▪ Potentiel de mortalité des poissons ▪ Potentiel d'érosion et rejet de sédiments pendant la construction ▪ Possibilité de déversements pendant la construction	▪ **Modéré :** ○ 88 250 m^2 d'habitat du poisson seront supprimés dans la zone d'étude aquatique. ○ La construction du brise-lames pourrait créer un habitat refuge pour l'anguille d'Amérique et d'autres espèces de poissons, ce qui pourrait compenser en partie cette perte d'habitat. ○ La mise en œuvre de mesures de compensation de l'habitat aquatique, élaborées en consultation avec TRCA, le ministère des Pêches et des Océans et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario (MEPP), devrait permettre de réduire l'effet négatif net modéré associé au remblayage du lac. ○ Les effets de l'érosion et du rejet de sédiments pourraient être atténués par des mesures d'atténuation appropriées.
▪ Communauté végétale et plantes rares à l'échelle régionale	▪ Suppression de 730 m^2 de dune arborée de peupliers et des espèces végétales rares de la région qui y sont associées ▪ Suppression de 1 080 m^2 de plage/bande minérale ouverte et des espèces végétales rares de la région qui y sont associées ▪ Suppression de 2 670 m^2 de fourrés à feuilles caduques de saules culturels ▪ Autres effets liés à la construction (c.-à-d. dommages potentiels à la végétation adjacente en raison d'intrusions accidentelles, d'espèces envahissantes, etc.)	▪ Négligeable : ○ La majorité de la végétation à enlever est constituée de plantes non indigènes ou envahissantes qui ont envahi le site perturbé par l'homme. ○ La suppression de la végétation sur la dune arborée de peupliers et la plage/bande minérale a une incidence sur la végétation de meilleure qualité, mais les effets sont limités aux bordures nord près de l'aéroport. Ces zones sont petites par rapport à l'étendue totale de ces communautés végétales le long de la plage de Hanlan's Point.

Résumé de l'évaluation des effets nets : Écosystèmes terrestre et aquatique – Construction

Effets nets – Construction

Facteur	Effets	Effets nets
Espèces terrestres en péril – Pluvier siffleur	▪ Suppression de 1 080 m^2 d'habitat de plage/bande minérale ouverte pour le pluvier siffleur ▪ Perturbation indirecte et perturbation du comportement ▪ Blessures accidentelles ou mortalité	▪ Aucun effet net : o Il est peu probable que les zones directement adjacentes aux pistes en service soient utilisées par le pluvier siffleur pour la nidification étant donné le niveau élevé de perturbation existante causée par l'activité des avions. o Si des pluviers siffleurs sont rencontrés, des mesures d'atténuation et de surveillance éviteront les effets.
Habitat faunique important	▪ Suppression de 730 m^2 de dune arborée de peupliers, qui est une aire de séjour confirmée pour les papillons migrateurs, un habitat pour les monarques (habitat d'espèces dont la conservation est préoccupante) et une communauté végétale rare à l'échelle provinciale	▪ Négligeable : o La zone supprimée est petite par rapport à l'habitat complet qui s'étend le long de la plage de Hanlan's Point. o La zone supprimée est située à côté de pistes actives et déjà très perturbée. o Un habitat vaste et de meilleure qualité est toujours disponible pour les espèces qui utilisent ces habitats. o L'impact sur les aires de séjour et haltes migratoires de la sauvagine est minime, puisqu'il existe des habitats de remplacement dans le lac Ontario.
Caractéristiques du patrimoine naturel : Zone candidate au titre de zone d'intérêt naturel et scientifique (ZINS) provinciale sur les îles de Toronto; Système du patrimoine naturel de la Ville de Toronto	▪ Aucun impact sur les terres humides d'importance provinciale ▪ Aucun impact sur les zones importantes sur le plan environnemental de la Ville de Toronto ▪ Environ 2 285 m^2 de ZINS candidate touchés; cependant, limité à l'habitat de bordure perturbé le long de la piste existante ▪ Fait partie du système du patrimoine naturel de la ville de Toronto.	▪ Négligeable : o La suppression de la végétation le long des lisières perturbées de l'aéroport n'est pas considérée comme ayant des effets négatifs sur la fonction et l'intégrité de la ZINS candidate. o La ZINS candidate jouxte déjà l'aéroport, et les activités aéroportuaires n'ont pas entravé sa fonction et son intégrité. o La perte d'habitat dans la ZINS candidate est négligeable par rapport à sa taille globale sur les îles de Toronto.

Résumé de l’évaluation des effets nets : Écosystèmes terrestre et aquatique – Exploitation

Effets nets – Exploitation

Facteur	Effets	Effets nets
▪ Poissons et habitats du poisson, y compris les espèces en péril	▪ Possibilité d’augmentation de l’apport thermique et du ruissellement	▪ Aucun effet net : ○ Mise en œuvre de mesures de gestion des eaux pluviales et de conception à faible impact pour maintenir la quantité de drainage et le contrôle de la qualité équivalents
▪ Écosystèmes terrestres	▪ Aucun effet potentiel sur les écosystèmes terrestres n’est prévu pendant l’exploitation.	▪ Aucun

Analyse des effets nets sur l'environnement physique marin

Zone d'étude pour l'évaluation des effets : Comprend les zones situées à proximité de l'extension de la masse terrestre, y compris les extrémités ouest et est de la piste 08/26, le chenal Western ainsi que les rives ouest et est de l'île de l'Ouest.

Méthodologie :

- D'après l'examen des renseignements généraux existants
- Avis professionnel
- Évaluation qualitative de l'imagerie aérienne utilisée pour déterminer les tendances en matière de déplacement, de dépôt et d'érosion des sédiments

Effets nets – Construction

Facteur	Effets possibles	Effets nets
▪ Sédimentation et érosion pendant la construction	▪ Il y a un risque que le matériau noyau du revêtement soit endommagé par l'action des vagues après son installation et avant qu'il n'ait été blindé. ▪ Le fait de placer des pierres dans l'eau entraînera de la turbidité en raison des sédiments fins qui se mélangent aux pierres plus grosses. ▪ La pluie et le débordement des vagues peuvent entraîner une érosion de surface sur le chantier.	▪ Les effets sur l'érosion et la sédimentation sont temporaires, à court terme et localisés, et devraient être négligeables une fois les travaux de construction terminés. ▪ À condition que des mesures appropriées de contrôle de l'érosion et des sédiments soient en place pendant la construction, aucun effet net n'est prévu.

Analyse des effets nets sur l'environnement physique marin

Effets nets – Exploitation

Facteur	Effets possibles	Effets nets
Transport des sédiments : ▪ Dépôt/accumulation de sédiments le long de l'île de l'Ouest, du chenal Western et à proximité immédiate de la masse terrestre et de l'arrière-port ▪ Modèles de sédimentation le long du rivage (si les sédiments se déplacent le long du rivage)	▪ Un agrandissement de 80 m à l'extrémité ouest devrait piéger le sable, ce qui pourrait constituer une source de sable pour l'enrichissement en amont dans le cadre du plan de gestion du sable de Gibraltar Point. ▪ Au fil du temps, le transport des sédiments créera une rive de lac adaptée à la barrière, les sédiments allant se déverser dans le chenal Western. ▪ Les effets sur l'érosion et les dépôts de sédiments dans l'arrière-port devraient être mineurs et négligeables.	▪ Aucun effet négatif prévu
Formation des vagues : ▪ Modification de la hauteur, de la période et de la direction des vagues	▪ De petits changements localisés à la hauteur, à la période et à la direction des vagues se produiront en raison de la RESA 3. ▪ Des changements mineurs aux vagues entrant dans le chenal Western, à proximité de la RESA de l'ouest, se produiront en raison de l'étranglement de la fenêtre d'énergie des vagues pour les vagues du sud-ouest à proximité de l'extension.	▪ Les effets devraient être mineurs et localisés.
Niveaux d'eau : ▪ Changements des niveaux d'eau dans le chenal Western et la marina avoisinante	▪ Aucun changement des niveaux d'eau dans le chenal Western et la marina avoisinante n'est prévu.	▪ Aucun effet net n'est prévu sur les niveaux d'eau dans le chenal Western et la marina avoisinante.
Courants : ▪ Changements dans les modèles d'écoulement et la vitesse du courant	▪ Il y a un étranglement mesurable créé dans le chenal Western en raison de l'expansion de la masse terrestre (qui réduit la taille du chenal), ce qui entraîne une augmentation des vitesses. Par conséquent, un certain affouillement peut se produire dans cette zone.	▪ Les changements localisés des courants entraînant un dépôt potentiel de sédiments ou une érosion seront minimes.

Analyse des effets nets pour le bruit

Zone d'étude pour l'évaluation des effets : Comprend les points de réception sensibles au bruit exposés les plus proches et tient compte des limites de la courbe de bruit des aéronefs établies dans l'accord tripartite.

Méthodologie : Évaluation du bruit de construction :

- Le rapport d'évaluation du bruit rédigé par RWDI en 2016 présentait les niveaux de bruit de fond modélisés à plusieurs endroits sensibles au bruit situés à proximité.
- Le bruit des travaux de construction a été évalué par étapes (étape 1 : zone extracôtière, étape 2 : zones extracôtière et terrestre et étape 3 : zone terrestre) grâce à des estimations d'Avia NG concernant l'équipement.
- AECOM a utilisé une modélisation acoustique pour prédire les niveaux de bruit aux points de réception représentatifs.

Effets nets – Construction

Facteur	Effets possibles	Effets nets
Effets sonores dus à la construction : ▪ Augmentation du niveau sonore au-dessus du niveau ambiant (décibels)	▪ Le bruit des travaux de construction devrait avoir : ▪ un effet marginal sur un point de réception avec une différence de niveau sonore de 4 dB); ▪ un effet négligeable sur un autre point de réception avec une différence de niveau sonore de 1 dB.	▪ Les effets nets sont à court terme, peu fréquents et localisés. Le risque de perturbation sera efficacement réduit grâce à la mise en œuvre des mesures d'atténuation normalisées pour la construction, comme l'entretien des engins pour réduire le bruit, la limitation de la marche au ralenti, l'utilisation d'alarmes à large bande, la réduction des hauteurs de chute et le respect des normes de bruit du MEPP.

Analyse des effets nets pour le bruit

Méthodologie : Évaluation du bruit lié à l'exploitation – Mouvements au sol des aéronefs :

- Cette évaluation s'est concentrée uniquement sur l'évolution du bruit dans les voies de circulation, car l'amélioration de ces voies est la seule modification apportée aux opérations au sol.
- Burnside a recueilli des données sur le bruit (2020-2023) dans le cadre de son étude sur le bruit au sol pour PortsToronto. Aux fins de ce projet, la société de conseil a créé des modèles acoustiques permettant de prédire le bruit avec les conditions actuelles, les améliorations proposées aux voies de circulation et deux scénarios de murs antibruit (6,2 m et 8 m) pour la RESA 3.

Effets nets – Exploitation : Mouvements au sol des aéronefs

Facteur	Effets possibles	Effets nets
Effets du bruit dus aux mouvements au sol des aéronefs : ▪ Augmentation du niveau sonore au-dessus du niveau ambiant (décibels)	▪ On prévoit que les niveaux de bruit d'exploitation des voies de circulation seront négligeables à la plupart des points de réception. ▪ L'ajout de murs antibruit permettrait des réductions significatives du bruit dans les niveaux de bruit de l'exploitation des voies de circulation à plusieurs points de réception.	▪ Effets nets positifs de la diminution du bruit

Analyse des effets nets pour le bruit

Méthodologie : Évaluation du bruit lié à l'exploitation – Mouvements aériens des aéronefs :

- Le système de prévision de l'ambiance sonore (PAS) tient compte de la réaction humaine subjective au bruit des aéronefs et prédit la réponse d'une collectivité.
- Les opérations aériennes à l'ABBT sont liées par l'accord tripartite qui limite l'extension de ce système.
- Les courbes de PAS ont été calculées à l'aide du programme de prévision d'ambiance sonore (NEFCalc) de Transports Canada.

Effets nets – Exploitation : Mouvements aériens des aéronefs

Facteur	Effets possibles	Effets nets
Bruit dû aux mouvements aériens des aéronefs : ▪ NEF	▪ Pour les aéronefs en vol, les courbes de PAS demeurent conformes aux critères de l'accord tripartite.	▪ Aucun effet négatif

Analyse des effets nets sur la qualité de l'air

Zone d'étude de l'évaluation des effets : Comprend une zone tampon de 500 mètres à partir de la zone du projet sur la qualité de l'air afin de saisir les effets sur la qualité de l'air.

Méthodologie :

- **Construction :** Une évaluation a été réalisée en préparant un inventaire des émissions et en modélisant les émissions provenant des véhicules et des engins de chantier sur place, des navires opérant dans la ZPM, des activités de manutention sur place et des émissions de poussière des routes.
- **Exploitation :** Un inventaire des émissions a été réalisé pour les composés de gaz à effet de serre dans deux situations : l'état actuel (2023) et l'état futur (2027). Ont été comparées les émissions annuelles de GES dans le cadre de l'exploitation actuelle des véhicules routiers et des voies de circulation et les émissions annuelles de GES dans le cadre de l'état futur avec la route périphérique côté piste et l'amélioration des voies de circulation (solution RESA 3).

Effets nets – Construction

Facteur	Effets	Effets nets
Effets potentiels sur la qualité de l'air : ▪ Concentration cumulative de contaminants due à la construction et aux niveaux de fond pour : NO_2, CO, matières particulaires en suspension, PM_{10} et $PM_{2,5}$	▪ Les concentrations cumulatives à tous les récepteurs sensibles et critiques situés à l'intérieur de la zone d'étude de la qualité de l'air étaient inférieures aux critères et aux normes de qualité de l'air pour le CO, les matières particulaires en suspension, les PM_{10} et les $PM_{2,5}$. ▪ La concentration cumulative maximale de NO_2 pour la période de calcul de la moyenne annuelle dépassait les critères fédéraux et provinciaux de qualité de l'air au récepteur sensible RS1 (marina). Le dépassement au RS1 pour la période de calcul de la moyenne annuelle est principalement attribuable aux concentrations élevées existantes dans l'air ambiant. ▪ La concentration cumulative maximale de NO_2 sur une période de moyenne d'une heure dépassait les critères fédéraux et provinciaux de qualité de l'air au RS14 (zone résidentielle). ▪ Dans l'ensemble, il est peu probable que les émissions causées par les activités de construction durant le projet influent de manière significative sur la qualité de l'air à l'intérieur de la zone d'étude de la qualité de l'air. ▪ Durant la phase de construction, le public pourrait être incommodé par les odeurs et la poussière produites aux récepteurs sensibles et critiques présents à l'intérieur de la zone d'étude de la qualité de l'air.	▪ Durant la phase de construction, le public pourrait être incommodé par les odeurs et la poussière visible aux récepteurs sensibles et critiques présents à l'intérieur de la zone d'étude de la qualité de l'air. ▪ L'effet négatif est à court terme et peut être atténué par l'élaboration d'un plan de gestion de la qualité de l'air pendant la conception détaillée et l'application de ce plan pendant la phase de construction.

Analyse des effets nets sur la qualité de l'air

Effets nets – Exploitation

Facteur	Effets	Effets nets
Effet potentiel sur la qualité de l'air : ▪ Émissions annuelles totales de GES (en équivalents CO_2), qui sont la somme du dioxyde de carbone (CO_2), du méthane (CH_4) et de l'oxyde nitreux (N_2O)	▪ Les émissions annuelles de GES (en équivalents CO_2) qui proviennent de l'exploitation de véhicules routiers devraient diminuer, passant de 2,28 kt en 2023 (conditions actuelles) à 1,91 kt en 2027 (conditions de la future construction). ▪ Cette diminution est principalement attribuable à la déviation des véhicules vers la voie périphérique côté piste, qui élimine le temps de marche au ralenti actuellement nécessaire pour traverser les pistes. ▪ En ce qui a trait aux activités opérationnelles des aéronefs sur les voies de circulation, les émissions annuelles de GES (en équivalents CO_2) devraient diminuer, passant de 693 tonnes en 2023 (conditions actuelles) à 508 tonnes en 2027 (conditions de la future construction). ▪ Cette baisse est principalement attribuable au raccourcissement des distances de circulation et aux gains d'efficacité, deux mesures qui se traduiront par une diminution de la consommation de carburant et des émissions qui en résultent.	▪ Diminution globale des émissions annuelles de GES (en équivalents CO_2)

Analyse des effets nets sur l'environnement social

Zone d'étude de l'évaluation des effets : La zone d'étude est délimitée par l'autoroute Gardiner au nord, le secteur des Port Lands à l'est, la flèche de la rue Leslie au sud et la Place de l'Ontario à l'ouest.

Méthodologie : Enquêtes téléphoniques, interrogations au passage et entrevues avec les intervenants réalisées en 2017 afin de recueillir des données socio-économiques auprès des résidents, des utilisateurs et des intervenants dans la zone d'étude et ses environs. Recherches documentaires et entrevues supplémentaires avec les intervenants réalisées en 2024, suivies d'évaluations qualitatives issues de consultations publiques et d'entrevues ciblées pour valider et mettre à jour les descriptions des valeurs sociales et évaluer les effets potentiels.

Effets nets – Construction

Facteur	Effets possibles	Effets nets
• Changements dans l'utilisation et l'appréciation des propriétés résidentielles	▪ Effet négatif dû à la circulation, à la congestion routière, à la poussière et au bruit ▪ Cela peut avoir une incidence négative sur la qualité du sommeil et les habitudes de sommeil des personnes résidentes.	▪ Les effets négatifs des activités de construction peuvent être réduits par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées, comme la planification des activités de construction en concertation avec des groupes communautaires, les mesures d'atténuation du bruit et de la circulation, et l'amélioration de la qualité de l'air.
• Changements à l'utilisation et à l'appréciation des espaces récréatifs	▪ Effet négatif potentiel sur l'utilisation et l'appréciation des espaces aquatiques récréatifs en raison de la livraison de matériaux par barge et des activités de construction dans l'eau limitant l'utilisation ▪ Possibilité d'effets négatifs sur l'eau et les activités récréatives terrestres dans la région, car les utilisateurs et utilisatrices peuvent être découragés en raison du bruit et de la distraction visuelle	▪ Les effets négatifs des activités de construction peuvent être réduits par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées, comme la planification des activités de construction en concertation avec des groupes communautaires, les mesures d'atténuation du bruit et de la circulation, et l'amélioration de la qualité de l'air.
• Changements à l'utilisation et à l'accès aux installations publiques, aux services d'urgence et aux institutions	▪ Effet négatif potentiel dû à la congestion routière, à la poussière et au bruit temporairement constatés dans la zone d'étude locale, qui peut perturber ou entraver l'accès à certains services et institutions locaux ▪ Effet négatif potentiel du transport par eau et du transport par barges liés au projet, qui pourrait créer de la congestion et avoir une incidence sur l'offre de services sur l'eau (p. ex., traversiers, Services de police maritime de Toronto)	▪ Les effets négatifs des activités de construction peuvent être réduits par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées, comme la planification des activités de construction en concertation avec les fournisseurs de services et les institutions locaux, les mesures d'atténuation du bruit et de la circulation et l'amélioration de la qualité de l'air.
• Changements à l'activité économique, commerciale ou touristique	▪ Effet négatif potentiel du transport par eau et par barges lié au projet, qui pourrait créer de la congestion et avoir une incidence sur l'offre de services sur l'eau (p. ex. traversiers, Services de police maritime de Toronto) ▪ Effet négatif potentiel dû à la congestion routière, à la poussière et au bruit temporairement constatés dans la zone d'étude, qui peut avoir une incidence sur les activités commerciales ou touristiques locales.	• Les effets négatifs des activités de construction peuvent être réduits par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées, comme la consultation des entreprises locales et des entreprises touristiques, l'atténuation du bruit et de la circulation et l'amélioration de la qualité de l'air.
• Changements aux valeurs de non-utilisation définies	▪ Des effets nets négligeables sont prévus.	▪ Aucun effet net n'est prévu.

Analyse des effets nets sur l’environnement social

Effets nets – Exploitation

Facteur	Effets	Effets nets
• Changements dans l’utilisation et l’appréciation des propriétés résidentielles	▪ Changement positif pour certains résidents grâce aux modifications apportées aux voies de circulation pour réduire les émissions et au nouveau mur antibruit qui atténue le bruit des aéronefs au sol	▪ Effets nets positifs de la réduction des émissions et de la diminution du bruit
• Changements à l’utilisation et à l’appréciation des espaces récréatifs	▪ Effets négatifs pour certains utilisateurs en raison du remblayage dans le port, qui modifie la vue et réduit la surface totale de l’eau ▪ Effets positifs pour certains utilisateurs grâce aux éléments de conception qui permettent une meilleure atténuation du bruit et la réduction des émissions	▪ Effets nets négatifs de la modification du champ de vision et de la perte de surface aquatique ▪ Effets nets positifs de la réduction des émissions et de la diminution du bruit
• Changements à l’utilisation et à l’accès aux installations publiques, aux services d’urgence et aux institutions	▪ Aucun changement n’est prévu.	▪ Aucun nouvel effet net n’est prévu.
• Changements à l’activité économique, commerciale ou touristique	▪ Aucun changement n’est prévu.	▪ Aucun nouvel effet net n’est prévu.
• Changements aux valeurs de non-utilisation définies	▪ Effet négatif du remblayage de la RESA, qui empêchera toute utilisation future potentielle de cette zone pour des activités ou des loisirs aquatiques.	▪ Effets nets négatifs prévus en raison de la perte d’utilisation future de l’eau

Analyse des effets nets sur l'utilisation des terres

Zone d'étude pour l'évaluation des effets : Comprend les trois principales zones d'aménagement adjacentes à l'ABBT : le secteur riverain central, le secteur du quartier de Bathurst Quay et la Place de l'Ontario.

Méthodologie :

- Examen de la compatibilité du projet avec l'environnement bâti prévu et les utilisations prévues des terres.

Effets nets – Construction

- Aucun effet des activités de construction sur l'environnement bâti et l'environnement d'utilisation des terres n'est prévu. Les effets nuisibles sont abordés dans d'autres volets (bruit, circulation).

Effets nets – Exploitation

Facteur	Critère	Effets possibles	Effets nets
▪ Politiques d'aménagement	▪ Conformité aux politiques d'urbanisme de la Ville de Toronto.	▪ L'extension de la masse terrestre dans le lac Ontario est conforme à la politique 3.4.17 puisque les solutions proposées pour les RESA comprennent des éléments de travaux publics essentiels (sécurité, amélioration des services publics, accès d'urgence). ▪ L'extension proposée de la masse terrestre modifiera les limites actuelles de l'ABBT et des îles Toronto, telles que définies par les SASP 192 et 194 (Site and Area Specific Policies, politiques propres aux sites et aux zones). ▪ La SASP 194 ne permet pas d'aménager la zone écosensible du côté ouest des terrains de l'aéroport pour l'aviation ou pour protéger les trajectoires de vol existantes.	▪ Il sera nécessaire de modifier le plan officiel si l'aménagement proposé n'y est pas conforme.
▪ Utilisations existantes et prévues des terres	▪ Incidence potentielle sur l'utilisation actuelle des terres et les aménagements futurs potentiels, conformément aux utilisations actuellement autorisées	▪ Aucune incidence n'est prévue sur l'utilisation actuelle des terres ou les zones d'aménagement futur prévues ou approuvées dans la zone du projet. ▪ L'extension de la masse terrestre aura une incidence sur les terres actuellement désignées comme système naturel patrimonial le long de la périphérie de l'ABBT indiquée sur la carte 9 du plan officiel. ▪ La RESA 3 n'a aucune incidence sur l'aménagement prévu dans la zone d'étude de l'utilisation des terres et de l'environnement bâti.	▪ Les exigences de la politique relatives au système naturel patrimonial sont abordées dans le cadre du volet environnement naturel de l'étude d'EE.

Analyse des effets nets pour les changements climatiques

Zone d'étude pour l'évaluation des effets : Englobe toutes les terres de l'ABBT concernées par la mise en œuvre des RESA, y compris la ZPM.

Méthodologie : Évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques : Une évaluation des risques a été menée pour cerner et évaluer les vulnérabilités potentielles des RESA aux variables climatiques et tenir compte des changements climatiques et des conditions météorologiques extrêmes.

Effets nets – Exploitation

Facteur	mesure	Effets	Effets nets
▪ Empreinte carbone	▪ Variation prévue des émissions de GES (CO_2, N_2O et CH_4)	▪ Diminution globale des émissions de GES	▪ Diminution globale des émissions de GES
▪ Adaptabilité aux changements climatiques	▪ Niveau de préparation, y compris la capacité d'intervenir en cas d'urgence (p. ex. inondations localisées)	▪ L'inclusion de routes sans restrictions fournirait un autre accès aux îles pour d'autres intervenants en cas de besoin dans une situation d'urgence. ▪ Les structures de brise-lames améliorent l'adaptabilité de l'aéroport aux conditions climatiques futures.	▪ Amélioration de l'adaptabilité et de l'accès en cas d'urgence, bien que dans une mesure limitée

Évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques :

- Connaissance de la vulnérabilité des systèmes de drainage en cas de précipitations extrêmes
- Renseignements sur les conséquences potentielles des températures élevées sur les chaussées.
- Sensibilisation aux vulnérabilités des berges et des parois des quais en raison de la réduction de la couverture de glace lacustre et de l'augmentation de l'activité des vagues.

Analyse des effets nets pour la santé publique

Zone d'étude pour l'évaluation des effets : La zone d'étude utilisée pour évaluer les effets sur la santé publique est identique à la zone d'étude sur le bruit et la qualité de l'air.

Méthodologie : L'évaluation de la santé publique a comparé les niveaux de qualité de l'air et de bruit associés à la construction et à l'exploitation des RESA aux normes ou aux recommandations pour lesquelles des effets sur la santé ont été observés.

Effets nets – Construction

Facteur	Effets possibles	Effets nets
Incidence de la variation des niveaux de bruit sur la santé publique : ▪ Variation des niveaux de bruit ▪ Variation du pourcentage de population « fortement gênée » (%HA)	▪ Les niveaux sonores des travaux de construction ne devraient dépasser la moyenne nocturne existante qu'à l'emplacement de deux récepteurs pendant l'étape de construction 3 (travaux à terre seulement). ▪ La variation estimée du %HA à tous les récepteurs est inférieure au niveau d'atténuation recommandé de 6,5 %.	▪ Le bruit provenant des activités de construction de nuit peut perturber le sommeil des résidents des environs. ▪ La variation estimée du %HA à tous les récepteurs est inférieure au niveau d'atténuation suggéré de 6,5 % pour la santé publique.
Variation de la qualité de l'air : ▪ Concentration cumulative de NO_2, CO, matières particulaires en suspension, PM_{10} et $PM_{2,5}$	▪ Les concentrations de NO_2 à deux récepteurs sensibles dépassent les critères fédéraux et provinciaux de qualité de l'air.	▪ Deux récepteurs devraient avoir des concentrations de NO_2 supérieures aux normes de qualité de l'air ambiant (NQAA), ce qui pourrait potentiellement poser des risques pour la santé des personnes vivant dans ces zones. Une exposition prolongée à des niveaux élevés de NO_2 peut augmenter la probabilité de problèmes respiratoires et de problèmes cardiovasculaires. ▪ Cependant, l'incidence négative est à court terme et peut être atténuée par un plan de gestion de la qualité de l'air lors de la conception détaillée.

Analyse des effets nets pour la santé publique

Effets nets – Exploitation

Facteur	Critère	Effets possibles	Effets nets
Incidence de la variation des niveaux de bruit sur la santé publique	▪ Variation des niveaux de bruit ▪ Variation du pourcentage de population « fortement gênée » (%HA)	▪ On prévoit que les niveaux de bruit d'exploitation des voies de circulation seront négligeables à la plupart des points de réception. ▪ L'ajout de murs antibruit permettrait des réductions significatives du bruit dans les niveaux de bruit de l'exploitation des voies de circulation à plusieurs points de réception. ▪ Les courbes de PAS basées sur les conditions existantes et sur le projet sont pour la plupart identiques, et les seuls endroits où ils sont légèrement divergents se situent au-dessus de l'arrière-port, sans qu'il y ait d'incidence sur les endroits sensibles au bruit.	▪ Aucun effet net négatif n'est prévu.
Effet potentiel sur la qualité de l'air : ▪ Concentration de dioxyde de carbone (CO_2), de méthane (CH_4) et d'oxyde nitreux (N_2O)	▪ Le réacheminement des véhicules vers la route périphérique sans restrictions située côté piste réduit les temps de marche au ralenti et les émissions connexes. ▪ Des réductions annuelles des émissions sont prévues grâce à l'amélioration de l'efficacité des voies de circulation.	▪ Les effets nets devraient être positifs.	▪ Les effets nets devraient être positifs.

Analyse des effets nets sur la qualité de l'eau

Zone d'étude de la qualité de l'eau : Comprend les zones à proximité immédiate du prolongement proposé de la piste et englobe l'ensemble de l'arrière-port.

Méthodologie : Examen documentaire des études récentes :

- Examen des processus existants qui réglementent ou contrôlent les niveaux de pollution
- Évaluation visant à déterminer si la construction des RESA aurait une incidence importante sur l'un ou l'autre de ces éléments.

Effets nets – Construction

Facteur	mesure	Effets possibles	Effets nets
• Changements dans la circulation et la qualité de l'eau dans l'arrière-port	▪ Incidence temporaire possible associée à la sédimentation et à l'érosion pendant les travaux de construction	▪ Tous les ouvrages dans l'eau présentent un risque de sédimentation.	▪ À condition que des mesures appropriées de contrôle de l'érosion et des sédiments soient en place pendant la construction, aucun effet net n'est prévu.

Effets nets – Exploitation

Facteur	mesure	Effets possibles	Effets nets
• Temps de séjour hydraulique de l'eau dans le port de Toronto	▪ Basé sur les changements dans le modèle 3D des vitesses d'écoulement d'entrée et de sortie et des modèles de circulation dans le port	▪ Les effets potentiels se limiteraient à des changements négligeables dans les modèles globaux de circulation dans le port ou à des changements dans les vitesses dans le chenal Western (entrée du port) et le chenal Eastern (sortie du port). ▪ La modélisation 3D a montré des changements négligeables pour les deux mesures.	▪ Aucun changement n'est prévu dans la qualité de l'eau de l'arrière-port à la suite de la construction proposée des RESA.

Analyse des effets nets pour la navigation maritime

Zone d'étude pour l'évaluation des effets : Comprend les zones dans lesquelles les navires pourraient être touchés par la mise en œuvre du projet.

Méthodologie :

- Examiner les études antérieures sur la navigation des navires.
- Mener des recherches en ligne pour recueillir de l'information sur les bateaux de plaisance et commerciaux typiques naviguant dans la zone d'étude de la navigation maritime.
- Évaluer les changements potentiels des vagues, des courants et de la sédimentation dans les zones de navigation près de la ZEM, et évaluer les effets potentiels sur la navigation, la stabilité et la sécurité des plaisanciers.

Effets nets – Construction

Facteur	Effets possibles	Effets nets
• Manœuvrabilité des navires et sécurité lors de la navigation • Changements dans la capacité des navires à naviguer dans le chenal ouest et l'arrière-port pendant la construction	▪ L'équipement de construction à l'intérieur de la ZEM (p. ex. barges à coque verticale) pourrait avoir une incidence temporaire sur la configuration et la réflexion des vagues. Cela pourrait affecter la stabilité de certains plaisanciers autour de la ZEM. ▪ L'équipement de construction pourrait bloquer certains marqueurs de navigation ou marqueurs terrestres que les plaisanciers et les pagayeurs utilisent. ▪ Navigabilité réduite pendant les activités de construction dans l'eau, y compris le dragage, la densification du lit du lac et la mise en place du remblai dans l'eau. ▪ L'éclairage temporaire utilisé pour les travaux de construction peut être confondu avec les feux de navigation ou bloquer la visibilité des feux de navigation. ▪ Chaque RESA existante est dotée de deux feux de navigation à l'extrémité de la masse terrestre, qui devraient être déplacés pendant la construction lorsque l'extrémité de la masse terrestre est modifiée. Cela pourrait entraîner de la confusion pour les plaisanciers, car les feux de navigation ne seraient plus à leur emplacement habituel.	▪ La construction limitera temporairement la navigation dans certaines zones, en particulier autour de la ZEM. Cependant, l'incidence est considérée comme faible et à court terme, car il suffit aux plaisanciers de s'adapter aux changements.

Analyse des effets nets pour la navigation maritime

Effets nets – Exploitation

Facteur	Effets possibles	Effets nets
Manœuvrabilité des navires et sécurité lors de la navigation ▪ Changements potentiels dans les vagues, les courants et la profondeur de l'eau ▪ Visibilité des plaisanciers sur l'eau	▪ L'extension d'environ 80 m à la RESA ouest dans la ZEM réduirait la largeur entre la RESA et l'Île-de-l'Est-Place de l'Ontario (jusqu'à 32 %), ce qui pourrait avoir une incidence sur les vagues et le courant dans le chenal Western et ses abords. ▪ Aucune incidence sur les grands bateaux de plaisance n'est prévue. ▪ Les exploitants de petites embarcations, y compris les embarcations à pagaies et les kayaks, pourraient devoir s'adapter aux conditions de vagues modifiées. ▪ Le remplacement du mur de palplanches verticales par le revêtement en pierre réduira potentiellement la réflexion des vagues, ce qui permettra d'optimiser la conception et ainsi d'atténuer les effets sur les navires. ▪ La création de la RESA est, qui sera plus proche la trajectoire du traversier de Hanlan's Point, pourrait obliger le traversier à modifier sa trajectoire pour éviter la proximité de la masse terrestre.	▪ La mise en œuvre de la RESA dans la ZEM modifiera les conditions et le régime des vagues à l'extérieur de la ZEM. ▪ On s'attend à une instabilité temporaire des plaisanciers, qui devront s'adapter aux nouvelles voies de navigation à l'intérieur et à l'extérieur du chenal Western.
	▪ Les extensions ouest et est des RESA allongent la péninsule formée par chaque RESA. Les plaisanciers devraient naviguer plus loin au large pour voir au-delà de la RESA.	▪ On s'attend à ce que les plaisanciers s'adaptent à la nouvelle masse terrestre dans la zone. On s'attend à des effets négatifs minimes.

Analyse des effets nets pour la circulation et le transport

Zone d'étude : L'étude a porté sur la zone continentale entourant le terminal de traversier (ABBT), délimitée par le boulevard Lake Shore au nord, la voie Dan Leckie à l'est, le chenal Western au sud et le chemin Stadium à l'ouest.

Méthodologie : Les RESA ne devraient pas avoir d'incidence à long terme sur les tendances ou les volumes de circulation, car leur mise en œuvre ne devrait pas entraîner d'augmentation des niveaux d'activité des passagers. Une évaluation détaillée des effets sur la circulation doit être effectuée au moment de la conception détaillée afin de déterminer les perturbations potentielles pendant les travaux. À ce moment-là, des mesures seront mises en œuvre pour gérer efficacement la circulation liée aux travaux de construction, en réduisant le plus possible les perturbations de la circulation et des flux piétonniers existants.

Effets nets – Construction

Facteur	mesure	Effets	Effets nets
▪ Circulation sur le continent	▪ Effets possibles sur la circulation pendant la construction	▪ Risque de congestion routière pendant les travaux de construction ▪ Il est prévu que les matériaux soient transportés par barge jusqu'au site afin de respecter le calendrier de construction et les restrictions du site, ce qui permettra de réduire le plus possible la circulation routière et la congestion liées aux travaux.	▪ Les effets seront à court terme et seront réduits au minimum, dans la mesure du possible.

Effets nets – Exploitation

Facteur	mesure	Effets	Effets nets
▪ Circulation sur le continent	▪ Effets possibles sur la circulation pendant les opérations	▪ La circulation sur le continent ne devrait pas changer pendant l'exploitation	▪ Aucun effet net

Analyse des effets nets sur l'environnement culturel

Zone d'étude : Comprend les zones susceptibles d'être physiquement touchées par la mise en œuvre du projet.

Méthodologie :

- Une évaluation archéologique terrestre de l'étape 1 et une évaluation archéologique marine de l'étape 2 ont été effectuées pour répondre aux exigences prévues par les normes et lignes directrices du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme (MACM).
- Le rapport sur le patrimoine culturel a été rédigé conformément aux exigences énoncées par le MACM pour le « Rapport sur le patrimoine culturel : Conditions existantes et évaluation préliminaire des répercussions » et les rapports d'évaluation environnementale (comme le rapport du dossier de projet, le rapport de projet environnemental, le rapport d'étude environnementale) pour les promoteurs et leurs consultants et la série Protégeons le patrimoine ontarien (2006).

Effets nets – Construction et exploitation

Facteur	mesure	Effets possibles	Effets nets
▪ Caractéristiques archéologiques terrestres	▪ Incidence possible sur les ressources archéologiques terrestres	▪ Aucun effet potentiel sur les ressources archéologiques, car la zone d'étude ne présente aucun potentiel archéologique	▪ Aucun effet net
▪ Caractéristiques archéologiques marines	▪ Incidence possible sur les ressources archéologiques marines liée au remblayage du lac.	▪ Aucun effet potentiel sur les ressources archéologiques, car la zone d'étude ne présente aucun potentiel archéologique	▪ Aucun effet net
▪ Caractéristiques du patrimoine culturel	▪ Effets sur les ressources du patrimoine culturel recensées, y compris les bâtiments et les paysages du patrimoine culturel	▪ Aucun effet potentiel sur la structure ou la propriété du patrimoine bâti classé, les plaques historiques et les paysages du patrimoine naturel	▪ Aucun effet net

Prochaines réunions du CCT

1ère réunion du CCT (Terminée)	Démarrage du projet pour confirmer le plan de travail initial et aligner tous les intervenants sur les objectifs.
2e réunion du CCT (Terminée)	Achèvement de l'analyse des lacunes pour présenter les constatations, redéfinir la portée des travaux et les prochaines étapes.
3e réunion du CCT (Terminée)	Évaluation des solutions pour les RESA et présentation de la solution privilégiée préliminaire.
4e réunion du CCT (Réunion en cours)	Examiner l'évaluation globale des effets du projet.
5e réunion du CCT (Décembre 2024)	Présenter l'ébauche du rapport d'étude d'EE, détaillant les résultats et les conclusions de l'EE.
6e réunion du CCT (Janvier 2024)	Présenter le rapport d'étude révisé d'EE, détaillant les résultats et les conclusions de l'EE (révisions de l'ébauche du rapport).

Prochaines étapes

- Préparer et publier le procès-verbal de la 4e réunion du CCT.
- Tenir compte des commentaires de cette réunion.
- L’ébauche du rapport d’étude d’EE devrait être publiée pour examen public d’ici la fin de décembre 2024.
- La 5e réunion du CCT devrait aura lieu début ou mi-décembre.

Merci!

Discussion

AECOM Canada Ltd.
105, promenade Commerce Valley Ouest, 7e étage
Markham (Ontario) L3T 7W3
Canada

Tél. : 905.886.7022
Téléc. : 905.538.8076
www.aecom.com

Procès-verbal de réunion

Titre de la réunion : **4e réunion du comité consultatif technique (CCT)**

Date de la réunion : novembre 25, 2024

Nom du projet : Analyse des lacunes et évaluation environnementale (EE) de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT)

Heure : 11 h à 12 h 30

Nº du projet : 60733457

Lieu : Salle de conférence de l'administration centrale située au 207 Queens Quay West, Toronto (Ontario); 5e étage – Réunion virtuelle (Zoom)

Préparé par : Nelson Gonzalez Toledo

Présents :

Transports Canada :
- Darren Quan, Politiques du transport aérien et Bureau de la recherche, [darren.quan@tc.gc.ca]
- Amanda Chum, analyste des politiques, [amanda.chum@tc.gc.ca]
- Bonnie Moore, conseillère en relations avec les Autochtones, [bonnie.moore@tc.gc.ca]
- Maude-Emmanuelle Leblanc, gestionnaire/conseillère principale en politiques, [maude-emmanuelle.leblanc@tc.gc.ca]
- David Zeit, gestionnaire régional, programmes environnementaux, [david.zeit@tc.gc.ca]

Ville de Toronto :
- Jeff Thompson, Planification environnementale, [jeff.thompson@toronto.ca]
- Meg St John, gestionnaire de projet, secrétariat du secteur riverain, [meg.stjohn@toronto.ca]
- Jay Paleja, gestionnaire de projet, secrétariat du secteur riverain, [jay.paleja@toronto.ca]

Office de protection de la nature de Toronto et de la région :
- Brynn Coey, superviseur, Surveillance et gestion aquatiques, [Brynn.coey@trca.ca]
- Rick Portiss, gestionnaire principal, Surveillance environnementale et gestion des données, président d'Aquatic Habitat Toronto, [rick.portiss@trca.ca]

PortsToronto :
- Stephen Denes, chef de projet RESA, [sdenes@portstoronto.com]
- Heather Dennis, Adjointe de projet, [hdennis@portstoronto.com]
- Angela Homewood, responsable de projet – Accord tripartite, [ahomewood@portstoronto.com]
- Glynys Jones, responsable de projet du plan directeur 2024, [gjones@portstoronto.com]
- Juhi Matta, Haute direction, Environnement, Social et Gouvernance, [jmatta@portstoronto.com]

AviaNG :
- Bernhard Schropp, gestionnaire de projet RESA, [bernhard.schropp@aviang.ca]

AECOM :
- Karl Grueneis, gestionnaire de projet RESA, [karl.grueneis@aecom.com]
- Saeideh Rasouli, gestionnaire adjointe de projet, [saeideh.rasouli@aecom.com]
- Nelson Gonzalez Toledo, planificateur environnemental, [nelson.gonzaleztoledo@aecom.com]
- Marvin Stemeroff, responsable du volet socio-économique des RESA, [marvin.stemeroff@aecom.com]
- Sarah De Decker, Soutien au volet socio-économique des RESA, [sarah.dedecker@aecom.com]
- Alan Oldfield, responsable des niveaux de bruit liés aux RESA, [alan.oldfield@aecom.com]
- Danielle Arsenault, responsable de la qualité de l'air, [danielle.arsenault@aecom.com]
- Brian McGill, responsable de l'écologie aquatique des RESA, [brian.mcgill@aecom.com]
- Olga Hropach, écologiste terrestre en chef, [olga.hropach@aecom.com]
- Fabianna Palacios, soutien à la qualité de l'air, [fabianna.palacios@aecom.com]
- Tunde Paczai, responsable de la forme bâtie et de l'utilisation du sol des RESA, [tunde.paczai@aecom.com]
- Rhonneke Van Riezen, responsable de l'environnement physique marin des RESA, [rhonneke.vanriezen@aecom.com]
- Sonja Drueke, spécialiste des changements climatiques, [sonja.drueke@aecom.com]

Shoreplan :
- Jane Graham, ingénieure RESA, [jgraham@shoreplan.com]

SLR :
- Marc Rose, conseiller principal RESA, [marc.rose@slrconsulting.com]

À NOTER : **Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.**

Nº	Point	Suivi
01	**Confirmation de présence des participants** : ▪ Les participants à la réunion indiquent leur nom, ainsi que leur rôle et la partie qu'ils représentent dans le cadre de ce projet.	Information
02	**Début de la présentation** : ▪ Aperçu de l'ordre du jour. ▪ Reconnaissance des terres	Information
03	**Conseils sur la sécurité** : ▪ Visibilité pendant les périodes sombres de la journée – sensibilisation et mesures de sécurité	Information
04	**Examen de la 3e réunion du CCT (9 octobre 2024)** : ▪ Les sujets abordés durant la 3e réunion du CCT sont les suivants : o Aperçu des volets de l'EE o Aperçu du processus d'évaluation o Présentation du résumé de l'évaluation	Information
05	**Progrès réalisés dans le cadre des mesures de suivi de la 3e réunion du CCT :** ▪ AECOM a répondu aux demandes de renseignements de la Ville de Toronto concernant les dangers naturels : o Les risques liés au dynamisme des plages ne s'appliquent pas à ce site. o La solution privilégiée s'attaquera au risque d'érosion. o Solution privilégiée pour les RESA : - Augmente l'élévation de la crête de protection du rivage pour réduire le débordement des vagues et le risque d'inondation. - Aucune incidence sur les terres adjacentes n'est prévue, car celles-ci sont déjà protégées. Le niveau d'inondation sera examiné pour confirmation. Ces éléments figureront dans le rapport d'étude d'EE. *Remarque ajoutée après la réunion : La limite de risque d'inondation est définie comme étant le niveau d'inondation sur 100 ans plus une marge pour la poussée des vagues et d'autres dangers liés à l'eau. TRCA a adopté un niveau d'inondation sur 100 ans de 76,2 m (système de référence international des Grands Lacs [SRIGL] 1985) pour le port de Toronto. Les digues existantes à chaque extrémité de la piste ont un petit franc-bord (élévation approximative de 76,5 m) et seront dépassées par l'action des vagues au niveau d'inondation sur 100 ans. Les trois solutions proposées pour les RESA augmenteront l'élévation de la crête de protection du rivage, ce qui réduira l'incidence de l'action des vagues ou de l'eau qui déborde sur le site. En ce qui concerne les rives à proximité de la zone d'étude, la conception des RESA ne devrait pas créer de nouveaux risques d'inondation ni exacerber les risques d'inondation existants, car elle n'entraînera pas d'augmentation des niveaux d'eau.* o La Ville de Toronto demande si les deux sous-points sur le risque d'inondation (augmentation de l'élévation de la crête et absence d'incidence sur les terrains adjacents) s'appliquent à toutes les solutions proposées ou uniquement à la solution privilégiée.	AECOM

À NOTER : Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.

N°	Point	Suivi
	○ Selon les renseignements dont dispose AECOM, ces caractéristiques s'appliqueront à toutes les solutions proposées pour les RESA. *Remarque ajoutée après la réunion : Le réalignement de la voie de circulation D dans les solutions RESA 2 et 3 permet d'augmenter l'élévation de la voie de circulation d'environ 300 mm, conformément aux normes canadiennes de conception des aéroports, faisant passer l'élévation actuelle de 76,2 m à 76,5 m (à confirmer dans le cadre de l'avant-projet sommaire en cours), et ajoutant un franc-bord au-dessus du niveau d'inondation prévu sur 100 ans. AECOM confirme que la conception de la RESA 1 n'intègre pas cette caractéristique.* ○ La Ville de Toronto demande si les risques d'érosion des berges ont été pris en compte dans l'évaluation environnementale (EE). ○ Shoreplan précise que le rivage artificiel, de par sa conception, traite les risques d'érosion en maintenant le rivage en place. Les mesures de protection des berges nouvelles ou améliorées continueraient de servir le même objectif et de protéger contre l'érosion. ▪ PortsToronto a rencontré le service de l'urbanisme de la Ville le 14 novembre 2024 pour discuter des exigences liées à la modification du plan officiel. Une réponse de la Ville est attendue dans les semaines suivant la réunion.	
06	**Résumé de la 2e assemblée publique** : ▪ La 2e séance portes ouvertes et assemblée publique a eu lieu le 15 octobre 2024, en deux temps. ○ Les résultats de l'évaluation environnementale et la solution préliminaire à privilégier ont été présentés au public. ▪ Les principaux thèmes des commentaires reçus lors de la 2e assemblée publique ont été passés en revue. ▪ Les commentaires ont été pris en compte et intégrés à l'étude d'EE, le cas échéant.	Information
07	**Processus d'évaluation des effets :** ▪ La RESA 3 a été choisie comme solution privilégiée à la suite d'un processus complet d'évaluation. Une évaluation détaillée des effets de la RESA 3 a été réalisée pour les raisons suivantes : ○ La RESA 3 a la plus grande empreinte, ce qui permet une évaluation générale des effets potentiels tout en offrant des possibilités d'améliorer les opérations et la résilience aux changements climatiques et de réduire au minimum les risques pour la sécurité associés aux passages de véhicules non aéroportuaires sur une piste commerciale en service. ○ Les constatations pour la RESA 3 englobent les impacts associés aux alternatives RESA 1 et RESA 2, car celles-ci s'inscrivent dans la zone de la RESA 3. Cette approche permet de s'assurer que les impacts potentiels de toute option de RESA passant à la phase de mise en œuvre sont parfaitement compris. ○ La Ville demande si les constatations pour la RESA 3 tiennent également compte des répercussions potentielles de la RESA 1 et de la RESA 2. La Ville souhaite obtenir la confirmation que l'évaluation et l'atténuation des effets de la RESA 3 couvrent bien les répercussions moindres des RESA 1 et 2. ○ AECOM indique que l'évaluation des effets préparée pour la RESA 3 couvre tous les effets négatifs potentiels. Si le projet devait être réalisé avec la solution RESA 1 ou RESA 2, les mesures d'atténuation seraient réduites ou ajustées en conséquence. AECOM souligne qu'il n'est pas prévu d'effets supplémentaires propres à la RESA 1 ou la RESA 2 qui ne soient pas déjà pris en compte dans le cadre de l'évaluation actuelle.	AECOM/ PortsToronto

À NOTER : Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.

N°	Point	Suivi
	○ La Ville de Toronto demande si l'équipe d'AECOM a pris, ou prendra, en considération les commentaires formulés par le public lors de la consultation de la Ville. ○ PortsToronto indique qu'un renvoi à cette information, ainsi qu'un lien vers le site Web de la Ville, seront inclus pour fournir plus de contexte.	
08	**Résultats de l'évaluation des effets :** ▪ AECOM présente les résultats de l'évaluation détaillée des effets de la RESA 3. ○ La Ville de Toronto demande si des possibilités d'amélioration des conditions de l'habitat ont été recensées pour les habitats terrestres. ○ AECOM note que les zones temporairement perturbées seront remises en état en réintroduisant des plantes indigènes. Le plan de restauration est décrit sous forme de recommandation dans le rapport d'étude de l'EE. ○ La Ville de Toronto demande si les effets du bruit de la construction ont été pris en compte dans l'évaluation détaillée des effets. ○ AECOM confirme qu'une évaluation quantitative des effets du bruit lors de la phase de construction a été réalisée dans le cadre de l'étude d'EE des RESA. ○ La Ville de Toronto remet en question l'approche adoptée pour l'évaluation des effets sur la qualité de l'air. ○ AECOM précise qu'en réponse aux nombreuses demandes du public lors de la 2e séance portes ouvertes et assemblée publique l'évaluation quantitative de la qualité de l'air pour le projet actuel des RESA a été élargie afin d'inclure les phases d'exploitation et de construction de la solution privilégiée. ▪ La Ville de Toronto demande si d'autres polluants que les gaz à effet de serre (GES) ont été évalués. ○ AECOM indique avoir évalué les effets sur la qualité de l'air pendant la phase de construction et la phase d'exploitation, en se basant sur la mise en œuvre de la RESA 3. En ce qui concerne la phase de construction, les polluants attendus de la combustion des carburants, de la manutention des matériaux et de la poussière des routes ont été inclus dans l'évaluation, à savoir le monoxyde de carbone, le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre et les matières particulaires, en tant que matière particulaire totale, avec les classes granulométriques PM_{10} et $PM_{2,5}$. En ce qui concerne la phase d'exploitation, le projet RESA ne modifiera pas le nombre de vols ou le type d'aéronefs, de sorte qu'aucune émission atmosphérique supplémentaire issue de l'exploitation n'est prévue. L'amélioration des voies de circulation et la création d'une route périphérique côté piste dans la solution RESA 3 devraient réduire les émissions des véhicules et les GES en augmentant l'efficacité et en réduisant au minimum les temps de marche au ralenti. L'analyse a quantifié la variation des émissions de GES en comparant les conditions de référence actuelles et les conditions de la future construction associées à la mise en œuvre de la RESA 3. ▪ La Ville souligne que la principale préoccupation n'est pas le résultat final, mais plutôt la confiance du public dans le processus lui-même. ○ PortsToronto a reconnu la nécessité d'examiner attentivement la qualité de l'air du point de vue des riverains et du public. ▪ La Ville fait remarquer que l'analyse des politiques devrait aller au-delà des dispositions relatives au remblayage des lacs, prévues à la section 3.4.17 du plan officiel. Elle devrait également englober les politiques relatives au système naturel patrimonial, aux zones d'importance environnementale (EES) et à d'autres caractéristiques potentiellement importantes du patrimoine naturel. ○ AECOM reconnaît que d'autres politiques s'appliquent et seront prises en compte dans le rapport d'étude d'EE.	AECOM/ PortsToronto

À NOTER : Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.

N°	Point	Suivi
09	**Aperçu du calendrier futur** : ▪ Prochaines réunions du CCT : o 5e réunion du CCT – Présentation de l'ébauche du rapport d'étude d'EE, détaillant les résultats et les conclusions de l'EE o 6e réunion du CCT – Présentation du rapport d'étude d'EE révisé, détaillant les résultats et les conclusions de l'EE (corrections apportées à l'ébauche du rapport)	AECOM
10	**Aperçu des prochaines étapes :** ▪ AECOM transmettra le procès-verbal et le diaporama de la 4e réunion du CCT aux membres du comité. ▪ Les commentaires formulés lors de la 4e réunion seront pris en compte lors de la finalisation de l'évaluation des effets de la solution privilégiée. ▪ AECOM continuera de travailler sur l'ébauche du rapport d'étude d'EE, qui devrait être affichée pour examen public après l'achèvement de la traduction en français (prévue en mars 2025). ▪ PortsToronto indique avoir été informé par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) qu'elle avait reçu une demande de désignation d'un groupe du secteur riverain pour le projet RESA. Dans le cadre du processus d'examen de l'AEIC, la demande de désignation a été communiquée à PortsToronto (promoteur du projet) et affichée sur le site Web de l'AEIC. PortsToronto a été informé que le ministre ou son représentant devait répondre sous 90 jours et que le personnel du secrétariat du secteur riverain de la Ville et de Transports Canada était au courant. De plus amples renseignements seront fournis dès qu'ils seront disponibles.	AECOM/ PortsToronto

La séance est levée à 12 h 29.

À NOTER : Si ce rapport ne concorde pas avec vos comptes rendus de réunion, ou si vous constatez des omissions, veuillez nous en aviser, sinon nous considérerons que le contenu est exact.

O4. Comptes rendus des consultations publiques

O4.1 Première journée portes ouvertes et assemblée publique, juillet 2024

O4.1.1 Documents de présentation

O4.1.2 Rapport sommaire

O4.2 Deuxième journée portes ouvertes et assemblée publique, octobre 2024

O4.2.1 Documents de présentation

O4.2.2 Rapport sommaire

O4.3 Comptes rendus des commentaires du public et des réponses de l'équipe de projet

O4.3.1 Première journée portes ouvertes et assemblée publique

O4.3.2 Deuxième journée portes ouvertes et assemblée publique

O4.3.3 Version préliminaire du rapport d'évaluation environnementale

O4.1 Première journée portes ouvertes et assemblée publique, juillet 2024

O4.1.1 Documents de présentation

O4.1.2 Rapport sommaire

O4.1.1 Documents de présentation

SAFE CLEAN QUIET

Aires de sécurité d'extrémité de piste 2027

Bienvenue à la première assemblée publique sur la conformité aux exigences en matière de RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Nous commencerons à 18 h

PORTS TORONTO

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

Peter MacLeod,
Animateur et modérateur

Directeur, MASS LBP

Nous sommes sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, y compris les Mississaugas of the Credit , les Anishnabeg , les Chippewa, les Haudenosaunee et les Wendats, qui abrite maintenant de nombreux peuples autochtones, inuits et métis. PortsToronto reconnaît également que Toronto est couverte par le Traité 13 signé avec les Mississaugas of the Credit et par les Traités Williams signés avec plusieurs bandes des Mississaugas et des Chippewas.

Notre programme d’aujourd’hui

1. Mot de bienvenue
2. Comprendre la RESA : le rôle de Transports Canada
3. Mettre en œuvre les RESA à l’Aéroport Billy Bishop de Toronto
4. Réaliser l’évaluation environnementale
5. Le rôle du secrétariat du secteur riverain de la Ville de Toronto

   Portes ouvertes et questions

N’hésitez pas à vous rendre à un poste de discussion pour exprimer votre point de vue et à aller voir nos tableaux d’affichage où le personnel pourra répondre à vos questions.

Bienvenue et merci de votre présence

Warren Askew
Vice-président, Aéroport

PortsToronto

À propos de PortsToronto

PortsToronto est une entreprise gouvernementale financièrement autonome qui exerce ses activités conformément à la *Loi maritime du Canada* et qui est responsable devant le gouvernement fédéral par l'intermédiaire de Transports Canada. Elle est dirigée par un conseil d'administration composé de représentants des trois ordres de gouvernement.

PortsToronto est chargée de superviser l'exploitation et le développement de plusieurs actifs clés, notamment :

- l'Aéroport Billy Bishop de Toronto
- le Port de Toronto et les terminaux maritimes connexes, qui servent pour les marchandises en vrac comme le sucre et le sel, ainsi qu'un terminal de croisière pour les navires de croisière transportant des passagers
- la Marina de l'avant-port, l'une des plus grandes marinas d'eau douce du Canada

À propos de l’Aéroport Billy Bishop de Toronto

L’Aéroport Billy Bishop est le neuvième aéroport le plus achalandé au Canada. Il a accueilli 2,8 millions de voyageurs d’affaires et d’agrément en 2019. L’aéroport est également le cinquième aéroport le plus achalandé parmi les aéroports canadiens qui desservent les États-Unis. Il dessert plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, et propose des possibilités de correspondance pour plus de 100 destinations internationales grâce aux réseaux de nos compagnies aériennes, ce qui en fait un important point d’accès international et moteur essentiel de l’économie de Toronto.

L’Aéroport Billy Bishop de Toronto sert également de base aux services d’ambulance aérienne d’ORNGE, à deux concessionnaires de services aéronautiques et à une communauté d’aviation personnelle/générale comprenant environ 50 avions de tourisme et une école de pilotage.

Comprendre les RESA : le rôle de Transports Canada

Marcia E. George

Directrice régionale, Aviation civile (Région de l’Ontario)
Transports Canada | Gouvernement du Canada

Aire de sécurité d’extrémité de piste RESA

Séance de consultation communautaire de PortsToronto Le 17 juillet 2024



Transport Canada Transports Canada

Canada

Qu’est-ce qu’une aire de sécurité d’extrémité de piste – RESA?

- Les aires de sécurité d’extrémité de piste (RESA) sont des zones compactes, planes et sans obstacles situées au-delà de chaque extrémité d’une piste
  - Les RESA constituent un prolongement de l’aire de sécurité de piste déjà réglementée.
- Les RESA visent à réduire la gravité des dommages causés à un aéronef en cas de sortie de piste.
  - À titre de comparaison, les aires de sécurité de piste et les RESA sont aux aéronefs ce que les coussins gonflables sont aux voitures.
- Les RESA sont reconnues mondialement comme une mesure d’atténuation efficace pour les sorties de piste.

Exigences réglementaires relatives aux RESA

- Le Règlement de l’aviation canadien, Partie 3, Sous-partie II, Section VI – RESA est entré en vigueur le 21 décembre 2021.

- Le règlement sur les RESA s’applique aux aéroports desservant plus de 325 000 passagers par an, pendant deux années consécutives.

- Statistique Canada publie annuellement le nombre de passagers dans le cadre de l’Enquête sur l’activité aéroportuaire.

Options pour respecter les exigences en matière de RESA

Trois options possibles pour se conformer aux exigences concernant les RESA :

- Préparer des espaces ouverts avec un sol compacté naturel (c.-à-d. terre ou gazon).
- Installer un système d’arrêt conçu pour décélérer un aéronef (c.-à-d. un dispositif d’arrêt à matériau absorbant [EMAS]).
- Ajuster la distance déclarée de la piste (raccourcir la distance de la piste).

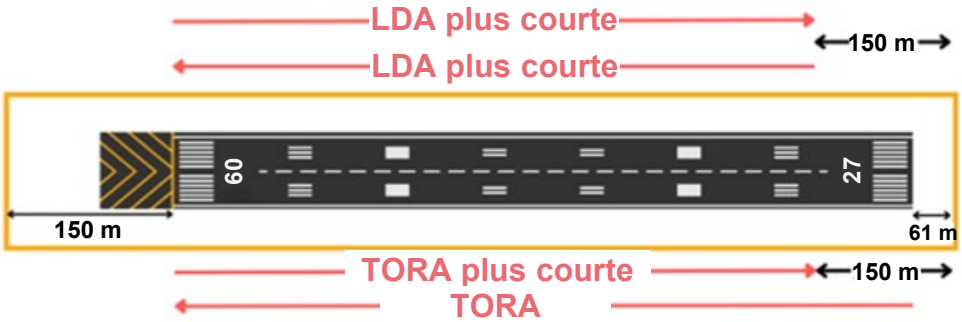
Solutions pour se conformer aux exigences en matière de RESA



Espaces ouverts avec un sol compacté naturel (c.-à-d. terre ou gazon)

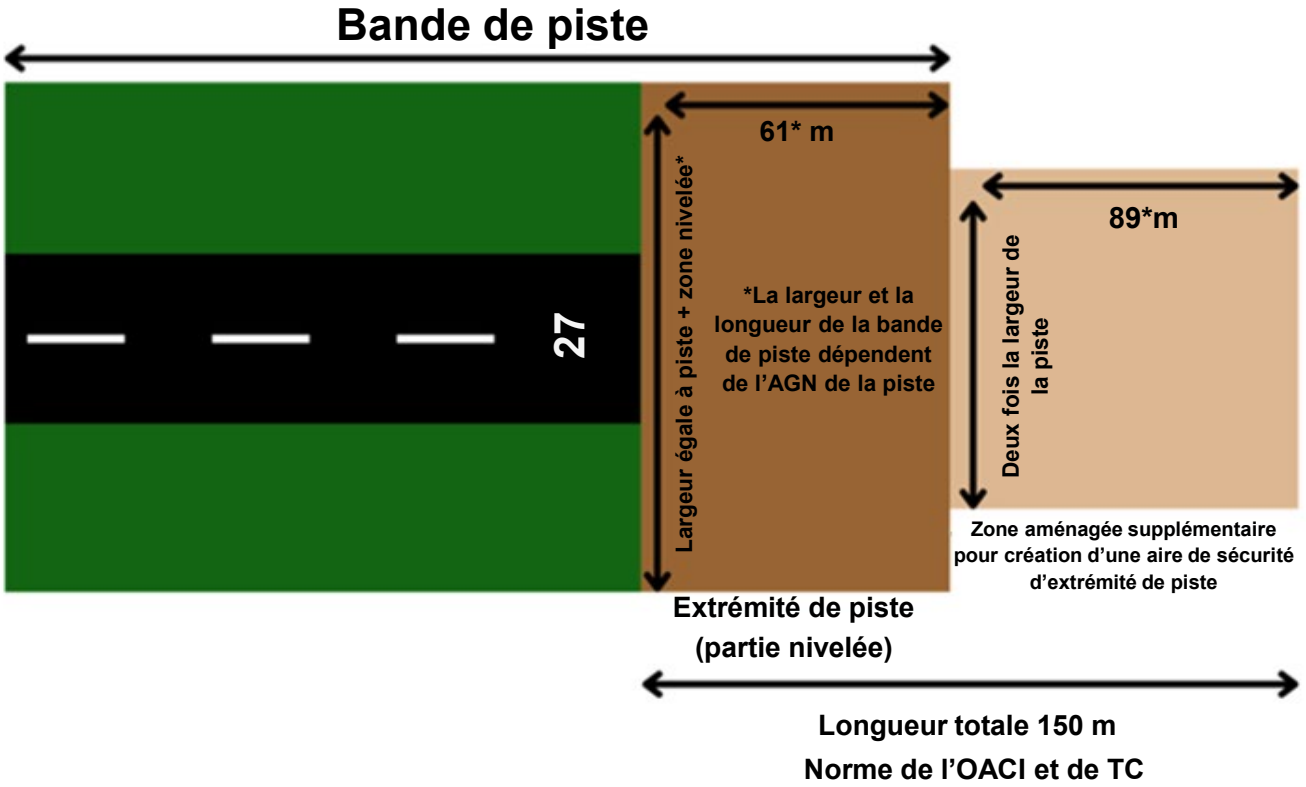


Dispositif d'arrêt à matériau absorbant (EMAS)

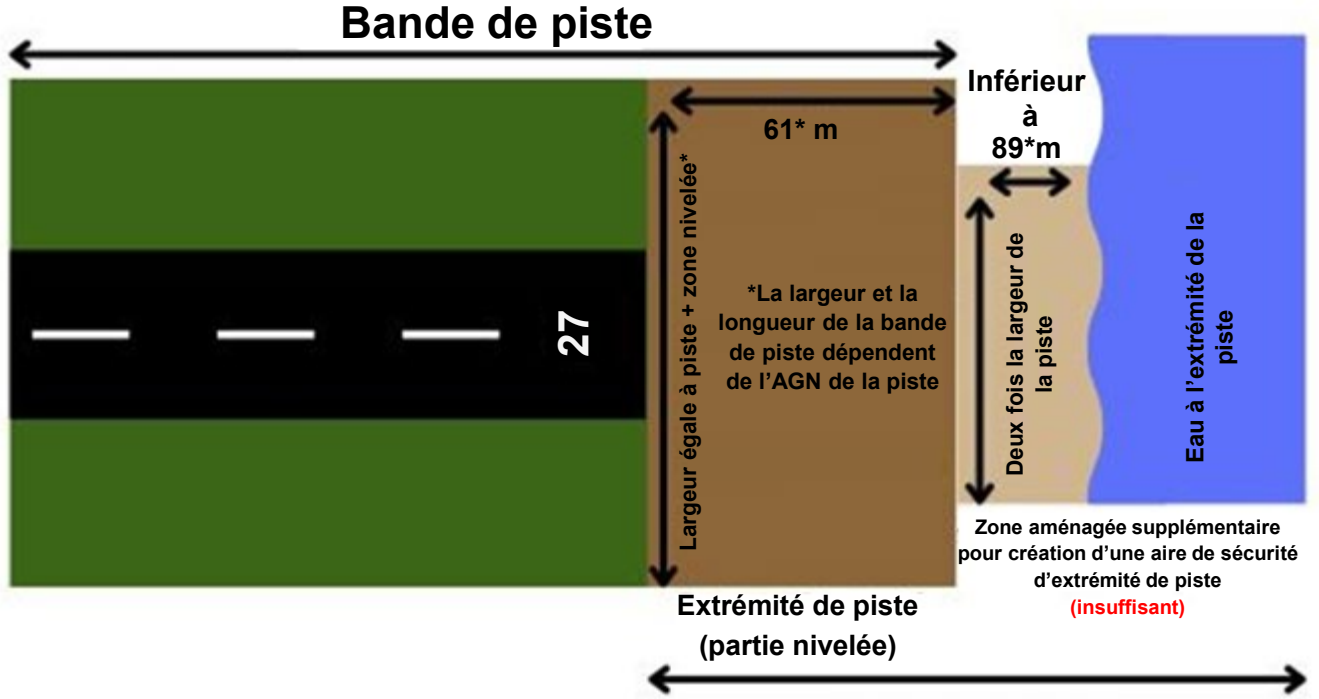


Ajustement de la distance déclarée de la piste

À quoi ressemble une RESA?



À quoi ressemblera la RESA à l'Aéroport Billy Bishop?



Transport
s Canada

Transports
Canada

Mettre en œuvre les RESA à l’Aéroport Billy Bishop de Toronto

Warren Askew
Vice-président, Aéroport
PortsToronto

Contexte et options

Avia NG a été chargée d'étudier la mise en œuvre des RESA à l'Aéroport Billy Bishop.

Avia NG a évalué six options initiales, dont trois ne sont pas adaptées à nos besoins opérationnels.

Le projet n'a pas pour objet de prolonger la piste ni d'influer sur l'exploitation actuelle de la piste, sa capacité ou les types d'aéronefs qui l'utilisent.

L'avion de calcul pour cette étude est le Q400.

Nous nous concentrons maintenant sur l'évaluation de trois options : les RESA 1, 2 et 3

Tous les nouveaux éléments de l'aérodrome doivent être conformes aux dernières normes de conception de Transports Canada pour les aérodromes, énoncées dans la 5e édition du TP 312, y compris les nouvelles RESA et les voies de circulation.

Installations existantes, dont la piste 08/26, assujetties à des dispositions de droits acquis

CI 302-018 – Droits acquis dans les aéroports en vertu de l'article 302.07 du Règlement de l'aviation canadien (RAC)

Préserver l'utilité et l'efficacité de la piste 08/26 :

- PAS de raccourcissement des distances déclarées
- PAS d'allongement de la piste
- PAS de réduction du niveau de service
- PAS d'incidence sur l'utilité des approches aux instruments en cas de mauvais temps
- PAS de fermeture de piste pour les travaux de construction sauf entre 23 h et 6 h 45

A Réduction de la longueur de piste utilisable

B Reconfiguration des seuils et de la zone avant -seuil

C Dispositif d’arrêt à matériau absorbant (EMAS)

D RESA 1 : Masse terrestre minimale

E RESA 2 : Améliorations des voies de circulation

F RESA 3 : Routes côté piste, mur antibruit + couloir de services publics souterrain

A Réduction de la longueur de piste utilisable

B Reconfiguration des seuils et de la zone avant -seuil

C Dispositif d’arrêt à matériau absorbant (EMAS)

RESA 1 : Masse terrestre minimale

RESA 2 : Améliorations des voies de circulation

RESA 3 : Routes côté piste, mur antibruit + couloir de services publics souterrain

Option A : Réduction de la longueur de piste utilisable

Cette solution ne répond pas au principe directeur clé visant à préserver l'utilité et l'efficacité de la piste 08/26.

Le service aérien commercial ne serait plus viable.

Cette option a été jugée non viable.

Option B : Reconfiguration des seuils et de la zone avant-seuil

Cette solution ne répond pas au principe directeur clé visant à préserver l'utilité et l'efficacité de la piste 08/26.

Le service aérien commercial ne serait plus viable.

Cette option a été jugée non viable.

Option C : EMAS

Effets sur le milieu marin (extrémité ouest) obligent à construire un brise-lames

Équipement spécial requis pour la neige et l'entretien de l'EMAS

Coûts opérationnels permanents supplémentaires à l'aéroport pour inspections, entretien et espérance de vie de 20 ans

Serait la première et la seule installation EMAS au Canada; seul fabricant basé aux États-Unis

En cas de sortie de piste (aéronef ou équipement), l'EMAS endommagé devra être réparé et des avis publiés pour la communauté aéronautique. Risque de fermeture de piste ou de réduction majeure de la longueur en l'absence de réparation sous 45 jours.

Options de plateforme sur pilotis

L'option d'une plateforme montée sur pilotis a été explorée :

Beaucoup plus cher que l'enrochement

La construction obligerait à fermer l'unique piste commerciale pendant une période prolongée.

Entrepreneurs spécialisés (probablement étrangers)

L'état des glaces à l'extrémité est (arrière-port) rend l'entretien de cette option peu pratique.

Le niveau de la haute-mer et l'action des vagues à l'extrémité ouest rendent l'entretien de cette option peu pratique.

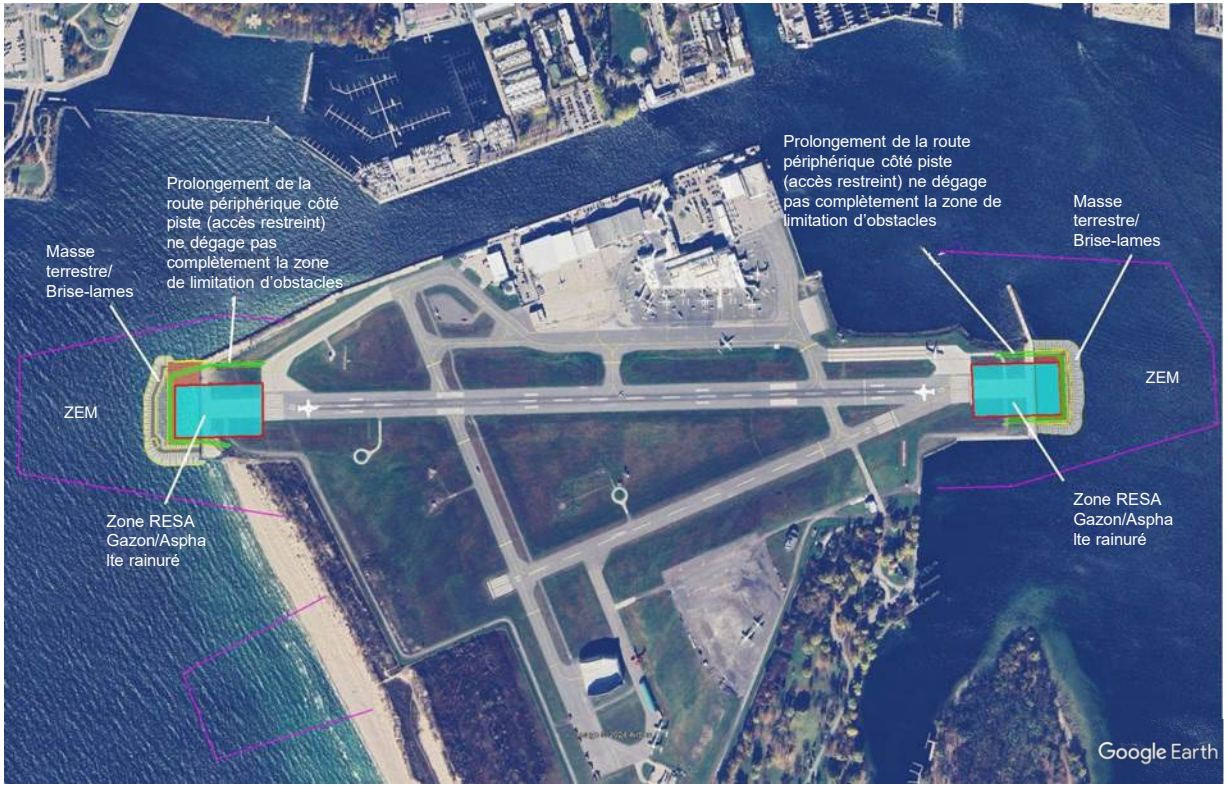
RESA 1 :
Masse terrestre minimale

RESA 2 :
Améliorations des voies de circulation

RESA 3 :
Routes côté piste, pare-bruit + couloir souterrain de services publics

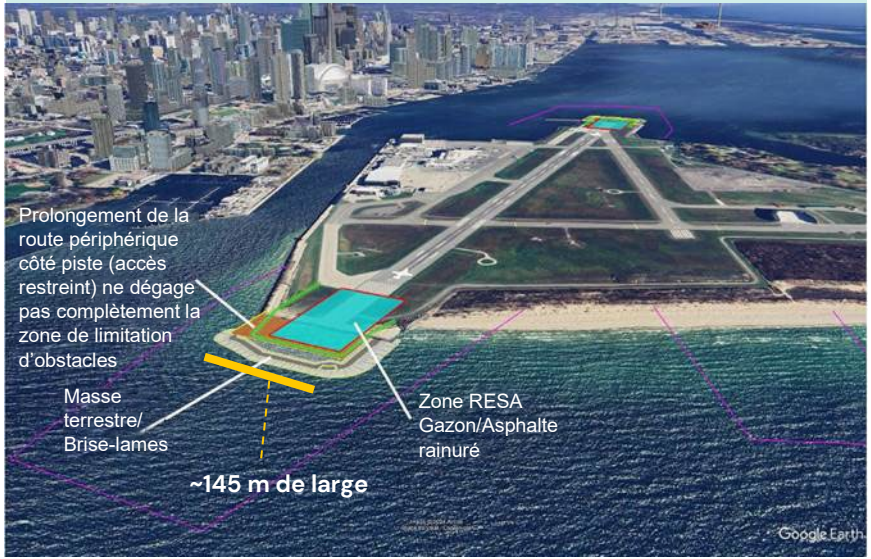
RESA 1 : Masse terrestre minimale

RESA 1 : Masse terrestre minimale

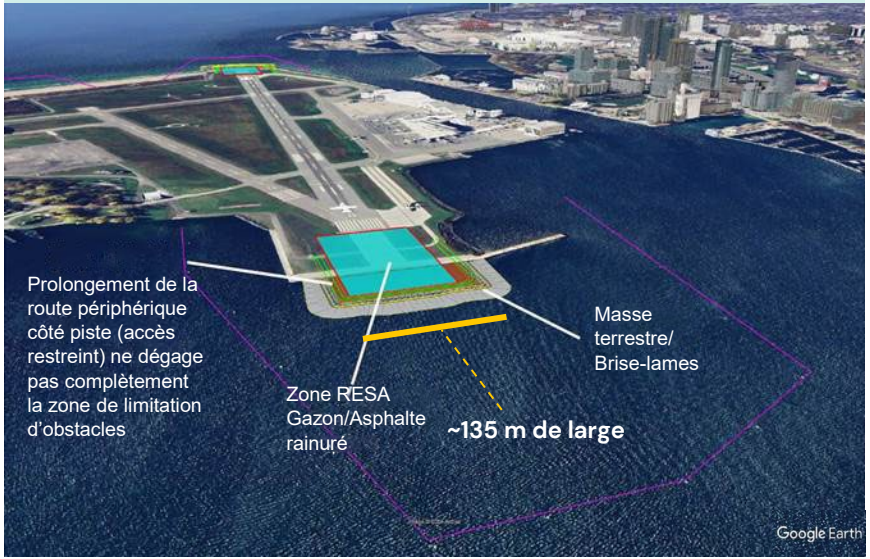


RESA 1 : Masse terrestre minimale

Extrémité ouest



Extrémité est



RESA 1 : Masse terrestre minimale

Caractéristiques de l’extrémité ouest

7 850 m²

Extension de la masse terrestre (54 m depuis la digue)

Brise-lames pour contrôler les projections d’eau, les vagues et l’accumulation de glace sur la RESA

Prolongement de la route côté piste (accès restreint seulement)

Approbation de la tour de contrôle nécessaire pour traverser la piste

Caractéristiques de l’extrémité est

6 100 m²

Extension de la masse terrestre (54 m depuis la digue)

Brise-lames pour contrôler les projections d’eau, les vagues et l’accumulation de glace sur la RESA

Prolongement de la route côté piste (accès restreint seulement)

Approbation de la tour de contrôle nécessaire pour traverser la piste

Attributs

Conforme à la 5 e édition du TP 312

Pas d’impact sur l’efficacité de l’aérodrome et la ZEM

Corrige l’accumulation de glace à l’extrémité ouest

Calendrier de mise en œuvre prévu similaire à l’option C (EMAS) : 2 à 2,5 ans

Niveau d’entretien similaire à celui des conditions existantes aux extrémités de piste

Contraintes

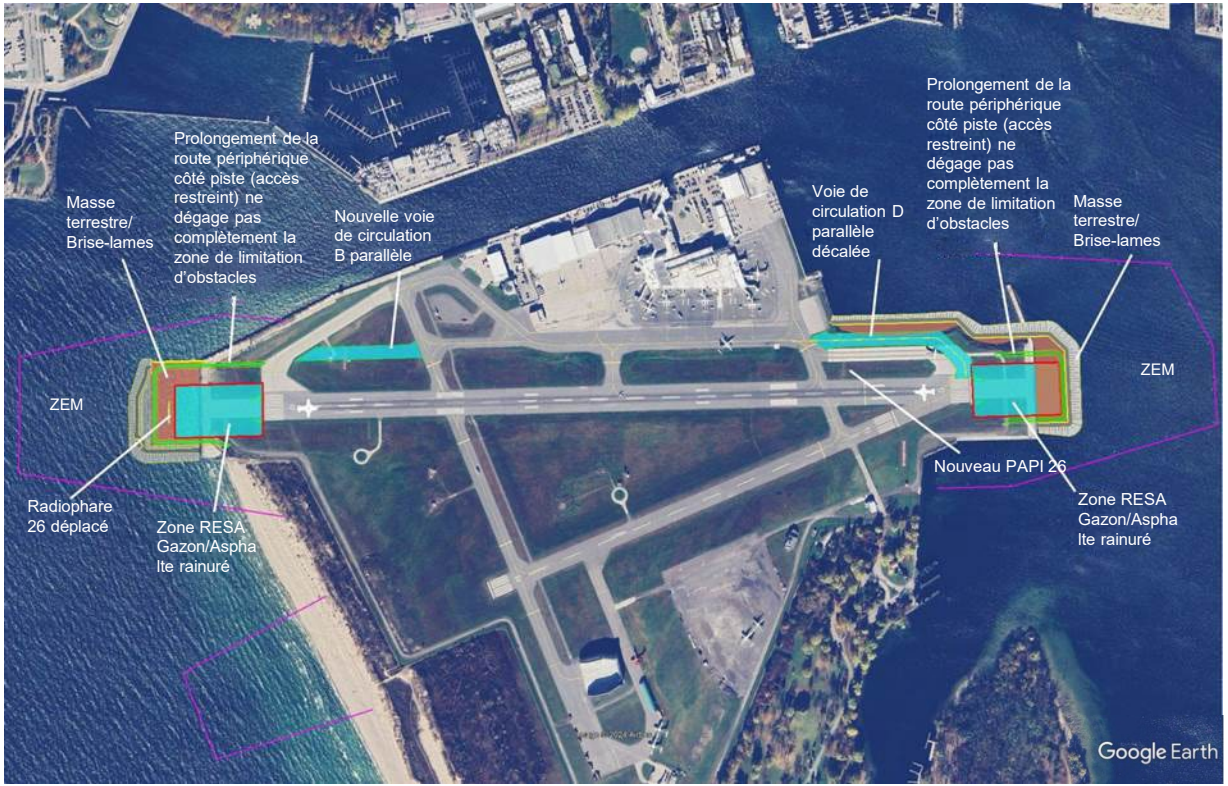
Effets plus importants sur le milieu marin (extrémités ouest et est) que l’option C (EMAS) en raison de l’extension de la masse terrestre

Aucune amélioration auxiliaire de la sécurité opérationnelle et de l’efficacité de l’aéroport

Aucune amélioration de l’efficacité opérationnelle

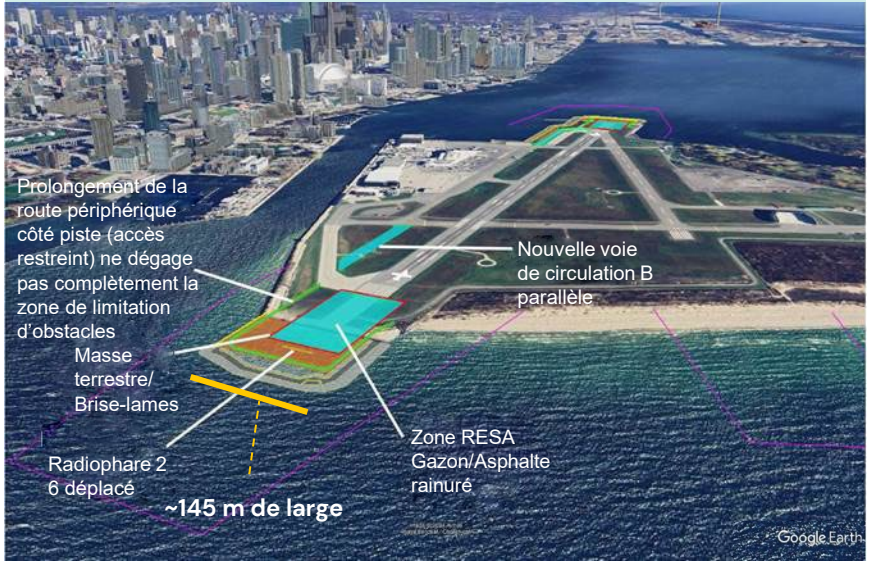
RESA 2 : Améliorations des voies de circulation

RESA 2 : Améliorations des voies de circulation



RESA 2 : Améliorations des voies de circulation

Extrémité ouest



Extrémité est



RESA 2 : Améliorations des voies de circulation

Caractéristiques de l'extrémité ouest

11800 m²

Extension de la masse terrestre (82 m depuis la digue)

Brise-lames pour contrôler les projections d'eau, les vagues et l'accumulation de glace sur la RESA

Prolongement de la route côté piste (accès restreint seulement – nécessite l'approbation de la tour de contrôle pour traverser la piste)

Le déplacement du radiophare 26 (aide à la navigation) permet d'aménager une nouvelle voie de circulation parallèle B qui raccourcit la distance de roulage

Caractéristiques de l'extrémité est

11300 m²

Extension de la masse terrestre (52 m depuis la digue)

Brise-lames pour contrôler les projections d'eau, les vagues et l'accumulation de glace sur la RESA

Prolongement de la route côté piste (accès restreint seulement – nécessite l'approbation de la tour de contrôle pour traverser la piste)

La voie de circulation D est déplacée; ce qui permet d'installer le nouveau PAPI 26 (système de guidage d'approche à vue) et d'améliorer la sécurité.

Attributs

Conforme à la 5e édition du TP 312

Aucune incidence sur la ZEM

Amélioration de l'efficacité et de la sécurité de l'aérodrome et meilleure protection de l'environnement : le nouveau tracé de la voie de circulation B rend la voie de circulation A inutile (élimine les virages); la voie de circulation D est déplacée à une distance appropriée de la piste; ces deux changements réduisent les temps de roulage ainsi que le bruit et les émissions connexes

Améliore la sécurité d'approche de la piste 26 avec un nouveau système de guidage d'approche à vue (PAPI)

Corrige l'accumulation de glace à l'extrémité ouest

Niveau d'entretien similaire à celui des conditions existantes aux extrémités de piste

Possibilités de réaffecter les terrains au nord de la voie de circulation B réaménagée (p. ex. nouveau bâtiment de SLIA ou de maintenance)

Contraintes

Effets plus importants sur le milieu marin (extrémité ouest et extrémité est) que l'option C (EMAS) et la RESA 1

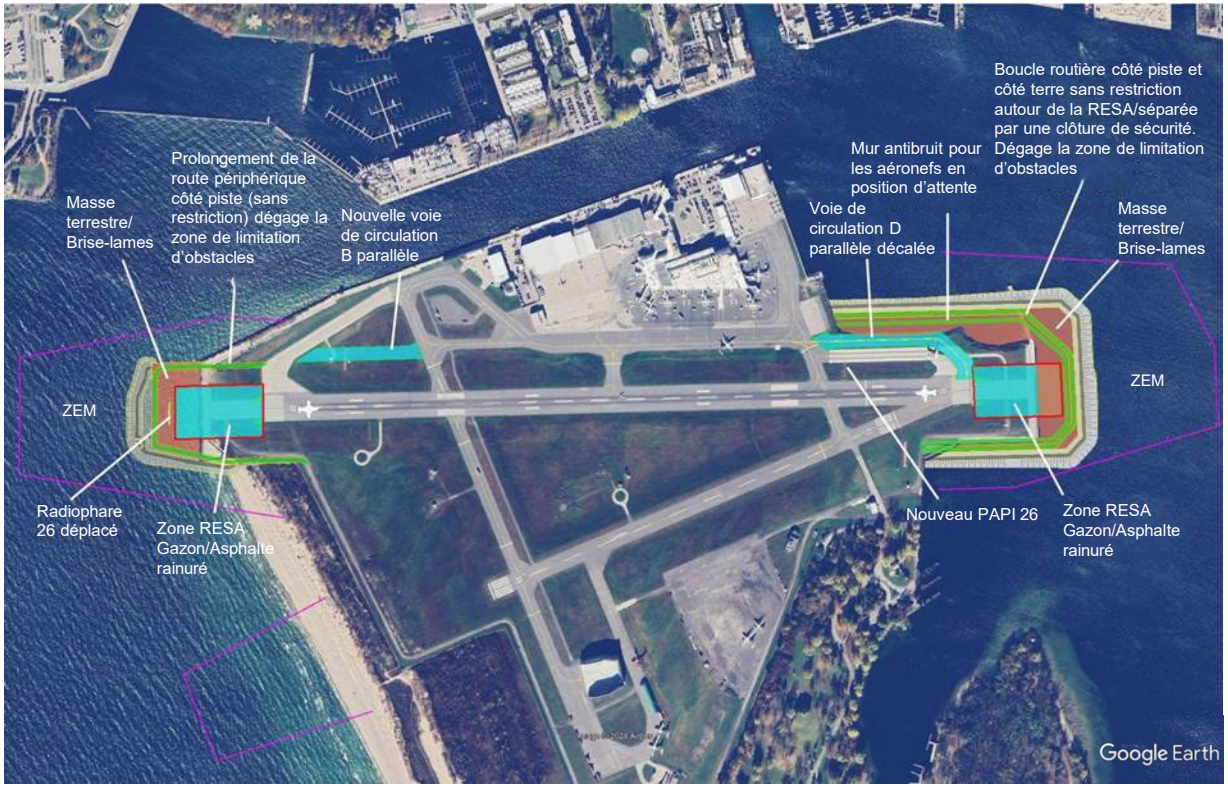
Ne permet pas d'apporter toutes les améliorations auxiliaires pour la sécurité opérationnelle et l'efficacité de l'aéroport (p. ex. pas de mur antibruit et pas d'accès sans restriction aux routes côté piste)

Calendrier de mise en œuvre sur 3 à 3,5 ans

Les possibilités d'aménagement de l'aérodrome sud demeurent limitées en raison des restrictions liées aux routes d'accès.

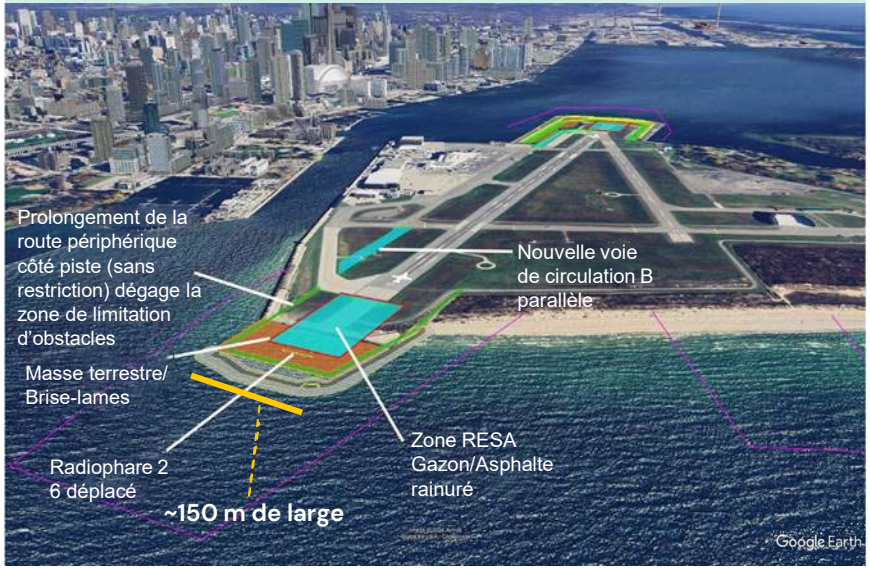
RESA 3 : Routes côté piste, pare-bruit + couloir souterrain de services publics

Routes côté piste, pare -bruit + couloir souterrain de services publics

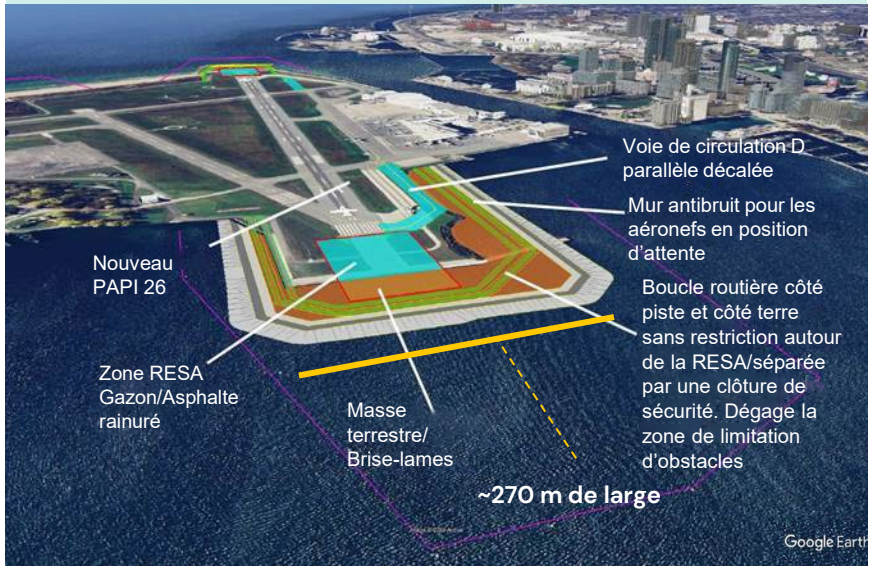


Routes côté piste, pare -bruit + couloir souterrain de services publics

Extrémité ouest



Extrémité est



Routes côté piste, pare -bruit + couloir souterrain de services publics

Caractéristiques de l'extrémité ouest

12 800 m²

Extension de la masse terrestre (82 m depuis la digue)

Brise-lames pour contrôler les projections d'eau, les vagues et l'accumulation de glace sur la RESA

Le prolongement de la route côté piste dégage la zone de limitation d'obstacles. Pas besoin de l'approbation de la tour de contrôle pour traverser les zones d'approche de piste.

Le déplacement du radiophare 26 (aide à la navigation) permet d'aménager une nouvelle voie de circulation parallèle B qui raccourcit la distance de roulage.

Caractéristiques de l'extrémité est

32 700 m²

Extension de la masse terrestre (66 m depuis la digue)

Brise-lames pour contrôler les projections d'eau, les vagues et l'accumulation de glace sur la RESA

Le prolongement de la route côté piste dégage la zone de limitation d'obstacles. Pas besoin de l'approbation de la tour de contrôle pour traverser la piste.

La voie de circulation D est déplacée; ce qui permet d'installer le nouveau PAPI 26 (système de guidage d'approche à vue) et d'améliorer la sécurité.

Mur antibruit pour atténuer la propagation du bruit des aéronefs en marche au ralenti

Couloir de services publics dédié autour de la RESA pour desservir les Îles de Toronto

Protection contre les inondations de la zone basse de l'aéroport

Routes côté piste, pare -bruit + couloir souterrain de services publics

Attributs

Conforme à la 5e édition du TP 312

Aucune incidence sur la zone d'exclusion marine

Amélioration de l'efficacité et de la sécurité de l'aérodrome et meilleure protection de l'environnement : le nouveau tracé de la voie de circulation B rend la voie de circulation A inutile (élimine les virages); la voie de circulation D est déplacée à une distance appropriée de la piste; ces deux changements réduisent les temps de roulage ainsi que le bruit et les émissions connexes

Améliore la sécurité d'approche de la piste 26 grâce au nouveau PAPI

Corrige l'accumulation de glace à l'extrémité ouest

Permet d'apporter toutes les améliorations auxiliaires pour la sécurité et l'efficacité opérationnelle de l'aéroport et pour la collectivité, p. ex. l'atténuation des risques d'inondation

Permet la construction d'un nouveau couloir de services publics dédié pour améliorer les services publics à l'Île

Crée de modestes possibilités d'aménagement pour l'aérodrome sud

Attribution possible d'espace pour l'aménagement d'un sentier périphérique à l'usage du public côté ville (examen futur)

Contraintes

Effets sur le milieu marin plus importants (extrémité ouest et extrémité est) que toutes les autres options

Travaux d'entretien supplémentaires liés au nouveau réseau routier côté piste et côté ville à l'extrémité est

Calendrier de mise en œuvre sur 3 à 3,5 ans

Mise en œuvre la plus coûteuse

Répercussions sur l’accord tripartite

Nous demandons une prolongation de l’accord tripartite pour permettre à PortsToronto de financer la construction à l’aide des frais d’améliorations aéroportuaires.

Le gouvernement fédéral continue d’investir dans l’infrastructure de Billy Bishop au-delà de la durée de l’accord actuel, et nous continuons de planifier afin d’optimiser ces investissements au-delà de cette période.

Prochaines étapes

À mesure que les études avanceront, il sera possible de formuler des commentaires sur le site Web : **safecleanquiet.ca**

L'option préliminaire à privilégier sera déterminée à l'automne et communiquée lors de notre deuxième assemblée publique. La date de l'assemblée réunion sera annoncée en août.

Réaliser l’évaluation environnementale

Karl Grueneis
Planificateur principal en environnement

AECOM

Contexte de l'étude

- PortsToronto a entrepris plusieurs évaluations environnementales (EE) pour divers projets au fil des ans à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Projet actuel de conformité des RESA

- Met l'accent sur l'EE et la conception préliminaire des RESA.
- Permettra de se conformer aux nouvelles exigences du Règlement de l'aviation canadien en réponse aux recommandations de sécurité établies par le Bureau de la sécurité des transports du Canada.
- Tire parti des données provenant d'études antérieures.
- Ne concerne pas le prolongement de la piste et ne vise pas à influer sur l'exploitation actuelle de la piste, sa capacité ou les types d'aéronefs qui l'utilisent.

Zone d'étude du projet des RESA

- Englobe les terrains de l'aéroport visés par la zone du projet des RESA, y compris la zone d'exclusion marine (ZEM).
- La ZEM est une zone du lac délimitée par des bouées, à l'intérieur de laquelle l'entrée des navires est interdite sans l'approbation de PortsToronto.



Processus d'évaluation environnementale

- L'EE sera réalisée dans le cadre d'un processus volontaire **non prescrit par la loi**, établi en consultation avec les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux.

- « Non prescrit » signifie qu'il n'y a pas d'exigences réglementaires fédérales, provinciales ou municipales obligeant à réaliser une EE.

- Reconnaissant la nécessité de respecter l'environnement et la collectivité locale, cette EE volontaire est entreprise pour évaluer les options possibles pour les RESA en consultation avec les parties intéressées, les communautés autochtones et le public, afin d'assurer une prise de décision appropriée.

Le plan de travail de l'EE est structuré en **deux phases** :

- **Phase 1 – Analyse des lacunes** : Détermine ce qui est nécessaire par rapport à ce que nous savons déjà grâce aux études précédentes. Déterminera les renseignements supplémentaires nécessaires pour définir les conditions environnementales de référence.

- **Phase 2 – EE des RESA** : Comprend une évaluation exhaustive des options possibles pour les RESA en tenant compte de la base de référence actualisée et des volets environnementaux, suivie d'une documentation du processus d'EE pour examen public.

Comité consultatif technique (CCT)



- ☐ Composé de représentants de :
  - Transports Canada
  - Ville de Toronto
  - Office de protection de la nature de Toronto et de la région
  - PortsToronto
  - Équipe d'experts-conseils RESA
- ☐ Se réunit aux étapes clés du processus d'EE des RESA.
- ☐ Examine les études et les produits livrables des phases 1 et 2 et formule des commentaires techniques.

Analyse des lacunes et processus d'EE des RESA

AECOM

Phase 1 : Analyse des lacunes → **Phase 2 : EE des RESA** → **Phase 3 : Achever le rapport d'étude d'EE pour soumission à Transports Canada et la Ville de Toronto** → **Conception détaillée**

Juin-juillet 2024	Juillet -décembre 2024	Décembre 2024 -janvier 2025
TÂCHES PRINCIPALES ▪ Examiner les études de base et cerner les lacunes. ▪ Mémoire sur l'analyse des lacunes ▪ 1ère assemblée publique	**TÂCHES PRINCIPALES** ▪ Combler les lacunes pour définir les conditions de référence. ▪ Évaluer les options RESA. ▪ Confirmer l'option privilégiée et évaluer ses effets. ▪ 2e assemblée publique ▪ Évaluer les changements climatiques. ▪ Achever le rapport d'étude d'EE.	**TÂCHES PRINCIPALES** ▪ Publier le rapport d'étude d'EE pour examen public. ▪ Répondre aux commentaires du public. ▪ Rapport d'étude d'EE définitif

Sélection de l'entrepreneur en conception - construction/mobilisation : mi-2025

Consultation des parties intéressées, des communautés autochtones et du public tout au long du processus

L'EE évaluera les effets du projet sur les volets environnementaux suivants :

- Environnement naturel (écosystèmes terrestre et aquatique, y compris les espèces en péril)
- Milieu physique marin
- Qualité de l'eau
- Environnement social
- Navigation maritime
- Qualité de l'air
- Bruit
- Environnement bâti et utilisation des terres
- Transport
- Patrimoine archéologique et culturel
- Vulnérabilité aux changements climatiques

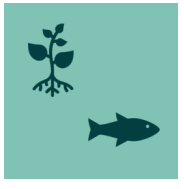


Chaque volet environnemental tiendra compte de la zone géographique appropriée pour évaluer les impacts.

Ces volets seront étudiés afin de résumer les conditions existantes et de cerner les préoccupations environnementales.

Les renseignements seront utilisés pour définir des critères d'évaluation, évaluer les options RESA, évaluer les effets potentiels et élaborer des mesures d'atténuation.

Quels sont les thèmes principaux des volets environnementaux*?



Écosystèmes terrestre et aquatique, y compris les espèces en péril

- Effets potentiels sur les écosystèmes naturels, y compris les espèces et les habitats terrestres et aquatiques, et la végétation



Milieu socioéconomique

- Effets potentiels sur les résidents, les quartiers, les entreprises, le caractère de la communauté, la cohésion sociale et les caractéristiques de la communauté, y compris les effets sur les propriétés, les interventions d'urgence et les perturbations de la circulation pendant les travaux.



Qualité de l'air et bruit

- Effets potentiels sur la qualité de l'air et les niveaux de bruit pour les utilisations des terres sensibles au bruit (p. ex. quartiers résidentiels)



Milieu physique marin et qualité de l'eau

- Effets potentiels sur la géographie physique et la géologie du littoral, des sédiments, des courants, des vagues et des formations de glace, et des niveaux d'eau, ainsi que des effets sur la qualité de l'eau du port.

*Remarque : Ces exemples illustrent les volets environnementaux et s'appliquent à tous les volets définis.

Consultation

La consultation est un élément clé du processus d'EE des RESA et se poursuivra tout au long de cette étude.

Les principaux intervenants du projet sont les suivants :

Ville de Toronto	Transports Canada	Office de protection de la nature de Toronto et de la région	Organismes de réglementation provinciaux et fédéraux	Parties intéressées, communautés autochtones et public

Deux assemblées publiques : prochaine assemblée publique prévue à l'automne 2024

Que se passera-t-il ensuite?

- Vos commentaires seront recueillis et pris en compte à la suite de cette rencontre.
- Nous réaliserons des études environnementales et évaluerons les options RESA.
- Nous publierons les documents à commenter sur le site Web ***safecleanquiet.ca*** dès qu'ils seront disponibles.
- Lors de la prochaine assemblée publique (automne 2024), nous présenterons les résultats des études environnementales et recommanderons l'option préliminaire privilégiée pour les RESA.
- Le rapport d'étude d'EE documentera le processus de planification et de prise de décisions, y compris la consultation, et sera communiqué pour examen public au début de l'hiver 2024-2025.

Le rôle du secrétariat du secteur riverain de la Ville de Toronto

Bryan Bowen
Responsable de projet, Division de la planification

Secrétariat de la revitalisation du secteur riverain

Questions et séance portes ouvertes

N’hésitez pas à vous rendre à un poste de discussion pour exprimer votre point de vue et à aller voir nos tableaux d’affichage où le personnel pourra répondre à vos questions.

Prochaines étapes

Au fur et à mesure que les études avancent, nous continuerons à publier des documents sur notre site Web afin de recueillir des commentaires.

Tenez-vous au courant en consultant le site Web safecleanquiet.ca et inscrivez-vous à notre liste de mise à jour.

SAFE CLEAN QUIET

PORTS TORONTO

AÉROPORT DE TORONTO
BILLY BISHOP
TORONTO CITY AIRPORT



O4.1.2 Rapport sommaire de synthèse (préparé par MASS LBP)

Rapport de synthèse
Réunion de consultation publique RESA du 17 juillet

Contenu

Résumé de la réunion 1
Présentation et répartition des activités 2
Présence 2
Retour d'expérience 3
Réunion de consultation 3
Manque de transparence 3
Préoccupations environnementales 3
Sécurité 4
Extension de l'accord tripartite 4
L'avenir de l'aéroport 5
Coût et financement 5
Rétroaction positive 5
Conclusions 6
Pour la prochaine fois 6

Résumé de la réunion

La réunion de consultation publique sur le projet RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) a eu lieu au George Brown Waterfront Campus, situé au 51 Dockside Drive. L'événement s'est déroulé en deux sessions, à 14 heures et à 18 heures, auxquelles ont participé des membres du public ainsi que les équipes du projet. Chaque session a débuté par des présentations d'orateurs, au cours desquelles des personnalités de premier plan ont donné un aperçu des différents aspects de la mise en œuvre de l'EESR :

- L'événement était animé par Peter MacLeod, directeur de MASS LBP ;
- Warren Askew, président de Ports Toronto, a parlé de la mise en œuvre de RESA à l'aéroport Billy Bishop de Toronto ;
- Marcia E. George, directrice régionale de l'aviation civile à Transports Canada, a expliqué le rôle de Transports Canada ; et
- Karl Grueneis, planificateur environnemental principal chez AECOM, a parlé du processus d'évaluation environnementale.

Après les présentations, les participants ont eu la possibilité de faire part de leurs réactions de manière anonyme au moyen de cartes de commentaires et/ou de participer à des

discussions animées par des représentants du projet Safe Clean Quiet, que l'équipe de facilitation a documentées. De grands panneaux d'information étaient disposés dans la salle, avec des experts disponibles pour répondre aux questions et fournir de plus amples informations. Les participants ont également fait part de leurs commentaires détaillés, de leurs questions et de leurs suggestions dans des lettres envoyées directement à PortsToronto.

Présentation et répartition des activités

Chaque session était prévue pour durer deux heures, mais les deux ont duré environ 25 minutes de plus que ce qui avait été proposé, afin de donner au public suffisamment de temps pour la partie "portes ouvertes", y compris le temps passé avec les experts en la matière et les conversations animées.

Présentation/Activité	Session 1	Session 2
Remarques préliminaires et introduction	15 minutes	18 minutes
Présentation de Transport Canada	14 minutes	11 minutes
Présentation de PortsToronto	31 minutes	36 minutes
Présentation d'AECOM	10 minutes	13 minutes
Présentation du secrétariat du Waterfront	6 minutes	8 minutes
Q et R	19 minutes	15 minutes
Journée portes ouvertes	~45 minutes	~45 minutes

Présence

Les deux sessions comprenaient un certain nombre de participants internes au projet.

Session 1 :
Estimation en personne : 44.
En ligne : 7 - certaines personnes ne sont pas restées pendant toute la durée de la réunion.

Session 2 :
Estimation du nombre de personnes présentes : 26.
En ligne : 5 - certaines personnes ne sont pas restées pendant toute la durée de la réunion.

Note : Certains participants ont assisté aux deux réunions et ont été comptabilisés deux fois.

Rétroaction

52 commentaires ont été générés par des conversations avec les animateurs ou leur ont été remis pour qu'ils les enregistrent mot pour mot. 33 cartes de commentaires ont été soumises avec des questions ou des réactions. La période de questions et réponses de chaque session a également permis de recueillir des commentaires sur le processus de consultation.

Le ton général des réactions était mitigé, une grande partie des résidents ayant exprimé des préoccupations concernant la transparence, les sources de financement et les incidences potentielles sur l'environnement et la collectivité.

Réunion de consultation

De nombreux participants se sont inquiétés du fait que les réunions du 17 juillet ressemblaient davantage à un "argumentaire de vente" qu'à une occasion plus significative de poser des questions ou de faire part de son avis. Certains participants ont été frustrés par la durée des présentations par rapport au temps imparti pour poser des questions. D'autres ont indiqué qu'ils pensaient qu'aucun de leurs commentaires, objections ou suggestions ne serait pris en compte sérieusement ou ne ferait la différence dans les processus de planification et de prise de décision de la RESA.

Manque de transparence

"Il faut commencer par le commencement ; il y a un manque de communication significative. - Carte de commentaires anonyme

Le manque de transparence a été un thème central dans les commentaires reçus lors de la consultation, de nombreux participants ayant exprimé leur mécontentement quant au niveau d'ouverture et de clarté fourni concernant les préoccupations environnementales, la sécurité, le financement, la prolongation du bail de l'accord tripartite, et bien d'autres choses encore. D'une manière générale, certains ont été surpris par le fait que cette réunion de consultation ait été organisée à un stade très avancé du projet, estimant que de nombreuses décisions ayant une incidence sur la communauté avaient déjà été prises.

Les participants ont demandé que davantage d'informations soient mises à la disposition du public, y compris des illustrations plus complètes et détaillées ou des schémas en 3D des

trois options RESA, afin que les gens puissent évaluer plus facilement ces options et leurs impacts.

Préoccupations environnementales

"Les vols court-courriers sont les plus polluants. - Carte commentaire anonyme.

Les réactions les plus fréquentes à la consultation ont porté sur les préoccupations concernant l'**impact environnemental** des options RESA proposées. De nombreux participants ont exprimé leur appréhension quant à l'ampleur du remplissage des lacs, en particulier dans le cas de l'option RESA 3, et se sont demandé si les avantages proposés pour chaque option RESA justifiaient les coûts environnementaux. Certains participants ont estimé que la question de l'impact environnemental sur le milieu marin dans la zone d'exclusion marine n'avait pas été suffisamment explorée et illustrée.

Les habitants ont demandé des données et des projections plus détaillées sur la manière dont les projets RESA affecteraient le lac, le littoral et les communautés locales. Le manque d'informations claires sur l'ampleur du remblayage du lac fait partie des préoccupations spécifiques.

Sécurité

Certains résidents ont souligné leur conviction que l'Aéroport Billy Bishop est un aéroport intrinsèquement dangereux qui ne devrait pas être exploité du tout. Deux commentaires distincts ont mis l'accent sur le risque de catastrophe généralisée en cas d'accident lié au stockage en surface de carburant pour avions.

Des inquiétudes ont également été exprimées au sujet des hautes vagues provoquées par le déferlement de l'eau sur l'île et du risque d'accumulation dangereuse de glace qui en résulterait.

Extension de l'accord tripartite

"L'accord tripartite est axé sur les entreprises plutôt que sur les résidents. - Carte de commentaires anonymes

La transparence du processus de consultation a suscité des frustrations, notamment en ce qui concerne le renouvellement potentiel de l'**accord tripartite**. De nombreux participants ont estimé que les discussions n'avaient pas suffisamment pris en compte les implications à long terme de la prolongation du bail de l'aéroport. Des inquiétudes ont été exprimées quant au fait que le projet RESA laisse entendre que la prolongation du bail est acquise, sans tenir compte de l'avis du public.

Les opposants à l'extension ont proposé plusieurs alternatives pour le terrain de l'aéroport. Ils suggèrent notamment de transformer l'espace en parc public ou de limiter les activités de l'aéroport aux seuls services d'urgence. Ils ont souligné que le maintien de l'accord tripartite perpétuerait le bruit, la pollution et la sous-utilisation de la précieuse propriété située au bord de l'eau.

L'avenir de l'aéroport

Certains résidents ont suggéré que la RESA est un prétexte pour étendre l'accord et pourrait conduire à une expansion plus large de l'aéroport, y compris la possibilité d'accueillir de plus grands avions (jets) ou d'augmenter les fréquences de vol, et par conséquent des quantités plus importantes de bruit et de pollution.

D'une manière générale, des voix se sont élevées pour demander des explications plus claires sur les incidences environnementales, financières et opérationnelles de chaque option.

Certains ont exprimé la crainte que le non-respect de l'échéance fixée par la RESA n'entraîne la suspension ou la fermeture de l'aéroport Billy Bishop, et le scepticisme quant à la possibilité de respecter l'échéance de 2027 fixée par la RESA.

Coût et financement

"La ville ne dispose pas des fonds nécessaires à l'ajout d'un RESA, pas plus que PortsToronto. En supposant que nous devions faire appel au secteur privé pour obtenir des fonds, quelle est la motivation des institutions de financement ? Cela ouvre l'avenir déjà opaque de l'aéroport à d'autres variables indésirables. - Commentaire issu d'une conversation facilitée

"Je ne crois pas que RESA ne coûtera rien à la ville de Toronto. - Carte de commentaires anonyme

Les résidents ont exprimé des inquiétudes quant au **coût et au financement de** la RESA, et se sont demandé qui supporterait les coûts des changements proposés. Ils se sont montrés sceptiques quant à la question de savoir si les fonds proviendraient de sources privées, de frais d'amélioration de l'aéroport ou, indirectement, des contribuables. Ils souhaitaient obtenir des informations plus claires sur les implications financières et les sources de financement de chaque option de la RESA, y compris le rôle potentiel d'Air Canada et de Porter en tant que partenaires financiers.

Rétroaction positive

Si la plupart des commentaires ont fait état de préoccupations et de scepticisme, d'autres se sont révélés particulièrement positifs. Quelques participants ont exprimé leur soutien

sans faille à l'Aéroport Billy Bishop et ont apprécié la poursuite de ses activités, tout en soulignant un " déficit d'éducation " quant à son importance pour Toronto. Un répondant a apprécié que les avantages du projet en matière de sécurité soient discutés et a suggéré que l'on mette davantage l'accent sur ce point. En outre, plusieurs participants ont fait l'éloge du processus de consultation lui-même, une carte de commentaires anonymes indiquant : " La meilleure consultation organisée par PortsToronto, et de loin ! "

Conclusions

Les réunions de consultation publique de la RESA du 17 juillet ont généralement suscité des réactions de mécontentement de la part de ceux qui ont choisi de faire part de leurs commentaires. Les principales préoccupations concernaient les incidences sur l'environnement, l'avenir à long terme de l'aéroport, et en particulier l'accord tripartite, ainsi qu'un manque général de transparence autour de ce projet.

Les participants ont manifesté une forte préférence pour une perturbation minimale de la zone locale. L'accent a été mis sur l'amélioration de la sécurité et la réduction des nuisances sonores, ce qui témoigne d'un désir d'adopter une approche plus réfléchie et plus globale de l'avenir de l'aéroport.

Pour la prochaine fois

Ces réactions soulignent l'importance cruciale d'un dialogue continu avec les membres de la communauté. La densité de l'information a pu accroître la frustration de certains participants. Il convient donc d'envisager des présentations plus courtes et plus digestes, offrant davantage d'occasions aux résidents de demander des éclaircissements.

Les experts itinérants et les panneaux d'affichage informatifs ont été bien accueillis. Lors de la prochaine réunion de consultation publique, il serait bon que les habitants disposent de plus de temps pour interagir avec eux. En outre, le fait de concevoir la prochaine consultation de manière à multiplier les possibilités de retour d'information contribuera à atténuer certaines de ces réactions négatives.

Alors qu'un nombre raisonnable de commentaires ont été recueillis par le biais de conversations directes, de lettres et de cartes de commentaires, l'animation d'une table ouverte n'a pas suscité un grand intérêt. Le fait de prévoir plus de temps dans le programme pour cette option, ainsi que de diversifier les modes de saisie des réponses des personnes - par exemple, avec des enregistrements audio - pourrait encourager un plus grand nombre de réponses franches.

Un suivi plus rigoureux des données relatives aux participants pourrait s'avérer utile, en particulier s'ils représentent des résidents locaux ou des associations professionnelles, s'ils vivent au bord de l'eau ou s'ils se trouvent sur des trajectoires de vol.

Enfin, veiller à ce que les informations soient partagées de manière transparente grâce à une conception et un langage clairs et à une large diffusion sur le site web SafeCleanQuiet et au-delà sera essentiel pour instaurer un climat de confiance avec certains opposants à ce projet.

O4.2 Deuxième journée portes ouvertes et assemblée publique, octobre 2024

O4.2.1 Documents de présentation
O4.2.2 Rapport sommaire de synthèse

O4.2.1 Documents de présentation

SÛR ÉCOLO CALME

Extrémité de piste
Zone de sécurité 2027

Bienvenue à notre deuxième réunion publique sur la conformité à la loi RESA à l'aéroport Billy Bishop de Toronto

Nous commencerons à 14 heures et à 18 heures

PORTS TORONTO

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

Peter MacLeod,
Animateur et modérateur

Directeur, MASS LBP

Nous sommes situés sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, dont les Mississaugas du Crédit, les Anishnabeg, les Chippewa, les Haudenosaunee et les Wendat, et nous abritons aujourd'hui de nombreuses Premières nations, des Inuits et des Métis. PortsToronto reconnaît également que Toronto est couverte par le Traité 13 signé avec les Mississaugas du Crédit, et par les Traités Williams signés avec plusieurs bandes Mississaugas et Chippewa.

Notre programme pour aujourd'hui

1. Bienvenue
2. Mise en œuvre du RESA à l'aéroport Billy Bishop de Toronto
3. Conclusions de l'évaluation environnementale
4. Stratégie RESA de PortsToronto
5. Prochaines étapes

   Portes ouvertes et questions

N'hésitez pas à vous rendre à un poste de discussion pour partager votre point de vue et à visiter nos panneaux d'affichage où le personnel sera en mesure de répondre à vos questions.

Mise en œuvre du RESA à l'aéroport Billy Bishop de Toronto

Warren Askew
Vice-président, Aéroport
PortsToronto

À propos de PortsToronto

PortsToronto est une entreprise publique financièrement autonome qui fonctionne conformément à la Loi maritime du Canada et rend des comptes au gouvernement fédéral par l'intermédiaire de Transports Canada. Elle est dirigée par un conseil d'administration composé de représentants des trois niveaux de gouvernement.

PortsToronto est chargé de superviser les opérations et le développement de plusieurs actifs clés, notamment

- Aéroport Billy Bishop de Toronto
- Le port de Toronto et les terminaux maritimes associés, qui traitent des marchandises en vrac telles que le sucre et le sel, ainsi qu'un terminal pour les navires de croisière.
- Outer Harbour Marina, l'une des plus grandes marinas d'eau douce du Canada.

À propos de l'aéroport Billy Bishop de Toronto

L'Aéroport Billy Bishop est le neuvième aéroport le plus fréquenté du Canada, accueillant 2,8 millions de voyageurs d'affaires et d'agrément en 2019. L'aéroport est également le cinquième aéroport le plus fréquenté du Canada pour ce qui est du service aux passagers vers les États-Unis. Offrant des services vers plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, et des possibilités de correspondance vers plus de 100 destinations internationales via les réseaux de nos compagnies aériennes, l'Aéroport Billy Bishop est une importante porte d'entrée internationale et un moteur essentiel de l'économie de Toronto.

L'aéroport Billy Bishop de Toronto sert également de base aux services d'ambulance aérienne d'ORNGE, deux opérateurs de base fixe, et abrite une communauté d'aviation personnelle/générale qui comprend environ 50 avions privés et une école de pilotage.

Qu'est-ce que RESA ?

Selon Transports Canada, les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) sont des aires compactes, planes et exemptes d'obstacles, situées au-delà de chaque extrémité de piste.

- Les RESA constituent une extension de l'aire de sécurité des pistes déjà réglementée.
- La RESA est destinée à réduire la gravité des dommages subis par un aéronef lors d'une sortie de piste.
- À titre de comparaison, les aires de sécurité des pistes et les RESA sont aux avions ce que les airbags sont aux voitures
- La RESA est reconnue mondialement comme une mesure d'atténuation efficace des sorties de piste.

Il existe trois options pour répondre aux exigences de RESA :

1. Préparer des zones ouvertes naturelles compactées (sol ou herbe)
2. Installation d'un système d'arrêt conçu pour décélérer un aéronef (par exemple, le système d'arrêt des matériaux d'ingénierie (EMAS)).
3. Ajuster la distance déclarée de la piste (raccourcir la distance de la piste)

Comment PortsToronto a relevé ce défi

Ports Toronto a chargé Avia NG d'évaluer six options.

Le projet n'a pas pour objet d'allonger les pistes ni d'avoir un quelconque effet sur l'exploitation actuelle des pistes, leur capacité ou les types d'aéronefs qui les utilisent.

L'avion choisi pour cette étude est le Q400.

AVIA NG a reçu l'ordre de préserver l'utilité et l'efficacité de la piste 08/26 :

- **PAS** de réduction des distances déclarées
- **PAS d'**allongement de la piste
- **PAS** de réduction du niveau de service
- **PAS d'**impact sur l'utilité des approches aux instruments par mauvais temps
- **AUCUNE** fermeture de piste pour travaux en dehors de la fenêtre 23h00 - 6h45.

Options

A	Réduction de la longueur de piste utilisable
B	Seuils reconfigurés/zone pré-seuil
C	Système d'arrêt des matériaux d'ingénierie (EMAS)
D	RESA 1 : masse minimale d'occupation des sols
E	RESA 2 : Amélioration des voies de circulation
F	RESA 3 : Mur anti-bruit + conduite de service public à l'est

Options

A Réduction de la longueur de piste utilisable

B Seuils reconfigurés/zone pré-seuil

C Système d'arrêt des matériaux d'ingénierie (EMAS)

D RESA 1 : masse minimale d'occupation des sols

E RESA 2 : Amélioration des voies de circulation

F RESA 3 : Mur anti-bruit + conduite de service public à l'est

Options de la liste restreinte

RESA 1 :
Masse continentale minimale

RESA 2 :
Voie de circulation Améliorations

RESA 3 :
Mur anti-bruit + Conduite de service public à l'est

Conclusions préliminaires de l'évaluation environnementale

Marc Rose
AECOM

Contexte de l'étude

PortsToronto a entrepris un certain nombre d'évaluations environnementales (EE) pour divers projets au fil des ans à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

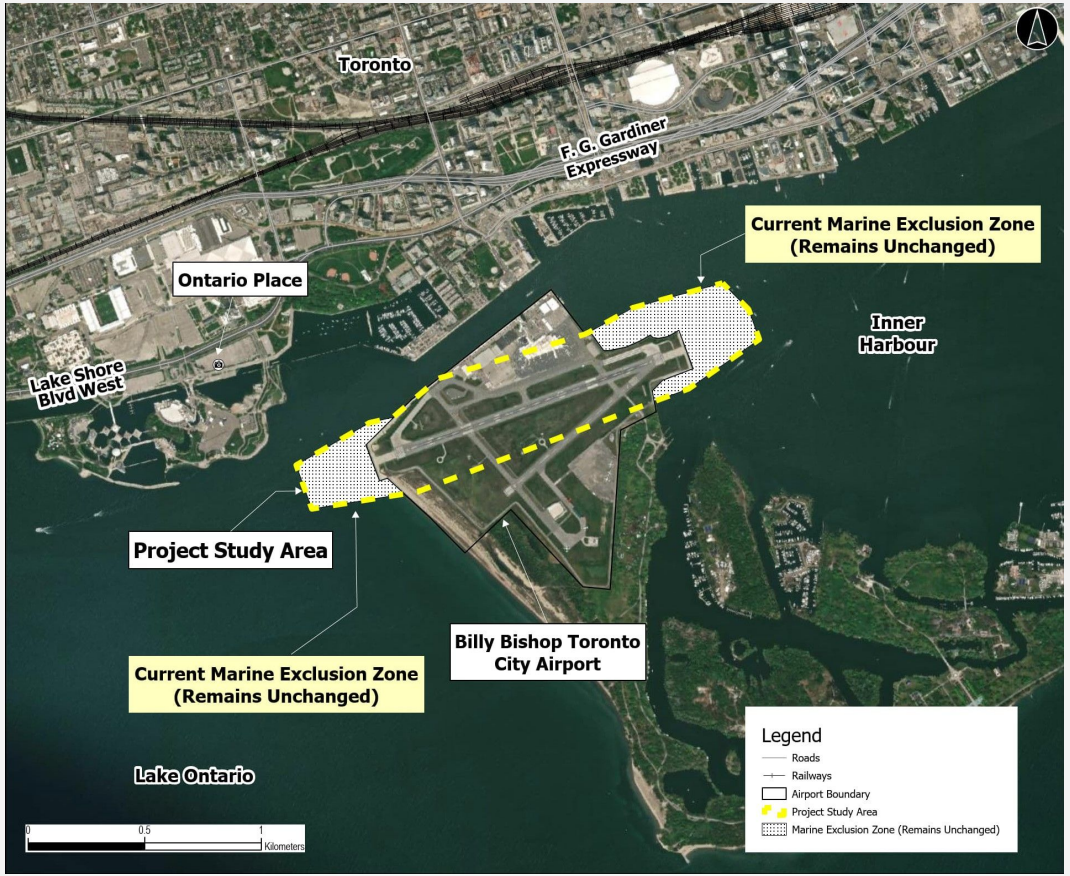
Projet de conformité RESA en cours

- L'accent est mis sur l'évaluation environnementale et l'avant-projet sommaire de RESA.
- Elle sera conforme aux nouvelles exigences du Règlement de l'aviation canadien (RAC) en réponse aux recommandations de sécurité formulées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST).
- Tirer parti des informations fournies par les études antérieures.
- Ne prend pas en compte les extensions de piste et n'a pas pour but d'avoir un effet sur les opérations actuelles de la piste, la capacité de la piste ou le type d'aéronef utilisant la piste.

Zone d'étude du projet RESA

Comprend les terrains de l'aéroport concernés par la zone du projet RESA, y compris la zone d'exclusion marine (MEZ).

La MEZ est une zone du lac délimitée par des bouées où l'entrée des navires est interdite sans l'autorisation de PortsToronto.



Aperçu du processus d'évaluation des alternatives

Étape 1

Examiner la longue liste des alternatives RESA identifiées dans le cadre d'une étude détaillée des alternatives RESA, et identifier toute autre alternative, ou variation d'alternatives, qui devrait être prise en considération.

Étape 2

Examiner les alternatives de la liste longue en fonction de considérations techniques clés afin d'identifier les alternatives de la liste courte techniquement viables qui pourraient faire l'objet d'une évaluation plus détaillée et plus rigoureuse.

- ✔ Suite au retour d'information du PIC #1, des évaluations supplémentaires de la faisabilité technique ont confirmé que l'EMAS est une option à haut risque avec des exigences d'exploitation et de maintenance coûteuses, ce qui la rend techniquement irréalisable. La nouvelle configuration de la RESA avec une route d'accès à l'ouest a également été examinée et jugée techniquement non viable. La RESA 3 a été affinée pour réduire l'empreinte de la masse terrestre.

Étape 3

La liste restreinte suivante de solutions RESA a été évaluée par rapport à une liste d'alternatives.
de critères pertinents, notamment environnementaux, techniques et d'ingénierie, le changement climatique et les considérations de coût et de constructibilité :

- ✔ RESA 1 : masse minimale d'occupation des sols
- ✔ RESA 2 : Amélioration des voies de circulation
- ✔ RESA 3 affinée : mur anti-bruit et couloir des services publics à l'est

Étape 4

La solution qui présente le meilleur équilibre entre les impacts et qui répond aux objectifs de l'étude est recommandée en tant que solution préférentielle préliminaire.

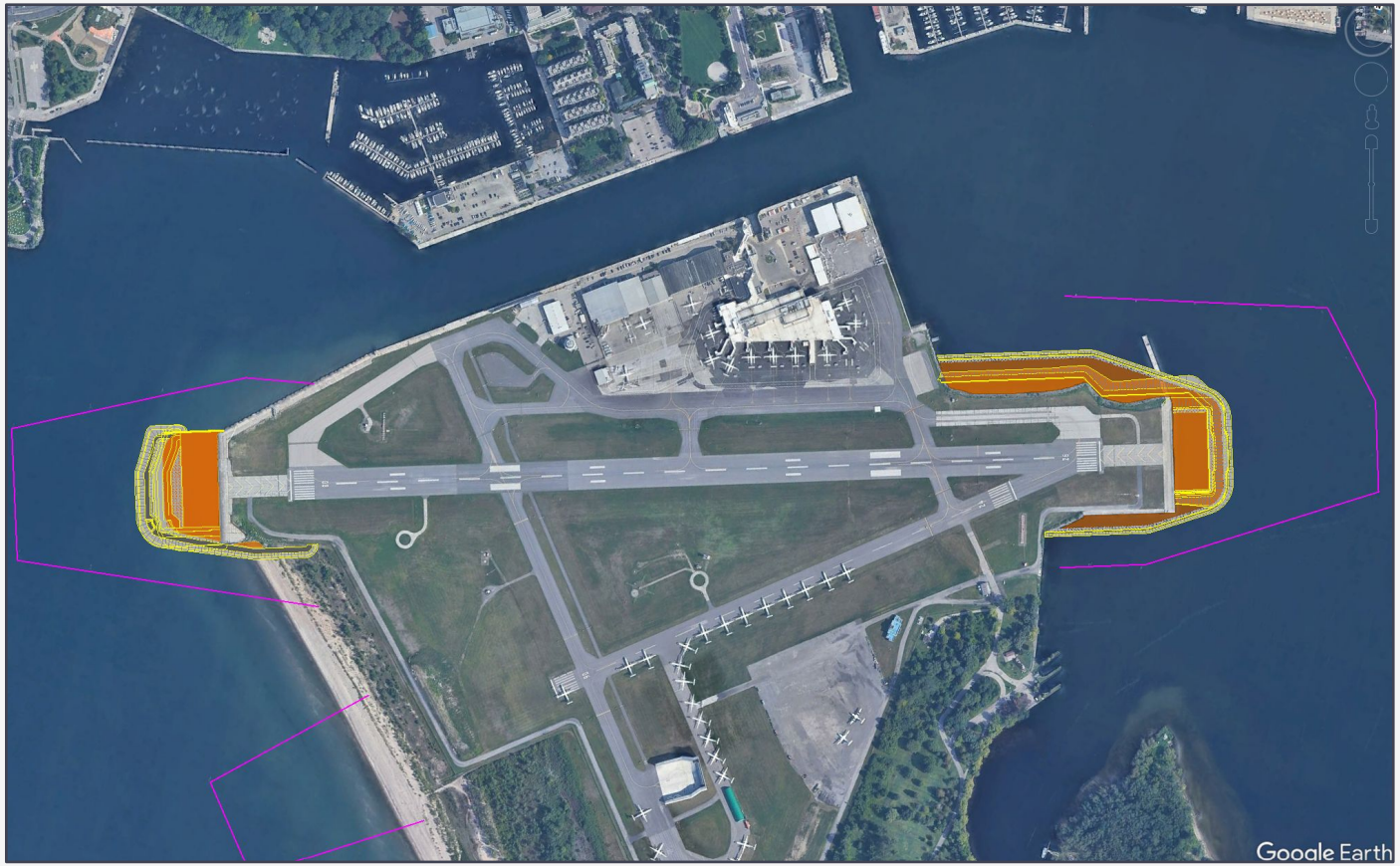
RESA 1 Masse continentale minimale



RESA 1 + RESA 2 Landmass



RESA 1 + RESA 2 + RESA 3 Masse continentale



RESA 1 Masse continentale minimale



RESA 1


RESA 1 - MINIMUM LAND MASS
Airport Viewed Towards the South


RESA 1 - MINIMUM LAND MASS


RESA 1 - MINIMUM LAND MASS

RESA 1 + RESA 2 Landmass



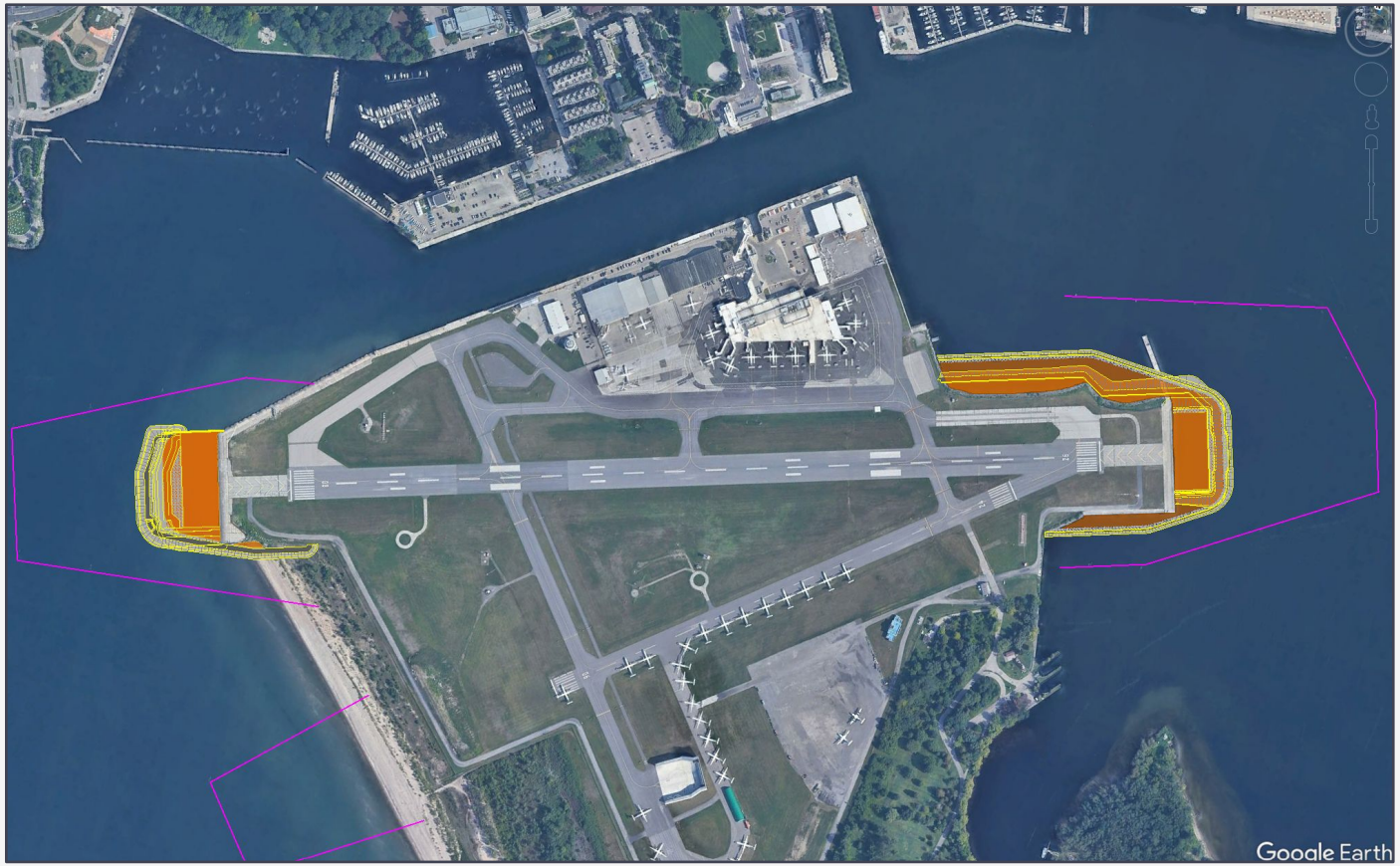
RESA 2


RESA 2 - TAXIWAY IMPROVEMENTS
Airport Viewed Towards the South


RESA 2 - TAXIWAY IMPROVEMENTS


RESA 2 - TAXIWAY IMPROVEMENTS

RESA 1 + RESA 2 + RESA 3 Masse continentale



RESA 3 (affiné)







Résumé des conclusions de l'évaluation environnementale

TECHNIQUE ET INGÉNIERIE

	BÉNÉFICES	RETOURS
RESA 1	N'offre aucun avantage technique ou communautaire supplémentaire.	▪ Pas d'améliorations opérationnelles ou de sécurité supplémentaires. ▪ Ne soutient pas les avantages liés à l'accès aux services publics.
RESA 2	▪ Améliore l'efficacité opérationnelle des voies de circulation. ▪ Améliore la sécurité aérienne en offrant un système de guidage à l'atterrissage plus précis pour la piste 26.	Ne soutient pas les avantages liés à l'accès aux services publics.
RESA 3	▪ Améliore l'efficacité opérationnelle des voies de circulation. ▪ Améliore la sécurité aérienne en offrant un système de guidage à l'atterrissage plus précis pour la piste 26. ▪ Une route côté piste sans restriction, séparée de la piste, améliore l'efficacité et la sécurité de l'exploitation de l'aéroport. ○ En 2023, les véhicules de service de la ville de Toronto ont traversé la piste principale pour accéder aux îles de Toronto plus de 3 000 fois. ▪ Amélioration de l'accès aux services publics par le biais d'un corridor réservé aux services publics, ce qui facilitera les futures mises à niveau des services publics pour l'ensemble de la communauté de l'île.	Aucun inconvénient notable.

Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

Résumé des conclusions de l'évaluation environnementale

LE COÛT ET LA CONSTRUCTIBILITÉ

	BÉNÉFICES	RETOURS
RESA 1	▪ Construction la moins complexe par rapport aux RESA 2 et 3. ▪ Faibles coûts d'exploitation et de maintenance.	Aucun inconvénient notable.
RESA 2	Coûts d'exploitation et de maintenance modérés et complexité de mise en œuvre moindre par rapport à la RESA 3.	Aucun inconvénient notable.
RESA 3	Aucun avantage notable.	▪ La plus grande complexité de la construction. ▪ Augmentation des coûts d'exploitation et de maintenance.

L'ENVIRONNEMENT NATUREL

	BÉNÉFICES	RETOURS
RESA 1	▪ Impact minimal sur la végétation et l'habitat de la faune : Surface totale touchée : Environ 680 m2. ▪ La masse continentale de l'extrémité ouest redirige le sable vers la plage de Hanlan's Point, ce qui contribuera au maintien de la plage. ▪ Impact moindre sur les zones d'intérêt naturel et scientifique candidates par rapport à la RESA 3 : Surface totale touchée : Environ 115 m2. ▪ Impact moindre sur les habitats des poissons par rapport aux RESA 1 et 2 : Empreinte de l'extrémité est dans l'eau : Environ 15 225 m2. Empreinte de l'extrémité ouest dans l'eau : Environ 20 770 m2.	Ne tient pas compte de la vulnérabilité aux inondations de la voie de circulation Delta.
RESA 2	▪ Impact moindre sur les zones d'intérêt naturel et scientifique par rapport à RESA 3 : Surface totale touchée : Environ 115 m2. ▪ La masse continentale de l'extrémité ouest redirige le sable vers la plage de Hanlan's Point, ce qui contribuera au maintien de la plage. ▪ Réduction du risque d'inondation grâce à la protection combinée de la structure brise-lames est, à l'augmentation de la zone tampon entre la voie de circulation et l'eau, et au réalignement surélevé de la voie de circulation Delta.	▪ Deuxième impact le plus important sur la végétation et l'habitat de la faune : Surface totale touchée : Environ 3 040 m2. ▪ Deuxième impact le plus important sur les habitats des poissons : Empreinte de l'extrémité est dans l'eau : Environ 31 860 m2. Empreinte de l'extrémité ouest dans l'eau : Environ 26 990 m2.
RESA 3	▪ La masse continentale de l'extrémité ouest redirige le sable vers la plage de Hanlan's Point, ce qui contribuera au maintien de la plage. ▪ Réduction du risque d'inondation grâce à la protection combinée de la structure brise-lames est, à l'augmentation de la zone tampon entre la voie de circulation et l'eau, et au réalignement surélevé de la voie de circulation Delta.	▪ Impact le plus important sur la végétation et l'habitat de la faune : Surface totale touchée : Environ 4 480 m2. ▪ Impact plus important sur les zones d'intérêt naturel et scientifique par rapport à RESA 1 et RESA 2 : Surface totale touchée : Environ 2 285 m2. ▪ L'impact le plus important sur les habitats des poissons : Empreinte de l'extrémité est dans l'eau : Environ 57 870 m2. Empreinte de l'extrémité ouest dans l'eau : Environ 30 380 m2.

environnementale

L'ENVIRONNEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

	BÉNÉFICES	RETOURS
RESA 1	▪ Effets de nuisance et perturbations moindres dus à la construction en raison de sa durée plus courte (estimée à 18 mois). ▪ L'impact sur la jouissance du port et du front de mer par le public est le plus faible possible en raison de l'aménagement des extrémités ouest et est.	Aucun avantage supplémentaire pour la collectivité en termes de réduction du bruit et des émissions atmosphériques.
RESA 2	▪ Réduit les niveaux de bruit provenant de l'exploitation des voies de circulation jusqu'à 3 décibels au niveau de certains récepteurs. ▪ Réduction des émissions atmosphériques grâce à la diminution du temps de roulage. ▪ S'aligne sur les priorités clés du plan directeur de l'aéroport relatives à l'efficacité opérationnelle et aux opérations durables sur le plan de l'environnement.	▪ Effets de nuisance et perturbations dus à la deuxième plus longue durée de construction (estimée à 21 mois). ▪ Deuxième impact le plus important sur la jouissance du port et du front de mer par le public en raison du remplissage des extrémités ouest et est.
RESA 3	▪ Réduction des niveaux de bruit dus à l'exploitation des voies de circulation en raison d'un mur de bruit pouvant atteindre 9 décibels à certains récepteurs. ▪ Réduction des émissions atmosphériques grâce à la diminution du temps de roulage et à la réduction de la marche au ralenti en raison de la liberté de circulation côté piste (plus de 3 000 véhicules de la ville traversent la piste chaque année). ▪ S'aligne sur les grandes priorités du plan directeur de l'aéroport, notamment en termes d'efficacité opérationnelle, d'exploitation durable sur le plan environnemental, d'amélioration de l'infrastructure et d'avantages pour la collectivité.	▪ L'impact le plus important sur la jouissance du port et du front de mer par le public est dû au remplissage des extrémités ouest et est. ▪ Effets de nuisance et perturbations dus à la durée de construction la plus longue (estimée à 24 mois).

Résumé des conclusions de l'évaluation environnementale

CHANGEMENT CLIMATIQUE

	BÉNÉFICES	RETOURS
RESA 1	Les brise-lames améliorent l'adaptabilité de l'aéroport aux conditions climatiques futures.	▪ N'offre aucune réduction des émissions de gaz à effet de serre ▪ Pas d'accès alternatif en cas d'urgence.
RESA 2	▪ Les brise-lames améliorent l'adaptabilité de l'aéroport aux conditions climatiques futures. ▪ Réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à la réduction de la durée du trajet en taxi.	Pas d'accès alternatif en cas d'urgence.
RESA 3	▪ Les brise-lames améliorent l'adaptabilité de l'aéroport aux conditions climatiques futures. ▪ Réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce au raccourcissement du temps de roulage et à la réduction de la marche au ralenti en raison de la liberté de circulation (plus de 3 000 véhicules de la ville traversent la piste chaque année). ▪ Une route aérienne sans restriction permettrait d'accéder aux îles et d'en sortir en cas d'urgence. ▪ La canalisation des services publics à l'est augmenterait la résilience des systèmes d'approvisionnement en eau et en électricité.	Aucun inconvénient notable.

Résumé général

	Avantages	Inconvénients
RESA 1 : Masse minimale d'occupation des sols	• Effets de nuisance et perturbations moindres dus à la construction en raison de sa durée plus courte (estimée à 18 mois). • Impact minimal sur les écosystèmes terrestres et aquatiques. • L'impact sur la jouissance du port et du front de mer par le public est le plus faible possible en raison de l'aménagement des extrémités ouest et est. • Soutient le réaménagement de la plage de Hanlan's Point. • Construction la moins complexe par rapport aux RESA 2 et 3. • Réduction des coûts d'exploitation et de maintenance.	• Les capacités techniques et d'ingénierie sont insuffisantes, y compris en ce qui concerne les mesures de sécurité aéronautique supplémentaires. • Ne soutient pas les avantages liés à l'accès aux services publics. • Ne tient pas compte de la vulnérabilité aux inondations de la voie de circulation Delta. • Aucun avantage supplémentaire pour la collectivité en termes de réduction du bruit et des émissions atmosphériques. • Aucune réduction des émissions de gaz à effet de serre. • Pas d'accès alternatif en cas d'urgence.
RESA 2 : Amélioration des voies de circulation	• Améliore l'efficacité opérationnelle de l'aéroport et la sécurité aérienne. • Réduit les risques d'inondation. • Réduit les niveaux de bruit provenant de l'exploitation des voies de circulation jusqu'à 3 décibels au niveau de certains récepteurs. • Réduction des émissions atmosphériques grâce à la diminution du temps de roulage. • Soutient le réaménagement de la plage de Hanlan's Point. • Réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à la réduction de la durée du trajet en taxi. • S'aligne sur les priorités clés du plan directeur de l'aéroport relatives à l'efficacité opérationnelle et aux opérations durables sur le plan de l'environnement.	• Ne soutient pas les avantages liés à l'accès aux services publics. • Deuxième impact le plus important sur les écosystèmes terrestres et aquatiques. • Deuxième impact le plus important sur la jouissance du port et du front de mer par le public en raison du remplissage des extrémités ouest et est. • Effets de nuisance dus à la deuxième durée de construction la plus longue (estimée à 21 mois). • Pas d'accès alternatif en cas d'urgence.
RESA 3 affiné : bruit Mur et couloir des services publics Est	• Améliore l'efficacité opérationnelle de l'aéroport et la sécurité aérienne. • Amélioration de la sécurité des aéronefs et des véhicules (plus de 3 000 véhicules de la ville circulent chaque année sur la route côté piste sans restriction). • Améliore l'accès aux services publics (permet d'améliorer les services à l'avenir). • Réduction supplémentaire des émissions atmosphériques grâce à la réduction du temps de roulage et de la marche au ralenti • Réduction des niveaux de bruit dus à l'exploitation des voies de circulation en raison d'une paroi sonore pouvant atteindre 9 décibels au niveau de certains récepteurs. • Réduit les risques d'inondation. • Soutient le réaménagement de la plage de Hanlan's Point. • Réduction supplémentaire des émissions de gaz à effet de serre. • Fournit un accès alternatif en cas d'urgence. • S'aligne sur les priorités clés du plan directeur de l'aéroport en termes d'efficacité opérationnelle, d'opérations durables sur le plan environnemental, d'amélioration des infrastructures et d'avantages pour la collectivité.	• L'impact le plus important sur les écosystèmes terrestres et aquatiques. • L'impact le plus important sur la jouissance du port et du front de mer par le public est dû au remplissage des extrémités ouest et est. • Effets de nuisance et perturbations dus à la durée de construction la plus longue (estimée à 24 mois). • La plus grande complexité de la construction. • Augmentation des coûts d'exploitation et de maintenance.

Résultats

Dans l'ensemble, les nombreux avantages de RESA 3 dans les multiples catégories et facteurs d'évaluation en font le choix privilégié pour se conformer à la réglementation de Transports Canada en matière de sécurité, atteindre les objectifs de l'aéroport et apporter des avantages à la communauté pendant les opérations.

Prochaines étapes de l'évaluation environnementale

À l'issue de cette réunion publique, nous

- ✔ Répondre aux commentaires reçus (la période de commentaires se termine le 29 octobre 2024).
- ✔ Finaliser l'évaluation des effets du plan recommandé.
- ✔ Identifier les futurs permis/approbations à obtenir pour la conception détaillée et la livraison de la construction.
- ✔ Préparer le rapport d'étude de l'EE pour la période de consultation publique (prévue en décembre 2024).

Les informations suivantes seront disponibles sur le site web du projet pour ce PIC :

- Copie PDF (téléchargeable) de la présentation de la réunion publique n°2.
- Réponses aux questions fréquemment posées.
- Formulaire de commentaires.

Veuillez nous faire part de vos commentaires en remplissant le formulaire suivant

29 octobre 2024

Notre approche de la conformité RESA

Warren Askew
Vice-président, Aéroport
PortsToronto

PortsToronto est mandaté par ses partenaires fédéraux et municipaux pour gérer un aéroport sur l'île de Toronto.

Nous planifions à long terme et veillons à ce que l'aéroport soit commercialement viable et fonctionne de manière efficace et sûre.

Nous avons toujours considéré la mise en conformité avec la loi RESA comme une occasion d'apporter une série d'améliorations importantes qui renforceront la sécurité, augmenteront l'efficacité et réduiront notre impact sur l'environnement et la communauté.

Pourquoi avons-nous choisi une longue période d'amortissement pour financer RESA ?

$130m+ Investissements prévus dans l'infrastructure de PortsToronto entre 2025 et 2035

Ces investissements comprennent

- Réparations et remplacements de murs de quai sur plusieurs kilomètres
- Nouveau bâtiment de services combinés pour l'aéroport
- Travaux en cale sèche pour les ferries
- Réhabilitation des chaussées
- Réhabilitation du pont du canal maritime
- Création d’habitat naturel au parc Tommy Thompson

Notre tâche consiste maintenant à confirmer les intentions de nos partenaires municipaux et fédéraux afin d'élaborer la conception finale et le plan de mise en œuvre de la RESA.

Prochaines étapes de RESA

- Achever le processus d'évaluation environnementale d'ici janvier
- Travailler avec nos partenaires municipaux et fédéraux pour ratifier l'amendement à l'accord tripartite afin de mettre en œuvre la RESA.
- Début des travaux en 2025, construction en 2026 et achèvement en juillet 2027

Questions et journées portes ouvertes

N'hésitez pas à vous rendre à un poste de discussion pour partager votre point de vue et sur nos panneaux d'affichage où le personnel sera en mesure de répondre à vos questions.

O4.2.2 Rapport sommaire de synthèse (préparé par MASS LBP)

SAFE
CLEAN
QUIET

Rapport de synthèse
RESA Oct 15 Réunions de consultation publique et journées portes ouvertes

Résumé de la réunion 1
- Présentation et répartition des activités 2
- Présence 2

Retour d'information 3
- Observations 3
- Manque de transparence 3
- Préoccupations environnementales 4
- Sécurité et expansion 5
- Extension de l'accord tripartite 5
- L'avenir de l'aéroport Billy Bishop de Toronto 6
- Coût et financement 6
- Rétroaction positive 6
- Comparaison des réunions publiques 7

Résumé de la réunion

Les réunions de consultation publique, avec portes ouvertes, sur le projet RESA (*aire de sécurité d'extrémité de piste*) ont eu lieu au centre de conférence Westin Harbour Castle, situé au 11 Bay Street. L'événement s'est déroulé en deux sessions, à 14 heures et à 18 heures, auxquelles ont participé des membres du public ainsi que les équipes du projet. Chaque session a débuté par des présentations d'orateurs, au cours desquelles des personnalités de premier plan ont donné un aperçu des différents aspects de la mise en œuvre de la RESA :

- L'événement était animé par Peter MacLeod, directeur de MASS LBP ;
- Warren Askew, président de PortsToronto, a discuté des trois options RESA qui pourraient être mises en œuvre à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et de l'approche de PortsToronto en matière de conformité RESA ;
- Marc Rose, AECOM, a présenté le processus d'évaluation environnementale et les résultats préliminaires.

Les personnes suivantes, représentant les organisations partenaires présentes lors de la partie « portes ouvertes », se sont également présentées au public et ont indiqué qu'elles étaient disponibles pour répondre aux questions et aux commentaires pendant la partie « portes ouvertes » de l'événement :

- Chris Brodkin, gestionnaire, coordination et politique - région de l'Ontario, Transports Canada ;
- David Stonehouse, directeur du secrétariat du front de mer, ville de Toronto.

Les présentations ont été suivies d'une séance de questions-réponses.

Bien que l'événement ait été diffusé en direct sur Zoom, les participants numériques n'ont pas été invités à participer à la session de questions-réponses.

De grands panneaux d'information étaient disposés dans toute la salle, avec des experts disponibles pour répondre aux questions et fournir de plus amples informations.

Les participants avaient la possibilité de faire part de leurs réactions de manière anonyme au moyen de cartes de commentaires et/ou de participer à des discussions animées par des représentants du projet Sûr Ecolo Calme, qui ont été consignées à la main et directement transcrites.

Présentation et répartition des activités

Chaque session devait durer environ deux heures, la première heure étant consacrée aux présentations et à une séance de questions-réponses, suivie d'une séance « portes ouvertes » au cours de la deuxième heure. Au cours de cette dernière, les membres du public pouvaient s'adresser directement aux experts en la matière pour leur poser des questions et partager leurs opinions avec les animateurs du projet.

Présentation/Activité	Session 1	Session 2
Remarques préliminaires et introductions	10 minutes 30 secondes	13 minutes 25 secondes
Présentation de PortsToronto 1	5 minutes 20 secondes	5 minutes
Présentation d'AECOM	17 minutes 20 secondes	16 minutes 40 secondes
Présentation de PortsToronto 2	2 minutes	2 minutes
Q&R	16 minutes 30 secondes	26 minutes 30 secondes
Portes ouvertes	Environ 1 heure 8 minutes	Environ 56 minutes

Présence

Les deux sessions comprenaient un certain nombre de participants internes au projet.

Session 1 :
Estimation en personne : 88
En ligne : 35

Session 2 :
Estimation en personne : 65
En ligne : 50

Remarque :

- Certains participants ont assisté aux deux sessions en personne.
- De nombreux participants en ligne ne sont pas restés pendant toute la durée de la session.

Rétroaction

110 commentaires ont été générés par des conversations avec les animateurs ou leur ont été remis pour qu'ils les enregistrent mot pour mot. En outre, 17 cartes de commentaires ont été soumises avec des questions ou des réactions. La période de questions et réponses de chaque session a également permis de recueillir des commentaires sur le processus de consultation, qui sont inclus dans cette analyse.

Observations

Lors de la réunion du 15 octobre sur le projet RESA à l'Aéroport Billy Bishop, PortsToronto a entendu les préoccupations claires des membres de la communauté concernant la transparence, l'impact environnemental et la nécessité d'un alignement plus étroit sur les intérêts du public.

Les membres de la communauté ont fortement plaidé en faveur d'une plus grande ouverture et ont exprimé leur frustration face à ce qu'ils considèrent comme un manque d'informations claires sur les implications environnementales et financières du projet RESA, en particulier en ce qui concerne RESA 3. De nombreux résidents se sont demandé si PortsToronto donnait la priorité à la croissance des entreprises plutôt qu'aux besoins des communautés locales, ajoutant que le plan RESA semblait motivé par les intérêts des entreprises plutôt que par l'intérêt public.

Certains résidents se sont inquiétés du manque de consultation des communautés 2ELGBTQI+ à Hanlan's Point. D'autres ont suggéré que PortsToronto s'appuyait sur des données obsolètes concernant les passagers, et que PortsToronto semblait vanter les avantages environnementaux de RESA 3 sans en aborder pleinement les inconvénients. Plusieurs résidents restent frustrés par le fait que PortsToronto continue d'exclure le système EMAS.

Certains résidents ont apprécié d'entendre directement des experts en la matière. Cependant, d'autres ont exprimé leur scepticisme quant à l'engagement de PortsToronto à prendre une décision impartiale et fondée sur des données. De nombreux participants ont insisté sur l'importance de tendre la main aux groupes marginalisés et ont exigé un processus de consultation plus approfondi.

Manque de transparence

Parti pris perçu dans l'évaluation environnementale (EE) : De nombreux participants ont exprimé leur inquiétude quant au fait que PortsToronto et son partenaire AECOM avaient présenté les conclusions de l'évaluation environnementale de manière biaisée, en faveur de RESA 3. L'accent mis sur les avantages d'une route sans restriction et sur les réductions d'émissions a été considéré comme fallacieux, les résidents attribuant la majeure partie de la pollution de l'air aux avions plutôt qu'aux véhicules. En outre, les participants se sont interrogés sur le manque d'informations accessibles, telles que les rapports d'évaluation environnementale et les ventilations financières, qui seront rendues publiques au cours de la prochaine phase du processus, pendant la période d'examen public.

« L'évaluation environnementale ne donne pas la priorité à l'environnement proprement dit, mais aux avantages pour PortsToronto. » - Conversation animée

Langage trompeur et statistiques périmées : Les résidents ont suggéré que PortsToronto utilisait un langage et des données sélectifs pour promouvoir la RESA 3. Nombre d'entre eux ont souligné que les données périmées sur les passagers en 2018 constituaient une fausse représentation de la demande actuelle. En outre, les termes utilisés pour présenter la RESA 3 comme bénéfique pour l'environnement en raison de la réduction de la marche au ralenti des véhicules ont été perçus comme trompeurs, car les résidents ont fait valoir que la pollution de l'air provient principalement des opérations aériennes, et non du trafic terrestre. Les présentateurs ont également été accusés d'exagérer l'importance des avantages de la RESA 3 en termes de « libre circulation routière ».

« PortsToronto a parlé du nombre de vols en 2018. J'aimerais avoir des chiffres sur le nombre de personnes qui prennent l'avion aujourd'hui et savoir si Porter veut quitter l'aéroport maintenant ? Ces données seraient intéressantes/utiles. » - Conversation animée

« Il ne s'agit pas d'une évaluation environnementale volontaire. PortsToronto a dû la réaliser afin de la présenter à la ville de Toronto/au conseil municipal. Pourquoi déformez-vous vos motivations ? » - Conversation animée

Préoccupations environnementales

Remplissage des lacs et dégradation de l'environnement : Les préoccupations concernant les impacts environnementaux potentiels du remplissage des lacs, en particulier dans le cadre de RESA 3, ont été importantes. Les résidents ont fait valoir que le projet RESA 3 pourrait perturber l'écosystème du lac et avoir un impact sur la santé du littoral. Des impacts environnementaux spécifiques, tels que la réorientation du sable, ont été présentés comme des avantages de RESA 3, mais les participants ont mis en doute la validité de ces affirmations, notant que les projets antérieurs sur les rives du lac ont eu des impacts négatifs à long terme sur les plages locales et l'écoulement de l'eau.

Pollution atmosphérique : De nombreux participants ont exprimé leur inquiétude quant à la pollution de l'air générée par l'augmentation de l'activité aéroportuaire, en particulier la présence de particules ultrafines (PUF) liées aux émissions des aéronefs. Les résidents ont souligné que les PUF sont connues pour avoir de graves répercussions sur la santé, en particulier pour les populations vulnérables telles que les enfants et les personnes âgées vivant à proximité de l'aéroport. Les participants ont mis en doute la crédibilité des affirmations de PortsToronto selon lesquelles la réduction de la marche au ralenti des véhicules améliorerait sensiblement la qualité de l'air, affirmant que les émissions des avions restent la principale source de pollution. La demande d'une évaluation complète de l'impact sur la santé a été largement répandue, les résidents exhortant PortsToronto à donner la priorité à la qualité de l'air local et aux résultats sanitaires à long terme dans le cadre de la planification de l'EESR.

« Les particules ultrafines (PUF) provenant de l'aéroport sont un agent cancérigène qui sera particulièrement destructeur pour les personnes âgées vulnérables et les jeunes. » - Conversation animée

Perception d'un manque de consultation significative avec les communautés queer : Hanlan's Point, un site d'importance historique et culturelle pour la communauté 2ELGBTQI+ de Toronto, a été considéré comme négligé dans la planification de PortsToronto. Les participants ont souligné la nécessité de consulter les communautés queer au sujet des incidences environnementales de la RESA sur Hanlan's Point, qui est le plus ancien espace 2ELGBTQI+ du Canada et le site du premier événement de la Fierté du pays. Citant la récente enquête de la ville de Toronto qui donne la priorité à l'engagement de la communauté queer, les résidents ont exhorté PortsToronto à mieux intégrer les voix des 2ELGBTQI+ dans sa planification afin de préserver la valeur sociale et culturelle de la zone.

« PortsToronto DOIT assumer la responsabilité de la destruction du plus ancien espace homosexuel du Canada et restaurer la plage et le système de dunes ! » - Commentaire du webstream

Sécurité et expansion

La sécurité est restée une préoccupation majeure, les participants soulignant les risques liés au stockage de carburant et à la densité du trafic aérien dans une zone confinée. Certains résidents ont suggéré de limiter l'échelle opérationnelle de Billy Bishop afin d'améliorer la sécurité, privilégiant la RESA 1 en raison de son impact environnemental moindre et de sa conformité aux exigences de Transports Canada sans expansion substantielle. L'impression que PortsToronto pourrait promouvoir la RESA 3 comme prétexte à une éventuelle expansion de l'aéroport a renforcé les craintes que les considérations de sécurité soient secondaires par rapport aux objectifs de l'entreprise.

« Pourquoi PortsToronto dépenserait-elle 110 millions de dollars supplémentaires pour la RESA 3 si la RESA 1 répond à toutes les exigences de sécurité ? » - Commentaire du webstream

Extension de l'accord tripartite

De nombreux résidents ont considéré le projet RESA comme une étape vers l'expansion de l'aéroport et une inévitable prolongation du bail, estimant que le projet présupposait l'avenir à long terme de l'aéroport sans prendre en compte de manière adéquate d'autres options d'utilisation des terrains riverains. Les participants ont exprimé leur préférence pour la transformation de l'aéroport en parc public ou sa limitation à un usage d'urgence, un sentiment également fortement exprimé en juillet. Cette perception de RESA 3 comme étant principalement orientée vers les affaires au détriment des besoins publics a renforcé l'opposition de la communauté à la prolongation du bail à long terme de Billy Bishop.

L'avenir de l'aéroport Billy Bishop de Toronto

« L'aéroport a une durée de vie limitée car le développement du train à grande vitesse permettra des liaisons plus rapides et plus respectueuses de l'environnement. » - Conversation facilitée

« Le terrain serait un endroit idéal pour un parc comme Central Park. Porter va déjà à Pearson. Pourquoi avons-nous besoin de Bishop ? » - Carte de commentaires anonyme

La viabilité de l'aéroport a été remise en question à la lumière de la croissance de Toronto et de l'accent mis sur la planification urbaine durable. Compte tenu de l'amélioration de l'accès à l'aéroport international Pearson via l'UP Express et des priorités environnementales de la

ville, les habitants ont suggéré de réduire, voire de fermer l'aéroport, qui dessert principalement des vols court-courriers plus polluants. Des inquiétudes ont été exprimées au sujet des extensions cumulées, qui pourraient conduire à des opérations plus intenses, à des avions plus grands et à une augmentation du bruit et de la pollution le long du front de mer.

Il a été suggéré de limiter les fonctions de l'aéroport ou de le fermer complètement, ce qui permettrait une utilisation des sols plus durable et plus respectueuse des communautés. Les participants ont exprimé les mêmes préoccupations qu'en juillet, se méfiant d'une expansion progressive qui conduirait à une intensification des opérations, à l'utilisation d'avions plus gros et, en fin de compte, à des incidences plus importantes sur l'environnement et le bruit.

Coût et financement

« Il devrait y avoir plus d'informations sur les coûts de chaque option. Tout le reste est secondaire. » - Conversation animée

De nombreux participants ont demandé des précisions sur les sources de financement de chaque option RESA, se méfiant de la charge pour le contribuable. Ils ont demandé une ventilation détaillée des coûts pour chaque option de la RESA, en particulier la RESA 3, séparée des autres améliorations apportées au projet. Des commentaires ont exprimé des doutes quant à l'assurance donnée par PortsToronto que les contribuables ne supporteraient pas de coûts supplémentaires, et ont demandé si les coûts seraient imputés aux frais d'amélioration de l'aéroport ou à des sources privées.

Rétroaction positive

« Le niveau d'engagement était excellent. La qualité de l'information était excellente. Les présentations étaient claires. » - Conversation facilitée

Malgré les préoccupations générales, certains participants ont reconnu les améliorations apportées au processus d'engagement de PortsToronto, la consultation fournissant des informations accessibles par le biais d'experts en la matière et de présentoirs d'information. Quelques participants ont exprimé leur soutien à l'Aéroport Billy Bishop et ont reconnu son rôle dans les transports locaux et l'économie de Toronto. Le mur antibruit proposé dans la RESA 3 a été apprécié par certains résidents comme moyen potentiel d'atténuer les bruits de voisinage. Bien que ces remarques aient été tempérées par des réserves, elles ont mis en évidence le désir de certains membres de la communauté de voir des améliorations réfléchies de l'aéroport profiter aux résidents comme aux voyageurs.

Comparaison des réunions publiques

Les réunions du 17 juillet et du 15 octobre ont partagé des structures et des thèmes similaires, mais ont révélé un fossé de plus en plus profond entre les préoccupations de la communauté et l'approche du projet de PortsToronto. Lors des deux réunions, les participants ont exprimé des préoccupations importantes concernant la transparence, les impacts environnementaux, la sécurité et le financement, et la réunion d'octobre a amplifié ces questions.

Alors que la séance du 17 juillet avait déjà suscité des mises en garde contre les préjugés et le manque de transparence, le 15 octobre, le scepticisme s'était intensifié, les résidents exprimant des critiques plus vives sur les motivations de PortsToronto, remettant en question l'utilisation sélective des données et critiquant ce qu'ils considèrent comme un langage trompeur concernant les trois options de l'EESR.

O4.3 Comptes rendus des commentaires du public et des réponses de l’équipe de projet

O4.3.1 Première journée portes ouvertes et assemblée publique

O4.3.2 Deuxième journée portes ouvertes et assemblée publique

O4.3.3 Version préliminaire du rapport d’évaluation environnementale

O4.3.1 Première journée portes ouvertes et assemblée publique

Première séance portes ouvertes et assemblée publique

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Exploitation de l'aéroport	■ On demande des renseignements sur la possibilité d'agrandir l'Aéroport Billy Bishop de Toronto après la conclusion de l'accord tripartite.	■ Le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) doit répondre aux exigences de sécurité du gouvernement fédéral et ne comporte aucun aménagement ni aucune activité visant à modifier les types d'aéronefs ou à augmenter la capacité de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'accord tripartite régit l'exploitation de l'aéroport et précise les types d'aéronefs.
Exploitation de l'aéroport	■ On demande que l'accord tripartite ne soit pas prolongé et qu'une modification soit apportée pour permettre de satisfaire aux exigences relatives aux RESA.	■ La mise en œuvre des RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto nécessite une modification de l'accord tripartite afin d'autoriser les modifications nécessaires sur le terrain. En outre, la prolongation de l'accord au-delà de 2033 sera nécessaire pour obtenir un financement, car les prêteurs imposent des durées d'amortissement plus longues que la durée de l'accord actuel. Les modifications concernant la masse terrestre et la durée sont essentielles pour répondre aux exigences fédérales en matière de sécurité et assurer la conformité.
Exploitation de l'aéroport	■ On demande si la réduction du nombre de vols à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, y compris un plafonnement annuel inférieur à 350 000 passagers, pourrait être une solution de rechange à la construction des RESA.	■ Réduire le nombre de vols en dessous d'un certain seuil n'est pas une solution de rechange viable à la construction des RESA. Au cours du processus de consultation et de mobilisation pour l'évaluation environnementale des RESA, toutes les solutions de rechange ont été envisagées, y compris le « scénario de statu quo ». De ce fait, la construction et la mise en œuvre des RESA à l'aéroport sont une exigence de sécurité obligatoire établie par Transports Canada. Cette exigence de sécurité est une mesure essentielle pour réduire le plus possible les risques de sortie en bout de piste ou d'atterrissage trop court pour les aéronefs. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto doit être conforme d'ici juillet 2027.
Exploitation de l'aéroport	■ On est préoccupé par l'inflammation accidentelle d'un entrepôt de carburant à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto lors d'une urgence.	■ Le parc de carburant de l'aéroport est situé du côté sud de l'aéroport, à plus de 500 mètres de la piste principale, ce qui garantit une distance sécuritaire par rapport à toute urgence côté piste. Bien que cela dépasse la portée du projet d'évaluation environnementale des RESA, la sécurité aéroportuaire est une priorité pour PortsToronto, et des mesures exhaustives sont en place pour assurer la sécurité de l'entreposage et de la manutention du carburant.
Exploitation de l'aéroport	■ On suggère que les vols soient redirigés vers d'autres aéroports, car l'aéroport semble sous-utilisé et pourrait être fermé.	■ L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a accueilli plus de deux millions de passagers en 2023 et 2024, ce qui indique que cet aéroport est une installation bien utilisée et appréciée, qui a besoin d'investissements continus. L'augmentation de la fréquence des vols reflète l'accroissement de la demande et le rôle de l'aéroport pour relier Toronto aux destinations régionales avec des correspondances pour desservir l'Amérique du Nord, l'Est du Canada et le Nord de l'Ontario. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto s'engage à gérer cette croissance de manière responsable. En 2025, une nouvelle installation de précontrôle par les États-Unis ouvrira ses portes, ce qui donnera accès à de nouveaux marchés et apportera plus de commodité.
Accord tripartite	■ L'accord tripartite est axé sur les entreprises plutôt que sur les résidents.	■ L'accord tripartite établit un équilibre entre l'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et les intérêts des résidents, des visiteurs, des entreprises, de l'aéroport et de l'économie de la ville de Toronto. Il définit les conditions d'exploitation de l'aéroport, comme le couvre-feu pour les vols, la limitation du bruit, l'interdiction des avions à réaction et l'interdiction d'allonger la partie opérationnelle de la piste. PortsToronto a également mis en place une stratégie de croissance gérée qui a imposé une restriction quotidienne des mouvements d'aéronefs, un protocole d'attribution de créneaux horaires en tant que pratique exemplaire et des examens opérationnels axés

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		sur l'atténuation du bruit, l'impact sur la qualité de l'air et la congestion afin de tenir compte de la communauté environnante.
Utilisation des terres et aménagement du territoire	■ On suggère de fermer l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et de réaffecter le terrain à d'autres fins, comme la création d'un parc.	■ L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle important dans l'économie de Toronto, générant plus de 2,1 milliards de dollars en production économique totale et soutenant environ 4 450 emplois, dont 2 080 directement liés à l'exploitation de l'aéroport. Il s'agit d'une plaque tournante essentielle pour le transport, offrant un accès pratique au centre-ville et des liaisons vers plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, ainsi que des liaisons vers plus de 80 destinations internationales. L'aéroport facilite également des services essentiels tels que les activités d'ambulance aérienne d'ORNGE, contribuant ainsi à la santé et à la sécurité publiques. Des sondages d'opinion publique confirment également que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est largement soutenu par les Torontois, plus de 75 % des résidents considérant l'aéroport comme un bien précieux, et plus de 70 % confirmant qu'il s'agit d'une bonne utilisation des terres. L'aéroport est exploité en vertu d'un accord tripartite entre Transports Canada, la Ville de Toronto et PortsToronto. Cet accord, qui devait expirer en 2033, a été prolongé par le Conseil municipal jusqu'en 2045. Les trois signataires de l'accord continueront de travailler ensemble pour l'avenir de l'aéroport, ce qui inclut de garantir la conformité du projet des RESA aux exigences fédérales en matière de sécurité. Établie en vertu de la *Loi maritime du Canada*, PortsToronto est une entreprise gouvernementale qui se doit d'être financièrement autonome et qui ne reçoit aucun financement fédéral, provincial ou municipal. De ce fait, PortsToronto doit veiller à ce que l'aéroport demeure une porte d'entrée clé du transport régional pour la ville de Toronto, les Canadiens et les visiteurs.
Mise en œuvre des RESA	■ Plusieurs personnes expriment leur appui au projet.	■ Commentaire noté
Mise en œuvre des RESA	■ On exprime des préoccupations quant à la taille importante de la zone de travaux pour les RESA.	■ La zone de travaux du projet RESA a été conçue pour permettre l'extension nécessaire de la masse terrestre pour répondre aux exigences de sécurité et d'exploitation établies par Transports Canada. La conception vise à créer une zone tampon de sécurité pour les opérations des aéronefs tout en réduisant le plus possible les effets sur l'environnement. Des mesures d'atténuation seront élaborées pour protéger les caractéristiques naturelles susceptibles d'être touchées par le projet RESA et des efforts seront faits pour atténuer le bruit et les perturbations pour la collectivité locale.
Mise en œuvre des RESA	■ Que se passerait-il si la construction des RESA n'était pas terminée d'ici 2027?	■ PortsToronto s'engage à respecter son obligation de mettre en œuvre les RESA dans les délais fixés par Transports Canada et n'envisagaucun scénario dans lequel ces délais ne seraient pas tenus. Pour s'assurer du respect de l'échéance de juillet 2027, PortsToronto étudie la possibilité d'échelonner les travaux de construction. Ainsi, les principaux éléments de sécurité des trois options de RESA (1, 2 et 3) étudiées pour le projet de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto seront achevés à cette date, conformément aux exigences fédérales en matière de sécurité, tandis que les améliorations annexes, telles que le mur antibruit et l'extension de la zone de sécurité, devraient être achevées au printemps 2028 (pour la RESA 3). L'échéancier du projet est soigneusement géré afin d'assurer le respect des délais et de réduire le plus possible les perturbations des opérations aéroportuaires.

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Coût et financement	■ On demande si PortsToronto peut financer la construction des RESA sans l'aide fédérale, provinciale ou municipale.	■ PortsToronto est une entreprise du gouvernement fédéral financièrement autonome qui fonctionne de manière indépendante sans dépendre du financement fédéral, provincial ou municipal. Elle est seule responsable du financement du projet des RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et ne reçoit pas de soutien financier des organismes gouvernementaux. PortsToronto est actuellement en train de calculer les coûts des trois solutions proposées pour les RESA. La stratégie de financement peut comprendre une combinaison de financement bancaire et d'ajustements aux frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) payés par les passagers. Le montant exact de toute augmentation des FAA sera déterminé aux dernières étapes du projet des RESA.
Solutions proposées pour les RESA	■ On demande pourquoi toutes les solutions proposées pour les RESA n'ont pas été soumises à l'examen du public.	■ Une longue liste de solutions possibles a été dressée dans le cadre d'une étude de faisabilité visant à déterminer les options viables et réalisables pour répondre aux exigences de sécurité nécessaires avant la présente évaluation environnementale. L'évaluation environnementale a réexaminé cette longue liste pour confirmer les résultats de l'étude de faisabilité avant de dresser une courte liste de solutions possibles. Cette courte liste a elle-même fait l'objet d'une évaluation plus détaillée, en tenant compte de facteurs tels que la technique et l'ingénierie, l'environnement naturel, socio-économique et culturel, les changements climatiques, le coût et la constructibilité. Ce sont les résultats de cette évaluation, ainsi que les solutions présélectionnées, qui ont été présentés au public pour un examen plus approfondi et une rétroaction lors de la deuxième assemblée publique. Par souci de transparence, la liste complète des solutions envisagées dans l'évaluation environnementale sera jointe au rapport d'étude d'évaluation environnementale, lequel sera accessible au public sur le site Web du projet à l'adresse suivante : https://www.safecleanquiet.ca/. Le rapport d'étude d'évaluation environnementale n'est pas encore achevé, et une notification publique sera émise lorsque le rapport sera disponible sur le site Web.
Solutions proposées pour les RESA	■ On demande qu'une superposition 3D des solutions RESA soit mise à disposition du public sur le site Web du projet.	■ Les rendus 3D des RESA sont maintenant disponibles sur la page « À propos de » du site Web « Sûr Écolo Calme » à l'adresse safecleanquiet.ca/about – plus précisément dans la section « Études et ressources », qui est directement accessible en tapant safecleanquiet.ca/about#resources.
Protection contre les inondations	■ On demande des renseignements sur les mesures proposées au titre de la protection contre les inondations dans le cadre de la solution RESA 3.	■ La conception de la RESA 3 comprend plusieurs éléments destinés à gérer les risques d'inondation. Plus précisément, la protection contre les inondations est intégrée à la conception avec l'élévation de la voie de circulation D, ce qui atténuera les risques d'inondation. En outre, des brise-lames ont été intégrés aux extrémités est et ouest des RESA. Ces structures sont conçues pour protéger la masse terrestre de l'action des vagues et de la glace, réduisant ainsi les risques d'inondation.
Zone d'exclusion maritime	■ On demande des renseignements sur les effets sur la zone d'exclusion maritime.	■ Les limites de la zone d'exclusion maritime ne seront pas modifiées. Chacune des trois solutions RESA se trouve à l'intérieur des limites existantes de la zone d'exclusion maritime (une zone du lac à chaque extrémité de la piste où la circulation maritime régulière est interdite). Par conséquent, il n'y aura aucun changement ni augmentation des limites de la zone d'exclusion maritime.
Modifications des voies de circulation	■ On demande si le projet RESA comprendra des modifications des voies de circulation.	■ Des améliorations aux voies de circulation sont proposées dans le cadre des solutions RESA 2 et RESA 3. Une nouvelle voie de circulation parallèle B est suggérée pour raccourcir la distance de roulage, et le déplacement de la voie de circulation D permettrait l'installation d'un nouveau système de guidage visuel à l'approche, améliorant la sécurité de l'approche de la piste 08/26. Ce changement permet également d'accroître l'espace entre la voie de circulation et la piste.

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Route d'accès et couloir de services publics	■ On demande des renseignements sur les avantages des routes périphériques et du couloir de services publics.	■ La création d'un couloir de services publics dans la solution RESA 3 a pour principal avantage d'améliorer l'efficacité et la sécurité des opérations, car cela évite aux véhicules de traverser une piste en service, procédure qui nécessite actuellement une approbation spéciale de la tour de contrôle de NAV CANADA. En offrant un itinéraire direct et sans restriction, le couloir de services publics simplifie l'accès pour les services essentiels et communautaires,notamment les véhicules utilisés par la Ville tels que les fournisseurs de services publics (Toronto Water, hydro, Bell, Rogers), la gestion des déchets (camions à ordures et de recyclage), les véhicules de service public (p. ex. les bibliobus), les livraisons de services de restauration pour les événements spéciaux et l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région. Maintenir le niveau de service actuel tout en améliorant les capacités d'intervention d'urgence permet de mieux soutenir les activités de l'aéroport et de la collectivité, ce qui améliore en fin de compte la sécurité, la fiabilité et l'efficacité opérationnelle globales. Parmi les autres avantages d'une route périphérique, mentionnons la réduction des émissions atmosphériques et sonores des véhicules et des camions qui tournent au ralenti côté piste et près du parc de l'Île de Toronto en attendant l'autorisation de la tour de contrôle pour traverser la piste principale.
Route d'accès et couloir de services publics	■ On demande quelles sont les différences entre les routes d'accès et le couloir de services publics prévus dans la RESA 2 et ceux prévus dans la RESA 3.	■ Le couloir de services publics proposé dans la RESA 3 fonctionne sans avoir besoin de l'autorisation de NAV CANADA (la tour de contrôle) parce qu'il est conçu pour éviter toute intrusion dans l'espace aérien aéronautique protégé. La masse terrestre supplémentaire envisagée dans cette solution fournit l'espace nécessaire pour construire la route tout en maintenant une distance avec l'espace aérien critique, assurant ainsi la sécurité des opérations aériennes. ■ La RESA 2 conserve un accès restreint côté piste aux extrémités est et ouest de la piste, comme c'est actuellement le cas. Cependant, la nouvelle route d'accès de la RESA 2 est tracée immédiatement derrière la RESA et ne traverse pas la piste. Cet ajustement réduit légèrement les risques et les répercussions sur la sécurité associés aux incursions potentielles, car il évite les conflits entre les aéronefs sur la piste et les véhicules qui la traversent. Bien que la RESA 2 améliore la sécurité par rapport aux conditions actuelles, elle ne permet pas aux véhicules de service autorisés d'avoir un accès sans restriction comme le prévoit la RESA 3.
Clôture de sécurité	■ On demande une illustration de la clôture de la solution RESA 3.	■ Dans le cadre de la conception proposée, la RESA 3 comprend une clôture de sécurité située du côté est de l'aéroport entre le couloir de services publics et l'aérodrome. La clôture contribuera à la sûreté et à la sécurité de l'aéroport en empêchant l'accès non autorisé à l'aérodrome tout en maintenant l'espace aérien nécessaire.
Qualité de l'air	■ L'approche par étapes de l'évaluation environnementale pourrait ne pas rendre pleinement compte des effets cumulatifs, et l'on s'inquiète que les données de référence désuètes et l'exclusion de polluants non réglementés, comme les particules ultrafines et le carbone noir, faussent les évaluations de la qualité de l'air. Une surveillance continue des polluants réglementés et non réglementés est recommandée, avec une communication régulière des résultats afin	■ L'évaluation de la qualité de l'air est fondée sur les critères de contamination atmosphérique réglementés à l'échelle fédérale et provinciale, étant donné qu'il existe des critères et des normes de qualité de l'air publiés. Les concentrations de référence sont basées sur les données de surveillance de la qualité de l'air ambiant sur cinq ans les plus récentes, recueillies dans trois stations de surveillance situées à Toronto et exploitées par les gouvernements provincial et fédéral. Ces stations de surveillance de la qualité de l'air sont situées à un kilomètre de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto; cependant, les particules ultrafines ne comptent pas parmi les contaminants atmosphériques actuellement réglementés. Les stations de surveillance de la qualité de l'air à proximité mesurent actuellement en continu les $PM_{2,5}$ et le NO_2. ■ PortsToronto envisagera de surveiller continuellement les contaminants atmosphériques réglementés et non réglementés, y compris les particules ultrafines, afin de suivre les changements.

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
	d'assurer la transparence et de suivre l'évolution de la qualité de l'air au fil du temps.	
Processus d'approvisionnement et de sélection de l'entrepreneur	■ On demande des renseignements sur le choix de l'entrepreneur.	■ La réalisation du projet RESA est un marché de conception-construction. PortsToronto a émis une demande de préqualification pour les entrepreneurs en conception-construction à l'automne 2024 et passe à l'étape de la demande de propositions des entrepreneurs préqualifiés début de 2025, l'attribution étant prévue au deuxième trimestre 2025.
Consultation	■ On exprime des préoccupations concernant la transparence du processus de consultation et on demande un plus large éventail de commentaires.	■ PortsToronto s'engage à maintenir la transparence et à participer à des consultations publiques constructives tout au long du projet RESA. L'organisation s'engage à partager ouvertement l'information et à solliciter les commentaires du public au fur et à mesure que des décisions clés sont prises. À ce jour, l'organisation a entrepris plusieurs initiatives pour communiquer avec le public et les parties prenantes. Des assemblées publiques ont eu lieu le 17 juillet et le 15 octobre 2024. Ces assemblées, prévues l'après-midi et en soirée pour s'adapter à divers horaires, comprenaient des portes ouvertes avec des expositions thématiques et des experts en la matière. Un site Web dédié au projet (https://www.safecleanquiet.ca/) a été lancé pour fournir des renseignements continus des mises à jour et une foire aux questions afin que les intervenants aient accès à l'information la plus récente. PortsToronto a également activement sollicité et intégré les commentaires de la communauté dans le processus de conception des RESA. L'organisation a collaboré avec des organismes gouvernementaux, dont la Ville de Toronto, Transports Canada, y compris Navigable Waters, Waterfront Toronto, CreateTO, l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, le ministère des Pêches et des Océans du Canada, le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario, pour discuter du projet de RESA. En outre, PortsToronto a mobilisé les communautés autochtones pour s'assurer que leurs droits, leurs intérêts et leurs points de vue soient inclus dans les processus de planification et de prise de décisions. Ces efforts ont mobilisé un large éventail d'intervenants, y compris des résidents locaux, des groupes communautaires, des organismes gouvernementaux, des communautés autochtones et des utilisateurs de l'aéroport, garantissant ainsi la prise en compte de divers points de vue. PortsToronto demeure déterminée à assurer la participation continue de la communauté pour se conformer aux exigences réglementaires tout en améliorant la sécurité opérationnelle et l'efficacité et en réduisant le plus possible les répercussions sur les communautés voisines.
Consultation	■ On demande des renseignements sur la participation de Porter Airlines et d'Air Canada au projet.	■ PortsToronto et AECOM, qui dirige les travaux d'évaluation environnementale, ont mobilisé de nombreuses personnes, groupes intéressés, intervenants et organismes, y compris les communautés autochtones, sur le projet de RESA. Dans le cadre du groupe d'intervenants, les deux compagnies aériennes commerciales (Porter et Air Canada), ainsi qu'Ornge Medivac, l'École de pilotage et Hope Air, ainsi que toutes les principales entreprises aéroportuaires, ont été consultées au sujet du projet de RESA.
Consultation	■ On demande quel est le rôle de Nieuport dans le projet RESA.	■ Nieuport n'a pas de rôle dans le projet RESA. Nieuport possède et exploite l'aérogare de passagers. PortsToronto possède et exploite l'aéroport, y compris l'aérodrome.

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Consultation	▪ RESA pour tous les résidents de l'Île de Toronto.	▪ PortsToronto s'engage à maintenir la transparence et à participer à des consultations publiques constructives tout au long du projet RESA. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle essentiel dans le service aux résidents de Toronto et d'ailleurs, en soutenant la connectivité et l'activité économique régionales. L'aéroport est exploité en vertu d'un accord tripartite entre la Ville de Toronto, PortsToronto et Transports Canada, qui en définit le cadre opérationnel. Cet accord, qui devait expirer en 2033, a été prolongé par le Conseil municipal jusqu'en 2045. Les décisions concernant le projet RESA sont prises en collaboration par les signataires de l'accord tripartite. PortsToronto étant le propriétaire majoritaire des terrains de l'aéroport Bily Bishop de Toronto, ses plans à long terme sont au cœur de toutes les discussions sur l'avenir de l'aéroport. Les commentaires du public demeureront un élément clé du processus au fur et à mesure que les décisions seront prises. Bien que l'une des trois solutions proposées pour les RESA doive être mise en œuvre pour répondre aux exigences réglementaires, PortsToronto s'engage à parfaire l'option choisie par le biais d'un processus de consultation rigoureux. Tous les résidents de Toronto, y compris ceux de l'Île de Toronto, les communautés autochtones et d'autres intervenants, auront l'occasion de donner leur avis dans le cadre du processus d'évaluation environnementale. Cette approche inclusive garantit la prise en compte de divers points de vue alors que PortsToronto s'efforce de respecter les normes de conformité, de renforcer la sécurité opérationnelle, d'améliorer l'efficacité et de réduire le plus possible les répercussions sur les collectivités voisines.

O4.3.2 Deuxième journée portes ouvertes et assemblée publique

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Consultation	■ RESA pour tous les résidents de l'Île de Toronto.	■ PortsToronto s'engage à maintenir la transparence et à participer à des consultations publiques constructives tout au long du projet RESA. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle essentiel dans le service aux résidents de Toronto et d'ailleurs, en soutenant la connectivité et l'activité économique régionales. L'aéroport est exploité en vertu d'un accord tripartite entre la Ville de Toronto, PortsToronto et Transports Canada, qui en définit le cadre opérationnel. Cet accord, qui devait expirer en 2033, a été prolongé par le Conseil municipal jusqu'en 2045. Les décisions concernant le projet RESA sont prises en collaboration par les signataires de l'accord tripartite. PortsToronto étant le propriétaire majoritaire des terrains de l'aéroport Bily Bishop de Toronto, ses plans à long terme sont au cœur de toutes les discussions sur l'avenir de l'aéroport. Les commentaires du public demeureront un élément clé du processus au fur et à mesure que les décisions seront prises. Bien que l'une des trois solutions proposées pour les RESA doive être mise en œuvre pour répondre aux exigences réglementaires, PortsToronto s'engage à parfaire l'option choisie par le biais d'un processus de consultation rigoureux. Tous les résidents de Toronto, y compris ceux de l'Île de Toronto, les communautés autochtones et d'autres intervenants, auront l'occasion de donner leur avis dans le cadre du processus d'évaluation environnementale. Cette approche inclusive garantit la prise en compte de divers points de vue alors que PortsToronto s'efforce de respecter les normes de conformité, de renforcer la sécurité opérationnelle, d'améliorer l'efficacité et de réduire le plus possible les répercussions sur les collectivités voisines.

Deuxième séance portes ouvertes et assemblée publique

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Exploitation de l'aéroport	■ On exprime des préoccupations quant au fait que la construction des RESA entraîne l'augmentation du nombre de vols ou l'élargissement des types d'aéronefs autorisés.	■ La mise en œuvre des RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est régie par l'accord tripartite, qui réglemente l'exploitation de l'aéroport, y compris les types et les dimensions des aéronefs autorisés. Le projet RESA vise uniquement à répondre aux exigences fédérales en matière de sécurité et ne vise aucunement à augmenter le volume de trafic de l'aéroport ou à accueillir des aéronefs plus gros.
Exploitation de l'aéroport	■ On demande quel est l'intérêt de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto alors que l'Aéroport Pearson est déjà en place.	■ L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle important dans l'économie de Toronto, générant plus de 2,1 milliards de dollars en production économique totale et soutenant environ 4 450 emplois, dont 2 080 directement liés à l'exploitation de l'aéroport. Il s'agit d'une plaque tournante essentielle pour le transport, offrant un accès pratique au centre-ville et des liaisons vers plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, ainsi que des liaisons vers plus de 80 destinations internationales. L'aéroport facilite également des services essentiels tels que les activités d'ambulance aérienne d'ORNGE, contribuant ainsi à la santé et à la sécurité publiques. L'aéroport est exploité en vertu d'un accord tripartite entre la Ville de Toronto, PortsToronto et Transports Canada, qui en définit le cadre opérationnel. Cet accord, qui devait expirer en 2033, a été prolongé par le Conseil municipal jusqu'en 2045. Les décisions concernant le projet RESA sont prises en collaboration par les signataires de l'accord tripartite. PortsToronto étant le propriétaire majoritaire des terrains de l'aéroport Bily Bishop de Toronto, ses plans à long terme sont au cœur de toutes les discussions sur l'avenir de l'aéroport. Les commentaires du public demeureront un élément clé du processus au fur et à mesure que les décisions seront prises.

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Exploitation de l'aéroport	■ On demande des précisions sur la façon dont l'accord tripartite abordera l'avenir limité de l'aéroport en raison du train à grande vitesse offrant des liaisons plus rapides et plus écologiques.	■ L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle distinct dans le transport régional, offrant un accès pratique pour les vols court-courriers et les services essentiels tels que le transport médical. Bien que le développement du train à grande vitesse offre une option écologique pour certaines lignes, il complète plutôt qu'il ne remplace le rôle de l'aéroport, car les liaisons ferroviaires ne peuvent pas desservir toutes les destinations ni reproduire la flexibilité et le gain de temps du transport aérien.
Exploitation de l'aéroport	■ On demande des renseignements sur le coût d'exploitation des avions à réaction à partir de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.	■ L'exploitation d'avions à réaction à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto n'entre pas dans le cadre du projet RESA et demeure interdite par l'accord tripartite. Le projet RESA se concentre uniquement sur le respect des exigences fédérales en matière de sécurité et n'implique pas de changements aux types d'aéronefs autorisés à l'aéroport.
Exploitation de l'aéroport	■ Investir dans les RESA pourrait s'avérer inutile si la Ville ou les partenaires de l'accord tripartite décident de ne pas prolonger le bail au cours des 20 prochaines années.	■ La fin de l'accord tripartite en 2033 n'a pas d'incidence directe sur le calendrier de mise en œuvre des RESA, qui est fixé à 2027. En octobre, la Ville de Toronto a voté en faveur de la prolongation de l'accord tripartite jusqu'en 2045. Par conséquent, PortsToronto continuera de remplir son mandat qui consiste à exploiter un aéroport commercialement viable qui profite à la Ville et à ses résidents.
Exploitation de l'aéroport	■ J'apprécie le fait d'avoir un service d'aéroport dans l'ensemble.	■ Commentaire noté
Accord tripartite	■ L'accord tripartite ne devrait pas être prolongé, car de nombreux membres du Conseil municipal s'y opposent.	■ En octobre 2024, le Conseil municipal de Toronto a accepté de prolonger de 12 ans le bail de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, reportant son expiration de 2033 à 2045. Cette décision a été prise pour faciliter la construction des RESA, une exigence de sécurité imposée par le gouvernement fédéral.
Utilisation des terres et aménagement du territoire	■ Les RESA 2 et 3 nécessiteront de modifier le plan officiel de Toronto.	■ Des consultations sont en cours avec le Service de l'urbanisme de la Ville de Toronto pour déterminer si une modification du plan officiel est nécessaire pour l'une ou l'autre de ces options.
Utilisation des terres et aménagement du territoire	■ Un parc n'est pas une utilisation efficace du terrain de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.	■ Commentaire noté
Utilisation des terres et aménagement du territoire	■ La Ville devrait se concentrer sur l'élaboration d'un plan directeur pour l'espace aéroportuaire afin d'éclairer les décisions aéroportuaires.	■ Le plan directeur de 2018 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto fournit un cadre pour l'aménagement à long terme, en harmonisant les décisions sur la sécurité, les besoins opérationnels et les objectifs environnementaux, y compris la mise en œuvre des RESA. Il aborde des domaines clés tels que les besoins en infrastructures, les prévisions d'activité, les initiatives environnementales et la planification future, dans le but d'équilibrer la croissance et les intérêts communautaires en répondant aux préoccupations concernant le bruit, la circulation et les émissions. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un document réglementaire, le plan oriente la croissance durable et définit les priorités d'amélioration continue, en veillant à ce que le développement s'harmonise avec les besoins de la collectivité et soutienne la croissance économique. Les plans directeurs, généralement mis à jour tous les cinq ans, sont habituels pour la plupart des aéroports. Le plan actuel ayant dépassé les cinq ans, l'aéroport se prépare à une mise à jour.
Mise en œuvre des RESA	■ On demande si la mise en œuvre de la solution RESA 1 empêcherait la mise en œuvre future de la solution RESA 3 si l'accord tripartite est prolongé.	■ Bien que la RESA 1 fournisse l'extension minimale requise pour respecter les règlements de sécurité de Transports Canada, la RESA 3 comprend des améliorations supplémentaires à l'infrastructure, qui protègent contre les inondations, améliorent la sécurité, atténuent les émissions atmosphériques et sonores et offrent une

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		souplesse opérationnelle. La mise en œuvre de la solution RESA 1 ne limiterait pas la capacité de poursuivre avec la RESA 3, mais elle pourrait représenter une approche progressive. En effet, la RESA 1 répond aux besoins immédiats en matière de sécurité, tandis que la RESA 3 offre des avantages plus substantiels à long terme.
Mise en œuvre des RESA	■ La promesse de PortsToronto est de construire les RESA selon les modalités approuvées par le Conseil municipal de Toronto.	■ PortsToronto continue de collaborer avec la Ville et ses partenaires fédéraux pour achever le plan et prolonger le bail en vue de construire les RESA selon les modalités approuvées par le Conseil municipal. Les commentaires du public demeureront un élément clé du processus au fur et à mesure que les décisions seront prises.
Coût et financement	■ On demande des renseignements sur les coûts de base par rapport aux dépenses supplémentaires, comme le couloir de services publics et le mur antibruit.	■ PortsToronto est toujours en train de calculer le coût des trois solutions proposées pour les RESA. La différenciation des coûts entre les éléments de base et les éléments supplémentaires du projet, comme le couloir de services publics et le mur antibruit, fait partie d'une évaluation détaillée actuellement menée par PortsToronto.
Coût et financement	■ On demande des précisions sur les bénéficiaires financiers du projet des RESA.	■ La mise en œuvre des RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto vise à améliorer la sécurité conformément à la réglementation fédérale et aux normes internationales. Il ne s'agit pas d'une initiative à but lucratif; les coûts sont couverts par PortsToronto par le biais de financement et de rajustements potentiels des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) pour les passagers, sans financement des contribuables.
Coût et financement	■ On demande qui sera responsable des coûts d'entretien des RESA.	■ Tout entretien requis pour les RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto serait effectué uniquement par PortsToronto.
Coût et financement	■ On demande des renseignements sur le coût estimatif du retrait des RESA à la fin du contrat.	■ Les RESA doivent être conformes aux règlements de sécurité de Transports Canada et ne seront pas retirées.
Étude d'évaluation environnementale	■ On demande des détails sur l'évaluation de la solution préliminaire privilégiée.	■ Des renseignements détaillés sur la méthode d'évaluation se trouvent dans l'ébauche du rapport d'étude d'évaluation environnementale, qui est disponible pour un examen public de 30 jours sur le site Web du projet à l'adresse suivante : https://www.safecleanquiet.ca/. Après cette période d'examen, l'équipe de projet apportera les révisions nécessaires et publiera le rapport final, y compris un résumé des commentaires reçus et des réponses de l'équipe de projet.
Étude d'évaluation environnementale	■ Pourquoi les considérations techniques et de génie sont-elles incluses dans ce qui est principalement une évaluation environnementale?	■ L'étude d'évaluation environnementale vise à évaluer les effets environnementaux, sociaux et économiques du projet. Bien que l'accent soit mis principalement sur les facteurs environnementaux, l'étude tient également compte des aspects opérationnels et commerciaux pour assurer la durabilité et l'efficacité à long terme. Les considérations techniques, comme l'efficacité opérationnelle, sont harmonisées avec des objectifs plus larges comme la sécurité, l'incidence sur la collectivité et la viabilité. Ces considérations sont étroitement liées aux aspects environnementaux, y compris la qualité de l'air, les facteurs socio-économiques et les répercussions sonores. Cette approche globale met l'accent sur l'importance d'aborder les aspects techniques et environnementaux pour obtenir un résultat équilibré et efficace.
Étude d'évaluation environnementale	■ Il ne s'agit pas d'une évaluation environnementale volontaire.	■ Bien que le plan officiel de la Ville de Toronto (2024) exige que les projets de remblayage du lac Ontario fassent l'objet d'une évaluation environnementale afin de protéger ou d'améliorer la qualité et la quantité de l'eau, ainsi que les habitats terrestres et aquatiques, il n'existe aucune exigence réglementaire en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* fédérale ou de la *Loi sur les évaluations environnementales* provinciale obligeant à entreprendre une évaluation environnementale pour l'ensemble du projet des RESA.

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Étude d'évaluation environnementale	■ Préoccupations concernant les effets sur la santé	■ Le projet des RESA ne modifiera pas les opérations aéroportuaires, à l'exception des modifications apportées aux voies de circulation dans le cadre des solutions RESA 2 et RESA 3. Ces changements devraient réduire les émissions atmosphériques et sonores en raccourcissant les temps de roulage. En outre, la mise en place de murs antibruit et d'un couloir de services publics avec un accès sans restriction pour les véhicules autorisés dans la solution RESA 3 réduira davantage les émissions atmosphériques et sonores, atténuant efficacement les répercussions potentielles sur la santé.
Solutions proposées pour les RESA	■ Aucune préférence concernant les RESA	■ Commentaire noté
Solutions proposées pour les RESA	■ On demande quelle sera l'incidence du projet des RESA sur les options d'aviation générale, en particulier pour les aéronefs personnels.	■ L'aéroport continuera d'accueillir les activités d'aviation générale comme il l'a fait par le passé. L'objectif principal du projet des RESA est de se conformer à la réglementation fédérale en matière de sécurité sans avoir d'incidence sur les opérations ou les groupes d'utilisateurs existants à l'aéroport.
Solutions proposées pour les RESA	■ Préférence exprimée pour la solution RESA 1 par rapport à la RESA 3	■ Le choix de la RESA 3 comme solution privilégiée a été fondé sur une évaluation exhaustive des facteurs liés à la sécurité, à l'environnement et à l'exploitation. Bien que la RESA 1 soit la solution la moins coûteuse et puisse avoir moins d'effets sur l'environnement naturel, la RESA 3 offre la meilleure solution globale pour ce qui est du respect des exigences fédérales en matière de sécurité, de l'amélioration des opérations aéroportuaires, du renforcement de la résilience aux changements climatiques et de la réduction du bruit au sol et des émissions atmosphériques. La préférence pour la RESA 3 tient compte non seulement des considérations environnementales immédiates, mais aussi des avantages à long terme pour la sécurité, la fonctionnalité de l'aéroport et la conformité réglementaire. PortsToronto s'engage à réduire le plus possible les effets sur l'environnement grâce à des mesures d'atténuation et s'assurera que tous les aspects du projet des RESA sont conformes aux objectifs de sécurité et de durabilité. L'accent est mis sur la sécurité et la conformité de l'aéroport tout en répondant aux préoccupations environnementales de manière responsable.
Solutions proposées pour les RESA	■ Puisque le Conseil municipal de Toronto a déjà voté en faveur de la RESA 1, pourquoi y a-t-il encore des discussions sur la RESA 2 et la RESA 3?	■ Le Conseil municipal de Toronto a voté en faveur de la RESA 1 avant l'achèvement de l'évaluation environnementale de toutes les solutions proposées. L'évaluation des RESA 2 et 3 fait partie d'un processus d'évaluation approfondi visant à assurer la meilleure solution possible en matière de sécurité, d'efficacité opérationnelle et de conformité réglementaire. PortsToronto continuera de travailler avec la Ville et ses partenaires fédéraux pour convenir d'un plan et prolonger le bail pour construire les RESA selon les modalités approuvées par le Conseil municipal.
Solutions proposées pour les RESA	■ Les améliorations apportées aux pistes ne devraient pas être incluses dans les avantages d'une solution RESA, et le couloir de services publics n'est pas un avantage lié aux RESA.	■ Les améliorations apportées à la piste et au couloir de services publics, bien qu'elles ne soient pas des avantages directs des RESA, contribuent à la sécurité globale et à la viabilité à long terme de l'aéroport. Ces facteurs sont pris en compte dans le cadre de l'évaluation approfondie de l'évaluation environnementale.
Solutions proposées pour les RESA	■ La possibilité de raccourcir la piste sans agrandir la masse terrestre n'a pas été sérieusement envisagée.	■ Bien que le raccourcissement de la piste ait été envisagé parmi la longue liste initiale de solutions possibles, cette option a été éliminée rapidement en raison d'importantes répercussions opérationnelles. Les solutions ne nécessitant pas d'extension de la masse terrestre, comme la réduction de la longueur utilisable de la piste ou la reconfiguration des seuils de piste et des zones avant-seuil, ont été jugées non viables sur la base d'études techniques et des critères d'évaluation de l'étude de faisabilité des RESA. Ces options, abordées lors de

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		l'assemblée publique du 17 juillet, ne respectaient pas le principe directeur clé de l'étude, à savoir préserver l'utilité et l'efficacité de la piste 08/26, qui est la principale piste commerciale. Le raccourcissement de la piste limiterait sa capacité, ce qui aurait de graves répercussions sur les opérations actuelles et futures et rendrait le service aérien commercial de l'avion de calcul, le Q400, non viable au regard de la réglementation de Transports Canada. Ces solutions ont donc été écartées, car elles ne répondaient pas aux exigences de sécurité et aux objectifs d'efficacité opérationnelle.
Solutions proposées pour les RESA	■ On demande quelle solution RESA offre les meilleures perspectives pour le prolongement de la piste.	■ Le prolongement futur de la piste n'est pas l'objet de cette étude. Le projet des RESA vise à répondre aux exigences actuelles en matière de sécurité et de réglementation.
Solutions proposées pour les RESA	■ Pourquoi la solution du « statu quo » n'a-t-elle pas été envisagée?	■ La solution du « statu quo » a été envisagée dès les premières étapes de l'évaluation. Toutefois, cette option suppose que la piste 08/26 continuerait d'être exploitée sans les RESA de 150 m obligatoires aux deux extrémités de la piste, ce qui ne répond pas à la mesure de sécurité critique exigée par Transports Canada. Par conséquent, cette solution n'a pas fait l'objet d'une évaluation plus approfondie.
Solutions proposées pour les RESA	■ Pourquoi le dispositif d'arrêt à matériau absorbant (EMAS) n'est-il pas envisagé comme solution possible?	■ Bien que l'EMAS ait été initialement envisagé lors de l'étude de faisabilité, il a finalement été écarté en raison de plusieurs défis opérationnels et réglementaires. En effet, bien que l'EMAS réponde aux exigences de Transports Canada visant les RESA, il présente des inconvénients importants, notamment l'incertitude quant à l'obtention de l'approbation réglementaire en tant que première installation EMAS au Canada, des fermetures de pistes potentielles pour réparation et entretien, et une durée de vie limitée. Tout cela pourrait perturber les opérations à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. En outre, l'EMAS serait affecté, voire endommagé, par les embruns et l'accumulation de glace dans l'environnement marin unique de l'aéroport, ce qui augmenterait d'autant les risques opérationnels. En réponse aux commentaires formulés par le public lors de la première séance portes ouvertes, l'option EMAS a été réexaminée et réévaluée. Cependant, les contraintes mentionnées présentent des risques inacceptables sur les plans de la faisabilité, de l'exploitation et de la réglementation. Il est également important de souligner que l'EMAS nécessiterait quand même d'agrandir la masse terrestre pour supporter le matériel. En raison de ces facteurs, cette solution a été écartée.
Solutions proposées pour les RESA	■ On demande à PortsToronto si les discussions avec le gouvernement fédéral porteront uniquement sur la RESA 1 ou si elles examineront les trois solutions proposées.	■ PortsToronto a collaboré avec la Ville de Toronto et Transports Canada pour discuter des prochaines étapes de la mise en œuvre des RESA. Ces discussions portent sur toutes les solutions à l'étude afin de déterminer laquelle est la plus appropriée. Bien que la RESA 3 ait été désignée comme la solution à privilégier en raison de ses avantages opérationnels, communautaires et de sécurité, PortsToronto reconnaît que la Ville a choisi une solution différente, et des discussions avec tous les signataires de l'accord tripartite seront nécessaires pour déterminer quelle solution sera mise en œuvre.
Solutions proposées pour les RESA	■ On demande si le prolongement de 54 m au-delà de la digue dans le cadre de la solution RESA 1 comprend le prolongement en bordure de la route.	■ Le prolongement de 54 mètres mentionné pour la RESA 1 comprend à la fois la zone au-delà de la digue et l'espace nécessaire pour le couloir de services publics.

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Route d'accès et couloir de services publics	■ On demande quels types de véhicules seront autorisés à circuler sur la route sans restriction et si cela pourrait entraîner une augmentation de la circulation automobile sur l'île.	■ Le couloir de services publics est conçu pour améliorer les opérations aéroportuaires et l'accès d'urgence, sans augmenter la circulation générale sur l'île, étant donné qu'il sera réservé aux véhicules de service autorisés seulement. Il accueillera divers types de véhicules de services publics qui accèdent déjà à l'île, tout en maintenant le niveau de service actuel. Cela comprend les véhicules de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (notamment pour soutenir des projets comme la lutte contre l'érosion de la pointe Gibraltar), les véhicules des fournisseurs de services publics (p. ex., Toronto Water, Hydro, Bell, Rogers, camions à ordures et camions de recyclage), les véhicules de service public (p. ex. les bibliobus), les véhicules de restauration et la circulation liée à certains événements (p. ex. pour des événements sportifs ou culturels).
Route d'accès et couloir de services publics	■ On demande quels seront les frais d'accès des véhicules, les revenus prévus de la circulation et à qui ces frais sont versés.	■ Il n'y aura aucun changement au processus d'accès des véhicules. Le système actuel, y compris les exigences de paiement connexes, demeurera le même. Les revenus générés par ces frais servent à couvrir les coûts administratifs et opérationnels associés à la prestation de services d'escorte de sécurité sur la piste active 7 jours sur 7 pour permettre aux véhicules de la Ville de Toronto d'accéder en cas d'urgence.
Route d'accès et couloir de services publics	■ On demande s'il serait envisageable d'autoriser les voitures à circuler autour de la piste, à proximité des trajectoires de vol.	■ La possibilité que des véhicules circulent près des pistes dépend de la taille, de l'aménagement et des exigences opérationnelles de l'aéroport. À l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, les véhicules peuvent circuler en toute sécurité près des pistes en raison de son infrastructure et de ses protocoles opérationnels spécifiques. Le couloir de services publics proposé dans le cadre de la solution RESA 3 sera réservé aux véhicules de service et est conçu pour améliorer la sécurité et l'efficacité en éliminant la nécessité actuelle pour les véhicules de traverser la piste en service.
Route d'accès et couloir de services publics	■ On demande quelles sont les préoccupations en matière de sécurité liées à l'accès sans restriction à la route.	■ Les mesures de sécurité actuelles resteront en place, garantissant que seuls les véhicules autorisés tels que ceux destinés aux opérations aéroportuaires, aux services d'urgence et aux fins préapprouvées y auront accès. Les systèmes de surveillance et de suivi, y compris les caméras et le personnel de sécurité, continueront de détecter et de prévenir les activités non autorisées. Des directives opérationnelles strictes pour les mouvements de véhicules seront maintenues afin d'éviter toute interférence avec les opérations aériennes et d'assurer la sécurité.
Route d'accès et couloir de services publics	■ On demande combien de véhicules de la Ville circulent sur les terrains de l'aéroport et s'ils peuvent être réorientés vers les traversiers de la Ville lorsque cela est possible.	■ Des véhicules et des camions municipaux sont présents sur les terrains de l'aéroport pour assurer les services d'urgence et les services essentiels, notamment l'accès au chantier, l'entretien des infrastructures et l'accès continu aux Îles de Toronto toute l'année, y compris pendant les mois d'hiver lorsque la glace est présente dans l'arrière-port. En 2023, les véhicules de service de la Ville de Toronto ont traversé la piste principale pour accéder aux Îles de Toronto plus de 3 700 fois. Ces véhicules ont utilisé un passage à niveau contrôlé sur la piste 08/26, géré par l'escorte de sécurité et les communications aéroportuaires pour assurer la sécurité. Les traversiers de la Ville n'ayant pas la capacité de transporter de gros camions, l'aéroport accueille cette circulation afin de soutenir la Ville de Toronto.
Route d'accès et couloir de services publics	■ On demande quelle est la proportion de véhicules circulant pour un usage privé, pour des projets locaux, pour l'école et pour le centre artistique.	■ Les données sur les traversées de piste répertorient plus de 119 catégories de véhicules spécifiques. Les véhicules qui n'appartiennent pas à l'aéroport et qui utilisent le passage à niveau sont notamment ceux de la Ville de Toronto, des entrepreneurs de la Ville, des services publics (ordures, eau, électricité, Rogers/Bell), de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, de la bibliothèque de la Ville de Toronto et du Toronto District School Board. Ces traversées de pistes par des véhicules non aéroportuaires ne font pas l'objet d'un suivi

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		permettant de déterminer l'objet de la traversée vers l'Île de Toronto, mais tous les véhicules reçoivent l'autorisation de traverser.
Route d'accès et couloir de services publics	■ On demande si le coût des dommages à la route a été pris en compte.	■ Les routes existantes utilisées pour accéder à l'aéroport et aux environs sont conçues pour la circulation de véhicules correspondant à leurs utilisations prévues, notamment les véhicules municipaux, les entrepreneurs et les services publics. Il n'y a aucun changement prévu au processus d'accès ou aux modalités d'utilisation par les véhicules susceptible de modifier considérablement l'usure de la chaussée ou d'entraîner une augmentation des coûts associés à l'entretien des routes. L'objectif est d'acheminer par barge les matériaux et les engins de chantier depuis les installations de PortsToronto au port de Toronto, où se trouve la zone de rassemblement du chantier, jusqu'au chantier de construction de l'aéroport afin de réduire le plus possible la dépendance à l'égard des routes pendant les travaux de construction du projet RESA, ce qui réduira d'autant l'usure potentielle des routes. Cette solution a été appliquée en 2018 dans le cadre du projet de réhabilitation de l'aérodrome à la demande de la collectivité et a connu un grand succès.
Route d'accès et couloir de services publics	■ On demande de renseignements sur le sentier autour de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto qui pourrait être inclus dans la solution RESA 3.	■ Dans l'avant-projet sommaire de la RESA 3, il est fait référence, visuellement et par écrit, à la possibilité d'allouer un espace à un sentier public dans le cadre d'un couloir de services publics souterrain à accès restreint. Ce sentier a été inclus dans la conception pour illustrer une fonctionnalité potentielle qui pourrait être aménagée à l'avenir. Il figure dans l'avant-projet sommaire afin d'évaluer l'intérêt de la Ville de Toronto pour un tel sentier et de pouvoir en discuter lors de la consultation publique. Cependant, il a été clairement établi qu'un tel sentier d'accès n'était pas souhaité. Par conséquent, PortsToronto n'explorera pas davantage cette option, qui ne fera pas partie de la conception ou de la mise en œuvre finale des RESA.
Route d'accès et couloir de services publics	■ La route périphérique proposée dans la solution RESA 3 n'offre aucun avantage important, car elle n'élimine pas l'attente lorsqu'un avion est présent.	■ Le couloir de services publics proposé pour les véhicules autorisés dans la solution RESA 3 offre un accès dédié autour de l'aéroport et élimine ainsi la nécessité pour les véhicules d'attendre le passage des avions. Cette route évite l'interaction avec la zone de protection de l'espace aérien et empêche les véhicules de traverser les pistes en service. Par conséquent, elle améliore la sécurité et l'efficacité opérationnelle en réduisant les incursions sur piste et en permettant le mouvement continu des véhicules, même en présence d'aéronefs. Cette route serait utilisée uniquement par des véhicules de service autorisés et n'est pas à usage public.
Accès à l'Île	■ On demande si une dotation en personnel est prévue pour le service de traversier, actuellement débordé par les mesures de sécurité.	■ Le service de traversier fait partie intégrante des opérations aéroportuaires mais ne fait pas partie du projet des RESA. Les opérations existantes, y compris la sécurité et la dotation en personnel à la gare maritime, demeureront inchangées. PortsToronto demeure déterminé à s'assurer que toutes les zones opérationnelles, y compris le service de traversier, disposent d'un personnel adéquat pour maintenir un service sans interruption et respecter les normes de sécurité.
Couloir de services publics	■ On demande si le couloir de services publics sera disponible pour d'autres utilisations, et le cas échéant, quelles seraient ces utilisations.	■ Le couloir de services publics soutiendra l'enfouissement des services publics et des tuyaux souterrains pour les infrastructures de la Ville et de l'aéroport, avec un accès limité à l'installation, à l'entretien et aux inspections par les équipes de l'aéroport et des Îles de Toronto.
Processus d'approvisionnement et de sélection de l'entrepreneur	■ Question sur le processus de sélection : Pourquoi a-t-on choisi de recourir à un fournisseur unique et comment les entreprises sont-elles sélectionnées pour travailler sur ce projet?	■ PortsToronto a lancé un processus de sélection concurrentiel pour l'étude des solutions RESA en 2023. Avia NG a été sélectionnée en raison de ses qualifications et de sa vaste expertise dans des projets aéroportuaires similaires, ainsi que de sa compréhension détaillée du cadre réglementaire et des exigences opérationnelles propres à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Une fois l'étude terminée, la portée de son contrat a été élargie pour

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		inclure la conception technique préliminaire (30 % de la conception), car l'étude elle-même nécessitait des analyses techniques préliminaires assez détaillées. Les travaux requis pour la phase de conception technique préliminaire sont étroitement intégrés à l'évaluation environnementale, car ils éclairent les travaux d'évaluation environnementale. Cette approche mutuelle et intégrée a été jugée la plus pratique, efficace et bénéfique pour avancer vers la phase de construction. Le délai incompressible dans lequel le projet des RESA doit être achevé et le degré de complexité de la conception et des demandes d'autorisation des travaux ont été des facteurs clés dans la décision de retenir AECOM en tant que fournisseur unique pour l'évaluation environnementale en même temps qu'Avia NG réalisait la conception technique préliminaire. PortsToronto a nommé AECOM Canada comme fournisseur unique en raison de ses antécédents dans la réalisation d'évaluations environnementales pour des projets comparables et en raison de la qualité de son travail antérieur à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto pour une portée très similaire. Le fait qu'AECOM connaisse déjà le site, les exigences réglementaires et les nuances propres au projet permet d'assurer la continuité, l'efficacité et la cohérence dans la réalisation des objectifs du projet, réduisant ainsi les risques associés à l'introduction de nouveaux fournisseurs qui ne connaissent pas la complexité du projet. Cette approche stratégique tire parti de l'expertise complémentaire d'Avia NG et d'AECOM, garantissant que le projet respecte les normes les plus élevées en matière de sécurité, de conformité et d'efficacité opérationnelle. Les rôles des deux entreprises sont essentiels pour assurer la cohésion et l'efficacité du projet des RESA et garantir le respect des normes fédérales en matière de sécurité aérienne dans les délais impartis. PortsToronto soumettra un appel d'offres concurrentiel pour les phases restantes des travaux, y compris la construction du projet, plus tard en 2025 en sollicitant des entrepreneurs préqualifiés.
Avantages économiques	■ On demande s'il existe des données démontrant que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est un moteur clé de l'économie de Toronto.	■ L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle important dans l'économie de Toronto en soutenant la croissance économique, le tourisme et les entreprises locales. Il facilite les déplacements des entreprises, soutient l'emploi et attire les visiteurs, contribuant ainsi au dynamisme économique de la ville. Des entrevues avec des entreprises locales confirment l'incidence positive de l'aéroport, en particulier dans le secteur du tourisme où il constitue une porte d'entrée clé pour les visiteurs de la région. Les opérations de l'aéroport sont cruciales pour soutenir les activités économiques et commerciales le long du secteur riverain. Selon une étude menée par InterVISTAS Consulting Inc. et commandée par PortsToronto (source : étude de PortsToronto sur l'incidence économique), l'aéroport génère plus de 2,1 milliards de dollars en production économique totale annuellement et soutient environ 4 740 emplois, dont 2 080 directement liés aux opérations aéroportuaires. La même étude estime que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto contribue à hauteur d'environ 470 millions de dollars au produit intérieur brut (PIB) de la province. De plus, les visiteurs qui arrivent par l'Aéroport Billy Bishop de Toronto contribuent environ 150 millions de dollars par année à l'économie de Toronto par le biais de dépenses en hébergement, en transport, en commerce de détail et en services alimentaires, comme l'a indiqué PortsToronto. L'aéroport génère en outre environ 74 millions de dollars en recettes fiscales annuelles et en paiements versés en remplacement d'impôts (PERI) [source : analyse d'impact économique d'InterVISTAS]. Ces chiffres soulignent le rôle essentiel de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto dans l'amélioration du tourisme, la création d'emplois et le soutien à la prospérité économique de Toronto.

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Sécurité	■ On exprime des préoccupations concernant la sécurité de l'aéroport, notamment le risque d'accidents en raison de la proximité de l'aéroport avec les zones résidentielles.	■ L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est soumis à des normes de sécurité fédérales strictes, y compris des trajectoires de vol et des procédures de piste soigneusement gérées, afin de protéger les passagers et la collectivité environnante. PortsToronto demeure déterminé à équilibrer les besoins opérationnels de l'aéroport avec la sécurité et le bien-être des résidents à proximité, en adoptant des pratiques qui réduisent les dangers potentiels et respectent les normes de sécurité les plus élevées. La sécurité aéroportuaire est une priorité absolue pour le projet des RESA, et les améliorations sont conçues pour réduire le plus possible les risques et assurer la sécurité des opérations, même en cas d'incidents imprévus comme les sorties en bout de piste ou l'atterrissage trop court des aéronefs.
Sécurité	■ On exprime des préoccupations concernant la sécurité dans le port.	■ La sécurité est une priorité absolue pour PortsToronto, et nous nous engageons à assurer la sécurité de l'aéroport et du port. Bien que les changements proposés à l'aéroport visent à améliorer la sécurité et l'efficacité opérationnelle, PortsToronto continue de se concentrer également sur le maintien et l'amélioration de la sécurité portuaire. Nous surveillons et traitons continuellement les préoccupations en matière de sécurité dans tous nos secteurs d'activité, y compris les activités maritimes et aériennes. En outre, la zone d'exclusion maritime, située aux deux extrémités de la piste, demeure inchangée. Cette zone interdit le trafic maritime régulier, ce qui contribue à la sécurité globale du port.
Sécurité	■ On exprime des préoccupations concernant la capacité des véhicules d'urgence à intervenir efficacement en cas d'incidents mettant en cause des aéronefs de grande taille, comme le Q400.	■ L'aéroport dispose d'un service d'incendie doté d'un effectif complet de pompiers et d'intervenants d'urgence spécialement formés. L'infrastructure de sécurité de l'aéroport est conçue pour accueillir les véhicules d'urgence, assurant un accès rapide en cas d'incident, même avec des avions de grande taille comme le Q400. Les améliorations proposées avec les RESA, dont un meilleur accès à l'aérodrome et une réduction des traversées de piste, amélioreront les capacités d'intervention d'urgence, permettant aux services d'urgence de se rendre rapidement dans n'importe quelle partie de l'aéroport. En outre, le centre des opérations d'urgence de l'aéroport effectue deux exercices chaque année, l'un sur ordinateur et l'autre avec le soutien des services d'incendie et de police de Toronto, ce qui permet de s'assurer que toutes les urgences réelles sur l'aérodrome, y compris avec des avions Q400, peuvent être gérées efficacement.
Calendrier du projet	■ On demande des précisions sur les échéanciers qui se croisent (p. ex. RESA 2021 et Billy Bishop 2024). ■	■ En 2021, le gouvernement du Canada a exigé que les aéroports desservant au moins 325 000 passagers par an pendant deux années consécutives se dotent de RESA dans un délai de trois ans. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a atteint ce seuil en juin 2024, ce qui a entraîné l'obligation de construire des RESA d'ici le 12 juillet 2027.
Consultation	■ On demande des précisions sur la répartition des rôles, des responsabilités, de la structure de gouvernance et des détails sur le vote, la propriété et les coûts entre les intervenants.	■ La structure de gouvernance de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto comprend trois principaux intervenants en vertu de l'accord tripartite : la Ville de Toronto, Transports Canada et PortsToronto. Les rôles de chaque partie sont clairement définis : la Ville de Toronto et Transports Canada supervisent la planification et la conformité réglementaire, tandis que PortsToronto gère les opérations aéroportuaires. La gouvernance de l'aéroport est gérée par un conseil d'administration composé de neuf membres, nommés par la Ville, le gouvernement fédéral et la province de l'Ontario.
Consultation	■ La plupart des locataires du quartier, âgés de 20 à 30 ans, sont peu susceptibles de participer aux assemblées publiques.	■ PortsToronto s'engage à faire preuve de transparence et à mener une consultation publique constructive tout au long du projet des RESA. L'organisation partage activement de l'information et sollicite les commentaires du public au fur et à mesure que des décisions clés sont prises. Reconnaissant l'importance de mobiliser les jeunes

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		groupes communautaires (âgés de 20 à 30 ans), nous avons offert des options de consultation virtuelle, y compris la possibilité de participer en ligne et de soumettre des commentaires via un formulaire en ligne, ce qui permet à tous les membres de la communauté de participer. Pour en savoir plus, consultez le site Web du projet à l'adresse suivante : https://www.safecleanquiet.ca/.
Consultation	■ On exprime des préoccupations concernant le fait qu'il est impossible de consulter le document de l'étude d'évaluation environnementale et que l'on est obligé de se fier uniquement à des présentations et des mises à jour verbales.	■ L'ébauche du rapport d'étude d'évaluation environnementale sera publiée sur le site Web du projet au printemps 2025 à l'adresse suivante : https://www.safecleanquiet.ca/ pour une période d'examen public de 30 jours. Après cette période, l'équipe de projet apportera les révisions nécessaires au rapport en fonction des commentaires reçus et publiera le rapport final de l'étude d'évaluation environnementale. Un résumé des commentaires reçus et la réponse de l'équipe de projet seront inclus dans le rapport final. Le rapport d'étude d'évaluation environnementale n'est pas encore achevé, et une notification publique sera émise lorsque le rapport sera disponible sur le site Web.
Consultation	■ On demande de renseignements sur le rôle d'Infrastructure Ontario dans le projet des RESA.	■ Infrastructure Ontario ne participe pas au projet des RESA.
Incidence sur la collectivité	■ On exprime des préoccupations concernant les effets sur la communauté.	■ L'évaluation environnementale du projet des RESA comprend une évaluation approfondie des effets potentiels sur la collectivité locale, tenant compte des effets socio-économiques, comme les changements dans l'utilisation et la jouissance des propriétés résidentielles, des espaces récréatifs et des services publics et les effets sur l'économie et le tourisme. Elle tient également compte de facteurs tels que la qualité de l'air, le bruit et la circulation, qui pourraient avoir une incidence sur la santé et la qualité de vie des collectivités. Pour faire face aux effets potentiels, des stratégies comme des plans de gestion du bruit, des contrôles de la qualité de l'air et des mesures de gestion de la circulation seront mises en œuvre. Selon les résultats de l'évaluation environnementale des RESA, le projet devrait avoir une incidence positive à long terme sur la collectivité environnante. L'amélioration de la sécurité opérationnelle, ainsi que la réduction des niveaux de bruit et des émissions atmosphériques, pourraient contribuer à améliorer la qualité de vie des résidents. Pour en savoir plus, consultez le rapport d'étude d'évaluation environnementale, disponible à l'adresse https://www.safecleanquiet.ca/.
Incidence sur la collectivité	■ On exprime des préoccupations concernant l'incidence sur la jouissance de l'environnement et la qualité de vie des résidents et des touristes.	■ Nous reconnaissons que la construction des RESA peut causer des perturbations temporaires aux résidents et aux visiteurs. Cependant, ces effets devraient être à court terme et seront atténués par des mesures telles que la gestion du bruit, les plans de qualité de l'air et la planification minutieuse des activités de construction. Une fois que la solution RESA 3 sera opérationnelle, certains résidents devraient bénéficier d'une réduction du bruit et des émissions atmosphériques, notamment en raison du nouveau mur antibruit et des améliorations opérationnelles globales. En outre, des plans sont en cours d'élaboration pour utiliser le transport par barges du port de Toronto afin d'acheminer les matériaux par voie fluviale et ainsi réduire le nombre de camions et la circulation routière nécessaires à la construction des RESA.
Valeur des propriétés	■ Aucun avantage pour la valeur des propriétés	■ Commentaire noté
Navigation maritime	■ On craint que la nouvelle masse terrestre crée un danger pour les plaisanciers, en particulier dans des conditions de brouillard.	■ Le projet des RESA sera entièrement réalisé dans la zone d'exclusion maritime existante. Comme le projet ne modifiera pas les limites de la zone d'exclusion maritime ni les opérations aéroportuaires, aucune incidence sur la sécurité des bateaux ou la navigabilité dans la zone d'exclusion maritime n'est prévue. Cependant, pour atténuer les préoccupations potentielles pendant les travaux, des mesures telles que des avis préalables aux

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		communautés de plaisanciers, une signalisation temporaire et des ajustements aux itinéraires de traversier seront appliquées. De plus, l'éclairage durant la construction respectera les lignes directrices pour les voies navigables, et des feux de navigation temporaires seront placés à l'extrémité de la zone en construction pour assurer la visibilité et la sécurité des plaisanciers.
Participation de la communauté LGBTQ+	■ Participation de la communauté LGBTQ+ au processus de consultation	■ L'équipe du projet s'est engagée à consulter les groupes LGBTQ+ pour déterminer les effets potentiels et élaborer des mesures d'atténuation. Jusqu'à présent, l'équipe du projet a rencontré un représentant du groupe LGBTQ+, Friends of Hanlan, pour cerner les préoccupations et discuter des moyens d'atténuer les effets sur la plage de Hanlan's Point, un lieu ayant une importance historique pour la communauté LGBTQ+.
Qualité de l'air	■ On exprime des préoccupations concernant les répercussions de l'aéroport sur la qualité de l'air et la façon dont cela a été abordé dans le projet des RESA.	■ Une évaluation de la qualité de l'air pour le projet des RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a été réalisée afin de répondre aux préoccupations concernant la pollution atmosphérique. Elle a permis d'évaluer les émissions provenant de la construction et de l'exploitation du projet des RESA. Bien que certains dépassements des niveaux de dioxyde d'azote (NO_2) soient prévus pendant la construction, ceux-ci sont dus à la qualité de l'air ambiant existante plutôt qu'au projet des RESA lui-même. Le projet des RESA ne modifie pas le nombre de vols ou de types d'aéronefs, de sorte qu'aucune émission atmosphérique supplémentaire issue de l'exploitation n'est prévue. Au contraire, l'amélioration des voies de circulation et la création d'une route périphérique côté piste dans la solution RESA 3 devraient réduire les émissions des véhicules et les GES en augmentant l'efficacité et en réduisant au minimum les temps de marche au ralenti. L'évaluation de la qualité de l'air indique que la mise en œuvre de la route sans restriction côté piste pour les véhicules autorisés dans la solution RESA 3 réduira les temps de marche au ralenti des véhicules, ce qui entraînera une diminution des émissions de GES, en particulier le CO_2, le méthane et l'oxyde nitreux. La réduction de la marche au ralenti réduira les émissions annuelles de GES de 2,28 kt en 2023 (état actuel) à 1,91 kt en 2027 (état de construction futur). Des mesures d'atténuation, telles que l'élimination de la poussière et un plan de gestion de la qualité de l'air durant la construction, tiendront compte des effets à court terme pendant la construction. À long terme, le projet contribuera à réduire les émissions de GES et à améliorer la qualité de l'air à l'aéroport. L'équipe du projet a également examiné l'étude de l'Université de Toronto et de l'Université McGill sur les particules ultrafines. Il a été confirmé que la mise en œuvre des RESA n'apportera aucun nouveau changement aux émissions des aéronefs par rapport aux conditions actuelles. Les volumes de circulation aérienne, la fréquence des vols et les types d'aéronefs demeureront inchangés. On s'attend à ce que les particules ultrafines proviennent de la combustion du carburant, notamment des aéronefs et des sources d'émissions autres que les tuyaux d'échappement des véhicules routiers. La présente étude d'évaluation environnementale met l'accent sur les effets des RESA, et celles-ci n'auront pas d'incidence sur les émissions des aéronefs puisque l'environnement de la piste demeure inchangé. La construction des RESA répond uniquement à des scénarios de sécurité et d'urgence et ne devrait pas modifier la capacité de l'aéroport ou les types d'aéronefs qu'il accueille.
Qualité de l'air	■ Les particules ultrafines de l'aéroport sont des cancérogènes particulièrement destructeurs pour les personnes âgées et les jeunes vulnérables.	■ Le projet des RESA ne modifiera pas les opérations aéroportuaires actuelles, à l'exception de l'exploitation des voies de circulation. En effet, les modifications prévues aux voies de circulation et la mise en œuvre de la solution RESA 3 devraient réduire les émissions atmosphériques en raccourcissant les temps de roulage et en améliorant

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		l'efficacité opérationnelle. PortsToronto s'efforce activement de réduire les effets environnementaux de l'aéroport, y compris la pollution atmosphérique. L'une des recommandations de l'étude de l'Université de Toronto était de mesurer les émissions localisées (en particulier celles des moteurs diesel) dans la zone à proximité immédiate des opérations aéroportuaires. Dans le cadre du programme d'amélioration continue de l'aéroport, un échantillonnage de la qualité de l'air a été effectué en septembre 2024 pour appuyer ce travail en cours. Les particules ultrafines sont des contaminants non réglementés au Canada et en Ontario, mais la communauté scientifique poursuit les analyses et les recherches. Dans le cadre des travaux de recherche menés par l'Université de Toronto en 2024, PortsToronto a également entrepris une analyse localisée de la qualité de l'air afin de mieux cerner les sources de particules fines ou d'autres sources de contaminants atmosphériques. PortsToronto s'engage à améliorer continuellement les émissions atmosphériques provenant des opérations aéroportuaires, ce qui peut avoir une incidence sur la communauté locale.
Bruit	■ On demande des renseignements sur les murs antibruit et leur efficacité à réduire les niveaux de bruit.	■ La solution RESA 3 prévoit de prolonger le mur antibruit existant (6-8 m) installé à l'extrémité ouest de la piste 08/26 et de bâtir un nouveau mur antibruit à l'extrémité est de la piste. L'extension de la masse terrestre associée à la RESA 3 permet d'installer ces murs antibruit à l'écart des zones de protection des pistes et des voies de circulation, tout en atténuant le bruit au sol des aéronefs sur les voies de circulation B et D. Nous prenons note des préoccupations concernant les limites des murs antibruit pour atténuer les répercussions sonores à proximité de l'aéroport. Cependant, l'étude détaillée d'évaluation des effets sonores réalisée dans le cadre du projet des RESA indique que le mur antibruit réduira considérablement les répercussions sonores de l'exploitation des voies de circulation à plusieurs récepteurs. Plus précisément, la mise en œuvre de la RESA 3 devrait réduire les niveaux de bruit liés à l'exploitation des voies de circulation de l'aéronef de plus de 5 décibels à plusieurs récepteurs. Les résultats de cette étude ont aidé à orienter la conception et l'emplacement du mur antibruit pour atténuer les effets de l'exploitation des voies de circulation.
Bruit	■ On exprime des préoccupations généralisées concernant les nuisances sonores et le soutien aux murs antibruit.	■ Une étude détaillée d'évaluation des répercussions sonores réalisée dans le cadre du projet des RESA indique que la mise en œuvre de la RESA 3 devrait réduire les niveaux de bruit liés à l'exploitation des voies de circulation des aéronefs de plus de 5 décibels à plusieurs récepteurs. Les résultats de cette étude ont aidé à orienter la conception et l'emplacement du mur antibruit pour atténuer les effets de l'exploitation des voies de circulation. Ces mesures d'atténuation devraient réduire l'exposition globale au bruit dans la collectivité environnante. En outre, le sous-comité de gestion du bruit, qui comprend trois représentants de la collectivité et la Ville de Toronto, s'est réuni au cours des quatre dernières années pour examiner les sources de bruit au sol provenant des activités aéroportuaires. Les représentants de la collectivité membres du sous-comité ont demandé quand l'aéroport installera des murs antibruit supplémentaires sur les côtés ouest et est de l'aéroport le long du chenal Western. Il s'agit donc d'une recommandation qui a été incluse dans l'ébauche de l'étude sur le bruit que le sous-comité de gestion du bruit est en train d'examiner.

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Bruit	■ Commentaires sur les aspects esthétiques du mur antibruit : Le mur antibruit de 25 pieds prévu dans la RESA 3 sera une caractéristique importante du paysage de Toronto, créant potentiellement une barrière visuelle et psychologique dans le paysage urbain. Pour améliorer son intégration au paysage, il pourrait être envisagé de concevoir le mur comme une œuvre d'art d'importance culturelle, en sollicitant éventuellement des artistes canadiens ou autochtones, afin de transformer cette construction en un point de repère artistique significatif, semblable à des structures emblématiques comme l'Opéra de Sydney.	■ Dans le cadre des travaux du sous-comité de gestion du bruit, des préoccupations similaires ont été soulevées, et diverses options de murs antibruit esthétiques ont été proposées et étudiées avec les représentants de la collectivité au sein du sous-comité. En outre, s'il est possible d'inclure l'installation d'un mur antibruit à l'avenir, cela sera pris en considération lors de la conception détaillée.
Bruit	■ On craint que le niveau de bruit des avions en survol dépasse les critères des prévisions d'ambiance sonore. ■	■ L'évaluation détaillée des répercussions sonores et la modélisation effectuées dans le cadre du projet des RESA indiquent que les niveaux de bruit provenant de la circulation aérienne en survol ne dépassent pas les courbes des prévisions d'ambiance sonore ni les seuils réglementaires établis. Bien que le bruit des aéronefs soit reconnu comme une préoccupation dans les zones résidentielles et récréatives, les résultats de la modélisation du bruit montrent que l'incidence du projet sur les niveaux de bruit globaux n'entraînera pas de nouvelle exposition au bruit. Pour en savoir plus sur les résultats de la modélisation du bruit, consultez le rapport d'étude d'évaluation environnementale disponible à l'adresse https://www.safecleanquiet.ca/. Le rapport d'étude d'évaluation environnementale n'est pas encore achevé, et une notification publique sera émise lorsque le rapport sera disponible sur le site Web.
Bruit	■ L'examen des solutions pour les RESA doit déterminer si le mur est le seul moyen d'atténuer le bruit. Les avions les plus bruyants sont les plus petits. ■	■ Bien que nous comprenions les préoccupations concernant l'atténuation du bruit, la portée de cette étude est axée sur l'évaluation des effets globaux de la mise en œuvre des RESA et des mesures d'atténuation connexes, y compris le mur antibruit proposé dans la RESA 3 en lien avec l'exploitation des voies de circulation. L'évaluation spécifique d'autres stratégies d'atténuation du bruit au-delà du mur, comme la lutte contre le bruit des petits aéronefs, ne fait pas partie de la portée de la présente étude. Cependant, PortsToronto apprécie vos commentaires et en tiendra compte dans son étude des moyens de réduire au minimum les effets du bruit sur la communauté environnante.
Bruit des travaux de construction	■ On exprime des préoccupations quant aux niveaux des bruits de construction pendant la nuit et à l'efficacité des efforts d'atténuation pour résoudre ces problèmes.	■ L'étude d'évaluation détaillée des répercussions sonores réalisée dans le cadre du projet indique que les niveaux sonores des travaux de construction ne devraient dépasser le bruit de fond nocturne moyen existant qu'à l'emplacement de deux récepteurs, et seulement pendant les travaux à terre. Pour atténuer le bruit des travaux de construction, des mesures seront mises en œuvre, notamment en assurant la conformité aux spécifications du niveau de bruit du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs. Un résumé de ces mesures d'atténuation est inclus dans le rapport d'étude d'évaluation environnementale, qui peut être consulté à l'adresse https://www.safecleanquiet.ca/. Le rapport d'étude d'évaluation environnementale n'est pas encore achevé, et une notification publique sera émise lorsque le rapport sera disponible sur le site Web.

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
Horaires des travaux de construction	■ On demande des renseignements sur les horaires des travaux de construction. ■	■ Les horaires prévus pour les travaux de construction seront de 23 h à 6 h 45.
Incidence sur la circulation	■ On exprime des préoccupations quant à l'aggravation de la congestion routière dans les environs.	■ Une évaluation détaillée des effets prévus sur la circulation pendant la construction sera effectuée à l'étape de la conception détaillée afin de résoudre les problèmes potentiels. Afin de réduire le plus possible les perturbations de la circulation, les matériaux seront transportés par barge et des mesures comme la restriction des horaires pour les travaux de construction et la communication continue avec les communautés locales seront mises en œuvre. La circulation liée à la construction sera gérée avec soin afin de réduire les perturbations de la circulation et des flux piétonniers existants. En outre, les règlements de la Ville de Toronto sur la circulation seront respectés afin que les activités de construction n'aient pas d'incidence indue sur le réseau routier, les usagers de la route et les résidents locaux. PortsToronto ayant déjà entrepris un projet similaire, le programme de réhabilitation de l'aérodrome, elle possède une expérience de la mise en œuvre de pratiques exemplaires de gestion pour les travaux de nuit, qui atténuent la congestion routière et les répercussions sur la collectivité. Entre 2016 et 2018, le programme, qui comprenait des travaux de nuit sur la piste principale fermée, a été un succès, car il n'y a eu aucune répercussion sur la circulation dans le quartier. L'objectif du projet des RESA est d'assurer un processus de construction sécuritaire et efficace tout en réduisant le plus possible les perturbations pour la collectivité.
Habitat aquatique	■ On craint que la destruction de l'habitat dans le lac soit considérée comme minime.	■ Nous reconnaissons que la destruction de l'habitat aquatique est une préoccupation sérieuse et nous nous engageons à réduire le plus possible les effets sur l'habitat aquatique. Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour répondre à ces préoccupations, et des plans de compensation seront élaborés en consultation avec les organismes de réglementation, notamment Pêches et Océans Canada (MPO), le ministère des Richesses naturelles (MRN) et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPP). En outre, PortsToronto tirera parti de la vaste expérience de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région en matière de compensation de l'habitat dans la zone pour que les habitats touchés soient gérés et restaurés de manière appropriée.
Changements climatiques	■ On demande des renseignements sur les effets potentiels des changements climatiques. ■	■ Une évaluation des changements climatiques et de la vulnérabilité a été réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale afin d'aborder les effets potentiels des changements climatiques sur le projet des RESA. En outre, une analyse des émissions de gaz à effet de serre (GES) a été effectuée, en mettant l'accent sur les changements prévus dans les émissions provenant de l'exploitation aéroportuaire, en particulier les mouvements de véhicules routiers et l'exploitation des voies de circulation des aéronefs. L'étude d'évaluation environnementale a également mis en évidence la résilience climatique des trois solutions proposées pour les RESA. La RESA 3 est la solution privilégiée car elle permet une réduction des émissions de GES et des temps de roulage, une protection contre les inondations pour la voie de circulation D et la fourniture d'une voie d'accès d'urgence grâce au couloir de services publics.
Plage de Hanlan's Point	■ On exprime des préoccupations quant à la caractérisation du profil de transport des sédiments pour	■ La modélisation du transport des sédiments et l'analyse par photographie aérienne ont déterminé le régime de transport des sédiments. Le sable qui s'écoule vers le nord-ouest est piégé par le prolongement de la RESA à l'extrémité ouest (dans les trois options). L'extension et la protection de la masse terrestre à l'extrémité de la

Sujet	Question ou commentaire	Réponse de l'équipe du projet
	la RESA 3, en particulier concernant l'incidence de cette solution sur la plage de Hanlan's Point.	piste 08/26 serviront de barrière sédimentaire et réduiront la sédimentation dans le chenal Western et fourniront une source possible de réensablement de la plage de Hanlan's Point dans le cadre du plan de gestion des sédiments de la pointe Gibraltar. Au fil du temps, les mécanismes de transport des sédiments généreront une morphologie de bord de lac qui s'est adaptée à la barrière, et les sédiments continueront d'être transportés vers le chenal Western.
Généralités	■ Quel est l'avenir des voyages aérospatiaux dans la ville, compte tenu des avancées comme les avions électroniques silencieux au cours des 10 à 15 prochaines années?	■ Bien que cela dépasse la portée du projet des RESA, nous reconnaissons la nature évolutive des voyages aérospatiaux. Au cours des 10 à 15 prochaines années, les progrès technologiques pourraient réduire considérablement les impacts environnementaux et sonores de l'aviation. L'avion plus silencieux et plus efficace pourrait changer les opérations aéroportuaires.
Généralités	■ L'aéroport doit tenir compte de la gestion des risques pour les effets à long terme.	■ Commentaire noté

Ce message provient d'un expéditeur non fiable
Vous n'avez jamais correspondu avec cet expéditeur.

De :	[Texte caviardé]
À :	**Heather Dennis** HDennis@portstoronto.com>
Objet :	Re : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire
Date :	02.10.2024 12:55:05 (+02:00)

PortsToronto a même appelé sa campagne pour un bail plus long avec déversement dans la baie de Toronto pour une piste plus longue : SafeCleanQuiet.ca
Une partie du plan consisterait à faire les déversements entre 23 h 30 et 6 h pendant 3 ans et demi. Comment pourraient-ils même acheminer le matériel de manière « sûre, propre et silencieuse »?
John Tory a proposé de dépenser 2 milliards de dollars pour le projet Rail Deck Park qui occuperait une surface d'environ 1 hectare. Combien coûterait-il de transformer les 100 hectares de l'aéroport en un parc avec un lien terrestre déjà financé par l'État pour rejoindre le parc de l'île? Faire payer une petite somme pour traverser le tunnel rapporterait plus à la ville que l'aéroport et soulagerait les traversiers surchargés.
Est-il question d'intérêt public ou d'intérêts politiques? Je veux bien donner 80 $ pour un bail de 40 ans sur ces terrains afin que la ville puisse doubler ses revenus provenant de l'exploitation...

> Le 1oct. 2024 à 16:46, Heather Dennis
> HDennis_at_portstoronto.com[Texte caviardé]> a écrit :
>
> Bonjour,
>
> Merci pour votre courriel.
>
> Heather Dennis
>
> Adjointe de projets
>
> **De :** Squarespace form-submission@squarespace.info>
> **Envoyé le :** 1er octobre 2024 15:53
> **À :** Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
> **Objet :** Soumission de formulaire – Nouveau formulaire
>
> Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Nom : [Texte caviardé]

Courriel : [Texte caviardé]

Message : Quel culot d'appeler votre campagne pour allonger le bail pour l'aéroport « safecleanquiet »

Gérer les soumissions

Cette soumission ressemble-t-elle à du pourriel? Signalez-la ici.

Rasouli, Saeideh

De : Rasouli, Saeideh
Envoyé le : 22 octobre 2024 16:04
À : 'Friends of Hanlan's' friendsofhanlans@gmail.com>; De Decker, Sarah Sarah.DeDecker@aecom.com>
Cc : Jenkins, Tara tara.jenkins@aecom.com>; Brierley, Tatianna Tatianna.Brierley@aecom.com>; Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>; Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Stemeroff, Marvin <Marvin.Stemeroff@aecom.com>
Objet : Re : Friends of Halan's : présentation à AECOM et PortsToronto

Bonjour [Texte caviardé]

Merci beaucoup pour votre présentation d'aujourd'hui, elle était incroyablement pertinente, et nous vous remercions des efforts que vous avez déployés pour nous transmettre ces renseignements.

À la suite de votre présentation, notre équipe du patrimoine culturel aimerait demander les renseignements suivants à Friends of Hanlan's pour le rapport d'étude sur le patrimoine culturel dans le cadre du projet d'évaluation environnementale des RESA :

- Un résumé de l'histoire chronologique que vous avez présentée aujourd'hui, si disponible
- Une carte mettant en évidence les paysages d'importance culturelle (la plage et la pointe) à l'intérieur ou à proximité du terrain de l'aéroport.
- le document architectural sur le pavillon de baignade
- Tout autre document qui traite de l'histoire de la zone ou de son importance de longue date en tant que plage nudiste 2ELGBTQI+
- Une copie du document PowerPoint et/ou les notes de présentation, si possible (avec la permission de citer le document dans notre rapport sur le patrimoine culturel).

Pourriez-vous nous dire si vous êtes en mesure de nous communiquer les renseignements demandés et sous quel délai?

Nous vous remercions encore une fois et nous nous réjouissons de poursuivre notre collaboration.

Saeideh

Cordialement,

Saeideh Rasouli, Ph. D.
(elle/la)

Planificatrice principale en environnement, Étude d'impact et demande de permis, Canada
Cell. : 416-420-7481
Ligne directe : 905-747-1690

saeideh.rasouli@aecom.com

Cliquez ici pour me rejoindre sur LinkedIn

AECOM

Rasouli, Saeideh

De : Angela Homewood AHomewood@portstoronto.com>
Date : 17 octobre 2024 07:58
À : Friends of Hanlan's; De Decker, Sarah
c.c. : Jenkins, Tara; Rasouli, Saeideh; Brierley, Tatianna; Heather Dennis; Grueneis, Karl; Stemeroff, Marvin; marc.rose@slrconsulting.com
Objet : Re : Friends of Halan's : présentation à AECOM et PortsToronto

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour [texte caviardé] et bonjour à tous,
Je suis ravie d'apprendre que cet horaire convient à tout le monde, et, oui, nous avons prévu un temps supplémentaire dans nos calendriers pour poursuivre la discussion au besoin.
Merci à tous et au plaisir d'échanger avec vous,
-Angela-

Angela Homewood
Gestionnaire de projet environnemental

207, rue Queens Quay, bureau 500 Toronto (Ontario) M5J 1A4
Tél. : 416.863.2000 | Cell. : 519.521.8438 | Courriel : ahomewood@portstoronto.com
PortsToronto.com



De : Friends of Hanlan's <friendsofhanlans@gmail.com>
Envoyé le : 16 octobre 2024 19:59
À : De Decker, Sarah Sarah.DeDecker@aecom.com>
Cc : Jenkins, Tara <tara.jenkins@aecom.com>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>; Brierley, Tatianna <Tatianna.Brierley@aecom.com>; Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>; Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Stemeroff, Marvin <Marvin.Stemeroff@aecom.com>; marc.rose@slrconsulting.com
Objet : Re : Friends of Halan's : présentation à AECOM et PortsToronto

***ATTENTION :** Ce courriel provient de l'extérieur de l'organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Merci Sarah, l'horaire convient très bien. Y a-t-il un temps supplémentaire prévu pour les personnes participant si jamais nous dépassons de 15 minutes? Hâte de rencontrer tout le monde!

Le mer. 16 oct. 2024 à 16:05 De Decker, Sarah Sarah.DeDecker@aecom.com> a écrit :

[Texte caviardé] Ravie de vous rencontrer hier soir. Pourriez-vous nous dire si la date et l'heure proposée ci-dessous pour la semaine prochaine vous conviennent?

Date proposée : 22 octobre 10 h 30-12 h

1. Présentation des personnes présentes (tous – modération par AECOM)
2. Présentation (Friends of Hanlan's)
3. Discussion (Tous – modération par AECOM)

Comme nous l'avons évoqué lors de la séance portes ouvertes et assemblée publique du 15 octobre sur les RESA, AECOM a organisé cette réunion avec Friends of Hanlan's pour que l'association puisse présenter la valeur historique et les utilisations actuelles de Hanlan's Point et que la discussion subséquente puisse éclairer l'évaluation environnementale d'AECOM.

Rasouli, Saeideh

De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Date : 31 octobre 2024 15:45
À : Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>
Objet : Fwd : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

De : [Texte caviardé]
Date : 30 octobre 2024 14:59
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>; karl.grueneis@aecom.com
Cc : Conseillère municipale Ausma Malik <councillor_malik@toronto.ca>; Jay Paleja <jay.paleja@toronto.ca>; ;brenda.miller@tc.gc.ca Greg Evans <greg.evans@utoronto.ca>; Tom Davidson <tom.davidson6@toronto.ca>
Objet : Re : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire

Bonjour Heather, Karl et le reste de l'équipe d'EE :

Vous trouverez ci-joint mes commentaires sur les résultats préliminaires de l'évaluation environnementale présentés le soir du 15 octobre.

J'espère que vous les trouverez constructifs et que mes commentaires et ceux des autres seront pris en compte dans le prochain rapport.

Je vous remercie.

Cordialement,

[Texte caviardé]

Commentaires de [texte caviardé], présidente de la Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA) et coprésidente de la récente étude sur la qualité de l'air de l'Université de Toronto dans le quartier de Bathurst Quay.

Voici ma rétroaction écrite à la présentation préliminaire des conclusions de l'évaluation environnementale le 15 octobre. J'ai assisté à la présentation de juillet et d'octobre et j'ai fait part de mes commentaires oralement aux représentants d'AECOM. J'ai également participé à deux entrevues avec des experts-conseils d'AECOM, l'une sur la qualité de l'air et l'autre sur les effets communautaires des options pour les RESA dans le cadre de l'évaluation environnementale.

Lors de l'assemblée publique du 15 octobre, j'ai été déçue d'entendre la recommandation d'AECOM en faveur de la solution RESA 3. Cela va à l'encontre des commentaires de la communauté que j'ai transmis et des remarques de Greg Evans, codirecteur de l'étude sur la qualité de l'air de notre quartier à l'Université de Toronto, et contredit également la décision du Conseil municipal d'appuyer la solution RESA 1. Cela m'a surprise, car PortsToronto avait inclus la phrase suivante sur l'affiche de la réunion que j'ai reçue le 11 octobre.

PortsToronto s'engage à travailler avec le personnel de la ville et ses partenaires fédéraux pour confirmer la conception et le plan définitifs de la mise en œuvre des RESA ***selon les modalités approuvées par le Conseil municipal de Toronto le 9 octobre 2024****.*

En tant que membre du Comité de liaison communautaire (CLC) de PortsToronto et participante active à toutes les présentations et entrevues publiques, j'ai toujours préconisé l'option la moins coûteuse et la moins envahissante pour la communauté. La RESA 3 ne répond pas à ces critères et il est faux de dire que ses améliorations sont une réponse aux demandes de la communauté. Cette évaluation appuie ce qui profite à PortsToronto.

Votre décision n'est pas non plus représentative des commentaires de la communauté que j'ai entendus et lus. Par exemple, où sont les commentaires du sondage de la Ville de Toronto rempli par 3 000 répondants? À la question « Selon vous, quels sont les deux facteurs les plus importants que la Ville doit prendre en compte lors de l'examen des RESA? », les participants ont répondu la santé et l'environnement, mais je constate que ces facteurs ne sont pas prioritaires dans votre décision.

En ce qui concerne le bruit, il est peu probable que des murs antibruit disgracieux réduisent le bruit des aéronefs pour les personnes vivant dans des bâtiments au-dessus du niveau du sol. En ce qui concerne la qualité de l'air, le Dr Evans précise dans son entrevue et son courriel de suivi que le fait de limiter les analyses de la qualité de l'air à la construction et de ne pas inclure les opérations aéroportuaires n'aidera pas à déterminer si la qualité de l'air est améliorée par des voies de circulation (RESA 2) ou par l'ajout de routes côté piste, de corridors de services publics souterrains et de murs antibruit (RESA 3).

Il existe de nombreuses façons d'améliorer la qualité de l'air qui ne nécessitent pas les améliorations coûteuses et perturbatrices proposées dans la RESA 3. Les véhicules de service pourraient notamment éteindre leur moteur en attendant de traverser la piste. Les experts en qualité de l'air et la communauté elle-même peuvent suggérer bien d'autres recommandations de ce type. Pourquoi les commentaires du public ne sont-ils pas pris en compte dans votre processus décisionnel?

Comme Marc Rose me l'a concédé lors de l'assemblée publique, les hypothèses relatives à la qualité de l'air dans cette évaluation environnementale sont fondées sur des données qualitatives plutôt que quantitatives. Sans essais, comment vos résultats préliminaires peuvent-ils prétendre que la RESA 1 ne présente « aucun avantage supplémentaire pour la collectivité en matière de réduction du bruit et des émissions atmosphériques » sans mesures quantitatives des conditions actuelles?

J'étais personnellement favorable à la construction d'un EMAS, mais cette option présentée par Transports Canada en juillet et par PortsToronto lors de la réunion du CLC en septembre, n'a pas été incluse dans votre résumé des résultats. La construction de nuit est extrêmement perturbatrice (au-delà d'une simple nuisance) pour la santé et le bien-être de notre quartier. Si l'EMAS avait été envisagé, cette perturbation aurait été minime.
Après mes entrevues pour l'évaluation environnementale, j'ai fourni des documents de suivi concernant le milieu physique marin et la navigation maritime. J'ai notamment transmis le rapport d'accident d'un traversier qui est entré dans la zone d'exclusion marine pendant un brouillard épais et qui a heurté la masse terrestre de l'aéroport, ainsi qu'une photo d'un gros poisson capturé dans le chenal Western, directement au nord de l'aéroport. J'ai également recommandé de parler aux résidents membres des Premières Nations de la collectivité locale et j'ai donné le nom de deux personnes.

J'ai l'impression que la présentation préliminaire, comme l'ensemble du processus, a été précipitée pour respecter un délai de construction, qui, nous le savons, pourrait être réduit si vous aviez également inclus l'option de l'EMAS dans l'évaluation environnementale.

Pour moi, tout ce processus, long et coûteux, n'a pas tenu compte de la participation du public, en particulier de ceux qui parlent au nom des communautés voisines à forte densité et de la faune et de l'environnement naturel qui seront les plus touchés. À tout le moins, vous devriez honorer la décision du Conseil municipal en faveur de la RESA 1, qui a été prise en tenant compte de la participation du public et de la procédure officielle.

Cordialement,

[Texte caviardé]

[Texte caviardé]

De : [redacted]
À : info@safecleanquiet.ca
Date : 29/10/2024 13:13:04
Objet : Commentaires de FoNTRA sur le rapport d'évaluation environnementale d'AECOM concernant les options de RESA

Ce message provient d'un expéditeur non fiable
Vous n'avez jamais correspondu avec cet expéditeur.
\~

\~
\~
Merci à l'Administration portuaire d'avoir organisé les séances de consultation communautaire du 15 octobre concernant l'évaluation environnementale d'AECOM sur les options de RESA.
La FoNTRA représente plus de 30 associations de résidents du nord de Toronto et de York. Beaucoup d'entre nous utilisent le secteur riverain et l'Aéroport Billy Bishop en constante évolution et sont donc préoccupés par l'avenir de l'aéroport. Nous avons assisté à la séance de présentation de l'évaluation environnementale d'AECOM l'après-midi du 15 octobre. \~
Le rapport d'évaluation environnementale d'AECOM montre clairement que la RESA 1 est la meilleure option pour répondre aux besoins urgents de sécurité en bout de piste, comme l'exige la réglementation fédérale. Nous notons que les inconvénients énumérés comprennent l'absence de dispositions pour des projets de l'Administration portuaire qui ne sont PAS LIÉS aux exigences de construction des RESA!\~
\~L'option RESA 1 a été approuvée par le Conseil municipal et devrait être la seule option envisagée par le Conseil pour toute prolongation de l'accord tripartite.
Les options RESA 2 et 3 ajoutent d'autres projets proposés par l'Administration portuaire à la RESA 1 de base, à savoir l'amélioration des voies de circulation, un mur antibruit, une nouvelle route et un couloir de services publics. Bien que ces projets puissent bénéficier de la construction simultanée des RESA, ils doivent être financés séparément et ne doivent pas être inclus dans l'examen par le Conseil municipal d'une prolongation de l'accord tripartite.\~
Bien que l'Administration portuaire ait proposé un certain nombre de projets visant à améliorer l'aéroport (énumérés comme avantages pour les RESA 2 et 3), à notre avis, la priorité doit également être accordée à la réalisation de projets visant à mieux protéger les résidents du quartier Bathurst Quay contre le bruit et la pollution excessifs.
Enfin, nous sommes déçus que l'option de l'EMAS n'ait pas été incluse dans le rapport d'évaluation environnementale d'AECOM et les séances de consultation communautaire d'octobre. Le dispositif EMAS étant utilisé par un certain nombre d'aéroports, y compris dans des climats froids, nous souhaiterions en savoir plus sur cette option et pourquoi elle a été exclue.
[Texte caviardé]
\~
\~
\~
\~

--
\~

--
\~

Ce message provient d'un expéditeur externe
Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation.

De :	**Squarespace** <form-submission@squarespace.info>
À :	**Heather Dennis** HDennis@portstoronto.com>
Objet :	Soumission de formulaire – Nouveau formulaire
Date :	28.10.2024 20:06:20 (+01:00)

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

[Texte caviardé]

Message : Je pense que Safe Clean Quiet devrait se retirer de toute évaluation environnementale des RESA. Il ne peut pas être impartial alors qu'il est financé par PortsToronto, ceux-là mêmes qui veulent continuer d'exploiter l'aéroport à tout prix. Cela se voit très clairement dans certains de leurs rapports d'évaluation à ce jour.

Ils estiment que la destruction de l'habitat dans le lac est minime. Cela n'a jamais rien de minime d'enlever l'habitat des poissons, des oiseaux et des plantes.

L'une des raisons invoquées pour expliquer la supériorité de l'option 3 est que les véhicules qui doivent traverser la piste n'auront pas à tourner au ralenti, mais pourront plutôt rouler sur une nouvelle route d'accès. C'est absurde. Les véhicules peuvent éteindre leur moteur pendant qu'ils attendent. Ce n'est qu'une excuse que PortsToronto utilise pour dire que, comme elle n'est pas propriétaire des véhicules, elle ne peut pas exiger qu'ils éteignent leur moteur. Je suis sûr qu'il y a une solution qui ne nécessite pas de dépenser des dizaines de millions de dollars et de remblayer le lac. La meilleure façon de mettre fin à la pollution est de fermer l'aéroport.

S'ils veulent terminer leur temps en vertu de l'accord tripartite, ils pourraient installer un dispositif d'arrêt à matériau absorbant (EMAS). Le temps d'arrêt en cas une d'incursion dans l'EMAS est minime. Un correctif temporaire peut être fait en une journée. Les avions pourraient utiliser les aéroports Pearson ou Hamilton. Pendant la remise en état complète de l'EMAS, les avions pourraient toujours atterrir dans la direction opposée.

Il y a d'innombrables recommandations plus biaisées, ce n'est pas un rapport environnemental juste et utile. Ils devraient être congédiés et une entreprise d'évaluation environnementale neutre devrait être embauchée.

Gérer les soumissions

Cette soumission ressemble-t-elle à du pourriel? Signalez-la ici.

De :	**Heather Dennis** HDennis@portstoronto.com>
À :	[Texte caviardé]
Objet :	Re : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire
Date :	18.10.2024 17:47:24 (+02:00)

Bonjour [Texte caviardé]

Merci pour votre courriel. J'ai répondu à vos questions dans le courriel ci-dessous. N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez d'autres questions ou préoccupations.

- **Q1. Qui serait responsable de l'entretien de ces nouvelles extensions? Autrement dit, si des réparations ou des travaux d'entretien sont nécessaires, qui les effectuera et les paiera?**
    - **R1.** La totalité du financement des aires de sécurité d'extrémité de piste à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, y compris les réparations et/ou l'entretien requis à l'avenir, sera assumé uniquement par PortsToronto.
- **Q2. À la fin du contrat, ou si l'Administration portuaire n'existe plus, l'Administration portuaire paiera-t-elle le démantèlement de ces nouvelles extensions? Si ce n'est pas le cas, quel serait le coût estimatif de ce démantèlement et qui devrait payer?**
    - **R2.** Les aires de sécurité d'extrémité de piste doivent être conformes aux règlements de sécurité de Transports Canada et doivent être en construites et opérationnelles d'ici le 12 juillet 2027. Les extensions de la masse terrestre visant à se conformer à ces règlements ne seront pas démantelées, car elles nécessitent de remblayer le lac. Il n'est pas prévu de fermer l'aéroport, car Transports Canada, la Ville de Toronto et PortsToronto ont des responsabilités en tant que partenaires en vertu de l'accord tripartite.
- **Q3.** Si je me souviens bien, il y avait autrefois une autre option qui ne nécessitait pas de remblayer le lac. Pourquoi cette option n'a-t-elle pas été mentionnée, en présentant ses avantages et ses inconvénients, afin que nous puissions mieux comprendre les enjeux?
    - **R3.** Il y avait deux options (Option A : Réduction de la longueur de piste utilisable et Option B : Reconfiguration des seuils et de la zone avant-seuil) qui ne nécessitaient pas d'extension de la masse terrestre. Sur la base des études d'ingénierie, ces options n'ont pas été considérées comme des solutions viables, et cela a été expliqué lors de l'assemblée publique du 17 juillet.

      Il s'est avéré que ces deux options ne répondaient pas à l'un des critères clés de l'étude sur les aires de sécurité en bout de piste, qui visait à préserver l'utilité et l'efficacité de la piste 08/26 (la principale piste commerciale).
      Les options A et B empêchent la viabilité du service aérien commercial. Ces solutions ne répondent pas au principe directeur clé de l'étude visant à préserver l'utilité et l'efficacité de la piste 08/26, afin de permettre le service aérien commercial. Les options A et B entraînent le raccourcissement de la piste et ce faisant empêchent le service aérien commercial pour l'aéronef type utilisé dans l'étude, le Q400, tel que déterminé par la réglementation de Transports Canada. Les quatre autres solutions pour les RESA (l'EMAS, la RESA 1, la RESA 2 et la RESA 3) nécessitaient toutes une extension plus ou moins importante de la masse terrestre et ont été envisagées dans le cadre du processus d'évaluation environnementale.
- **Q4.** Ai-je raison de supposer que les limites de la zone d'exclusion marine ne changeront pas?
    - **R4.** Vous avez raison. Chacune des trois options de RESA (RESA 1, RESA 2 et RESA 3) se trouvera à l'intérieur des limites actuelles de la zone d'exclusion marine (ZEM). Par conséquent, il n'y aura ni changement ni élargissement de la ZEM.
- **Q5.** Je note que le plan directeur de l'aéroport n'est plus sur votre site Web. Quand sera-t-il disponible?
    - **R5.** Le Plan directeur de l'aéroport de 2018 se trouve sur le site Web de PortsToronto sous la rubrique Médias, Avis public, que j'ai mis en lien ici https://www.portstoronto.com/fr/media-room/community-notices/laroport-billy-bishop-de-toronto-publie-la-nouvelle-version-de-son-plan-directeur/.

- **Q6.** Vous mentionnez sur votre site Web (voir Médias : Déclaration concernant la décision prise par le conseil municipal au sujet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) requises à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto) un « nouveau mur antibruit ». Où sera-t-il exactement, quelles seront ses dimensions, etc.?
    - **R6.** Un mur antibruit peut être envisagé dans le cadre de la RESA 2 et est inclus dans la RESA 3, comme il a été montré dans le diaporama et les tableaux de présentation lors de l'assemblée publique du 15 octobre 2024. Pour construire un mur antibruit à l'extrémité ouest, le radiophare d'alignement de piste de l'extrémité ouest doit être déplacé et aligné sur l'axe de la piste à l'extrémité ouest, ce qui peut être fait dans le cadre de la RESA 2, au minimum.

      Une nouvelle voie de circulation directe permettrait d'abandonner les voies de circulation actuelles du côté ouest, ce qui permettrait d'agrandir le mur antibruit. Aucun mur antibruit supplémentaire n'est prévu aux extrémités dans la RESA 1, car il n'y a pas suffisamment de terrain pour construire un tel ouvrage et maintenir les distances de séparation requises entre une voie de circulation et un obstacle (un mur antibruit, dans ce cas).
- **Q7.** J'ai appelé le numéro de téléphone indiqué sur votre site Web (416-863-2004) pour savoir à qui je devais envoyer mes questions concernant l'assemblée publique, mais ce numéro n'a pas l'air de fonctionner.
    - **R7.** Les coordonnées de PortsToronto se trouvent à l'adresse suivante : https://www.portstoronto.com/fr/coordonnees/. Le numéro de téléphone qui y est indiqué est le 416-863-2000. N'hésitez pas à appeler ce numéro où quelqu'un de PortsToronto pourra répondre à vos préoccupations.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous portez au projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Cordialement,

Heather Dennis
Adjointe de projets
207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO | AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT 85

PortsToronto owns and operates | PortsToronto possède et exploite :

BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT | AÉROPORT BILLY BISHOP DE TORONTO | PORT OF TORONTO | PORT DE TORONTO | OUTER HARBOUR MARINA | MARINA DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 16 octobre 2024 12:00
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

[Texte caviardé]

[Texte caviardé]

Message : Merci pour l'assemblée.

Malheureusement, j'ai suivi la réunion sur le Web et je n'ai pas pu poser de questions, car aucun des boutons de question (directe ou écrite) ne fonctionnait.

Voici donc mes questions :

1. Qui serait responsable de l'entretien de ces nouvelles extensions? Autrement dit, si des réparations ou des travaux d'entretien sont nécessaires, qui les effectuera et les paiera?

2. À la fin du contrat, ou si l'Administration portuaire n'existe plus, l'Administration portuaire paiera-t-elle le démantèlement de ces nouvelles extensions? Si ce n'est pas le cas, quel serait le coût estimatif de ce démantèlement et qui devrait payer?

3. Si je me souviens bien, il y avait autrefois une autre option qui ne nécessitait pas de remblayer le lac. Pourquoi cette option n'a-t-elle pas été mentionnée, en présentant ses avantages et ses inconvénients, afin que nous puissions mieux comprendre les enjeux?

4. Ai-je raison de supposer que les limites de la zone d'exclusion marine ne changeront pas?

5. Je note que le plan directeur de l'aéroport n'est plus sur votre site Web. Quand sera-t-il disponible?

6. Vous mentionnez sur votre site Web (voir Médias : Déclaration concernant la décision prise par le conseil municipal au sujet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) requises à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto) un « nouveau mur antibruit ». Où sera-t-il exactement, quelles seront ses dimensions, etc.?

7. J'ai appelé le numéro de téléphone indiqué sur votre site Web (416-863-2004) pour savoir à qui je devais envoyer mes questions concernant l'assemblée publique, mais ce numéro n'a pas l'air de fonctionner.

Gérer les soumissions

Cette soumission ressemble-t-elle à du pourriel? Signalez-la ici.

De :	**Heather Dennis** HDennis@portstoronto.com>
À :	[Texte caviardé]
Objet :	Re : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire
Date :	15.10.2024 16:19:22 (+02:00)

Merci pour votre courriel.

Heather Dennis
Adjointe de projets
207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 13 octobre 2024 14:56
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire

Ce message provient d'un expéditeur externe
Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

[Texte caviardé]

Message : Nous sommes contre l'agrandissement de l'aéroport, mais nous sommes d'accord avec l'approche RESA 1 sans prolongation automatique de l'accord tripartite.

Gérer les soumissions

Cette soumission ressemble-t-elle à du pourriel? Signalez-la ici.

De : **Heather Dennis** HDennis@portstoronto.com>
[Texte caviardé]
Objet : Re : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire
Date : 15.10.2024 16:12:52 (+02:00)

Merci pour votre courriel.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : hdennis@portstoronto.com
207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com



De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 12 octobre 2024 14:14
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire

Ce message provient d'un expéditeur externe
Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

[Texte caviardé]

Message : Je suis contre TOUTE extension de la piste!!! Cela nuira considérablement au calme et à la tranquillité dans la région – les îles, l'édifice Corleck récemment rénové par la Canada Ireland Foundation. Sans parler des échos et des vibrations et de l'impact que cela a sur les copropriétés, etc. Il s'agit d'une zone historique très importante – le parc Irelande, le parc Little Norway, Queens Quay – le jardin de la musique pour n'en nommer que quelques-uns. Le bruit sera horrible!! Il ne faut pas prolonger la piste du tout. Merci, Thank you. Migwetch.

Gérer les soumissions

Cette soumission ressemble-t-elle à du pourriel? Signalez-la ici.

Ce message provient d'un expéditeur externe
Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation.

De :	[Texte caviardé]
À :	**Heather Dennis** HDennis@portstoronto.com>
C.c	**Conseillère Ausma Malik** <councillor_malik@toronto.ca>; **Jay Paleja** <jay.paleja@toronto.ca>; **Tom Davidson** <tom.davidson6@toronto.ca>
Objet :	Re : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire
Date :	11.10.2024 19:01:01 (+02:00)
Pièces jointes :	October 15 RESA Public Meeting Poster.pdf (1 page)

Merci Heather, cependant je remets en question l'utilisation du terme évaluation environnementale « volontaire », puisque le Plan officiel de la Ville de Toronto exige une évaluation environnementale pour tout projet de remblayage du lac.

Pouvez-vous s'il vous plaît supprimer ce terme? La formulation prête à confusion pour les membres de notre communauté.

Merci!

[Texte caviardé]

Le vendredi 11 octobre 2024 à 14:54:30 HAE, Heather Dennis hdennis@portstoronto.com> a écrit :

[Texte caviardé]

Je vous remercie pour cette précision. J'ai transmis votre demande à notre équipe des communications, qui a confirmé qu'elle pouvait supprimer ce terme. Pensez à consulter le site Web de PortsToronto sous peu pour voir l'avis communautaire mis à jour.

De plus, j'ai reçu l'affiche qui peut être utilisée pour annoncer l'assemblée publique du 15 octobre. Je la joins à mon message pour que vous puissiez l'examiner et la diffuser.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Re : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire

Merci Heather. C'est bien qu'une affiche soit en cours de création.

Entre-temps, sur le lien que vous avez fourni, pourriez-vous également inclure un lien vers la page d'inscription à l'assemblée directement dans cet avis? Le meilleur endroit serait à la fin du deuxième paragraphe.

[Texte caviardé]

Le vendredi 11 octobre 2024 à 11:10:04 HAE, Heather Dennis hdennis@portstoronto.com> a écrit :

[Texte caviardé]

Merci pour votre suggestion que j'ai transmise à notre équipe des communications pour demander la création d'une affiche pour promouvoir l'assemblée publique. Je vous la transmettrai dès qu'elle sera terminée. En attendant, je peux vous fournir ce lien : https://www.safecleanquiet.ca/contact qui vous amène à la page de contact et d'inscription pour l'assemblée publique du 15 octobre sur le site Web du projet Safe, Clean, Quiet. Vous pouvez sélectionner l'heure de réunion qui vous convient le mieux et demander l'accès au lien Zoom.

Je reviens vers vous bientôt avec l'avis d'assemblée publique à jour qui sera diffusé et imprimé.

J'espère que ces renseignements seront utiles. N'hésitez pas à communiquer avec moi pour toute autre question.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

[Texte caviardé]
Date : 11 octobre 2024 10:49
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Re : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire

Bonjour Heather - merci pour le lien, mais l'avis devrait également inclure un lien direct vers la page d'inscription et une simple affiche que nous pourrons mettre sur les médias sociaux et les babillards. Pourriez-vous me fournir cela afin que je diffuse l'information pour améliorer la participation?

[Texte caviardé]

Le vendredi 11 octobre 2024 à 10:36:03 HAE, Heather Dennis hdennis@portstoronto.com> a écrit :

[Texte caviardé]

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA). Vous trouverez sur le site Web de PortsToronto un avis communautaire à diffuser pour l'assemblée publique du 15 octobre. Voici le lien : https://www.portstoronto.com/portstoronto/media-room/community-notices/second-public-meeting-on-runway-end-safety-area-(r.aspx#:~:text=Toronto%20(September%2012%2C%202024),Billy%20Bishop%20Toronto%20City%20Airport. Voici également le lien sur le site Web Safe, Clean, Quiet : https://www.safecleanquiet.ca/

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions ou si vous avez besoin d'autres renseignements.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com



De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 11 octobre 2024 10:21
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – Nouveau formulaire

Participez à la deuxième assemblée publique sur la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Lors de cette deuxième assemblée publique, vous pourrez prendre connaissance des conclusions préliminaires de la récente évaluation environnementale de trois options visant à se conformer à la directive de Transports Canada sur les RESA. Cette réunion est une étape importante vers la conclusion de notre processus d'évaluation environnementale volontaire.

PortsToronto s'engage à travailler avec le personnel de la ville et ses partenaires fédéraux pour confirmer la conception et le plan définitifs de la mise en œuvre des RESA selon les modalités approuvées par le Conseil municipal de Toronto le 9 octobre 2024.

Deux réunions auront lieu à l'hôtel Westin Harbour Castle le 15 octobre 2024

Après-midi, 14 h-16 h; salle de bal Frontenac, Centre de conférences
Soir, 18 h-20 h; salle de bal Frontenac, Centre de conférences

Une présentation de trente minutes sera suivie d'une brève séance de questions et réponses, et vous aurez la possibilité d'examiner des tableaux d'affichage et de parler directement aux membres de l'équipe d'évaluation environnementale, aux ingénieurs concepteurs ainsi qu'au personnel de PortsToronto.

Les réunions seront diffusées en direct sur Zoom avec un lien disponible sur safecleanquiet.ca

Si vous souhaitez assister aux réunions en personne ou en ligne, inscrivez-vous à l'adresse safecleanquiet.ca/contact

Rasouli, Saeideh

De : Angela Homewood AHomewood@portstoronto.com>
Date : 27 novembre 2024 18:42
À : [Texte caviardé]
c.c. : Grueneis, Karl; Rasouli, Saeideh; Heather Dennis
Objet : Re : Entrevues d'évaluation environnementale avec les Premières Nations du voisinage

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

[Texte caviardé]

Je m'excuse de ne pas avoir répondu plus tôt à votre demande, car Saeideh et Karl m'ont envoyé un courriel et nous avons effectivement discuté de votre souhait de consulter deux membres de la communauté ayant des intérêts du point de vue de la communauté autochtone.

En tant que promoteur de projets, PortsToronto a pour responsabilité de consulter et de mobiliser les communautés et les personnes autochtones et d'établir des relations avec les membres de la communauté. Comme nous le mentionnerons lors de la réunion du Comité de liaison communautaire de l'aéroport, nous entreprenons un processus afin de mettre en œuvre un plan d'action pour la réconciliation avec les Autochtones au cours des prochains mois.

PortsToronto a tenu plusieurs réunions avec la Première Nation des Mississaugas de Credit, les Six Nations de la rivière Grand et la Nation Huronne-Wendat conformément aux exigences du gouvernement fédéral pour mobiliser les détenteurs de droits issus de traités territoriaux et les collectivités qui ont des intérêts liés à l'archéologie, à la pêche et à la chasse.

Heather et moi pouvons nous libérer pour rencontrer [Texte caviardé] la semaine prochaine, à l'heure qui lui conviendra.
Merci de votre relance.
-Angela-

Angela Homewood
Gestionnaire de projet environnemental

207, rue Queens Quay, bureau 500 Toronto (Ontario) M5J 1A4
Tél. : 416.863.2000 | Cell. : 519.521.8438 | Courriel : ahomewood@portstoronto.com
PortsToronto.com



[Texte caviardé]
Date : 13 novembre 2024 17:06

À : Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>
[Texte caviardé]
Objet : Entrevues de l'évaluation environnementale avec les Premières Nations du voisinage

Bonjour Karl et Saeideh :

J'espère que les entrevues de l'EE se passent bien. Je me permets de vous relancer spécifiquement au sujet de [Texte caviardé],car elle a dit qu'elle n'avait pas reçu de courriel lui demandant une entrevue. Merci de me dire avec quelles autres Premières Nations du voisinage immédiat vous avez communiqué ou projetez de communiquer pour obtenir leur avis.

Cordialement,

[Texte caviardé]

Rasouli, Saeideh

[Texte caviardé]
Date : 26 septembre 2024 10:46
À : Arsenault, Danielle <Danielle.Arsenault@aecom.com>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; De Decker, Sarah <Sarah.DeDecker@aecom.com>
Cc : Brierley, Tatianna <Tatianna.Brierley@aecom.com>; Stemeroff, Marvin <Marvin.Stemeroff@aecom.com>; Jay Paleja <jay.paleja@toronto.ca>; [Texte caviardé]
Objet : Re : BQNA et AECOM

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Chers tous :

Suite à mon courriel ci-dessous, voici l'adresse courriel de [texte caviardé]. Je l'ai également mis en copie de ce courriel. [Texte caviardé]

Dans l'attente de votre réponse.

[Texte caviardé]

Le mercredi 25 septembre 2024 à 19:48:49 HAE, [Texte caviardé] a écrit :

Chère équipe d'EE,

J'ai communiqué avec deux résidents autochtones de Toronto qui sont d'accord pour que vous les interviewiez dans le cadre de l'évaluation environnementale des RESA. Tous deux sont des artistes qui vivent à proximité de l'aéroport. L'une vit dans le quartier de Bathurst Quay et l'autre dans la communauté de Fort York.

J'ai mis l'une de ces personnes en copie ici. Elle s'appelle [Texte caviardé], est une citoyenne métisse qui vit à [Texte caviardé] dans le quartier de Bathurst Quay depuis 37 ans. Elle est très active au sein de la communauté et souhaite partager ses connaissances avec vous.

L'autre personne est [Texte caviardé]. C'est un producteur de disques et un ingénieur primé qui a travaillé avec des géants de la musique comme Drake et Sade. Il a passé les 25 dernières années à créer activement un pont entre les artistes établis et les créateurs autochtones. [Texte caviardé], j'attends son courriel, alors je le transmettrai dès que possible.

J'ai également mis Jay Paleja en copie de ce courriel. Il travaille au secrétariat riverain de Toronto et s'intéresse à l'évaluation environnementale, notamment parce qu'il a fait partie du comité d'étude sur la qualité de l'air de l'Université de Toronto.

Merci de répondre à ce courriel, car je n'ai pas eu de réponse de votre part à mon précédent courriel du 17 septembre. J'aimerais également savoir si vous avez pu interviewer le Dr Greg Evans, codirecteur de l'étude sur la qualité de l'air à l'Université de Toronto.

Cordialement,

[Texte caviardé]

Le mardi 17 septembre 2024 à 17:35:26 HAE, [Texte caviardé] a écrit :

Bonjour l'équipe Aecom :

Je fais suite à mon entrevue pour l'EE en vous transmettant un article publié dans le Toronto Star le 13 septembre 2024 au sujet d'un traversier qui a heurté le rivage dans le brouillard. L'événement s'est produit en avril avec 15 passagers à bord, mais n'a pas été signalé à Ports Toronto par la Ville. Voilà ce que je voulais dire lorsque je vous ai parlé du danger de créer une nouvelle masse terrestre là où il y a actuellement de l'eau. https://www.thestar.com/news/gta/a-toronto-ferry-hit-the-area-of-billy-bishop-airports-runway-the-city-didnt-tell/article_5a975200-7131-11ef-885b-a7fb321df4c0.html?utm_medium=social&utm_source=copy- link&utm_campaign=user-share

Hier soir, je naviguais et j'ai demandé à mes amis marins du National Yacht Club quelles seraient les répercussions si une masse terrestre supplémentaire était ajoutée dans le port et le lac. Le capitaine m'a relaté deux incidents où des bateaux se sont échoués à cause du brouillard autour de l'île. En outre, l'embouchure de notre bassin d'entrée est déjà proche des zones d'interdiction de navigation, et l'ajout d'une masse terrestre à l'endroit où il existe de l'eau actuellement pourrait créer un « point d'étranglement » pour la navigation à l'avenir. Les accidents, ça arrive, et la plupart du temps nous n'en entendons pas parler.

J'espère que vous ajouterez cette préoccupation, si vous ne l'avez pas déjà fait, à votre rapport d'évaluation environnementale. Vous trouverez ci-joint le rapport d'événement maritime concernant l'accident dont il est question dans l'article de presse.

Danielle, j'espère que vous avez pu parler avec le Dr Greg Evans, codirecteur de l'étude sur la qualité de l'air de l'Université de Toronto dans le quartier de Bathurst Quay. Merci de me dire.

Cordialement,

[Texte caviardé]

Le mercredi 14 août 2024 à 13:47:31 HAE, De Decker, Sarah <sarah.dedecker@aecom.com> a écrit :

Ordre du jour proposé

1. Présentations
2. Qualité de l'air

- Valeurs sociales et communautaires
- Confirmer les mesures à prendre ou les points de suivi

[Texte caviardé] Comme indiqué ci-dessous, je communique avec vous pour fixer un rendez-vous avec l'équipe environnementale d'AECOM afin d'en savoir plus sur le point de vue de la Bathurst Quay Neighbourhood Association concernant l'étude sur la qualité de l'air et les priorités de votre communauté en ce qui concerne le projet RESA.

Notre équipe est disponible le lundi 19 août entre 14 h et 15 h. Si cette date vous convient, nous vous enverrons une invitation pour un appel Microsoft Teams.

Si cet horaire n'est pas possible pour vous, nous vous proposons de nous rencontrer le mercredi 21 août entre 15 h et 16 h.

Dites-moi la date et l'heure qui vous conviennent le mieux. Au plaisir d'échanger avec vous bientôt.

Cordialement,

Sarah De Decker | Spécialiste de l'environnement social et humain

Pronoms : elle, la

sarah.dedecker@aecom.comCell. +1-905-302-4152

Delivering a better world aecom.com

De : [Texte caviardé]
Date : 12 août 2024 18:23:32
À : Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>
Cc : Marianne Hatzopoulou <marianne.hatzopoulou@utoronto.ca>; Greg Evans <greg.evans@utoronto.ca>; Jay Paleja <Jay.Paleja@toronto.ca>; bryan.bowen@toronto.ca <bryan.bowen@toronto.ca>; Stephen Denes <SDenes@portstoronto.com>; Angela Homewood <ahomewood@portstoronto.com>; Peter MacLeod <peter@masslbp.com>; Bernhard Schropp <Bernhard.Schropp@aviang.ca>; Brierley, Tatianna <Tatianna.Brierley@aecom.com>; Lee Thomas <Lee.Thomas@aviang.ca>
Objet : Re : Documents de l'étude sur la qualité de l'air dans le quartier de Bathurst Quay

Merci. J'ai hâte d'avoir des nouvelles de Tatiana pour planifier une entrevue.

[Texte caviardé]

Envoyé de mon iPhone

[Texte caviardé]

Le 9 août 2024 à 10 h 49, Rasouli, Saeideh saeideh.rasouli@aecom.com> a écrit :

[Texte caviardé]

Merci pour votre courriel et merci de nous avoir communiqué l'information concernant l'étude triennale sur la qualité de l'air. Nous vous remercions pour les ressources que vous avez fournies, y compris le lien vers le site Web de l'étude, le résumé du projet et les diapositives de la présentation. Comme nous l'avons dit lors de l'assemblée publique, PortsToronto a communiqué le site Web de l'étude sur la qualité de l'air de la Bathurst Quay Neighbourhood Association à AECOM, et nous sommes donc au courant des résultats de cette étude. Nous avons examiné les rapports 1 et 2 de cette étude et les avons inclus dans le cadre de notre étude d'analyse des lacunes. Nous avons hâte d'examiner les résultats et de les intégrer à notre évaluation environnementale pour la mise en œuvre des RESA.

Nous reconnaissons que la Bathurst Quay Neighbourhood Association est un important intervenant communautaire, et nous vous remercions de l'éclairage que vous nous apportez et qui nous permet de tenir compte des besoins et des points de vue des membres de la communauté. Notre spécialiste socio-économique Tatianna Bierley (en copie de ce courriel) communiquera avec vous pour organiser une entrevue. Nous avons hâte de discuter avec vous des aspects communautaires et sociaux du projet RESA.

Cordialement,

Envoyé au nom de l'équipe du projet RESA

Saeideh Rasouli, Ph. D.
(elle/la)

Planificatrice principale en environnement, Étude d'impact et demande de permis, Canada
Cell. : 416-420-7481
Ligne directe : 905-747-1690

saeideh.rasouli@aecom.com

De : [Texte caviardé]
Date : 18 juillet 2024 11:12
À : Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>
Cc : BQNA Group Email <bqna-board@googlegroups.com>; Marianne Hatzopoulou <marianne.hatzopoulou@utoronto.ca>; Greg Evans <greg.evans@utoronto.ca>; Jay Paleja <jay.paleja@toronto.ca>; bryan.bowen@toronto.ca <bryan.bowen@toronto.ca>
Objet : Re : Documents de l'étude sur la qualité de l'air dans le quartier de Bathurst Quay

Cher Karl,

Je vous remercie pour votre présentation d'hier soir sur l'évaluation environnementale du projet d'amélioration des RESA sur lequel PortsToronto travaille actuellement avec AECOM. Je crois savoir qu'il s'agit d'un projet sur six mois, qui a commencé en juin 2024, et que vous effectuez actuellement l'analyse des lacunes jusqu'à la fin juillet.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, vous examinerez la qualité de l'air. Je me réjouis de l'intérêt que vous portez aux résultats de notre étude triennale sur la qualité de l'air, réalisée par l'équipe de recherche scientifique de l'Université de Toronto.

Les diapositives de la présentation, le résumé et les rapports finaux, rendus publics ce printemps, se trouvent sur le site Web de l'étude à l'adresse suivante : https://positivezero.civmin.utoronto.ca/bqna/. J'ai joint le résumé du projet et les diapositives de la présentation à ce courriel.

La Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA) a lancé ce partenariat campus-communauté avec l'Université de Toronto et a invité le Bureau de santé publique de Toronto, le Conseil d'aménagement de la Ville de Toronto et PortsToronto à titre de partenaires supplémentaires. L'étude a été financée par le Conseil de recherche en sciences naturelles et en génie du Canada.

Les chercheurs principaux de l'Université de Toronto sont Marianne Hatzopoulou et Greg Evans, Ph. D., ainsi que Jay Paleja et Bryan Bowen, à titre de représentants du service d'urbanisme de la Ville de Toronto au sein du comité principal de l'étude.

Si vous souhaitez en savoir plus sur la Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA), vous trouverez un lien vers notre site Web dans ma signature ci-dessous, ainsi que mon numéro de téléphone. Comme je l'ai dit, c'est avec plaisir que je répondrai à vos questions concernant l'impact communautaire et social sur notre quartier dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet des RESA.

J'ai hâte d'avoir de vos nouvelles et de participer à l'évaluation environnementale.

Cordialement,

[Texte caviardé]

Rapport quotidien

Ces renseignements sont préliminaires et sont susceptibles d'être modifiés. De plus, les renseignements donnés pour certains événements peuvent ne pas avoir été vérifiés par le BST. Il convient donc d'utiliser ces renseignements avec prudence.

---------- Événement 1 ----------

N° d'événement : M24C0091

Type d'événement : Accident COLLISION – Heurt avec un objet fixe (collision – y compris les navires à quai ou amarrés)

Catégorie : Catégorie 5

Latitude : 43°37.834 N

Date de l'événement : 30/04/2024

Longitude : 079°23.248 O

Heure de l'événement : 22:35:00 HNE(+5)

Province/Territoire : ONTARIO (ONT.)

Pollution : AUCUNE

Lieu le plus proche : Île de Toronto

Classification de l'OMI : ACCIDENT MARITIME

Résumé de l'événement :

Le 30 avril 2024, le traversier « THOMAS RENNIE », transportant 16 personnes à bord, a déclaré avoir heurté une structure côtière à son arrivée au terminal de l'Île de Toronto, en Ontario. Le navire est retourné au terminal de Toronto, en Ontario, où les dommages ont été évalués.

Renseignements sur le navire :

Navire : THOMAS RENNIE

Drapeau : CANADA

Type de navire : TRAVERSIER - PASSAGERS

Type d'événement : Accident COLLISION – Heurt avec un objet fixe (collision – y compris les navires à quai ou amarrés)

Jauge brute : 424.00

Degré de dommage : MINEUR

Longueur : 35,00 mètres enregistrés

Cargaison :

Blessures : Décès : 0 | Blessures graves : 0 | Blessures mineures : 0 | Personnes disparues : 0

Ces renseignements sont préliminaires et sont susceptibles d'être modifiés. De plus, les renseignements donnés pour certains événements peuvent ne pas avoir été vérifiés par le BST. Il convient donc d'utiliser ces renseignements avec prudence.

Changements majeurs depuis le dernier rapport

Aucun changement majeur n'a été détecté depuis le dernier rapport.

Rasouli, Saeideh

De : [Texte caviardé]
Date : 2 octobre 2024 08:30
À : Rasouli, Saeideh
Objet : Fw : Poisson (brochet) pêché dans le chenal Western
Pièces jointes : FB_IMG_1708726810322.jpg

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Saeideh :

Cette photo a été prise à l'extrémité ouest du mur du quai, à côté du National Yacht Club.
Je me demandais si vous aviez déjà parlé à quelqu'un du club nautique?

Rendez-vous à 9 heures!

[Texte caviardé]

----- Message transféré -----
[Texte caviardé]

Date : Mardi 1er octobre 2024 à 18:17:23 HAE
Objet : Poisson (brochet) pêché dans le chenal Western

Envoyé de mon superbe téléphone

Rasouli, Saeideh

De : Greg Evans <greg.evans@utoronto.ca>
Date : 5 octobre 2024 12:00
À : Rasouli, Saeideh; [Texte caviardé]; Cheol-Heon Jeong
c.c. : Marianne Hatzopoulou; Grueneis, Karl; Arsenault, Danielle
Objet : RE : Étude sur la qualité de l'air à Bathurst Quay

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour Rasouli

Merci pour ce résumé. J'aimerais réitérer deux points que j'ai soulevés lors de notre discussion :

1) Il est contradictoire d'affirmer d'un côté que le prolongement de la piste n'entraînera aucune modification des opérations aéroportuaires, et de l'autre, d'affirmer que le prolongement pourrait améliorer la qualité de l'air grâce aux changements qui interviendront au cours de la phase opérationnelle (p. ex. modification de la taxation des aéronefs ou réduction de l'attente pour les véhicules souhaitant traverser la piste pour accéder à l'île de Toronto). En outre, si l'évaluation environnementale concernant la qualité de l'air ne couvre pas les modifications de l'exploitation, comment fournira-t-elle des preuves pour étayer les affirmations selon lesquelles il y aura une amélioration de la qualité de l'air?
2) L'approche progressive utilisée dans l'évaluation environnementale, bien que très courante, peut ou non prendre en compte les effets cumulatifs. Le défi réside dans le fait que les données de base utilisées peuvent ou non refléter l'état actuel, en fonction des polluants inclus à l'emplacement des stations sélectionnées pour constituer les données de « référence ». Étant donné que la portée de l'évaluation environnementale comprend uniquement les polluants réglementés (et donc pas les ultrafins), cela peut finir par fausser l'acceptabilité de l'état actuel. Certains pourraient mettre en avant cette évaluation environnementale à l'avenir pour appuyer les affirmations selon lesquelles la qualité de l'air est acceptable, alors que ce n'est pas ce que l'évaluation environnementale a évalué.

J'aimerais également ajouter que la surveillance continue de la qualité de l'air devrait faire partie de ce processus afin que tout le monde sache s'il y a eu des évolutions dans la qualité de l'air. Ces mesures devraient inclure à la fois les polluants réglementés pertinents (p. ex. matière particulaire, NO_x) et les polluants non réglementés (ultrafins et carbone noir). Elles devraient être publiées régulièrement.

Greg

De : Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>
Date : 3 octobre 2024 17:11
À : Greg Evans <greg.evans@utoronto.ca>; [Texte caviardé]; Cheol-Heon Jeong <ch.jeong@utoronto.ca>
Cc : Marianne Hatzopoulou <marianne.hatzopoulou@utoronto.ca>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Arsenault, Danielle <Danielle.Arsenault@aecom.com>

Objet : RE : Étude sur la qualité de l'air à Bathurst Quay

Bonjour,

Merci à tous d'avoir pris le temps hier pour discuter des résultats de l'étude sur la qualité de l'air à Bathurst Quay. Nous apprécions vraiment de pouvoir échanger avec vous et d'en apprendre davantage sur vos recherches solides et leurs résultats. Pour faire un suivi rapide, vous trouverez ci-dessous un résumé de notre discussion. Nous espérons qu'il reprend les points clés, mais si des précisions sont nécessaires ou si vous avez d'autres idées, n'hésitez pas à nous en faire part. Vos commentaires et vos réflexions sont les bienvenus!

Résumé :

- L'étude sur la qualité de l'air dans le quartier de Bathurst Quay est le fruit d'une collaboration entre la communauté, la Ville de Toronto, le Bureau de santé publique de Toronto et PortsToronto. L'étude a utilisé diverses méthodes, notamment des équipements de laboratoire de surveillance mobiles, des mesures issues de capteurs et des instruments spécifiques pour détecter les ultrafins, le carbone noir et d'autres polluants. L'une des principales constatations était la présence importante d'ultrafins, identifiés comme un marqueur important des gaz d'échappement des aéronefs, avec des concentrations élevées pendant les activités aéroportuaires. L'étude suggère que l'exposition aux ultrafins devrait être prise en compte lors de l'évaluation des répercussions de toute modification future des opérations aéroportuaires.
- Le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) n'a pas pour but de modifier l'exploitation actuelle de la piste, la capacité de la piste ou les types d'aéronefs qui utilisent la piste. L'étude d'évaluation environnementale (EE) des RESA évaluera en profondeur les effets environnementaux potentiels associés à la construction et à l'exploitation de diverses solutions de RESA pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto afin d'assurer la conformité aux normes de Transports Canada en matière de RESA.
- L'étude sur la qualité de l'air d'AECOM pour le projet d'EE des RESA comprendra :
    - Un examen des données les plus récentes de surveillance de la qualité de l'air pour les principaux contaminants atmosphériques afin de déterminer les concentrations de fond des contaminants identifiés. Les données de référence sur la qualité de l'air proviendront des données quinquennales disponibles issues des stations du Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique (RNSPA) ou d'autres stations de surveillance provinciales. L'équipe utilisera les moyennes ou les mesures statistiques appropriées pour chaque année, obtenues à partir des données des stations les plus proches du site du projet. Ces valeurs seront comparées avec les critères de qualité de l'air ambiant de l'Ontario, les Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant ou d'autres lignes directrices applicables. Cette approche permet d'obtenir une estimation prudente des répercussions potentielles sur la qualité de l'air. En outre, l'étude examinera l'utilisation actuelle des terres à proximité des RESA proposées afin de déterminer quels récepteurs sensibles et critiques devraient être pris en compte.
    - L'exploitation de l'aéroport demeurera inchangée après la mise en œuvre des RESA. Il n'y aura pas de vols supplémentaires, ni aucun changement dans les trajectoires de vol ou le nombre de passagers. Par conséquent, il n'y a pas d'augmentation prévue de la

quantité ou des types d'émissions atmosphériques rejetées par les aéronefs. Cependant, les solutions RESA 2 et 3 comprennent plusieurs améliorations auxiliaires de l'aérodrome qui pourraient avoir une incidence positive sur la qualité de l'air dans la zone d'étude de l'EE. Ces améliorations devraient réduire la distance de roulage des avions, les temps de roulage au sol et le temps d'attente des véhicules qui traversent la piste pour accéder à l'Île de Toronto. Ces améliorations devraient réduire les émissions atmosphériques pendant la phase d'exploitation. Un examen qualitatif de toutes les solutions proposées pour les RESA sera entrepris afin d'évaluer les avantages et les répercussions potentiels de ces améliorations proposées au cours de la phase d'exploitation.

  - Lorsque la solution privilégiée pour l'aménagement des RESA aura été choisie, les impacts possibles sur la qualité de l'air durant la phase de construction seront étudiés. Cela comprendra un inventaire des émissions de contaminants préoccupants et de gaz à effet de serre. Le modèle avancé de dispersion atmosphérique (AERMOD) sera utilisé pour déterminer les concentrations maximales de ces contaminants à l'emplacement des principaux récepteurs. Il s'agit de déterminer les taux d'émissions attribuables aux travaux de construction et de les analyser dans le modèle AERMOD en s'appuyant sur les données météorologiques quinquennales. Cela permet de s'assurer qu'un large éventail de conditions météorologiques (p. ex. vitesse et direction du vent) est pris en compte pour prédire l'impact maximal à l'emplacement des récepteurs sensibles et critiques, comme les zones résidentielles ou les écoles.
  - Les résultats de la modélisation des émissions issues des travaux de construction seront ajoutés aux concentrations de fond pour tenir compte de l'exploitation existante et fournir une évaluation des effets cumulatifs. Ces résultats cumulatifs pour chaque contaminant seront comparés aux critères de qualité de l'air ambiant de l'Ontario, aux normes canadiennes de qualité de l'air ambiant ou à d'autres lignes directrices applicables. Ces résultats seront examinés afin de déterminer si des mesures d'atténuation supplémentaires s'avèrent nécessaires. Les résultats de l'étude seront documentés dans un rapport d'évaluation de la qualité de l'air qui sera affiché aux fins d'examen public.

- On s'inquiète de la proximité de zones sensibles comme l'école voisine et un nouveau parc près du chantier. L'équipe du projet examinera ces emplacements précis dans l'évaluation de la qualité de l'air, en particulier dans le contexte des impacts de la phase de construction, puisqu'ils sont situés à proximité du port où les travaux auront lieu.
- La deuxième assemblée publique sur le projet est prévue pour le mardi 15 octobre 2024. Deux séances auront lieu à l'hôtel Westin Harbour Castle, situé au 1 Harbour Square, la première de 14 h à 16 h et la seconde de 18 h à 20 h.

Encore merci pour cette discussion.

Cordialement,
Saeideh

Cordialement,

Saeideh Rasouli, Ph. D.
(elle/la)

Planificatrice principale en environnement, Étude d'impact et demande de permis, Canada
Cell. : 416-420-7481
Ligne directe : 905-747-1690

saeideh.rasouli@aecom.com

Cliquez ici pour me rejoindre sur LinkedIn

Rasouli, Saeideh

De : [Texte caviardé]
Date : 5 octobre 2024 11:16
À : Greg Evans <greg.evans@utoronto.ca>; Cheol-Heon Jeong <ch.jeong@utoronto.ca>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>
Cc : Marianne Hatzopoulou <marianne.hatzopoulou@utoronto.ca>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Arsenault, Danielle <Danielle.Arsenault@aecom.com>
Objet : Re : Étude sur la qualité de l'air à Bathurst Quay

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Chers Saeideh, Greg et Cheol,

J'ai lu le résumé et j'ai mis mes commentaires en gras dans le courriel ci-dessous. J'ai également inclus les commentaires du Dr Greg Evans et de la Dre Marianne Hatzopoulou que j'ai reçus après l'entrevue.

[Texte caviardé]

Le vendredi 4 octobre 2024 à 13:38:45 HAE, [Texte caviardé] a écrit :

Bonjour Saeideh :

Merci pour le résumé. Je le lirai pendant la fin de semaine et je vous dirai si j'ai des choses à ajouter ou si j'ai des questions.

Je vous souhaite une bonne fin de semaine.

[Texte caviardé]

Le jeudi 3 octobre 2024 à 17:11:41 HAE, Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com> a écrit :

Bonjour,

Merci à tous d'avoir pris le temps hier pour discuter des résultats de l'étude sur la qualité de l'air à Bathurst Quay. Nous apprécions vraiment de pouvoir échanger avec vous et d'en apprendre davantage sur vos recherches solides et leurs résultats. Pour faire un suivi rapide, vous trouverez ci-dessous un résumé de notre discussion. Nous espérons qu'il reprend les points clés, mais si des précisions sont nécessaires ou si vous avez d'autres idées, n'hésitez pas à nous en faire part. Vos commentaires et vos réflexions sont les bienvenus!

Résumé :

- L'étude sur la qualité de l'air dans le quartier de Bathurst Quay est le fruit d'une collaboration entre la communauté, la Ville de Toronto, le Bureau de santé publique de Toronto et PortsToronto. L'étude a utilisé diverses méthodes, notamment des équipements de laboratoire de surveillance mobiles, des mesures issues de capteurs et des instruments spécifiques pour détecter les ultrafins, le carbone noir et d'autres polluants. L'une des principales constatations était la présence importante d'ultrafins, identifiés comme un marqueur important des gaz d'échappement des aéronefs, avec des concentrations élevées pendant les activités aéroportuaires. **L'étude suggère que l'exposition aux ultrafins devrait être prise en compte lors de l'évaluation des répercussions de toute modification future des opérations aéroportuaires.**
- Le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) n'a pas pour but de modifier l'exploitation actuelle de la piste, la capacité de la piste ou les types d'aéronefs qui utilisent la piste. L'étude d'évaluation environnementale (EE) des RESA évaluera en profondeur les effets environnementaux potentiels associés à la construction et à l'exploitation de diverses solutions de RESA pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto afin d'assurer la conformité aux normes de Transports Canada en matière de RESA.
- **Comme je l'ai mentionné lors de notre conversation, à condition que les options 2 et 3 ne soient pas retenues, ce qui, selon PortsToronto, nécessite la prolongation de l'accord tripartite avant l'échéance de 2033. Dans sa forme actuelle, l'accord tripartite protège la communauté en établissant des limites sur le type d'aéronef, les heures d'exploitation et le nombre de vols.**
- L'étude sur la qualité de l'air d'AECOM pour le projet d'EE des RESA comprendra :
    - Un examen des données les plus récentes de surveillance de la qualité de l'air pour les principaux contaminants atmosphériques afin de déterminer les concentrations de fond des contaminants identifiés. Les données de référence sur la qualité de l'air proviendront **des données quinquennales disponibles** issues des stations du Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique (RNSPA) ou d'autres stations de surveillance provinciales. L'équipe utilisera les moyennes ou les mesures statistiques appropriées **pour chaque année**, obtenues à partir des données des stations les plus proches du site du projet. Ces valeurs seront comparées avec les critères de qualité de l'air ambiant de l'Ontario, les Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant ou d'autres lignes directrices applicables. Cette approche permet d'obtenir une estimation prudente des répercussions potentielles sur la qualité de l'air. En outre, l'étude examinera l'utilisation actuelle des terres à proximité des RESA proposées afin de déterminer quels récepteurs sensibles et critiques devraient être pris en compte. **Les**

contaminants atmosphériques identifiés ne comprennent pas les ultrafins. Or, l'étude sur la qualité de l'air de l'Université de Toronto formule la recommandation suivante : « l'exposition aux ultrafins devrait être prise en compte lors de l'évaluation des impacts de toute modification future aux opérations aéroportuaires ».

- **En outre, l'exploitation de l'aéroport et d'autres sources de pollution atmosphérique ont été interrompues ou réduites entre 2020 et 2022, et le nombre actuel de vols n'est pas encore revenu aux niveaux antérieurs à la pandémie de 2019. Ces années doivent être indiquées et/ou ne pas être incluses dans vos moyennes. Il conviendrait plutôt d'examiner les données de 2016-2019 et de 2023-2024 inclusivement.**
- L'exploitation de l'aéroport demeurera inchangée après la mise en œuvre des RESA. Il n'y aura pas de vols supplémentaires, ni aucun changement dans les trajectoires de vol ou le nombre de passagers. Par conséquent, il n'y a pas d'augmentation prévue de la quantité ou des types d'émissions atmosphériques rejetées par les aéronefs.
  Cependant, les solutions RESA 2 et 3 comprennent plusieurs améliorations auxiliaires de l'aérodrome qui pourraient avoir une incidence positive sur la qualité de l'air dans la zone d'étude de l'EE. Ces améliorations devraient réduire la distance de roulage des avions, les temps de roulage au sol et le temps d'attente des véhicules qui traversent la piste pour accéder à l'Île de Toronto. Ces améliorations devraient réduire les émissions atmosphériques pendant la phase d'exploitation. Un examen qualitatif de toutes les solutions proposées pour les RESA sera entrepris afin d'évaluer les avantages et les répercussions potentiels de ces améliorations proposées au cours de la phase d'exploitation.
- **Pour faire suite à ma première réponse, le Dr Greg Evans souligne la contradiction entre les affirmations publiées dans les médias et selon lesquelles ces changements seront bénéfiques pour la qualité de l'air et le fait de ne pas évaluer les opérations actuelles dans le cadre de l'évaluation de la qualité de l'air afin de fournir des preuves. Bien que la réduction de la distance de roulage (p. ex. dans l'option 2 ou 3) doive en théorie réduire légèrement la consommation de carburant et donc les émissions, le Dr Evans n'a pas connaissance de preuves permettant d'affirmer que la réduction de la distance de roulage aurait un effet mesurable sur la qualité de l'air. Il n'a vu aucune mesure suggérant que le roulage contribue actuellement de manière significative aux émissions de l'aéroport (peut-être que c'est le cas, mais peut-être que non). Apparemment, il n'y aura pas non plus de modélisation dans l'EE pour appuyer cette affirmation.**
- Lorsque la solution privilégiée pour l'aménagement des RESA aura été choisie, les impacts possibles sur la qualité de l'air durant la phase de construction seront étudiés. Cela comprendra un inventaire des émissions de contaminants préoccupants et de gaz à effet de serre. Le modèle avancé de dispersion atmosphérique (AERMOD) sera utilisé pour déterminer les concentrations maximales de ces contaminants à l'emplacement des principaux récepteurs. Il s'agit de déterminer les taux d'émissions attribuables aux travaux de construction et de les analyser dans le modèle AERMOD en s'appuyant sur les données météorologiques quinquennales. Cela permet de s'assurer qu'un large éventail de conditions météorologiques (p. ex. vitesse et direction du vent) est pris en compte pour prédire l'impact maximal à l'emplacement des récepteurs sensibles et critiques, comme les zones résidentielles ou les écoles. **Encore une fois, tenez compte du fait que ces données ne devraient pas inclure les années où la ville a été confinée et où les opérations aéroportuaires ont été**

limitées aux évacuations médicales et du fait que les ultrafins ne sont pas pris en compte, alors que l'étude scientifique de l'Université de Toronto, les associations des compagnies aériennes et l'OMS reconnaissent qu'ils posent problème pour la santé.

- Les résultats de la modélisation des émissions issues des travaux de construction seront ajoutés aux concentrations de fond pour tenir compte de l'exploitation existante et fournir une évaluation des effets cumulatifs. Ces résultats cumulatifs pour chaque contaminant seront comparés aux critères de qualité de l'air ambiant de l'Ontario, aux normes canadiennes de qualité de l'air ambiant ou à d'autres lignes directrices applicables. Ces résultats seront examinés afin de déterminer si des mesures d'atténuation supplémentaires s'avèrent nécessaires. Les résultats de l'étude seront documentés dans un rapport d'évaluation de la qualité de l'air qui sera affiché aux fins d'examen public.
- **Du Dr Evans : Nous avons également discuté de la façon dont l'approche progressive utilisée dans l'évaluation environnementale, bien que très courante, ne tient pas compte des effets cumulatifs, comme l'a souligné la Dre Marianne Hatzopoulou (l'autre codirectrice de notre étude). Le défi réside dans le fait que les données de base utilisées peuvent ou non refléter l'état actuel, en fonction de la distance à laquelle se trouvent les stations sélectionnées pour les données de référence. En outre, toute implication concernant l'acceptabilité de l'état actuel dépendra des polluants sélectionnés et inclus dans l'EE. Si l'évaluation environnementale porte uniquement sur les polluants réglementés (et donc pas les ultrafins), elle pourrait fausser l'acceptabilité de l'état actuel. Certains pourraient mettre en avant cette évaluation environnementale à l'avenir pour appuyer les affirmations selon lesquelles la qualité de l'air est acceptable, alors que ce n'est pas ce que l'évaluation environnementale a évalué.**

- On s'inquiète de la proximité de zones sensibles comme l'école voisine et un nouveau parc près du chantier. L'équipe du projet examinera ces emplacements précis dans l'évaluation de la qualité de l'air, en particulier dans le contexte des impacts de la phase de construction, puisqu'ils sont situés à proximité du port où les travaux auront lieu.
- La deuxième assemblée publique sur le projet est prévue pour le mardi 15 octobre 2024. Deux séances auront lieu à l'hôtel Westin Harbour Castle, situé au 1 Harbour Square, la première de 14 h à 16 h et la seconde de 18 h à 20 h.

Encore merci pour cette discussion.

Cordialement,

Saeideh

Cordialement,

Saeideh Rasouli, Ph. D.
(elle/la)

Planificatrice principale en environnement, Étude d'impact et demande de permis, Canada
Cell. : 416-420-7481
Ligne directe : 905-747-1690

saeideh.rasouli@aecom.com

Cliquez ici pour me rejoindre sur LinkedIn

AECOM

105, promenade Commerce Valley Ouest, 6e étage
Markham, Ontario, Canada
Tél. : +1-905-886-7022

aecom.com

De : Rasouli, Saeideh
Date : 26 septembre 2024 18:07
À : greg.evans@utoronto.ca
Cc : Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Arsenault, Danielle <Danielle.Arsenault@aecom.com>; [Texte caviardé]
Objet : RE : Étude sur la qualité de l'air à Bathurst Quay

Bonjour Dr Evans.

J'espère que vous allez bien. Je m'appelle Saeideh Rasouli. Je suis planificatrice environnementale chez AECOM et je travaille sur l'étude d'évaluation environnementale des RESA pour l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Je vous remercie d'avoir communiqué avec notre équipe et de nous avoir transmis les liens vers l'étude sur la qualité de l'air et les rapports de la BQNA. Nous sommes déjà au courant de l'étude sur la qualité de l'air réalisée par l'Université de Toronto, et nous serions ravis vous rencontrer pour en savoir plus sur votre étude et ses résultats.

Voici les disponibilités de notre équipe :

23 octobre 10 h-12 h 15 h-16 h

24 octobre 14 h-16 h

Merci de nous indiquer l'heure et la date qui vous conviennent le mieux afin que nous puissions vous envoyer une invitation à une réunion Microsoft Teams.

Je vous remercie.

De : Greg Evans <
À : Arsenault, Danielle <Danielle.Arsenault@aecom.com>
[Texte caviardé]
Objet : Étude sur la qualité de l'air à Bathurst Quay

Bonjour Danielle

Je tiens à attirer votre attention sur une étude sur la qualité de l'air que nous avons récemment réalisée et dont vous voudrez peut-être tenir compte dans le cadre de l'évaluation environnementale qu'Aecom effectue pour le projet de prolongement de la piste de l'aéroport. Nos recherches ont montré que les activités aéroportuaires sont une source importante d'ultrafins dans le voisinage.

https://positivezero.civmin.utoronto.ca/bqna/

Les résultats et l'analyse sont documentés dans ce rapport : https://drive.google.com/file/d/1Bt-JJoS_4TK8DLg-96bElqZbLFMRnSjV/view

Je serais heureux de vous rencontrer pour en discuter si vous avez des questions.

Greg

Greg J.Evans, Ph.D., P.Eng., FCAE, FAAAS, FCEEA

<image002.png>

Directeur, Institute for Studies in Transdisciplinary Engineering Education and Practice
(ISTEP, institut d'études transdisciplinaires en enseignement et pratique du génie)

https://istep.utoronto.ca/

Directeur, Southern Ontario Centre for Atmospheric Aerosol Research
(Centre de recherche du Sud de l'Ontario sur les aérosols
atmosphériques)

www.socaar.utoronto.ca

Professeur, Dept. of Chemical Engineering and Applied Chemistry (faculté de génie chimique et de chimie appliquée), Université de Toronto

www.labs.chem-eng.utoronto.ca/evans/

55, rue St George, Toronto, Canada, M5S 0C9

416-978-1821

Rasouli, Saeideh

Objet : Objet : Suivi des questions sur les RESA

De : Brierley, Tatianna <Tatianna.Brierley@aecom.com>
Date : 27 août 2024 16:50
À : [Texte caviardé]
Cc : Stemeroff, Marvin <Marvin.Stemeroff@aecom.com>
Objet : Suivi des questions sur les RESA

[Texte caviardé]

Merci encore d'avoir pris le temps de me rencontrer et de m'avoir fait part de vos réflexions sur le projet RESA de PortsToronto.
Je vous prie de m'excuser pour cette réponse tardive, mais j'ai quelques éléments complémentaires à vous communiquer à la suite de notre appel :

1. Nous nous sommes demandé si l'évaluation environnementale était une exigence réglementaire :
   Une évaluation environnementale (EE) obligatoire est requise pour les projets qui relèvent de la Loi sur l'évaluation d'impact du Canada (par exemple, les initiatives incluses dans la Liste des projets désignés par le gouvernement fédéral) ou pour les projets qui relèvent de la Loi sur les évaluations environnementales de la Province de l'Ontario (par exemple, les projets d'infrastructure dirigés par les municipalités, les ministères provinciaux, etc.).
   Étant donné que le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) n'entre dans aucune de ces catégories et que l'évaluation environnementale n'est donc pas obligatoire en vertu de la législation fédérale ou provinciale en la matière, cette évaluation environnementale sera menée dans le cadre d'un processus volontaire et non prescrit par la loi, établi en consultation avec les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux. Le processus d'évaluation environnementale volontaire fournit un bon cadre pour évaluer différentes solutions et prendre des décisions en consultation avec les organismes, y compris les communautés autochtones, les intervenants et le public.
   Bien que le projet ne nécessite pas de processus d'évaluation environnementale à l'échelon municipal, l'évaluation environnementale du projet RESA tiendra compte des politiques de la Ville de Toronto relatives au remblayage du lac.

2. Prochaine assemblée publique :
   La prochaine assemblée publique est prévue pour l'automne 2024. La date n'a pas encore été fixée, alors gardez un œil sur le prochain avis de réunion de PortsToronto.

3. Je joins un lien vers la présentation de la séance portes ouvertes de juillet, qui contient des détails sur les différentes options de RESA ici.

J'espère vous voir à la prochaine réunion!
Merci encore,
Tatianna

Tatianna Brierley MES
Elle/La

Scientifique de l'environnement III, Centre du Canada
Cell. : 1-519-580-0695

tatianna.brierley@aecom.com

Cliquez ici pour me rejoindre sur LinkedIn

AECOM
aecom.com

HarbourSide
York Condominium Corporation Number 510
55, place Harbour, Toronto (Ontario) M5J 2L1
Tél. : (416) 362-1174 | Télécopieur : (416) 362-5948 | Site Web : www.harboursideresidents.com

2 août 2024

PortsToronto
207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto ON
Canada, M5J 1A7

RE : **Projet de prolongement des RESA à l'Aéroport Billy Bishop**

Je vous écris au nom des résidents qui vivent dans les 602 appartements de la copropriété HarbourSide Condominiums, située directement sur le front de mer central et tout près de l'Aéroport Billy Bishop. Notre bureau s'oppose à l'allongement de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop. Ce prolongement au moyen d'un remblayage de notre magnifique port de Toronto ne perturberait pas seulement l'environnement marin, mais engendrerait des nuisances sonores, des problèmes de circulation dans le port et la possibilité d'utiliser des avions plus gros et plus bruyants à l'avenir. La congestion routière sur Queens Quay est déjà un cauchemar. Nous nous opposons à un tel agrandissement de l'aéroport.

[Texte caviardé]

c.c. : Ausma Malik, adjointe au maire
York Quay Neighborhood Association
[Texte caviardé]

O4.3.3 Rapport préliminaire d'évaluation environnementale

Objet : RE : Rétroaction Ébauche de l'EE sur les RESA
Date : 2025-06-10, 15:56:08
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À :

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,

Merci pour votre lettre datée du 7 juillet 2025, en réponse au rapport préliminaire. du Rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Consultation publique
PortsToronto s'est engagé à faire preuve de transparence et à mener une consultation publique constructive tout au long du projet des RESA. L'organisation s'est engagée à communiquer ouvertement de l'information et sollicite les commentaires du public au fur et à mesure que des décisions clés sont prises. Aux fins de l'évaluation environnementale, des consultations publiques ont été menées en plusieurs étapes afin de favoriser la transparence et une participation significative. Un site Web dédié au projet (https://www.safecleanquiet.ca) a également été lancé afin de fournir de l'information continue, des mises à jour et des foires aux questions, assurant ainsi aux intervenants l'accès aux plus récents progrès. PortsToronto a également activement sollicité et intégré les commentaires de la communauté dans le processus de conception de la RESA. L'organisation a consulté des organismes gouvernementaux, dont la Ville de Toronto, Transports Canada, y compris Navigable Waters, Waterfront Toronto, CreateTO, l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, Pêches et Océans Canada, Environnement et Changement climatique Canada, le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario, ainsi que le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme pour discuter du projet des RESA.
De plus, PortsToronto a mobilisé les communautés autochtones afin de s'assurer que leurs droits, intérêts et perspectives soient inclus dans les processus de planification et de prise de décision.

Les commentaires de la communauté ont directement informé l'EE, et les enjeux et suggestions soulevés lors des séances ont été soigneusement examinés et intégrés dans l'analyse et la discussion présentées tout au long du rapport d'étude de l'EE. Une table des matières a été ajoutée à l'annexe O afin de faciliter la navigation dans les documents de consultation. Tous les commentaires reçus lors des quatre séances d'information publique, ainsi que les réponses de l'équipe de projet, sont fournis à la section O4.3, « Documents des commentaires publics et réponses de l'équipe de projet », à l'annexe O du rapport d'étude de l'EE. Les rapports des animateurs fournissent un résumé de chaque réunion publique et journée portes ouvertes, conformément à la pratique standard de l'EE.

Le calendrier initial de janvier 2025 pour la livraison de la version préliminaire du rapport d'étude de l'EE a été prolongé afin de permettre à l'équipe de projet d'examiner attentivement et de traiter les commentaires reçus des partenaires tripartites (Transports Canada et la Ville de Toronto) sur la version préliminaire du rapport d'étude de l'EE. De plus, un temps supplémentaire était nécessaire pour compléter la traduction française du document complet afin de répondre aux exigences d'accessibilité et réglementaires. Ces mesures étaient importantes pour garantir que le rapport soit complet, exact et disponible dans les deux langues officielles.

La période d'examen public de 30 jours, du 9 juin au 7 juillet 2025, a respecté les exigences établies en matière d'EE et s'inspire des pratiques standard pour des projets de ce type. Ce calendrier a été conçu de manière à favoriser la contribution du public tout en respectant les obligations réglementaires et l'échéancier du projet. Bien que la période d'examen n'ait pas été prolongée, PortsToronto demeure déterminé à favoriser la participation communautaire afin de se conformer aux exigences réglementaires tout en améliorant la sécurité opérationnelle et l'efficacité, et en réduisant au minimum les répercussions sur les communautés voisines.
L'avis a été délivré par plusieurs canaux, y compris une mise à jour du site Web du projet et un journal. Tous les documents ont été mis à disposition du public en ligne. La réunion du 26 juin 2025 ne faisait pas partie du processus formel de consultation.

Tous les commentaires reçus durant la période de consultation ont été examinés et pris en compte dans le cadre de la mise au point du rapport d'étude de l'EE. Les détails spécifiques à la discipline, y compris les documents de consultation, sont disponibles dans l'annexe technique appropriée. Le principal rapport d'étude de l'EE fournit un résumé synthétisé des résultats et fait référence à ces annexes plutôt que de reproduire toutes les entrées. Soyez assuré que toutes les contributions reçues ont été examinées et que les idées recueillies ont éclairé l'analyse et les conclusions plus larges présentées dans le principal rapport d'étude de l'EE.

Bruit des travaux de construction

Des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des activités aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. La modélisation du bruit de construction réalisée pour l'EE indique que les effets du bruit liés à la construction de la RESA 1 à tous les points de réception devraient être négligeables. PortsToronto reconnaît néanmoins que le travail de nuit peut perturber les résidents à proximité et s'engage, dans la mesure du possible, à réduire au minimum le bruit et d'autres effets. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin.

La surveillance du bruit sera effectuée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Évaluation de la qualité de l'air

Une évaluation de la qualité de l'air pour le projet des RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a été réalisée afin de répondre aux préoccupations concernant la pollution atmosphérique. Elle a permis d'évaluer les émissions provenant de la construction et de l'exploitation du projet des RESA.

AECOM a examiné les données recueillies sur les toits, les espaces intérieurs des bâtiments et la zone du terminal. Cependant, elles n'ont pas été intégrées à l'évaluation de la qualité de l'air pour les raisons suivantes :

- Les données sur la qualité de l'air intérieur ne sont pas utilisées comme arrière-plan pour la qualité de l'air ambiant, car les sources d'émissions intérieures sont inconnues et les mesures ne représentent pas les conditions ambiantes extérieures.
- D'autres mesures, comme celles prises sur les balcons, étaient de trop courte durée — typiquement environ une semaine — pour être considérées comme appropriées pour évaluer la qualité de l'air ambiant dans une évaluation formelle.
- Les données extérieures étaient disponibles en unités de mesure des particules fines par unité de volume. Les évaluations de la qualité de l'air à des fins réglementaires utilisent les concentrations de masse sur des périodes de calcul spécifiques.

L'évaluation de la qualité de l'air réalisée pour ce projet était basée sur des critères de contaminants de l'air réglementés au niveau fédéral et provincial. Les concentrations au niveau de fond étaient basées sur les cinq dernières années disponibles de données de surveillance de l'air ambiant, recueillies dans trois stations de surveillance de l'air situées à Toronto et exploitées par les gouvernements provincial et fédéral. Ces stations de surveillance de l'air sont situées à seulement 1 kilomètre de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Cela permet une distance suffisante pour éviter le double comptage des émissions provenant de sources proches dans la modélisation de la qualité de l'air. Ces stations sont situées le plus près de la zone d'étude de la qualité de l'air et sont surveillées en combinaison avec tous les critères pertinents de contaminants atmosphériques pour l'évaluation. Les données utilisées dans cette étude étaient des données sur la qualité de l'air approuvées par le ministère de l'Environnement, qui ont été mesurées à l'aide d'approches normalisées et faisant l'objet d'un contrôle qualité complet.

Impacts sur la qualité de l'air pendant la construction

Les impacts sur la qualité de l'air pendant la construction ont été évalués pour trois solutions de RESA à l'aide d'une approche quantitative de modélisation de dispersion. Les émissions ont été estimées à l'aide de facteurs d'émission d'ingénierie et intégrées au modèle pour évaluer les effets potentiels. Bien qu'il soit reconnu que les concentrations modélisées de NO_2 dépassaient d'environ 30 % la norme fédérale au 98^{e} centile pour une période d'une heure, il est important de noter que les prévisions ont été générées à partir d'un modèle de dispersion prudent et qu'elles ont été modélisées sur une période de cinq ans pour tenir compte de toutes les conditions météorologiques. Ce modèle capture le pire scénario d'émissions, en intégrant des équipements de construction fonctionnant simultanément sur place et en utilisant des estimations conservatrices pour les émissions de NO_2. En ce qui concerne les émissions de NO_2 prévues uniquement pour le projet, environ 2 % des valeurs dépassaient la nouvelle norme fédérale de 83 µg/m^3 sur une heure.

Il est important de mentionner que les activités de construction et l'exposition aux effets de la construction auront lieu durant une période limitée.
Bien que ces dépassements soient limités en termes de portée et de durée, PortsToronto reconnaît l'importance de réduire au minimum les répercussions potentielles sur la santé et l'environnement. Des mesures d'atténuation, telles que l'élimination de la poussière et un plan de gestion de la qualité de l'air durant la construction, tiendront compte des effets à court terme pendant la construction. Le plan de gestion de la qualité de l'air pendant la construction sera communiqué à la communauté avant la construction et sera mis à jour au besoin.

Impacts sur la qualité de l'air pendant l'exploitation
L'exploitation du projet de RESA ne modifie pas le nombre de vols ni les types d'aéronefs exploités à l'aéroport. Par conséquent, aucune émission atmosphérique opérationnelle supplémentaire n'est prévue pour les avions. Au contraire, les améliorations proposées aux voies de circulation dans le cadre de la RESA 2 et de la RESA 3 devraient accroître l'efficacité du roulage et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Plus particulièrement, les émissions annuelles de gaz à effet de serre générées par le roulage des aéronefs devraient diminuer, passant de 693 tonnes en 2023 (conditions actuelles) à 508 tonnes en 2027 (conditions futures) [réduction d'environ 30 %]. Bien que rediriger les véhicules vers une nouvelle route périphérique côté piste entraîne une augmentation modérée de la distance de déplacement par rapport à la traversée de piste existante, les émissions associées de gaz à effet de serre devraient rester minimes. Parmi toutes les solutions de rechange, la contribution totale aux émissions relatives au transport provincial est négligeable, étant estimée à seulement 0,002 % des émissions totales d'éq. CO_2 du secteur des transports ontarien de 2021. Parmi les solutions de rechange, la RESA 3 offre les émissions globales les plus faibles. Cela est dû à la conception de la nouvelle route périphérique, qui permettra un mouvement illimité des véhicules et éliminera le ralenti actuel qui se produit à la traversée de piste.

Qualité de l'air – Particules ultrafines
L'équipe du projet a également examiné l'étude récente menée par l'Université de Toronto sur les particules ultrafines. Comme le projet de RESA n'entraînera aucun changement dans le volume du trafic aérien, le type d'aéronef ou la fréquence des vols, il n'aura pas d'incidence sur les émissions des aéronefs comparativement aux conditions existantes. Les particules ultrafines résultent habituellement de la combustion de carburant, y compris par les aéronefs, ainsi que des émissions non issues des tuyaux d'échappement des véhicules routiers. La présente étude d'évaluation environnementale met l'accent sur les effets de la RESA, laquelle n'aura aucune incidence sur les émissions des aéronefs puisque l'environnement de la piste demeure inchangé. La construction des RESA répond uniquement à des scénarios de sécurité et d'urgence et ne devrait pas modifier la capacité de l'aéroport ou les types d'aéronefs qu'il accueille.

Inclusion des options de RESA 2 et 3 dans le rapport d'étude de l'EE malgré la décision du conseil municipal de Toronto concernant la RESA 1
Le processus d'évaluation environnementale a pour but d'évaluer toutes les solutions raisonnables avant qu'une décision finale soit rendue. Il s'agit d'une exigence fondamentale visant à garantir que l'option retenue est étayée par une évaluation exhaustive et transparente des considérations environnementales, opérationnelles, réglementaires et de sécurité. Dans le cadre de ce processus, les projets RESA 1, RESA 2 et RESA 3 ont chacun été évalués en détail au moyen d'une analyse structurée fondée sur des critères établis. Cette approche permet de comprendre parfaitement les répercussions potentielles du projet et favorise une prise de décision éclairée. Au terme d'une évaluation exhaustive de toutes les solutions proposées, le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale a conclu que la RESA 3 était la solution à privilégier. À la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), et de l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : **HDennis@portstoronto.com**

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT | PORT OF TORONTO | OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De :
Date : 8 juillet 2025 08 h 33
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>; ahomewood@portstoronto.ciom
Objet : Tr : Rétroaction Ébauche de l'EE sur les RESA

ATTENTION : Ce courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Bonjour Angela et Heather :

J'ai passé la journée d'hier sur ma soumission et j'ai réussi à envoyer le texte dans la section des rétroactions. Cependant, j'ai remarqué ce matin que mes pièces jointes, envoyées par courriel, n'avaient peut-être pas été reçues, car il y avait une faute de frappe dans l'adresse courriel. Je viens de les renvoyer, alors merci d'inclure les pièces jointes envoyées par courriel avec ma soumission de commentaires. Voir ci-dessous, le courriel que j'ai envoyé était à 16 h 59 lundi.

Merci! Pourriez-vous aussi me dire ce qui se passe ensuite avec l'EE? Quelques personnes qui ont soumis leur rétroaction hier me l'ont demandé.

Cordialement,

Cellulaire :

----- Message transféré -----
De :
À : info@safecleanquiet.ca <info@safecleanquiet.ca>
Date : Mardi 8 juillet 2025 à 08:22:57 HAE
Objet : Tr : Rétroaction sur l'ébauche de l'EE sur les RESA

Chers examinateurs de Ports Toronto :

J'ai regardé mon courriel ce matin et j'ai vu une faute de frappe dans l'adresse des documents que j'ai envoyés hier! J'ai inséré le texte directement dans la section des rétroactions, mais j'ai aussi envoyé la lettre et les pièces jointes par courriel. J'espère vraiment que vous les avez reçus hier, malgré la faute de frappe. Mais si ce n'est pas le cas, veuillez inclure cette soumission ce matin.

Faites-moi aussi savoir quand et comment Ports Toronto répondra aux rétroactions.

Cellulaire :

----- Message transféré -----
De :
À : iinfo@safecleanquiet.caiinfo@safecleanquiet.ca>
Date : Lundi 7 juillet 2025 à 16:59:30 HAE
Objet : Rétroaction sur l'ébauche de l'EE sur les RESA

Vous trouverez ci-joint un PDF d'une lettre avec mes commentaires et trois documents connexes.

Je mettrai aussi le contenu de ma lettre dans votre section de rétroaction. Pour les pièces jointes, j'ai mis mon nom dans le titre du document.

1. Commentaires sur la présentation des conclusions préliminaires de l'EE d'octobre sur les RESA
2. Commentaires envoyés par courriel à titre de suivi de l'entrevue d'AECOM tenue le 2 octobre 2024 sur la qualité de l'air pour l'EE
3. Présentation que j'ai faite au nom de la BQNA au conseil municipal de Toronto le 1er octobre 2024

Je vous remercie. Mes coordonnées sont ci-dessous.

Cordialement,

Rétroaction sur la version préliminaire de l'EE sur les RESA - 7 juillet 2025

En tant que chef de file communautaire reconnu de longue date auprès de l'Association de quartier de Bathurst Quay (BQNA), coprésidente de l'étude de trois ans sur la qualité de l'air communautaire-campus du quartier Bathurst Quay de l'Université de Toronto, et représentante de la BQNA au comité de liaison communautaire de Ports Toronto, je partage mes perspectives et suggestions communautaires dans ce document énorme de 295 pages et ses 17 annexes.

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto de PortsToronto fait géographiquement partie du quartier Bathurst Quay. Bien que l'Aéroport met en avant les investissements communautaires réalisés le long du secteur riverain, il a montré très peu de considération concrète pour la santé et le bien-être de ses voisins immédiats. Cela se voit dans l'exclusion de notre contribution à la version préliminaire du rapport d'EE. Je reviendrais sur deux de ces points dans la présente rétroaction.

1. Consultation publique

J'ai participé en personne aux deux réunions publiques de PortsToronto en juillet et octobre 2024. J'ai aussi été interrogée par des experts-conseils d'Aecom (ce que j'ai dû demander) en tant que présidente de la BQNA (sur les impacts communautaires) et de la qualité de l'air en tant que coprésidente de l'étude sur la qualité de l'air menée dans notre quartier par l'Université de Toronto.

Calendrier : Ma demande, en tant que représentante de la BQNA au comité de liaison communautaire de Ports Toronto, de tenir des réunions d'information publique sur les RESA dans le quartier de Bathurst Quay, mais pas pendant les mois d'été, lorsque les gens sont absents de la ville, a été ignorée. En conséquence, les commentaires sur l'EE que vous recevez ne seront pas exhaustifs par rapport à ce qui aurait pu se passer avec une notification plus large et un horaire en dehors de la fin de l'école et des congés de la fête du Canada.

Réunions publiques : J'ai été déçue que les commentaires des deux présentations publiques de Ports Toronto ne soient mentionnés que dans l'annexe O, à mi-chemin d'un document de 450+ pages, qui manquait de table des matières, de résumé exécutif et de conclusion. Après un certain temps de recherche, j'ai trouvé les résumés des présentations publiques soumis par les animateurs de la réunion. Leurs deux rapports témoignent de l'inquiétude de la communauté concernant les options limitées d'étude dans l'EE sur les RESA et la présentation des résultats préliminaires de l'étude. Non seulement ces commentaires de la communauté étaient difficiles à trouver dans l'annexe, mais je ne voyais pas comment les commentaires des participants étaient référencés dans la version préliminaire de l'EE elle-même.

De plus, le calendrier qui nous avait été donné lors des deux réunions pour une livraison de l'ébauche de l'EE en **janvier 2025** et la promesse d'une présentation finale de ses conclusions n'ont pas été tenus. Au lieu de cela, en tant que représentante bénévole du Comité de liaison communautaire, j'ai reçu l'avis par courriel de Lura Consulting bien plus tard, le **6 juin**, avec une date limite pour recevoir les commentaires du public au 7 juillet. Quand j'ai demandé des informations sur la notification, on m'a dit que ce serait fait par des représentants du CLC comme moi, et deux avis d'une journée dans la section affaires du Toronto Star et de L'Express.

Néanmoins, j'ai travaillé avec diligence pour fournir cet avis aux représentants du bâtiment de la BQNA, faire écrire et partager un billet de blogue, et créer une affiche pour une réunion publique organisée par la BQNA parce que PortsToronto est revenu sur sa promesse de troisième réunion publique lors de la publication de l'EE. PortsToronto a également refusé d'assister à la réunion publique de la BQNA le 26 juin afin de répondre aux questions des gens sur l'EE et sur la façon de formuler des rétroactions.

2. Impacts socioéconomiques

Je suis aussi déçue que les commentaires et rétroactions recueillis lors de mes deux entrevues en ligne d'une heure apparaissent uniquement dans les annexes et non dans le document global de l'EE.

La longue période de construction pendant la nuit représente une préoccupation majeure qui n'est pas suffisamment prise en compte dans le rapport. Cela perturbera le sommeil et nuira à la santé et au bien-être de notre communauté. **La privation de sommeil causée par le bruit, l'éclairage et d'autres facteurs de stress liés à la construction alors que nous sommes chez nous en essayant de nous reposer n'a pas été adéquatement traitée dans l'EE à titre d'impact sur la santé et le bien-être de notre quartier.**

Spécifique à la qualité de l'air : Au nom de la BQNA, j'ai lancé une étude sur la qualité de l'air de notre quartier en 2019, après qu'une évaluation antérieure de l'impact sur la santé de la Ville de Toronto ait conclu que la qualité de l'air de notre quartier posait un problème de santé. J'ai réussi à contacter la D^{re} Marianne Hatzoploulou, professeure, directrice de département et titulaire de la Chaire de recherche Canada de niveau 1 en qualité de l'air à l'Université de Toronto, pour voir si le groupe de recherche sur les transports et la qualité de l'air de leur université serait intéressé à mener une étude sur la qualité de l'air dans notre quartier.

Considérant le quartier Bathurst Quay comme un « point chaud » en matière de transport, elle et son codirecteur d'étude, le Dr Greg Evans, ont codirigé une étude scientifique indépendante financée par le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada (CRSNG). Avec la BQNA et l'Université de Toronto, les partenaires d'étude de l'entente du CRSNG comprenaient l'Aéroport Billy Bishop, la planification de la Ville de Toronto et le département de santé publique de la Ville de Toronto. Publiés en juin 2024, les résultats de ce partenariat entre campus et communauté ont été évalués par des pairs et présentés lors de conférences internationales de recherche sur les transports.

Pour l'entrevue sur l'EE d'Aecom, j'ai été rejointe par le Dr Evans et Cheol-Heon Jeong pour partager avec l'expert-conseil en qualité de l'air d'Aecom les conclusions de notre étude de trois ans et discuter de la portée de l'EE actuelle réalisée sur les RESA. Malheureusement, le contenu de l'entrevue et les principales conclusions de notre étude, qui incluaient un échantillonnage réel de la qualité de l'air des polluants atmosphériques collectés en continu dans des maisons individuelles, sur les toits des bâtiments et dans le bâtiment du terminal du traversier, n'ont pas été inclus dans cette ébauche d'EE. Aecom a plutôt choisi d'utiliser les données de 2023 modélisées à partir de récepteurs MOE situés jusqu'à 1 km de leur source ainsi que les résultats d'une évaluation environnementale réalisée en 2015.

De plus, leur EE sur les RESA se limitait à la surveillance de la qualité de l'air liée à la construction des RESA et reposait uniquement sur des attentes qualitatives plutôt que quantitatives concernant la qualité de l'air des trois options de RESA, une fois terminées.

Le Dr Evans a exprimé ses préoccupations à Aecom concernant la portée limitée de l'EE et les a mises par écrit dans un courriel de suivi le 3 octobre. Voici un extrait de ce courriel, dont une copie complète est jointe à l'adresse info@cleansafequiet.ca

> *Je tiens à souligner la contradiction entre les affirmations publiées dans les médias et selon lesquelles ce changement sera bénéfique pour la qualité de l'air et le fait de ne pas évaluer les opérations actuelles dans le cadre de l'évaluation de la qualité de l'air afin de fournir des preuves. Bien que la réduction de la distance de roulage (p. ex. dans l'option 2 ou 3) doive en théorie réduire légèrement la consommation de carburant et donc les émissions, je n'ai pas connaissance de preuves permettant d'affirmer que la réduction de la distance de roulage aurait un effet mesurable sur la qualité de l'air. Je n'ai vu aucune mesure suggérant que le roulage contribue actuellement de manière significative aux émissions de l'aéroport (peut-être que c'est le cas, mais peut-être que non). Apparemment, il n'y aura pas non plus de modélisation dans l'EE pour appuyer cette affirmation.*

Nous avons également discuté de la façon dont l'approche progressive utilisée dans l'évaluation environnementale, bien que très courante, ne tient pas compte des effets cumulatifs comme l'a souligné Marianne. Le défi réside dans le fait que les données de base utilisées peuvent ou non refléter l'état actuel, en fonction de la distance à laquelle se trouvent les stations sélectionnées pour les données de référence. En outre, toute implication concernant l'acceptabilité de l'état actuel dépendra des polluants sélectionnés et inclus dans l'EE. Si l'évaluation environnementale porte uniquement sur les polluants réglementés (et donc pas les ultrafins), elle pourrait fausser l'acceptabilité de l'état actuel.

Certains pourraient mettre en avant cette évaluation environnementale à l'avenir pour appuyer les affirmations selon lesquelles la qualité de l'air est acceptable, alors que ce n'est pas ce que l'évaluation environnementale a évalué.

Remarques de conclusion : Bathurst Quay est un quartier à revenus mixtes et un grand nombre de nos résidents ne peuvent pas se permettre de partir, ni de prendre le temps de participer ou de comprendre le processus d'EE. J'ai bon espoir que mes commentaires et ceux d'autres directement touchés par les enjeux de santé et de sécurité causés par les priorités aéroportuaires seront soigneusement pris en compte lors de la mise au point du contenu et des recommandations de l'EE.

Ce qui m'inquiète le plus, c'est la quantité d'heures bénévoles consacrées par notre communauté à cette question. Bien que je comprenne que l'option 1 de RESA soit le choix de Ports Toronto selon le vote du conseil municipal de la Ville de Toronto, l'inclusion de la RESA 2 et 3 dans cette ébauche du rapport de l'EE est déroutante pour beaucoup et m'inquiète.

En plus de la présente lettre de rétroaction, les autres documents que j'enverrai par courriel à info@safecleanquiet.ca comprennent :

1. des commentaires sur la présentation préliminaire des conclusions de l'EE d'octobre sur la RESA;
2. des commentaires envoyés par courriel à titre de suivi de l'entrevue d'AECOM tenue le 2 octobre 2024 sur la qualité de l'air pour l'EE;
3. la présentation que j'ai faite au nom de la BQNA au conseil municipal de Toronto le 1er octobre 2024.

Cordialement,

Présidente, Comité sur la qualité de l'air de la BQNA
Représentante de la BQNA, CLC de Ports Toronto

Objet : RE : COMMENTAIRES SUR LA RESA
Date : 2025-06-10, 15:59:23
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À : info@safecleanquiet.ca

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,

Merci pour votre courriel daté du 7 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville). Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Pertinence des consultations publiques
PortsToronto s'est engagé à faire preuve de transparence et à mener une consultation publique constructive tout au long du projet des RESA. L'organisation s'est engagée à communiquer ouvertement de l'information et sollicite les commentaires du public au fur et à mesure que des décisions clés sont prises. Aux fins de l'évaluation environnementale, des consultations publiques ont été menées en plusieurs étapes afin de favoriser la transparence et une participation significative. Un site Web dédié au projet (https://www.safecleanquiet.ca/) a également été lancé afin de fournir de l'information continue, des mises à jour et des foires aux questions, assurant ainsi aux intervenants l'accès aux plus récents progrès. PortsToronto a également activement sollicité et intégré les commentaires de la communauté dans le processus de conception de la RESA. L'organisation a consulté des organismes gouvernementaux, dont la Ville de Toronto, Transports Canada, y compris Navigable Waters, Waterfront Toronto, CreateTO, l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, Pêches et Océans Canada, Environnement et Changement climatique Canada, le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario, ainsi que le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme pour discuter du projet des RESA.
De plus, PortsToronto a mobilisé les communautés autochtones afin de s'assurer que leurs droits, intérêts et perspectives soient inclus dans les processus de planification et de prise de décision.

La période d'examen public de 30 jours, du 9 juin au 7 juillet 2025, a respecté les exigences établies en matière d'EE et s'inspire des pratiques standard pour des projets de ce type. Ce calendrier a été conçu pour permettre la contribution du public tout en maintenant l'harmonisation avec les obligations réglementaires et l'échéancier du projet. L'avis a été délivré par plusieurs canaux, y compris une mise à jour du site Web du projet et un journal. Tous les documents ont été mis à disposition du public en ligne. Tous les commentaires reçus durant la période de consultation ont été examinés et pris en compte dans le cadre de la mise au point du rapport d'étude d'EE. Bien que la période d'examen n'ait pas été prolongée, PortsToronto demeure déterminé à favoriser la participation communautaire afin de se conformer aux exigences réglementaires tout en améliorant la sécurité opérationnelle et l'efficacité, et en réduisant au minimum les répercussions sur les communautés voisines.

Préoccupations concernant les données obsolètes figurant dans l'EE
L'EE pour le projet de RESA a été entreprise comme une nouvelle étude exhaustive, s'appuyant sur des travaux antérieurs lorsqu'il est pertinent de le faire, mais intégrant également des données mises à jour et des analyses techniques. L'étude d'EE a été réalisée conformément aux pratiques exemplaires en matière d'EE. L'étude reflète les conditions actuelles du site, les données opérationnelles aéroportuaires actualisées ainsi que le cadre stratégique et de planification le plus récent.

Durabilité à long terme de l'aéroport
L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a accueilli plus de deux millions de passagers en 2023 et 2024, ce qui indique que cet aéroport est une installation bien utilisée et appréciée, qui a besoin d'investissements continus. L'aéroport joue un rôle essentiel en reliant Toronto à des destinations clés à travers l'Amérique du Nord, et les investissements continus, comme la prochaine installation de préapprobation américaine en 2025, soutiennent sa viabilité et sa compétitivité à long terme. La mise en œuvre des RESA est une exigence réglementaire qui permet d'assurer la sécurité, et non une décision commerciale discrétionnaire.

Examen indépendant par les pairs dans le processus d'EE

L'EE a été réalisée selon les pratiques standard de l'industrie, mettant l'accent sur la transparence, la rigueur technique et une consultation significative. Le processus a été conçu pour garantir une prise de décision équilibrée et fondée sur des données probantes, peu importe la source de financement du projet. Toutes les études ont été réalisées par des professionnels qualifiés en utilisant des méthodes établies. De plus, l'étude d'évaluation du patrimoine naturel a été examinée par un expert indépendant mandaté par la Ville de Toronto.

Répercussions sur la communauté pendant la construction

L'EE comprend une évaluation scientifique exhaustive des répercussions potentielles sur la qualité de l'air, le bruit, l'éclairage et la circulation. L'EE présente également des stratégies d'atténuation spécifiques pour chaque domaine de préoccupation et documente clairement la justification de la conclusion sur l'absence d'effets négatifs importants, en fonction de critères d'évaluation fédéraux et provinciaux standard. Un plan de gestion de la construction, comprenant des plans pour la qualité de l'air, le bruit et la gestion du trafic, sera élaboré lors de la conception détaillée afin de tenir compte du bruit, de l'éclairage, de la circulation et de la qualité de l'air pendant la construction. Les plans seront communiqués à la communauté avant la construction et mis à jour au besoin. Ces plans intégreront les mesures d'atténuation décrites dans le rapport d'étude d'EE et seront mis en œuvre pour réduire au minimum les répercussions sur la communauté environnante. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions prévues, et maintiendra une communication ouverte avec la communauté tout au long du projet.

Bruit des travaux de construction

Des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des activités aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. La modélisation du bruit des travaux de construction réalisée pour l'étude d'EE indique que les effets du bruit à tous les points de réception devraient être négligeables pendant. Néanmoins, PortsToronto reconnaît que le travail de nuit peut perturber les résidents à proximité et s'engage à réduire au minimum le bruit et d'autres effets autant que possible. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction, décrivant les mesures d'atténuation précises indiquées dans le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale, sera élaboré et mis en œuvre. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin. La surveillance du bruit sera effectuée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions prévues, et maintiendra une communication ouverte avec la communauté tout au long du projet.

Qualité de l'air pendant la construction

Les impacts sur la qualité de l'air pendant la construction ont également été évalués à l'aide d'une approche quantitative de modélisation de dispersion.

Les émissions ont été estimées à l'aide de facteurs d'émission d'ingénierie et intégrées au modèle pour évaluer les effets potentiels. Bien qu'il soit reconnu que les concentrations modélisées de NO_2 dépassaient la norme fédérale d'une heure au 98^{e} percentile d'environ 30 %, il est important de noter que les prévisions ont été générées à l'aide d'un modèle de dispersion conservateur et ont été modélisées sur une période de cinq ans pour capter toutes les conditions météorologiques. Ce modèle capture le pire scénario d'émissions, en intégrant des équipements de construction fonctionnant simultanément sur place et en utilisant des estimations conservatrices pour les émissions de NO_2. En ce qui concerne les émissions de NO_2 prévues uniquement pour le projet, environ 2 % des valeurs dépassaient la nouvelle norme fédérale de 83 µg/m^3 sur une heure. Il est important de mentionner que les activités de construction et l'exposition aux effets de la construction auront lieu pour une période limitée. Bien que ces dépassements soient limités sur le plan de la portée et la durée, PortsToronto reconnaît l'importance de réduire au minimum les répercussions potentielles sur la santé et l'environnement. Des mesures d'atténuation, telles que l'élimination de la poussière et un plan de gestion de la qualité de l'air durant la construction, tiendront compte des effets à court terme pendant la construction. De plus, le Plan de gestion de la qualité de l'air des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin.

Éclairage de construction

Pour les quartiers résidentiels voisins, l'éclairage de construction relève d'une catégorie plus large de nuisances liées à la construction. Pour réduire les répercussions potentielles temporaires, les lumières seront dirigées vers le sud, loin des zones résidentielles situées au nord du site. Cette approche a été utilisée avec succès dans d'autres grands projets de construction à l'aéroport Billy Bishop de Toronto. De plus, lorsque possible, l'entrepreneur en construction devra :

- Utiliser un éclairage blindé ou dirigé pour ne focaliser la lumière que là où c'est nécessaire.
- Éviter l'éclairage nocturne inutile autant que possible.
- Maintenir les lumières à la luminosité minimale nécessaire pour des travaux de construction sécuritaires.
- Surveiller et ajuster régulièrement l'éclairage au besoin pour minimiser les déversements de lumière sur les zones résidentielles et récréatives à proximité.

Ces mesures ont été documentées dans le rapport d'étude de l'EE final, et indiquées plus en détail dans le plan de gestion de la construction qui doit être préparé avant la construction, et mises en œuvre tout au long de la période de construction afin de réduire les effets sur les résidents, les plaisanciers et les environs. Le plan de gestion de la construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin.

Circulation

En ce qui concerne les préoccupations relatives à la circulation, les matériaux seront transportés par barge et des mesures comme la restriction des horaires pour les travaux de construction et la communication continue avec les communautés locales seront mises en œuvre. La circulation liée à la construction sera gérée avec soin afin de réduire les perturbations de la circulation et des flux piétonniers existants. En outre, les règlements de la Ville de Toronto sur la circulation seront respectés afin que les activités de construction n'aient pas d'incidence indue sur le réseau routier, les usagers de la route et les résidents locaux. PortsToronto a déjà réalisé des travaux de nuit pour d'autres projets de manière à réduire au minimum les répercussions sur la communauté. Le programme de remise en état de l'aérodrome a été mis en œuvre de 2016 à 2018 et utilisait des pratiques exemplaires de gestion pour le travail de nuit afin de réduire avec succès la congestion routière et les répercussions sur la communauté. Un plan complet de gestion de la circulation sera élaboré par l'équipe de conception-construction, en collaboration avec PortsToronto, et sera communiqué à la communauté.

Qualité de l'air – Particules ultrafines

L'équipe du projet a examiné des études récentes menées par l'Université de Toronto sur les particules ultrafines. Comme le projet de RESA n'entraînera aucun changement dans le volume du trafic aérien, le type d'aéronef ou la fréquence des vols, il n'aura pas d'incidence sur les émissions des aéronefs par rapport aux conditions existantes. Les particules ultrafines résultent habituellement de la combustion du carburant, y compris celle des avions, ainsi que des émissions non issues des tuyaux d'échappement des véhicules routiers. La présente étude d'EE met l'accent sur les effets de la RESA, et celle-ci n'aura pas d'incidence sur les émissions des aéronefs puisque l'environnement de la piste demeure inchangé. La construction des RESA répond uniquement à des scénarios de sécurité et d'urgence et ne devrait pas modifier la capacité de l'aéroport ou les types d'aéronefs qu'il accueille. PortsToronto s'efforce activement de réduire les effets environnementaux de l'aéroport, y compris la pollution atmosphérique. Les particules ultrafines sont des contaminants non réglementés au Canada et en Ontario, mais la communauté scientifique poursuit les analyses et les recherches. Dans le cadre des travaux de recherche menés par l'Université de Toronto en 2024, PortsToronto a entrepris une analyse localisée de la qualité de l'air afin de mieux cerner les sources de particules fines ou d'autres sources de contaminants atmosphériques. PortsToronto s'engage à améliorer continuellement les émissions atmosphériques provenant des opérations aéroportuaires, ce qui peut avoir une incidence sur la communauté locale.

Considération du dispositif d'arrêt à matériau absorbant

Le dispositif d'arrêt à matériau absorbant avait d'abord été envisagé comme solution lors de l'étude de faisabilité, mais a finalement été exclu en raison de plusieurs défis opérationnels et réglementaires. En effet, bien que le dispositif d'arrêt à matériau absorbant réponde aux exigences de Transports Canada visant les RESA, il présente des inconvénients importants, notamment l'incertitude quant à la conformité réglementaire future en tant que premier dispositif d'arrêt à matériau absorbant au Canada, des fermetures de pistes potentielles pour réparation et entretien, et une durée de vie limitée. Tout cela pourrait perturber les opérations à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. En outre, le dispositif d'arrêt à matériau absorbant serait compromis, voire endommagé, par les embruns et l'accumulation de glace dans l'environnement marin unique de l'aéroport, ce qui augmenterait d'autant les risques opérationnels.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA, par courriel à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
C : **HDennis@portstoronto.com**

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT | PORT OF TORONTO | OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De :
Date : 7 juillet2025 15:06
À : info@safecleanquiet.ca
Objet : COMMENTAIRES SUR LA RESA

Vous ne recevez pas souvent de courriels de la part de Découvrez pourquoi c'est important

ATTENTION : Ce courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Mes commentaires en tant que résidente du quartier de Bathurst Quay et membre de son sous-comité sur la qualité de l'air ont été envoyés en PDF au info@safecleanquiet.ca.

COMMENTAIRES SUR LA RESA

Cette évaluation environnementale est lamentablement insuffisante et devrait être rejetée d'emblée par la Ville de Toronto pour les raisons suivantes :

1)
Lors des réunions à l'intention du public du 17 JUILLET 2024 et du 15 OCTOBRE 2024, on nous a promis une présentation publique des conclusions de l'évaluation environnementale (EE) de PortsTO pour janvier 2025. PortsTO

a) n'a non seulement pas tenu cette promesse;

b) a non seulement précipité tout le processus pour éviter leurs responsabilités envers la communauté dans laquelle ils opèrent, en ne montrant ni soin ni respect;

c) a prévenu la communauté **à la dernière minute!** (Bien que nous ayons demandé à plusieurs reprises à PortsTO de NE PAS planifier de publications ou de réunions importantes durant l'été, voici ce qu'ils ont fait : **Plus précisément, une publication en juin du document de l'ébauche d'EE de plus de 295 pages,** avec seulement une **période de réponse de 30 jours** tombant pendant la **semaine chargée de fin d'école et de la fête du Canada :** du 24 juin à la fête du Canada, le mardi 1er juillet, lorsque la plupart des gens passent une bonne longue fin de semaine, offrant de cette façon une **date limite de rétroaction déraisonnable** pour un document de cette envergure;

d) a évité toute **mobilisation publique respectueuse, ce qui est une pratique standard pour un projet d'une telle ampleur.** PortsTO a en fait **REFUSÉ** une invitation de la Bathurst Quay Neighourhood Association à comparaître, à la demande de la communauté, à une réunion publique le 26 JUIN 2025 pour fournir les renseignements « promis » et répondre aux questions que la communauté a légitimement le droit de poser;
et...

e) elle a également refusé de prolonger la date limite de rétroaction après la demande particulière faite par le représentant de la BQNA au Comité de CLC de Ports Toronto.

2)

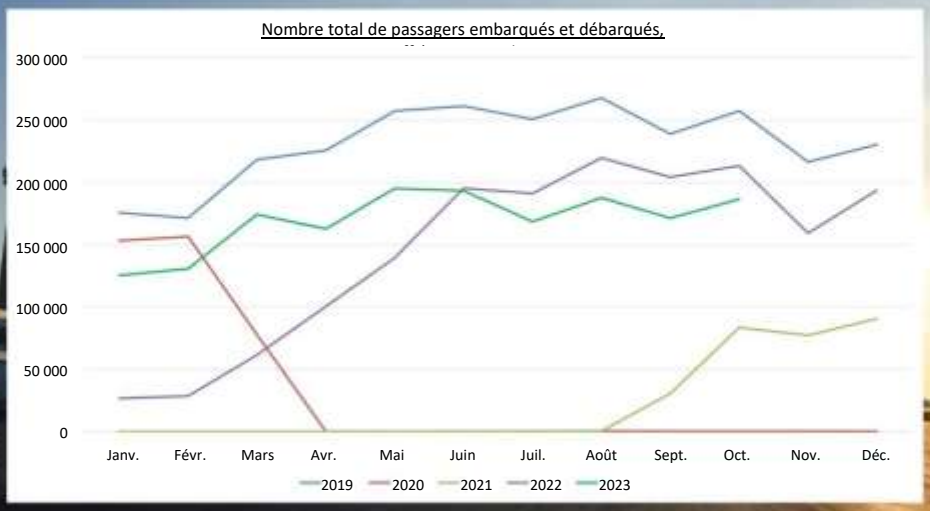
a) Cette EE utilise de VIEILLES données obsolètes de l'EE **de 2015**, **contournant les faits cruciaux selon lesquels cette communauté a connu une croissance à pas de géant au cours des 10 dernières années, tant en trafic qu'en population,** « la population en pleine croissance » qui serait grandement touchée par cette option 1 de RESA inutile, excessivement coûteuse, indûment dommageable et polluante pour l'environnement, choisie parmi six autres options.

b) Cette EE *de qualité inférieure* comprenait également des données issues de la **pandémie, pendant laquelle l'aéroport a été fermé de mars 2020 à septembre 2021**, et période pendant laquelle il y a eu très peu d'activité à l'aéroport. **De plus,** la longue période de récupération a été **très lente.** Ainsi, inclure des données pour ces périodes viole sciemment encore davantage la vérité sur les résultats de cette EE, comme le démontrent les diapositives ci-dessous : présentées par Ports Toronto lors de la réunion nº 52 du CLC en novembre 2023. **À ce jour, le trafic et les mouvements passagers ne sont pas revenus aux périodes d'avant la pandémie en décembre 2024. Inclure ces données est volontairement trompeur, et inutile de le dire, avec ses « sources » dépassées de 10 ans, est sans importance dans l'environnement actuel de 2025.**

c) L'aéroport fait face à des difficultés financières depuis des années, et se livrer à des dépenses aussi inutiles, négligentes, et à un gaspillage de ressources inutile, défie tout bon sens commercial, encore moins le bon sens... Tout cela**, au détriment du bien-être, des volontés de notre communauté et de notre droit canadien reconnu à un environnement sain en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) :**

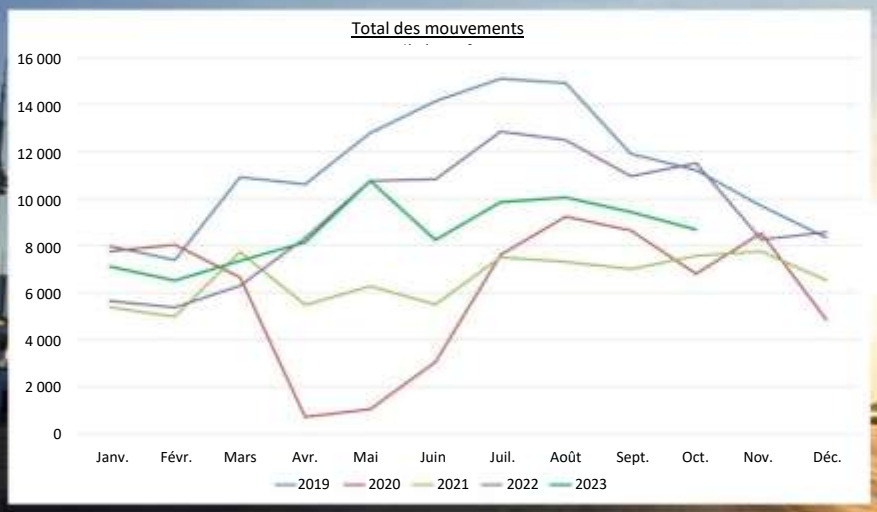
https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/registre-environnemental-loi-canadienne-protection/droit-environnement-sain.html

Trafic passagers de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto



BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

Mouvements d'aéronefs de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto



BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

3)
Cette EE ne bénéficie pas d'une **évaluation par les pairs ferme neutre** et devrait donc être rejetée immédiatement. Une firme INDÉPENDANTE spécialisée dans ces types d'évaluations environnementales **devrait intervenir afin de fournir des résultats impartiaux et fiables** plutôt que des renseignements unilatéraux, trompeurs et déformés. **Une évaluation environnementale aussi importante devrait aussi se voir accorder un délai suffisamment pour être pleinement exécutée, et selon les normes les plus élevées.**

4)
Cette EE ne traite d'aucune **préoccupation en matière de sécurité ni de la santé et du bien-être d'une communauté entière,** et prétend à tort **« l'absence d'effets négatifs importants »! Vraiment???** Notre communauté supporterait un an et demi de construction cauchemardesque la nuit, un bruit assourdissant, un éclairage aveuglant au milieu de la nuit, de la poussière et des produits chimiques dangereux, une pollution à profusion due aux émissions excessives des équipements lourds et des grandes constructions, ainsi que des risques à long terme pour la santé et la sécurité liés à ce bouleversement qui perturbe la vie des gens de nombreuses façons malsaines.

5)
Non seulement PortsTO fait fi des **conclusions importantes de l'étude sur l'« air et sa qualité » de l'Université de Toronto**, révélant que les particules les plus dangereuses, des particules ultrafines, sont produites par les avions mêmes qu'ils entretiennent; ils ont aussi déformé des faits sans AUCUNE mesure scientifique pour les appuyer, et qu'ils ont faussement publiés dans leur récent rapport sur l'environnement, les services sociaux et la gouvernance (ESG), publié en août 2024, *encore une fois..., trompant le public et ignorant les* ***« constatations sur l'air et sa qualité » de l'Université de Toronto, à savoir :***

L'équipe de l'Université de Toronto a conclu, lors de sa campagne de mesures **directes et scientifiques**, menée entre 2020 et 2022, que

« Les activités aéroportuaires sont la principale source de particules ultrafines dans le voisinage. »

6) Pour toutes ces raisons, qui auraient une incidence majeure sur toute une communauté, dans la *région la plus densément peuplée de Toronto, de la ville la plus densément peuplée du Canada*, **PortsTO doit interrompre ses activités de vol et toutes ses opérations, et prévoir suffisamment de temps pour la réalisation d'une évaluation environnementale indépendante fiable.** Cela offrirait la souplesse et l'échéancier nécessaires, sans pression que ce soit pour respecter une échéance fédérale, puisqu'il n'y aurait aucune activité aéroportuaire. Cela satisferait le gouvernement fédéral, et PLUS IMPORTANT ENCORE, la communauté dans laquelle ils opèrent, **qui doit être respectée et entendue.**

7) L'EMAS aurait dû être la seule option envisagée puisqu'elle répond aux exigences du gouvernement fédéral. Surtout, **elle ne nécessiterait pas d'activités opérationnelles nocturnes si longues et perturbantes ni n'entraînerait de gaspillage financier futile.** Après avoir rejeté l'EE de PortsToronto, les signataires de l'Accord tripartite (Transports Canada, Ports Toronto et la Ville de Toronto) devraient se concentrer sur la seule option raisonnable : l'EMAS!

Objet : RE : Commentaires sur le projet d'EE de la RESA
Date : 2025-06-10, 16:02:15
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À :

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,

Merci pour votre courriel daté du 7 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Option « pas de projet »
La solution du « statu quo » a été envisagée dès les premières étapes de l'évaluation. Toutefois, cette option suppose que la piste 08/26 continuerait d'être exploitée sans les RESA de 150 m obligatoires aux deux extrémités de la piste, ce qui ne répond pas à la mesure de sécurité critique exigée par Transports Canada. Par conséquent, cette solution n'a pas fait l'objet d'une évaluation plus approfondie.

Calendrier de l'EE
L'EE a été lancée pour faire suite à la directive de Transports Canada confirmant l'admissibilité de l'aéroport City à l'exigence fédérale de la RESA et structurée pour respecter la date limite de conformité du 12 juillet 2027. Cette exigence a été établie par Transports Canada en 2021 et s'applique une fois qu'un aéroport dessert au moins 325 000 passagers par année pendant deux années consécutives. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville) a atteint ce seuil en juin 2024, ce qui a entraîné l'obligation de construire des RESA d'ici le 12 juillet 2027. Le processus a commencé immédiatement après cette confirmation afin de laisser suffisamment de temps pour les études, la consultation et la prise de décisions. L'engagement avec le personnel de la Ville de Toronto a débuté tôt dans le processus et s'est poursuivi tout au long, avec des mises à jour régulières et des réunions du comité consultatif technique pour assurer la transparence et la coordination.

Exploration de solutions de rechange à l'aéroport
L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle important dans l'économie de Toronto, générant plus de 2,1 milliards de dollars en production économique totale et soutenant environ 4 450 emplois, dont 2 080 directement liés à l'exploitation de l'aéroport. Il s'agit d'une plaque tournante essentielle pour le transport, offrant un accès pratique au centre-ville et des liaisons vers plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, ainsi que des liaisons vers plus de 80 destinations internationales. L'aéroport facilite également des services essentiels tels que les activités d'ambulance aérienne d'ORNGE, contribuant ainsi à la santé et à la sécurité publiques. Des sondages d'opinion publique confirment également que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est largement soutenu par les Torontois, plus de 75 % des résidents considérant l'aéroport comme un bien précieux, et plus de 70 % confirmant qu'il s'agit d'une bonne utilisation des terres. L'aéroport est exploité en vertu d'un accord tripartite entre Transports Canada, la Ville de Toronto et PortsToronto. Cet accord, qui devait expirer en 2033, a été prolongé par le Conseil municipal jusqu'en 2045. Les trois signataires de l'accord continueront de travailler ensemble pour l'avenir de l'aéroport, ce qui inclut de garantir la conformité du projet des RESA aux exigences fédérales en matière de sécurité.
Établie en vertu de la *Loi maritime du Canada*, PortsToronto est une entreprise gouvernementale qui se doit d'être financièrement autonome et qui ne reçoit aucun financement fédéral, provincial ou municipal. De ce fait, PortsToronto doit veiller à ce que l'aéroport demeure une porte d'entrée clé du transport régional pour la ville de Toronto, les Canadiens et les visiteurs.

Exploitation actuelle de l'aéroport et croissance future
L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a accueilli plus de deux millions de passagers en 2023 et 2024, ce qui indique que cet aéroport est une installation bien utilisée et appréciée, qui a besoin d'investissements continus. L'augmentation de la fréquence des vols reflète l'accroissement de la demande et le rôle de l'aéroport pour relier Toronto aux destinations régionales avec des correspondances pour desservir l'Amérique du Nord, l'est du Canada et le nord de l'Ontario. De plus, en 2025, une nouvelle installation de précontrôle par les États-Unis ouvrira ses portes, ce qui donnera accès à de nouveaux marchés et apportera plus de commodité. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto s'engage à gérer cette croissance de manière responsable.

Considération du dispositif d'arrêt à matériau absorbant

Le dispositif d'arrêt à matériau absorbant avait d'abord été envisagé comme solution lors de l'étude de faisabilité, mais a finalement été exclu en raison de plusieurs défis opérationnels et réglementaires. En effet, bien que le dispositif d'arrêt à matériau absorbant réponde aux exigences de Transports Canada visant les RESA, il présente également d'importants inconvénients, notamment l'incertitude quant à sa conformité réglementaire future en tant que premier dispositif d'arrêt à matériau absorbant installé au Canada, le risque de fermetures de pistes pour réparation et entretien et la durée de vie limitée du dispositif, tous des facteurs qui pourraient perturber les activités à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. En outre, le dispositif d'arrêt à matériau absorbant serait compromis, voire endommagé, par les embruns et l'accumulation de glace dans l'environnement marin unique de l'aéroport, ce qui augmenterait d'autant les risques opérationnels.

Consultation publique

PortsToronto s'est engagé à faire preuve de transparence et à mener une consultation publique constructive tout au long du projet des RESA. L'organisation s'est engagée à communiquer ouvertement de l'information et sollicite les commentaires du public au fur et à mesure que des décisions clés sont prises. À ce jour, l'organisation a entrepris plusieurs initiatives pour communiquer avec le public et les parties prenantes et les faire participer. Des réunions publiques et des portes ouvertes ont eu lieu les 17 juillet et 15 octobre 2024. Ces rencontres, prévues en après-midi et en soirée pour s'adapter à divers horaires, comprenaient des portes ouvertes avec des expositions thématiques et des experts. Un site Web dédié au projet (https://www.safecleanquiet.ca/) a été lancé pour fournir continuellement de l'information, des mises à jour et une foire aux questions, afin que les parties prenantes aient accès aux plus récentes nouvelles. PortsToronto a également activement sollicité et intégré les commentaires de la communauté dans le processus de conception RESA. L'organisation a consulté des organismes gouvernementaux, dont la Ville de Toronto, Transports Canada, y compris Navigable Waters, Waterfront Toronto, CreateTO, l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, Pêches et Océans Canada, Environnement et Changement climatique Canada, le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario, ainsi que le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme pour discuter du projet des RESA. De plus, PortsToronto a mobilisé les communautés autochtones afin de s'assurer que leurs droits, intérêts et perspectives sont inclus dans les processus de planification et de prise de décision.

La période d'examen public de 30 jours, du 9 juin au 7 juillet 2025, a respecté les exigences établies de l'EE et reflète la pratique standard pour des projets de ce type. Ce calendrier a été conçu pour permettre la participation du public tout en maintenant la conformité aux obligations réglementaires et à l'échéancier du projet. Bien que la période d'examen n'ait pas été prolongée, PortsToronto demeure engagée à poursuivre la participation communautaire afin de se conformer aux exigences réglementaires, tout en améliorant la sécurité opérationnelle et l'efficacité, et en réduisant au minimum les impacts sur les communautés voisines.

L'avis a été émis par plusieurs canaux, y compris la mise à jour du site Web du projet et le journal. Tous les documents ont été rendus accessibles au public en ligne.

Prévision de l'ambiance sonore

Les contours de prévision de l'ambiance sonore sont calculés à partir d'une journée de planification de pointe, qui prend en compte la moyenne des mouvements du trafic aérien des sept jours les plus achalandés de chacun des trois mois les plus achalandés. L'aéroport Billy Bishop de la ville de Toronto fonctionne actuellement dans les limites de la prévision de l'exposition au bruit définies par l'Accord tripartite, selon la méthodologie de Transports Canada. L'évaluation détaillée des répercussions sonores et la modélisation effectuées dans le cadre du projet des RESA indiquent que les niveaux de bruit provenant de la circulation aérienne en survol ne dépassent pas les courbes des prévisions d'ambiance sonore ni les seuils réglementaires établis. Bien que le bruit des aéronefs soit reconnu comme une préoccupation dans les zones résidentielles et récréatives, les résultats de la modélisation du bruit montrent que l'incidence du projet sur les niveaux de bruit globaux n'entraînera pas de nouvelle exposition au bruit. Pour en savoir plus sur les résultats de la modélisation du bruit, consultez le rapport d'étude de l'évaluation environnementale disponible à l'adresse https://www.safecleanquiet.ca/.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
E :HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

Expéditeur :
Date : 7 juillet 2025 23:26
À : info@safecleanauiet.ca; mayor_chow@toronto.ca; Ausma Malik <Councillor_Malik@toronto.ca>
Objet : Commentaires sur le projet d'EE de la RESA
Importance Élevée

Vous ne recevez pas souvent des courriels de Découvrez pourquoi c'est important

ATTENTION : Ce courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas le pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Veuillez trouver ci-joint ma réponse à l'ébauche d'EE pour l'évaluation environnementale RESA de l'aéroport Billy Bishop.

Edmund Burke (1729 – 1797)
« Personne n'a commis une plus grande erreur que celui qui n'a rien fait alors qu'il pouvait en faire un peu. »

À mon avis, cette évaluation environnementale est totalement inadéquate.

La base d'une EE est de déterminer si le projet est réellement nécessaire et, si nécessaire, quels en seront les impacts. Cette EE n'a même pas envisagé l'option « pas de projet ». L'Administration portuaire a simplement déclaré que l'extension de la piste devait être mise en œuvre. De plus, elle a retardé le début de l'EE puis pressé la Ville de prendre des décisions concernant le soutien à l'extension de la piste avant que l'EE ne soit terminée.

L'Administration portuaire n'a jamais fourni d'information susceptible d'appuyer ce projet. Sans considérer si l'aéroport devait utiliser ce terrain extrêmement précieux et quelles autres solutions pourraient être mises en œuvre, une occasion a été perdue pour la Ville. Sans preuve que l'aéroport est nécessaire et que les autres solutions ne sont pas viables, le projet ne devrait jamais être approuvé.

Je crois que l'Administration portuaire ne voulait pas que le public puisse voir le fonctionnement actuel de l'aéroport. Je crois que l'aéroport est en fin de vie, car le trafic de passagers et le nombre de vols ont considérablement diminué. L'Administration portuaire tente de compenser la perte des revenus des vols commerciaux réguliers (Porter et Air Canada) avec plus d'avions privés et d'hélicoptères touristiques. Elle cherche également à obtenir l'approbation d'un site d'atterrissage pour aéroglisseur du côté nord de l'aéroport, dans le chenal Western.

L'Administration portuaire a également rejeté, sans recherche et discussion adéquates, le dispositif d'arrêt à matériau absorbant (EMAS). Ce système aurait été beaucoup moins coûteux, plus efficace et aurait évité le remblai du port.

La consultation publique était une farce. La première a eu lieu en été (17 juillet 2024, ce qui n'est pas un bon moment pour la plupart des résidents) et la présentation a été faite de manière à ce que la plupart des gens estiment que le projet avait été complètement décidé avant que le personnel ne prenne la parole. La deuxième réunion à l'automne (octobre 2024) n'a pas été beaucoup mieux.

Le public n'a eu que 30 jours, du 9 juin au 7 juillet, pour commenter l'ébauche d'EE. La notification de l'examen de l'ébauche d'EA a été mal gérée, car la plupart des associations de quartier n'ont pas reçu de courriels directs. Le personnel de l'Administration portuaire a été invité à une réunion publique le 26 juin 2025, mais a refusé d'y assister.

Après avoir considéré tous les vols traversant le port, avions privés, avions commerciaux, hélicoptères orange et hélicoptères touristiques, je crois que le facteur d'exposition au bruit est dépassé la plupart des jours, ce qui place l'aéroport en violation de l'Accord tripartite. Le niveau de bruit dans le port est supérieur à la plage dangereuse pour l'audition. J'enregistre régulièrement des niveaux sonores à une moyenne de 76,6 dBA avec un maximum de 83 dBA.

Utiliser le site safecleanquiet.ca pour l'EE de la RESA est particulièrement frustrant car l'aéroport n'est ni très sécuritaire, ni propre (particules en suspension dans l'air) et certainement pas silencieux.

En raison du nombre d'erreurs et d'omissions, je pense que la Ville devrait rejeter cette EE.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 11:29:33
Expéditeur : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Destinataires :

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur,

Merci pour votre courriel daté du 27 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Portée de l'étude EA et absence d'option Ne pas construire
Bien que l'aéroport Billy Bishop de Toronto fonctionne en toute sécurité depuis de nombreuses années, l'exigence de RESA s'applique à tous les aéroports certifiés au Canada qui atteignent le seuil de volume de passagers réglementaire. Cette exigence a été établie par Transports Canada en 2021 et s'applique une fois qu'un aéroport dessert au moins 325 000 passagers par année pendant deux années consécutives. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville) a atteint ce seuil en juin 2024, ce qui a entraîné l'obligation de construire des RESA d'ici le 12 juillet 2027.
La solution du « statu quo » a été envisagée dès les premières étapes de l'évaluation. Toutefois, cette option suppose que la piste 08/26 continuerait d'être exploitée sans les RESA de 150 m obligatoires aux deux extrémités de la piste, ce qui ne répond pas à la mesure de sécurité critique exigée par Transports Canada. Par conséquent, cette solution n'a pas fait l'objet d'une évaluation plus approfondie.

Considération du dispositif d'arrêt à matériau absorbant
Le dispositif d'arrêt à matériau absorbant avait d'abord été envisagé comme solution lors de l'étude de faisabilité, mais a finalement été exclu en raison de plusieurs défis opérationnels et réglementaires. En effet, bien que le dispositif d'arrêt à matériau absorbant réponde aux exigences de Transports Canada visant les RESA, il présente également d'importants inconvénients, notamment l'incertitude quant à sa conformité réglementaire future en tant que premier dispositif d'arrêt à matériau absorbant installé au Canada, le risque de fermetures de pistes pour réparation et entretien et la durée de vie limitée du dispositif, tous des facteurs qui pourraient perturber les activités à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. En outre, le dispositif d'arrêt à matériau absorbant serait compromis, voire endommagé, par les embruns et l'accumulation de glace dans l'environnement marin unique de l'aéroport, ce qui augmenterait d'autant les risques opérationnels.

Options d'utilisation des terres
L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle important dans l'économie de Toronto, générant plus de 2,1 milliards de dollars en production économique totale et soutenant environ 4 450 emplois, dont 2 080 directement liés à l'exploitation de l'aéroport. Il s'agit d'une plaque tournante essentielle pour le transport, offrant un accès pratique au centre-ville et des liaisons vers plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, ainsi que des liaisons vers plus de 80 destinations internationales. L'aéroport facilite également des services essentiels tels que les activités d'ambulance aérienne d'ORNGE, contribuant ainsi à la santé et à la sécurité publiques. Des sondages d'opinion publique confirment également que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est largement soutenu par les Torontois, plus de 75 % des résidents considérant l'aéroport comme un bien précieux, et plus de 70 % confirmant qu'il s'agit d'une bonne utilisation des terres. L'aéroport est exploité en vertu d'un accord tripartite entre Transports Canada, la Ville de Toronto et PortsToronto. Cet accord, qui devait expirer en 2033, a été prolongé par le Conseil municipal jusqu'en 2045. Les trois signataires de l'accord continueront de travailler ensemble pour l'avenir de l'aéroport, ce qui inclut de garantir la conformité du projet des RESA aux exigences fédérales en matière de sécurité.
Établie en vertu de la *Loi maritime du Canada*, PortsToronto est une entreprise gouvernementale qui se doit d'être financièrement autonome et qui ne reçoit aucun financement fédéral, provincial ou municipal. De ce fait, PortsToronto doit veiller à ce que l'aéroport demeure une porte d'entrée clé du transport régional pour la ville de Toronto, les Canadiens et les visiteurs.

Consultation publique
PortsToronto s'est engagé à faire preuve de transparence et à mener une consultation publique constructive tout au long

du projet des RESA. L'organisation s'est engagée à communiquer ouvertement de l'information et sollicite les commentaires du public au fur et à mesure que des décisions clés sont prises. Aux fins de l'évaluation environnementale, des consultations publiques ont été menées en plusieurs étapes afin de favoriser la transparence et une participation significative. Deux assemblées publiques et journées portes ouvertes en présence d'experts en la matière ont eu lieu en juillet et octobre 2024, à la fois en après-midi et en soirée. De plus, un site Web dédié au projet (https://www.safecleanquiet.ca/) a été lancé pour fournir continuellement de l'information, des mises à jour et une foire aux questions, afin que les parties prenantes aient accès aux plus récentes nouvelles. PortsToronto a également activement sollicité et intégré les commentaires de la communauté dans le processus de conception RESA. La période de commentaires de 30 jours, du 9 juin au 7 juillet 2025, a suivi une pratique standard d'EE et faisait partie d'un effort d'engagement plus large comprenant également des discussions continues avec les communautés autochtones, les organismes de réglementation et les parties prenantes locales. Tous les commentaires reçus ont été examinés et sont en cours de considération pour finaliser l'EE. Ce calendrier a été conçu pour permettre la participation du public tout en maintenant la conformité aux obligations réglementaires et à l'échéancier du projet. Bien que la période d'examen n'ait pas été prolongée, PortsToronto demeure engagée à poursuivre la participation communautaire afin de se conformer aux exigences réglementaires, tout en améliorant la sécurité opérationnelle et l'efficacité, et en réduisant au minimum les impacts sur les communautés voisines.

Perspectives d'affaires de l'aéroport

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a accueilli plus de deux millions de passagers en 2023 et 2024, ce qui indique que cet aéroport est une installation bien utilisée et appréciée, qui a besoin d'investissements continus. Bien que nous reconnaissions que le paysage du transport régional évolue, avec de nouveaux services ferroviaires, des changements opérationnels par les compagnies aériennes et l'expansion d'autres installations aéroportuaires, l'aéroport Billy Bishop de Toronto continue de jouer un rôle distinct et important. Il offre un accès rapide et pratique à destination et en provenance du centre-ville de Toronto, soutient les déplacements à courte distance et permet la prestation de services essentiels comme les opérations d'ambulance aérienne d'Ornge. Ces fonctions essentielles demeurent en demande et ne sont pas remplacées par les changements à l'aéroport Pearson ou ailleurs. L'augmentation de la fréquence des vols reflète l'accroissement de la demande et le rôle de l'aéroport pour relier Toronto aux destinations régionales avec des correspondances pour desservir l'Amérique du Nord, l'est du Canada et le nord de l'Ontario. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto s'engage à gérer cette croissance de manière responsable. De plus, bien que le développement du train à grande vitesse puisse offrir une option écologique pour certains itinéraires, il complète plutôt que remplace le rôle de l'aéroport, car les liaisons ferroviaires ne peuvent pas desservir toutes les destinations ni reproduire la flexibilité et le gain de temps offerts par le transport aérien. PortsToronto est une entreprise gouvernementale fédérale financièrement autonome qui opère de façon indépendante, sans dépendre du financement fédéral, provincial ou municipal. Elle est seule responsable du financement du projet des RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et ne reçoit pas de soutien financier des organismes gouvernementaux.

Expansion de l'aéroport

L'Accord tripartite, qui régit les opérations à l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville), interdit tout allongement de la portion opérationnelle de la piste. Le projet RESA n'implique aucune expansion de piste ni augmentation de l'activité de vol. Son objectif est de répondre aux exigences de sécurité fédérales obligatoires en fournissant une norme RESA conforme à l'aéroport existant. Le projet ne propose ni n'exige de changements aux opérations aéroportuaires, et n'a pas pour but d'augmenter la capacité.

Incidence sur la collectivité

Les incidences potentielles sur la santé et la communauté pendant la construction, notamment le bruit, la qualité de l'air, la lumière et la circulation, ont été évaluées dans l'EE. Un plan de gestion de la construction, comprenant des plans pour la qualité de l'air, le bruit et la gestion de la circulation, sera élaboré lors de la conception détaillée afin de tenir compte du bruit, de l'éclairage, de la circulation et de la qualité de l'air pendant la construction. Ces plans seront communiqués à la communauté avant la construction et mis à jour au besoin. Ces plans intégreront les mesures d'atténuation décrites dans le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale et seront mis en œuvre pour réduire au minimum les répercussions sur la communauté avoisinante. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet. Ces mesures visent à limiter les perturbations pendant la construction et à éviter d'ajouter un stress excessif à la communauté environnante.

Bien qu'on ait pris en considération le calendrier des grands événements urbains comme la Coupe du Monde de la FIFA, le projet RESA est guidé par les exigences fédérales de conformité en matière de sécurité et ne peut être reporté sans risquer la sécurité opérationnelle. PortsToronto demeure engagé à maintenir une communication continue avec la communauté afin de tenir les résidents informés et de répondre aux préoccupations pendant la construction.
Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L’équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com



PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :



Expéditeur : Heather Dennis
Date : 30 juin 2025 11 h 43
Destinataires :
Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d’extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d’évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com



PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :



Expéditeur : Squarespace <form-submission@squarespace.info>
Date : 27 juin 2025 23 h 08
Destinataires : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Ce courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Veuillez communiquer vos impressions : Cette aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) devrait être rejetée comme étant insatisfaisante.

La portée de « l'évaluation » était beaucoup trop restreinte, ne considérant pas l'option de ne pas aller de l'avant avec la RESA; les avions volent en toute sécurité depuis des années sans problème.

Traiter les préoccupations de sécurité qui suggèrent qu'une RESA plus longue est nécessaire, et envisager adéquatement un dispositif d'arrêt à matériau absorbant (EMAS), qui serait moins coûteux, plus efficace et éviterait d'avoir à ensevelir notre port. TANT QU'À CHOISIR UNE OPTION, OPTEZ POUR CELLE-CI!

En omettant d'établir une base de référence « sans construction » et de procéder à un examen complet des options d'utilisation des sols, cette « évaluation » abandonne son devoir fondamental d'explorer si l'aéroport devrait fonctionner à son emplacement actuel.
Les normes minimales pour les évaluations environnementales n'ont pas été respectées!!!

L'engagement du public, exigé par ces normes minimales, était lamentablement insuffisant. La consultation publique est limitée à une période de commentaires de 30 jours sans engagement pour un suivi substantiel, ce qui mine la confiance de la communauté. Cela a été fait pendant la longue fin de semaine de la fête du Canada, notre jour férié national, et élude le processus public.
Il s'agit d'un gaspillage de l'argent des contribuables (valeurs conservatrices?!).
Les perspectives d'affaires pour l'aéroport de l'île restaient inexplorées et semblaient sombres, le trafic aérien commercial étant maintenant à moins de la moitié de son pic, en raison de la plus grande sélection de vols à Pearson et de la popularité de l'Union Pearson Express et du train à grande vitesse vers Montréal et Ottawa, qui, une fois construit, déplacerait une grande partie des voyages aériens vers ces villes, soit le cœur d'activité de l'aéroport.

Cela ajoutera également de graves conséquences sanitaires déjà causées par cet aéroport. Tenter de l'agrandir sans prendre de mesures pour réduire le trafic, alors que la Coupe du monde la FIFA approche, est une mauvaise idée. Il faudrait reporter ce projet à l'année prochaine.

C'est mauvais pour la santé de la population, la richesse, la gestion du trafic, et ce n'est tout simplement pas le bon endroit. L'aéroport n'a jamais été conçu pour s'agrandir. Laissez tomber ce projet. Si l'EMAS doit vraiment être mis en place, il ne faut pas continuer à refuser d'écouter la communauté et de cesser de venir aux réunions publiques.

Merci.

Nom :

Courriel :

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 11:31:15
De : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Destinataires :

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour,

Merci pour votre courriel daté du 6 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Pertinence de l'EE
L'EE a été réalisée selon les pratiques standards de l'industrie, mettant l'accent sur la transparence, la rigueur technique et une consultation significative. Le processus a été conçu pour garantir une prise de décision équilibrée et fondée sur des données probantes, peu importe la source de financement du projet. Toutes les études ont été réalisées par des professionnels qualifiés en utilisant des méthodes établies. De plus, l'étude d'évaluation du patrimoine naturel a été examinée par un expert indépendant mandaté par la Ville de Toronto. L'étude a également inclus plusieurs occasions pour les résidents, les parties prenantes, les communautés autochtones et les organismes gouvernementaux de donner leur avis. Un site Web dédié au projet (www.safecleanquiet.ca) a été créé pour présenter des mises à jour, publier des documents d'étude et recevoir des commentaires. PortsToronto a également collaboré directement avec les communautés autochtones, les agences municipales et fédérales, les utilisateurs de l'aéroport, les organismes communautaires et les groupes d'intérêt pour comprendre et défendre leurs points de vue. Le rapport d'étude de l'EE comprend des comptes rendus de consultation qui résument tous les commentaires reçus et expliquent comment ils ont été pris en compte lors de l'évaluation d'autres solutions et du développement des mesures d'atténuation, afin de s'assurer que les points de vue des résidents et des parties prenantes soient pris en compte dans le processus décisionnel.

Justification des coûts
L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a accueilli plus de deux millions de passagers en 2023 et 2024, faisant de cet aéroport une installation bien utilisée et appréciée, qui a besoin d'investissements continus. L'aéroport joue un rôle essentiel en reliant Toronto à des destinations clés à travers l'Amérique du Nord, et les investissements continus, comme la prochaine installation de préapprobation américaine en 2025, soutiennent sa viabilité et sa compétitivité à long terme. La mise en œuvre des RESA est une exigence réglementaire qui permet d'assurer la sécurité, et non une décision commerciale discrétionnaire. À la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), et de l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1. Bien que l'EE ait recommandé la RESA 3, la RESA 1 a été confirmée comme l'option à construire.

Évaluation du bruit
Les bâtiments résidentiels en tour et les structures North Silos de la Canada Malting Co. ont été inclus dans les modèles sonores de la construction et des opérations de voies de circulation. Le modèle intègre des algorithmes de propagation sonore issus de la norme internationale ISO9613-2, conçus pour prédire les niveaux sonores dans des conditions sous le vent (où le vent souffle vers le récepteur indépendamment de la direction). Le changement du pourcentage de la population qui subit un « désagrément élevé » est un indicateur calculé recommandé par Santé Canada basé sur une communauté moyenne et basé sur des décennies de recherche sur les impacts du bruit sur le désagrément de la collectivité. L'évaluation de l'impact sur le bruit de la construction a pris en compte une référence pour la circulation routière et le transport léger sur rail. Il s'agit d'une approche conservatrice pour évaluer un changement du niveau de bruit global, car si d'autres sources ambiantes étaient incluses, la variation du niveau de bruit serait similaire ou plus faible, puisque ces sources seraient présentes dans les scénarios de base et « pendant la construction ».

L'étude indique que des murs antibruit de huit mètres de haut auront divers effets sur les niveaux de bruit des opérations de la voie de circulation, selon la source de la voie de circulation, l'emplacement du récepteur et l'élévation du récepteur. Les murs antibruit dans la RESA 3 devraient réduire significativement le bruit des opérations sur les voies de circulation

(plus de 5 dB de réduction du bruit des opérations sur les voies de circulation) à plusieurs récepteurs. Pour en savoir plus sur les résultats de la modélisation du bruit, consultez le Rapport d'évaluation des répercussions du bruit disponible à l'adresse (annexe G) du rapport d'étude de l'EE à l'adresse https://www.safecleanquiet.ca/

Des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des activités aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. Fermer l'aéroport un jour par semaine nécessiterait la fermeture des pistes, perturbant considérablement les vols réguliers, les services essentiels, comme les opérations d'ambulance aérienne d'Ornge et d'autres activités aéroportuaires, tout en retardant potentiellement l'achèvement du projet. La modélisation du bruit de construction réalisée pour l'EE indique que les effets du bruit liés à la construction de la RESA 1 à tous les points de réception devraient être négligeables. Néanmoins, PortsToronto reconnaît que le travail de nuit peut perturber les résidents à proximité et s'engage à minimiser le bruit et d'autres effets néfastes autant que possible. Un plan de gestion du bruit de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin.

La surveillance du bruit sera effectuée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

Expéditeur : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025 15:59
À :
Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).
Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

Expéditeur : Squarespace <form-submission@squarespace.info>
Date : 6 juillet 2025 11:36
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

> **ATTENTION :** Ce courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Veuillez communiquer vos impressions : Le manque d'indépendance dans l'étude témoigne d'un véritable mépris pour la santé et la sécurité de la communauté où se trouve l'aéroport. Il devrait y avoir des occasions pour une revue par les pairs ou pour contrebalancer les informations fournies. L'étude est présentée sous la forme biaisée d'une entreprise desservant PortsToronto qui finance l'étude et vise à répondre aux besoins de PortsToronto en tant que principal intervenant; l'étude manque de présentation des points de vue des résidents et des autres parties prenantes. On ne peut pas lui faire confiance comme étant une étude complète. Le rapport indique que la piste ne sera pas prolongée et que le type d'aéronef arrivant à l'aéroport ne changera pas. Par conséquent, il n'est pas compréhensible que l'aéroport, qui n'est pas rentable, souhaite assumer les coûts de tout autre projet que la RESA 1, laquelle a été approuvée par le conseil municipal. Il s'agit d'un mauvais jugement commercial de la part de l'organisation de prendre des coûts supplémentaires pour un aéroport qui n'est déjà pas conçu pour des avions autres que ceux qui atterrissent ici. Il y a un manque clair et constant de compréhension dans le rapport des impacts acoustiques des tours résidentielles et du silo à grains historique, qui servent de réflecteurs de bruit et sont affectés par les changements de vent et les conditions atmosphériques. Il est improbable que les études sur le bruit aient pris cela en compte, car les opérations aéroportuaires démontrent clairement un manque de compréhension continue de cette variable. Les indicateurs au niveau du sol, comme ceux du terminal du traversier, ne capturent déjà pas cela. Par conséquent, pour les RESA 2 et 3, le bruit nocturne sera aussi affecté par les tours et l'ascenseur. Il est difficile de comprendre comment AECOM peut prédire un impact marginal sur les résidents.

Actuellement, l'aéroport est fermé la nuit et il est impossible de juger qui subira un « désagrément élevé » tant que les résidents ne feront pas l'expérience du bruit. Les évaluations du bruit nocturne n'ont pas non plus pris en compte les sources sonores auxiliaires, telles que le trafic de camions sur les rues Bathurst et Queens Quay W, les sirènes des services de secours, les traversiers et d'autres mouvements à l'aéroport pendant la nuit. Les évaluations du bruit ne sont donc qu'« une supposition » qu'AECOM affirme dans le rapport comme étant factuelles. Actuellement, il y a peu de bruit pendant huit heures la nuit et c'est tout ce que le public connaît pour l'instant. Par conséquent, pour atténuer les risques pour la santé publique et la perte de sommeil, le projet devrait respecter la RESA 1 telle qu'approuvée par le conseil municipal. L'étude indique que des murs de huit mètres réduiront le bruit de 1 décibel. Ces évaluations démontrent également un manque de compréhension de l'impact des tours et de l'élévateur à grains. Premièrement, les lectures de décibels à PortsToronto sont à l'origine incorrectes, car nous enregistrons régulièrement des lectures de 85 à 95 décibels alors qu'une valeur de 70 est signalée. Il est donc une question de perspective quant à l'endroit où les relevés ont lieu, qui les prend et à quel point leurs instruments sont calibrés. (L'autosurveillance par PortsToronto, qui sert principalement sa perspective et son intérêt personnel, n'est donc pas une façon fiable de médiatiser des informations contradictoires provenant des aéroports et des sources publiques.) Des murs de huit mètres n'arrêteront donc pas le bruit. Actuellement, on voit des avions passer au ralenti à pleine puissance sur l'aire de trafic est et se cacher derrière le hangar 2 – qui mesure probablement entre six et sept mètres de haut – pensant que le bruit est masqué. Le son rebondit sur l'élévateur à grains. Les murs antibruit ne cesseront donc pas les réverbérations et ce sera un coût irrécupérable qui ne servira à rien d'autre qu'à cacher toute activité indésirable qui se déroule à l'aéroport, comme laisser un avion au ralenti sur la piste pendant une heure sans raison, ce qui contredit la prétention de PortsToronto d'être un chef de file environnemental. Il devrait y avoir une possibilité de réaliser une étude indépendante, comme l'étude sur la qualité de l'air menée par l'Université de Toronto. Entre-temps, la Ville a accepté la RESA 1. Pour réduire le bruit nocturne pendant la construction de la RESA 1, il est recommandé de fermer l'aéroport un jour par semaine pour procéder aux travaux pendant la journée, ce qui atténuera toute résistance des résidents. Une fois que cette construction empêchera les résidents de dormir, il y aura des réactions et des plaintes, sans oublier que PortsToronto a déjà une très mauvaise réputation auprès des résidents du secteur. Du point de vue des coûts, il est incompréhensible que l'aéroport souhaite assumer des coûts supérieurs à ceux qu'il faut pour opérer à l'heure actuelle, puisqu'elle précise ès clairement dans le rapport que la piste ne sera pas allongée et que le type d'avion entrant ne changera pas. Par conséquent, les RESA 2 et/ou 3 semblent être des options peu économiques et dispendieuses.

Nom :

Courriel :

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 11:33:48
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Destinataires :

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour,

Merci pour votre courriel daté du 6 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Solutions proposées pour l'aménagement des RESA
Le choix de la RESA 3 comme solution privilégiée a été fondé sur une évaluation exhaustive des facteurs liés à la sécurité, à l'environnement et à l'exploitation. Bien que la RESA 1 ait le moins d'impact sur l'environnement naturel et le coût le plus bas, l'EE a cerné la RESA 3 comme offrant la meilleure solution globale pour ce qui est du respect des exigences fédérales en matière de sécurité, de l'amélioration des opérations aéroportuaires, du renforcement de la résilience aux changements climatiques et de la réduction du bruit au sol et des émissions atmosphériques. La préférence pour la RESA 3 tient compte non seulement des considérations environnementales immédiates, mais aussi des avantages à long terme pour la sécurité, la fonctionnalité de l'aéroport et la conformité réglementaire. Bien que la RESA 2 améliorerait les conditions existantes, elle n'offre pas le même niveau de flexibilité opérationnelle, d'adaptation climatique ou de réduction du bruit que la RESA 3. Par conséquent, elle n'a donc pas été choisie comme une solution à privilégier. À la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), et de l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1.

Étude indépendante de l'EE
L'EE a été réalisée selon les pratiques standards de l'industrie, mettant l'accent sur la transparence, la rigueur technique et une consultation significative. Le processus a été conçu pour garantir une prise de décision équilibrée et fondée sur des données probantes, peu importe la source de financement du projet. Toutes les études ont été réalisées par des professionnels qualifiés en utilisant des méthodes établies. De plus, l'étude d'évaluation du patrimoine naturel a été examinée par un expert indépendant mandaté par la Ville de Toronto. L'étude a également inclus plusieurs occasions pour les résidents, les parties prenantes, les communautés autochtones et les organismes gouvernementaux de donner leur avis. Un site Web dédié au projet (www.safecleanquiet.ca) a été créé pour présenter des mises à jour, publier des documents d'étude et recevoir des commentaires. PortsToronto a également collaboré directement avec les communautés autochtones, les agences municipales et fédérales, les utilisateurs de l'aéroport, les organismes communautaires et les groupes d'intérêt pour comprendre et défendre leurs points de vue. Le rapport d'étude de l'EE comprend des comptes rendus de consultation qui résument tous les commentaires reçus et expliquent comment ils ont été pris en compte lors de l'évaluation d'autres solutions et du développement des mesures d'atténuation, afin de s'assurer que les points de vue des résidents et des parties prenantes soient pris en compte dans le processus décisionnel.

Murs antibruit proposés dans la RESA 3
Les murs antibruit sont conçus pour réduire le bruit des opérations sur les voies de circulation. Pour que les murs antibruit soient efficaces, ils doivent interrompre la trajectoire directe du son (c.-à-d. la ligne visuelle) entre la source et les récepteurs. Les murs antibruit seront plus efficaces pour filtrer le bruit vers les récepteurs situés à des altitudes plus basses et, dans certains cas, offriraient une atténuation limitée, voire nulle aux récepteurs situés dans les étages supérieurs. On prévoit que les murs antibruit réduisent significativement le bruit des opérations sur la voie de circulation au niveau de plusieurs récepteurs, selon la voie de circulation source (côté est ou ouest de l'aéroport), la hauteur du récepteur et la hauteur du mur antibruit.

Bruit des travaux de construction

Des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des activités aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. La modélisation du bruit des travaux de construction réalisée pour l'étude d'EE indique que les effets du bruit à tous les points de réception devraient être négligeables pendant la construction. Néanmoins, PortsToronto reconnaît que le travail de nuit peut perturber les résidents à proximité et s'engage à minimiser le bruit et d'autres effets néfastes autant que possible. Un plan de gestion du bruit de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin.

La surveillance du bruit sera effectuée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

Expéditeur : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025 15:57
À :
Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
E : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT | PORT OF TORONTO / PORT DE TORONTO | OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

Expéditeur : Squarespace <form-submission@squarespace.info>
Date : 6 juillet 2025 18:05
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Ce courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de communiquer vos impressions : Voici mes réflexions sous forme de points :

- Je suis déçue que vous ayez décidé d'appuyer les RESA 2 et 3 alors que la RESA 1 était l'option recommandée. (Beaucoup de gens ne préféreraient aucune RESA et la réduction du nombre de vols par année, mais la RESA 1 est un compromis.)

- Nous demandons qu'il y ait une étude indépendante pour ce projet, plutôt qu'une étude financée par vous-même (ce qui est perçu comme sujet à un parti pris injuste).

Les murs que vous proposez de construire ne sont assez hauts que pour amortir le bruit aux niveaux inférieurs. Étant donné qu'il s'agit d'un quartier résidentiel de grande hauteur, les résidents des étages plus élevés entendront tout de même tout le bruit.

En poursuivant la construction toute la nuit, vous exposerez les gens à du bruit 24 heures sur 24. Pour l'instant, les résidents entendent les bruits provenant de l'aéroport entre 6 h 30 et 23 h 30. Cette brève pause sonore ne permet même pas de dormir pendant une période de huit heures. Et maintenant, vous voulez enlever ces heures de sommeil à cause de la construction nocturne.
Il est bien documenté que l'exposition au bruit continu a des effets néfastes sur la santé humaine, notamment les maladies cardiovasculaires. Pourquoi voulez-vous faire du mal aux gens?

- Veuillez tenir compte de l'impact négatif qu'aura l'augmentation des coûts de santé lorsque vous évoquez l'impact économique de votre aéroport.

Nom :

Courriel :

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 11:35:31
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À :

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour,

Merci pour votre courriel daté du 11 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Bruit des travaux de construction

Des travaux de nuit devront être réalisés pour maintenir les activités aéroportuaires quotidiennes tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. Effectuer ces travaux pendant les heures d'exploitation obligerait à fermer les pistes, ce qui perturberait considérablement les vols réguliers, les services essentiels comme les opérations d'ambulance aérienne d'Ornge et d'autres activités aéroportuaires. La modélisation du bruit des travaux de construction réalisée pour l'étude de l'EE indique que les effets du bruit à tous les points de réception devraient être négligeables. Néanmoins, PortsToronto reconnaît que les travaux de nuit peuvent perturber les résidents à proximité et s'engage à réduire au minimum le bruit et les autres effets néfastes. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin.
Une surveillance du bruit sera exercée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions prévues, et maintiendra une communication ouverte avec la communauté tout au long du projet.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT | PORT OF TORONTO | OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 16 juin 2025 11:28
À :
Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

Bonjour,

Merci de votre intérêt pour le projet d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Nous vous remercions de nous avoir contactés. Votre réponse a été enregistrée comme rétroaction dans le cadre du processus d'évaluation environnementale (EE).

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT | PORT OF TORONTO | OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace <form-submission@squarespace.info>
Date : 11 juin 2025 17:00
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos impressions : En tant que résident local de la région de l'Aéroport Billy Bishop, je m'inquiète du bruit des travaux de construction nocturnes pendant la période de 2 ans mentionnée dans le rapport. La collectivité comprend la nécessité de poursuivre l'activité à l'aéroport, d'où les travaux de nuit, mais n'y a-t-il pas un équilibre à trouver entre la santé, et notamment la santé mentale, des résidents locaux et le maintien de l'activité à l'aéroport? Par exemple, ne pourrait-on pas alterner les horaires de construction entre le jour et la nuit? Ou alors, si des plaintes concernant le bruit sont formulées, adapter les horaires pour que les travaux de construction aient lieu en partie pendant la journée (pour redonner aux résidents quelques heures de sommeil)? Je recommande aussi fortement de communiquer le plus tôt possible avec la collectivité locale concernée (en particulier les condominiums South Beach sur le chemin Stadium, juste en face de la piste ouest à agrandir) au sujet des mesures d'atténuation du bruit – n'attendez pas que la construction commence. La collectivité a été récemment ébranlée par la destruction de la Place de l'Ontario et la fermeture de routes principales ainsi que par l'augmentation des embouteillages dus (principalement) à la construction de la ligne Ontario. Le moral est bas, et une mobilisation précoce pourrait contribuer à atténuer le risque de réactions violentes de la part des résidents touchés. Aussi, lors de la communication, soyez prêt à répondre aux préoccupations concernant l'absence d'efforts d'atténuation autres que votre plan de gestion du bruit imminent – proposez des suggestions sur ce que les résidents peuvent faire pour rester sereins et dormir, et envisagez même de fournir des bouchons d'oreille de haute qualité pour les deux années prévues. Ces quelques efforts pourraient faire une grande différence. J'ai assisté à une réunion de consultation publique avec Hoverlink hier soir et le principal point de discorde des résidents locaux était le manque de transparence et de consultation concernant les impacts négatifs du bruit sur les résidents. Le ton est monté, et je pense que nos résidents méritent mieux. Nous savons que cet agrandissement doit se faire d'une manière ou d'une autre, alors mon conseil en tant que planificateur professionnel est de nous aider à vous aider. Les murs de nos condominiums sont TRÈS minces, donc nous allons absolument avoir besoin de soutien pour traverser cette période.

Nom :

Courriel :

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 18:15:31
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À :

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,

Merci pour votre courriel daté du 29 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Des travaux de nuit devront être réalisés pour maintenir les activités aéroportuaires quotidiennes tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. Effectuer ces travaux pendant les heures d'exploitation obligerait à fermer les pistes, ce qui perturberait considérablement les vols réguliers, les services essentiels comme les opérations d'ambulance aérienne d'Ornge et d'autres activités aéroportuaires. La modélisation du bruit des travaux de construction réalisée pour l'étude de l'EE indique que les effets du bruit à tous les points de réception devraient être négligeables. Néanmoins, PortsToronto reconnaît que les travaux de nuit peuvent perturber les résidents à proximité et s'engage à réduire au minimum le bruit et les autres effets néfastes. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin.
Une surveillance du bruit sera exercée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions prévues, et maintiendra une communication ouverte avec la communauté tout au long du projet.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 30 juin 2025 11:44
À :
Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

Bonjour et merci pour votre courriel.

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT | PORT OF TORONTO | OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace <form-submission@squarespace.info>
Date : 29 juin 2025 20:50
À : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos impressions : En ce qui concerne la construction des RESA à l'aéroport de l'île, les gens de la communauté de Harbourfront souhaitent que l'aéroport cesse ses activités à midi afin que les travaux de construction puissent avoir lieu de midi ou de 18 h à minuit. Les travaux devraient s'arrêter à minuit.

Du point de vue des gens qui vivent dans ce secteur, ajouter le bruit des travaux de construction de l'aéroport après les heures d'ouverture à un quartier déjà très bruyant toute la journée, nous devons dire... Nous ne voulons pas autant de travaux de nuit dans notre quartier.

En clair, nous ne voulons pas de bruit de construction industrielle après minuit. La communauté de Harbourfront en a assez de faire des concessions pour les travaux de construction nocturnes de l'aéroport, d'autant plus qu'elle n'en tire aucun bénéfice. Où est l'obligation pour l'aéroport de contribuer à la communauté de temps en temps?

L'aéroport pourrait facilement réduire les vols en soirée. Il n'y a pas beaucoup de vols à l'aéroport de l'île le soir, et l'aéroport perd de l'argent de toute façon, donc ce ne serait pas une grosse perte.

La communauté apprécierait de ne pas être privée de son sommeil une fois de plus. Merci de m'avoir écouté, si quelqu'un écoute.

Nom :

Courriel :

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.



Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 18:17:26
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À :

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,

Merci pour votre courriel daté du 30 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des activités aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. La modélisation du bruit des travaux de construction réalisée pour l'étude d'EE indique que les effets du bruit à tous les points de réception devraient être négligeables pendant la construction.

Néanmoins, PortsToronto reconnaît que les travaux de nuit peuvent perturber les résidents à proximité et s'engage à réduire au minimum le bruit et les autres effets néfastes. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin.

Une surveillance du bruit sera exercée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions prévues, et maintiendra une communication ouverte avec la communauté tout au long du projet.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace <form-submission@squarespace.info>
Date : 30 juin 2025 15:55
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos impressions : Le niveau de bruit généré par les travaux de construction et l'ampleur des perturbations pour la communauté, dont les résidents ont le droit de profiter, font que le processus n'en vaut pas la peine. Cela est particulièrement vrai étant donné qu'une étude environnementale complète et exhaustive n'a pas encore été réalisée. NON À TOUT AGRANDISSEMENT DES PISTES.

Nom :

Courriel :

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 18:18:38
De : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
À :

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,

Merci pour votre courriel daté du 1er juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des activités aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. Effectuer ces travaux pendant les heures d'exploitation obligerait à fermer les pistes, ce qui perturberait considérablement les vols réguliers, les services essentiels comme les opérations d'ambulance aérienne d'Ornge et d'autres activités aéroportuaires. La modélisation du bruit des travaux de construction réalisée pour l'étude de l'EE indique que les effets du bruit à tous les points de réception devraient être négligeables. Néanmoins, PortsToronto reconnaît que les travaux de nuit peuvent perturber les résidents à proximité et s'engage à réduire au minimum le bruit et les autres effets néfastes. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin.

Une surveillance du bruit sera exercée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions prévues, et maintiendra une communication ouverte avec la communauté tout au long du projet.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,

L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 2 juillet 2025 04:55
À :
Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace <form-submission@squarespace.info>
Date : 1er juillet 2025 12:23
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos impressions : Je suis préoccupé d'apprendre que vous envisagez des travaux de nuit pour garder l'aéroport de l'île de Toronto ouvert. Cela aura sûrement un impact sur les personnes vivant à proximité et sur leur sommeil. En tant que coach en sommeil, je tiens à souligner que la privation de sommeil a de graves conséquences sur la santé des gens.

Nom :

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 18:20:27
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À :

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,

Merci pour votre courriel daté du 18 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

La période d'examen public de 30 jours, qui a eu lieu du 9 juin au 7 juillet 2025, était conforme à la pratique normale lors d'une évaluation environnementale. Ce calendrier a été conçu de manière à favoriser la contribution du public tout en respectant les obligations réglementaires et l'échéancier du projet. Bien que la période d'examen n'ait pas été prolongée, PortsToronto demeure déterminée à favoriser la participation continue de la communauté afin de se conformer aux exigences réglementaires tout en améliorant la sécurité opérationnelle et l'efficacité et en réduisant au minimum les répercussions sur les communautés voisines. L'EE a été lancée pour faire suite à la directive de Transports Canada confirmant l'admissibilité de l'aéroport Billy Bishop de Toronto à l'exigence fédérale de la RESA et structurée pour respecter la date limite de conformité du 12 juillet 2027. Le processus a commencé immédiatement après cette confirmation afin de laisser suffisamment de temps pour les études, la consultation et la prise de décisions. La collaboration avec le personnel de la Ville de Toronto tôt dans le processus et s'est poursuivie tout au long de celui-ci, avec des mises à jour régulières, des réunions du comité consultatif technique et une coordination visant à assurer la transparence. Le processus de consultation comprenait deux réunions publiques et des journées portes ouvertes (deux séances chacune), une participation en ligne via le site Web du projet et de multiples occasions pour les intervenants, les communautés autochtones, les résidents et les organismes de donner leur avis, garantissant ainsi que les commentaires et les observations soient reçus et traités de manière appropriée. Cette approche globale garantit une évaluation approfondie des répercussions environnementales du projet. Le processus est conçu pour être transparent, impliquer les principaux intervenants et répondre aux exigences réglementaires tout en donnant la priorité à la sécurité et à la protection de l'environnement à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT | PORT OF TORONTO | OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 30 juin 2025 11:41
À :
Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

Bonjour,
Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).
Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.
Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT | PORT OF TORONTO | OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace <form-submission@squarespace.info>
Date : 18 juin 2025 01:24
À : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos impressions : Il est ridicule de s'attendre à ce que le public et les parties intéressées lisent, traitent et réfutent les affirmations contenues dans un document de 295 pages en un peu plus d'un mois. Et je dis cela en tant que partisan de la solution RESA 3. Il est regrettable que Ports Toronto, Transports Canada, la Ville de Toronto et d'autres parties intéressées aient créé un « besoin urgent de changer » pour lequel une décision et une solution doivent être mises en œuvre avant la date limite de 2027. Il y a eu suffisamment de temps pour se préparer à cette exigence depuis l'entrée en vigueur des exigences concernant les RESA. Le fait de passer outre le conseil municipal et le processus public avec cette décision urgente est un exemple flagrant de l'influence des groupes d'intérêts qui obtiennent ce qu'ils veulent au détriment des habitants, de la procédure régulière et de l'environnement. Encore une fois, je soutiens une modernisation de l'aéroport Billy Bishop, mais pas lorsqu'elle est réalisée avec un tel mépris et un tel manque de respect flagrant pour la procédure régulière.

Nom :

Courriel :

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.



Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 18:27:36
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À :

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,

Merci pour votre courriel daté du 23 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et commentaires :

Consultation publique
Le processus d'EE pour le projet de RESA comprenait plusieurs occasions d'engagement public, dont deux réunions publiques et des journées portes ouvertes les 17 juillet et 15 octobre 2024, avec des séances en après-midi et en soirée, ainsi qu'un site Web dédié au projet (www.safecleanquiet.ca) fournissant des mises à jour et des ressources. Les détails du projet et les impacts potentiels ont été présentés et discutés lors de ces séances.

Répercussions sur la communauté pendant la construction
Un plan de gestion de la construction, comprenant des plans pour la qualité de l'air, le bruit et la gestion de la circulation, sera élaboré lors de la conception détaillée afin de tenir compte du bruit, de l'éclairage, de la circulation et de la qualité de l'air pendant la construction. Les plans seront communiqués à la communauté avant la construction et mis à jour au besoin. Ces plans intégreront les mesures d'atténuation décrites dans le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale et seront mis en œuvre pour réduire au minimum les répercussions sur la communauté avoisinante. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Pollution lumineuse
Pour les quartiers résidentiels voisins, l'éclairage de construction relève d'une catégorie plus large des nuisances liées à la construction. Pour réduire les répercussions potentielles temporaires, les lumières seront dirigées vers le sud, loin des zones résidentielles situées au nord du site. Cette approche a été utilisée avec succès dans d'autres grands projets de construction à l'Aéroport Billy Bishop. De plus, lorsque possible, l'entrepreneur en construction devra :

- Utiliser un éclairage blindé ou dirigé pour ne focaliser la lumière que là où c'est nécessaire.
- Éviter autant que possible l'éclairage nocturne inutile.
- Maintenir les lumières à la luminosité minimale nécessaire pour des travaux de construction sécuritaires.
- Surveiller et ajuster régulièrement l'éclairage au besoin pour réduire au minimum la lumière qui sera dirigée sur les zones résidentielles et récréatives à proximité.

Ces mesures sont documentées dans le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale final, et seront décrites plus en détail dans le plan de gestion de la construction qui doit être préparé avant la construction, et mises en œuvre tout au long de la période de construction pour aider à réduire les effets sur les résidents, les plaisanciers et le milieu environnant. Le plan de gestion de la construction sera communiqué à la communauté avant la construction et sera mis à jour au besoin.

Bruit des travaux de construction
Le Rapport d'évaluation des répercussions du bruit a modélisé la surface de l'eau comme entièrement réfléchissante dans les modèles de bruit. Tout particulièrement, la modélisation du bruit de chantier a utilisé le logiciel de modélisation Cadna/A, qui met en œuvre les algorithmes de prédiction de la norme internationale ISO 9613 (ISO, 1996) et tient compte du blindage contre le bruit des bâtiments, de l'étalement géométrique, des effets de réflexion, de l'absorption du sol et de l'atténuation de l'air. Pour plus de détails, veuillez consulter le Rapport d'évaluation des répercussions du bruit (annexe G) dans le rapport d'étude de l'EE disponible à l'adresse https://www.safecleanquiet.ca/.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

Expéditeur : Heather Dennis
Date : 3 juillet 2025 08:25
À :
Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

Bonjour,

Pour approfondir notre discussion sur les impacts de la construction, veuillez consulter les renseignements ci-dessous concernant l'éclairage des chantiers.

L'évaluation environnementale a examiné les répercussions potentielles de l'éclairage pendant la construction sur la communauté avoisinante et l'environnement naturel. Les effets potentiels sur la sécurité des plaisanciers ont également fait l'objet d'une évaluation précise et sont examinés dans la section du rapport portant sur la Navigation maritime du rapport. Des mesures seront mises en place pour prévenir les conditions d'éblouissement ou d'éclairage qui pourraient nuire à la sécurité de la navigation à proximité des zones de construction. Les répercussions potentielles de l'éclairage sur la faune et les aires naturelles sont quant à elles examinées dans le Rapport d'évaluation du patrimoine naturel. L'éclairage pendant la construction sera temporaire, et on s'attend à ce que les effets sur la faune et les aires naturelles soient mineurs et de courte durée et qu'ils puissent être gérés par la mise en place de mesures d'atténuation appropriées.

Pour les quartiers résidentiels voisins, l'éclairage de construction relève d'une catégorie plus large des nuisances liées à la construction. Pour réduire les répercussions potentielles temporaires, les lumières seront dirigées vers le sud, loin des zones résidentielles situées au nord du site. Cette approche a été utilisée avec succès dans d'autres grands projets de construction à l'Aéroport Billy Bishop.

De plus, lorsque possible, l'entrepreneur en construction devra :

- Utiliser un éclairage blindé ou dirigé pour ne focaliser la lumière que là où c'est nécessaire.
- Éviter autant que possible l'éclairage nocturne inutile.
- Maintenir les lumières à la luminosité minimale nécessaire pour des travaux de construction sécuritaires.
- Surveiller et ajuster régulièrement l'éclairage au besoin pour réduire au minimum la lumière qui sera dirigée sur les zones résidentielles et récréatives à proximité.

Ces mesures seront documentées dans le Rapport de l'évaluation environnementale final, et seront décrites plus en détail dans le plan de gestion de la construction qui doit être préparé avant la construction, et mises en œuvre tout au long de la période de construction pour aider à réduire les effets sur les résidents, les plaisanciers et le milieu environnant.

Nous apprécions vos commentaires et nous nous engageons à gérer la construction de façon à respecter la communauté environnante. Nous sommes sûrs que cette réponse répondra à votre commentaire, mais n'hésitez pas à communiquer avec nous si vous avez d'autres commentaires ou préoccupations.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO / PORT DE TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

Expéditeur : Squarespace <form-submission@squarespace.info>
Date : 23 juin 2025 11:17
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Veuillez communiquer vos réflexions : Je suis vraiment consterné que ce gros rapport n'ait pas donné lieu à une réunion publique pour expliquer les détails et les nuances, surtout que cela aura un impact sur tant de résidents autour de l'aéroport. Il aurait dû y avoir un résumé clair avec des points saillants.
De plus, je n'ai pas vu dans le rapport aucune mention de pollution lumineuse la nuit, car des lumières doivent éclairer sur le chantier... celles-ci ne devraient pas éclairer en direction des bâtiments le long de la rue Queens Quay afin de ne pas nuire au sommeil des résidents. Où les lumières seront-elles situées? Quel sera leur angle par rapport au bord de l'eau?
Concernant le bruit, je n'ai vu aucune référence à l'impact de l'eau environnante sur l'amplification du bruit lié à la construction et encore une fois sur le sommeil des résidents.
Ce texte a été bâclé et ne montre pas de quelle manière les membres de la communauté ont été contactés pour fournir des idées et suggestions sur la façon de contrôler et de surveiller les impacts causés par le bruit et la lumière, et comment la poussière et les débris seront nettoyés pendant la construction.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 18:31:23
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Destinataires :

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,

Merci pour votre courriel daté du 4 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

-

Évaluation environnementale et consultation publique

PortsToronto s'est engagé à faire preuve de transparence et à mener une consultation publique constructive tout au long du projet des RESA. L'organisation s'est engagée à communiquer ouvertement de l'information et sollicite les commentaires du public au fur et à mesure que des décisions clés sont prises.

Aux fins de l'évaluation environnementale, des consultations publiques ont été menées en plusieurs étapes afin de favoriser la transparence et une participation significative. Deux assemblées publiques et journées portes ouvertes en présence d'experts en la matière ont eu lieu en juillet et octobre 2024, à la fois en après-midi et en soirée.
De plus, un site Web dédié au projet (https://www.safecleanquiet.ca/) a été lancé pour fournir continuellement de l'information, des mises à jour et une foire aux questions, afin que les parties prenantes aient accès aux plus récentes nouvelles. PortsToronto a également activement sollicité et intégré les commentaires de la communauté dans le processus de conception de la RESA.

La période de commentaires de 30 jours, du 9 juin au 7 juillet 2025, a suivi une pratique standard d'EE et faisait partie d'un effort d'engagement plus large comprenant également des discussions continues avec les communautés autochtones, les organismes de réglementation et les parties prenantes locales. Tous les commentaires reçus ont été examinés et sont en cours de considération pour achever l'EE.
PortsToronto demeure déterminé à poursuivre son engagement communautaire afin de se conformer aux exigences réglementaires tout en améliorant la sécurité et l'efficacité opérationnelles et en minimisant les impacts sur les communautés voisines.

Dispositif d'arrêt à matériau absorbant

Le dispositif d'arrêt à matériau absorbant avait d'abord été envisagé comme solution lors de l'étude de faisabilité, mais a finalement été exclu en raison de plusieurs défis opérationnels et réglementaires. En effet, bien que le dispositif d'arrêt à matériau absorbant réponde aux exigences de Transports Canada visant les RESA, il présente également d'importants inconvénients, notamment l'incertitude quant à sa conformité réglementaire future en tant que premier dispositif d'arrêt à matériau absorbant installé au Canada, le risque de fermetures de pistes pour réparation et entretien et la durée de vie limitée du dispositif, tous des facteurs qui pourraient perturber les activités à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. En outre, le dispositif d'arrêt à matériau absorbant serait compromis, voire endommagé, par les embruns et l'accumulation de glace dans l'environnement marin unique de l'aéroport, ce qui augmenterait d'autant les risques opérationnels.

Incidence sur la circulation

L'exploitation de la RESA n'entraînera aucun changement dans les opérations aéroportuaires existantes, notamment en ce qui concerne le nombre de vols, les types d'aéronefs ou les heures d'activité. De ce fait, aucune incidence sur la circulation ou les transports liée aux opérations aéroportuaires n'est prévue.

Une évaluation détaillée des effets prévus sur la circulation pendant la construction sera effectuée à l'étape de la conception détaillée afin de résoudre les problèmes potentiels. Afin de réduire le plus possible les perturbations de la circulation, les matériaux seront transportés par barge et des mesures comme la restriction des horaires pour les travaux de construction et la communication continue avec les communautés locales seront mises en œuvre. La circulation liée à la construction sera gérée avec soin afin de réduire les perturbations de la circulation et des flux piétonniers existants. Un plan complet de gestion de la circulation sera élaboré par l'équipe de conception-construction, en collaboration avec PortsToronto, et sera communiqué à la communauté.

En outre, les règlements de la Ville de Toronto sur la circulation seront respectés afin que les activités de construction n'aient pas d'incidence indue sur le réseau routier, les usagers de la route et les résidents du secteur. PortsToronto a déjà réalisé des travaux de nuit pour d'autres projets de manière à réduire au minimum les répercussions sur la communauté. Le programme de remise en état de l'aérodrome a été mis en œuvre de 2016 à 2018 et utilisait des pratiques exemplaires de gestion pour le travail de nuit afin de réduire avec succès la congestion routière et les répercussions sur la communauté.

Qualité de l'air – Particules ultrafines

L'équipe du projet a examiné les études récentes menées par l'Université de Toronto sur les particules ultrafines. Les particules ultrafines résultent habituellement de la combustion de carburant, y compris par les aéronefs, ainsi que des émissions non issues des tuyaux d'échappement des véhicules routiers. La présente étude d'évaluation environnementale met l'accent sur les effets de la RESA, laquelle n'aura aucune incidence sur les émissions des aéronefs, puisque l'environnement de la piste demeure inchangé. Comme le projet de RESA n'entraînera aucun changement dans le volume du trafic aérien, le type d'aéronef ou la fréquence des vols, il n'aura pas d'incidence sur les émissions des aéronefs comparativement aux conditions existantes. La construction des RESA répond uniquement à des scénarios de sécurité et d'urgence et ne devrait pas modifier la capacité de l'aéroport ou les types d'aéronefs qu'il accueille. PortsToronto s'efforce activement de réduire au minimum les effets de l'aéroport sur l'environnement, y compris la pollution atmosphérique. Les particules ultrafines sont des contaminants non réglementés au Canada et en Ontario, mais la communauté scientifique poursuit les analyses et les recherches dans ce domaine. Dans le cadre des travaux de recherche menés par l'Université de Toronto en 2024, PortsToronto a entrepris une analyse localisée de la qualité de l'air afin de mieux cerner les sources de particules ultrafines ou d'autres sources de contaminants atmosphériques. PortsToronto s'engage à améliorer continuellement la qualité de l'air liée aux émissions provenant des opérations aéroportuaires qui peuvent avoir une incidence sur la communauté locale.

Bruit des travaux de construction

Le Rapport d'évaluation des répercussions du bruit a modélisé la surface de l'eau comme entièrement réfléchissante dans les modèles de bruit. En particulier, la modélisation du bruit de chantier a utilisé le logiciel de modélisation Cadna/A, qui met en œuvre les algorithmes de prédiction de la norme internationale ISO 9613 (ISO, 1996) et tient compte du blindage contre le bruit des bâtiments, de l'étalement géométrique, des effets de réflexion, de l'absorption du sol et de l'atténuation de l'air. L'étude détaillée d'évaluation de l'impact sur le bruit, réalisée pour le projet, indique que les impacts sur le bruit de construction pour la RESA 1 sont prédits comme étant négligeables à tous les points de réception. Pour atténuer les effets temporaires, des mesures seront mises en œuvre, notamment en assurant la conformité aux spécifications du niveau de bruit du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs. Pour en savoir plus sur les mesures d'atténuation proposées, consultez le Rapport d'évaluation des répercussions du bruit disponible à l'adresse (annexe G) du rapport d'étude de l'EE à l'adresse https://www.safecleanquiet.ca/.

Éclairage de construction

Pour les quartiers résidentiels voisins, l'éclairage de construction relève d'une catégorie plus large des nuisances liées à la construction. Pour réduire les répercussions potentielles temporaires, les lumières seront dirigées vers le sud, loin des zones résidentielles situées au nord du site. Cette approche a été utilisée avec succès dans d'autres grands projets de construction à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

De plus, lorsque possible, l'entrepreneur en construction devra :

- Utiliser un éclairage blindé ou dirigé pour ne focaliser la lumière que là où c'est nécessaire.
- Éviter autant que possible l'éclairage nocturne inutile.
- Maintenir les lumières à la luminosité minimale nécessaire pour des travaux de construction sécuritaires.
- Surveiller et ajuster régulièrement l'éclairage au besoin pour réduire au minimum la lumière qui sera dirigée sur les zones résidentielles et récréatives à proximité.

Ces mesures sont documentées dans le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale final, et seront décrites plus en détail dans le plan de gestion de la construction qui doit être préparé avant la construction, et mises en œuvre tout au long de la période de construction pour aider à réduire les effets sur les résidents, les plaisanciers et le milieu environnant. Le plan de gestion de la construction sera communiqué à la communauté avant la construction et sera mis à jour au besoin.

L'EE pour le projet de RESA prend en compte les conditions environnementales, sociales et économiques actuelles et futures afin de s'assurer que les bénéfices et impacts du projet sont compris à long terme. Cela inclut l'évaluation des effets potentiels sur la qualité de l'air, le bruit, les habitats aquatiques et terrestres, la résilience aux changements climatiques et le bien-être des communautés.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

Expéditeur : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025 16:02
À :
Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 4 juillet 2025 1 h 11
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

> **ATTENTION** : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de communiquer vos impressions : J'ai vécu en face du BB CA pendant 24 ans
J'ai assisté à la plupart de leurs réunions communautaires, qui sont soi-disant des occasions d'obtenir des informations et de recueillir des commentaires des membres de la communauté. D'après mon expérience, ce sont des événements soigneusement orchestrés, bien chronométrés pour ne permettre qu'au maximum trois courtes questions, sans possibilité de discussion.
Le processus actuel correspond à ce schéma avec un préavis court pour suivre les précédentes séances d'information écrasantes.
Pour être juste, PortsToronto apporte certaines contributions à la communauté, comme le soutien au potager du WNC.
ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
Apparemment, la communauté a été consultée. D'après ce que je comprends, le BQNa ne l'était pas et l'invitation à la réunion organisée à la hâte au Windward Co-op le 26 juin n'a pas été présentée par un représentant pouvant répondre aux questions spécifiques des participants.
C'était très décevant, mais il fallait s'y attendre.

Évaluation environnementale

L'évaluation était en effet longue et complète, et les résumés étaient utiles.

Encore une fois, je ne comprends pas pourquoi la séance était aussi courte. Il semble toujours que les commentaires de la communauté ne sont pas une priorité. Parks Not Planes a noté que le dispositif d'arrêt à matériau absorbant n'était même pas inclus dans l'évaluation. Les raisons données lors de la réunion à laquelle j'ai assisté ne me semblaient pas viables. Cette technologie est sûrement utilisée en Europe.

Cela était également décevant.

Je tiens à souligner de nouveau que l'engagement communautaire a clairement fait défaut!

PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

La rue Queen’s Quay n’a pas été prévue pour la quantité et/ou la variété du trafic actuel. C’est particulièrement préoccupant pour les parents (il y a plusieurs enfants d’âge préscolaire qui vivent et grandissent dans cette communauté, ainsi que des personnes âgées et en situation de handicap).

Pour moi, ces faits ont été sommairement rejetés comme n’étant pas importants.

QUALITÉ DE L’AIR

Là encore, l’évaluation était malheureusement insuffisante.

Le BBCA continue de diffuser des informations obsolètes. L’évaluation environnementale n’a pas remis en question ces résultats.

Une étude récente et impartiale indique que les dangers de l’émission de particules ultrafines sont extrêmement graves. Ils devraient être pris en compte avant que les travaux sur le BBCA ne se poursuivent. Cette préoccupation n’a pas du tout été prise en compte.

BRUIT ET LUMIÈRES VIVES

Mon unité fait face au BBCA, donc ces facteurs seront probablement très perturbants (pas minimes). Le fait que le bruit se propage de différentes façons sur l’eau semblait minimisé, sans indices sur la façon de l’atténuer ni sur le temps que durera la construction.

Effets sur la faune

Je suis reconnaissant que l’enjeu ait été abordé. Les espèces qui nous entourent disparaissent à une vitesse terrifiante partout dans le monde.

Je ne peux qu’espérer que la faune reviendrait vivre dans notre communauté.

Changements climatiques

Nos feux de forêt brûlent, nos familles sont déplacées pendant que j’écris ces lignes. Et pourtant, peu de changements environnementaux sont faits.

C’est toujours une question d’économie, avec une attention passagère pour les générations futures.

Peut-être que les évaluations environnementales devraient accorder plus d’attention à l’avenir de nos nouvelles générations.

Merci de nous offrir la possibilité de communiquer nos commentaires.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 18:33:48
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Destinataires : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 7 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Qualité de l'air – Particules ultrafines
L'équipe du projet a examiné les résultats des études récentes menées par l'Université de Toronto sur les particules ultrafines. Il a été confirmé que la mise en œuvre des RESA n'apportera aucun nouveau changement aux émissions des aéronefs par rapport aux conditions actuelles. Les volumes de circulation aérienne, la fréquence des vols et les types d'aéronefs demeureront inchangés. On s'attend à ce que les particules ultrafines proviennent de la combustion du carburant, notamment des aéronefs et des sources d'émissions autres que les tuyaux d'échappement des véhicules routiers. La présente étude d'évaluation environnementale met l'accent sur les effets de la RESA, laquelle n'aura aucune incidence sur les émissions des aéronefs, puisque l'environnement de la piste demeure inchangé. La construction des RESA répond uniquement à des scénarios de sécurité et d'urgence et ne devrait pas modifier la capacité de l'aéroport ou les types d'aéronefs qu'il accueille.

Niveaux de bruit
Une évaluation détaillée des répercussions sonores et la modélisation effectuées dans le cadre du projet des RESA indiquent que les niveaux de bruit provenant de la circulation aérienne en survol ne dépassent pas les courbes des prévisions d'ambiance sonore ni les seuils réglementaires établis. Bien que le bruit des aéronefs soit reconnu comme une préoccupation dans les zones résidentielles et récréatives, les résultats de la modélisation du bruit montrent que l'incidence du projet sur les niveaux de bruit globaux n'entraînera pas de nouvelle exposition au bruit.

Des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des activités aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. La modélisation du bruit des travaux de construction réalisée pour l'étude d'EE indique que les effets du bruit à tous les points de réception devraient être négligeables pendant. PortsToronto reconnaît néanmoins que le travail de nuit peut perturber les résidents à proximité et s'engage, dans la mesure du possible, à réduire au minimum le bruit et d'autres effets. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude sur l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin. La surveillance du bruit sera effectuée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Impacts du bruit sur la faune
Le projet RESA n'implique aucun changement dans les opérations aériennes, donc aucun nouvel impact lié au bruit dû au trafic aérien n'est prévu. Bien que les activités de construction puissent générer du bruit temporaire, elles ne devraient pas causer de perturbations à long terme au niveau de la faune. La zone de l'aéroport est activement gérée dans le cadre du Plan de gestion de la faune existant, conçu pour dissuader la faune de fréquenter l'aérodrome pour des raisons de sécurité aérienne. Pour réduire davantage les impacts potentiels du bruit pendant la construction, PortsToronto mettra en œuvre un plan de gestion du bruit des travaux de construction. Avec ces mesures d'atténuation en place, l'effet global du projet sur la faune en raison du bruit et de l'activité générale devrait être faible, voire négligeable.

Impact environnemental sur le lac

Nous reconnaissons que la destruction de l'habitat aquatique est une préoccupation sérieuse et nous nous engageons à réduire le plus possible les effets sur l'habitat aquatique. Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour répondre à ces préoccupations, et des plans de compensation seront élaborés en consultation avec les organismes de réglementation, notamment Pêches et Océans Canada, le ministère des Richesses naturelles et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs. En outre, PortsToronto tirera parti de la vaste expérience de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région en matière de compensation de l'habitat pour que les habitats touchés soient gérés et restaurés de manière appropriée.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025 15 h 48
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 7 juillet 2025 20 h 59
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

> **ATTENTION** : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : En tant que résident de Queens Quay directement en face de l'Aéroport Billy Bishop, j'ai de sérieuses préoccupations concernant plusieurs aspects des extensions de piste. Les essais de qualité de l'air récemment réalisés ici ont montré des mesures alarmantes de particules polluantes à chaque décollage. Je m'inquiète aussi du niveau de bruit et de leur impact sur les humains et la faune, tant sur l'eau que sur la terre de cette partie de la ville, sans parler de l'impact environnemental sur le lac lui-même. Je suis fermement opposé à tout nouvel allongement des pistes de l'Aéroport Billy Bishop.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 18:38:34
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 2 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

L'allongement de la longueur opérationnelle de la piste n'est pas envisagé dans le cadre du projet de RESA. L'Accord tripartite, qui régit les opérations à l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville), interdit tout allongement de la portion opérationnelle de la piste. Le projet de RESA vise uniquement à respecter les exigences de sécurité fédérales imposées par Transports Canada et ne changera pas la longueur de la piste, les types d'aéronefs, ni la capacité opérationnelle de l'aéroport.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 2 juillet 2025 16 h 55
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,
Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 2 juillet 2025 11 h 54
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : L'extension de la piste devrait être permise, car cela permettra à des avions plus silencieux d'atterrir. Les avions à hélice sont plus bruyants. Cela aiderait à réduire le bruit.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

[redacted]

Envoyé de mon iPhone

--

[redacted]

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 18:54:09
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 7 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a accueilli plus de deux millions de passagers en 2023 et 2024, faisant cet aéroport une installation bien utilisée et appréciée, qui a besoin d'investissements continus. La fréquence des vols reflète l'accroissement de la demande et le rôle de l'aéroport pour relier Toronto aux destinations régionales avec des correspondances pour desservir l'Amérique du Nord, l'est du Canada et le nord de l'Ontario. De plus, en 2025, une nouvelle installation de précontrôle par les États-Unis ouvrira ses portes, ce qui donnera accès à de nouveaux marchés et apportera plus de commodité. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto s'engage à gérer cette croissance de manière responsable.

Le dispositif d'arrêt à matériau absorbant avait d'abord été envisagé comme solution lors de l'étude de faisabilité, mais a finalement été exclu en raison de plusieurs défis opérationnels et réglementaires. En effet, bien que le dispositif d'arrêt à matériau absorbant réponde aux exigences de Transports Canada visant les RESA, il présente également d'importants inconvénients, notamment l'incertitude quant à sa conformité réglementaire future en tant que premier dispositif d'arrêt à matériau absorbant installé au Canada, le risque de fermetures de pistes pour réparation et entretien et la durée de vie limitée du dispositif, tous des facteurs qui pourraient perturber les activités à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. En outre, le dispositif d'arrêt à matériau absorbant serait compromis, voire endommagé, par les embruns et l'accumulation de glace dans l'environnement marin unique de l'aéroport, ce qui augmenterait d'autant les risques opérationnels.

L'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est régie par l'Accord tripartite, signé en 1983 par la Ville de Toronto, le gouvernement fédéral et PortsToronto. Cet accord établit des paramètres stricts pour les opérations aéroportuaires, incluant des restrictions sur les heures d'ouverture, les types d'activités autorisées et des restrictions sur la croissance de l'aéroport. La gestion du bruit demeure une priorité constante, et PortsToronto continue de surveiller et de gérer les opérations aéroportuaires dans ces limites établies. La mise en œuvre de la RESA ne modifiera pas la longueur de la piste, le nombre de vols, les types d'aéronefs, ni les heures d'exploitation. Ainsi, aucun impact sur la circulation, les modes de transport, la qualité de l'air ou le bruit lié aux opérations aéroportuaires n'est prévu. Tout impact temporaire pendant la construction, comme la circulation, le bruit ou la qualité de l'air, sera soigneusement géré à l'aide de mesures décrites dans le Plan de gestion de la construction, incluant les Plans de gestion de la qualité de l'air, du bruit et de la circulation. Ces plans seront communiqués à la communauté avant la construction et mis à jour au besoin. Ces plans intégreront les mesures d'atténuation décrites dans le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale et seront mis en œuvre pour réduire au minimum les répercussions sur la communauté avoisinante. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet. Ces mesures visent à limiter les perturbations pendant la construction et à éviter d'ajouter un stress excessif à la communauté environnante.

Le projet RESA est une exigence de sécurité fédérale obligatoire et n'inclut pas l'expansion des opérations aéroportuaires, du volume de vols ou du type d'aéronef. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle crucial dans le réseau régional de transport, soutenant les déplacements court-courriers, la connectivité d'affaires, le tourisme et des services essentiels tels que les opérations d'ambulance aérienne Ornge. Le maintien de l'infrastructure de sécurité de l'aéroport est nécessaire pour assurer la poursuite des opérations en vertu des restrictions existantes tout en respectant les exigences réglementaires fédérales.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,

L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

De : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025 15 h 47
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 7 juillet 2025 23 h 59
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

> **ATTENTION** : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : Ce document massif d'évaluation environnementale des RESA ne prend pas en compte plusieurs options, comme l'option des dispositifs d'arrêt à matériau absorbant moins invasive ou simplement l'option de ne pas mettre en œuvre la RESA et déplacer le nombre de vols en baisse vers l'aéroport international Pearson pour revenir au petit aéroport qui était là quand la plupart des bâtiments du quartier Bathurst Quay et leurs résidents ont commencé à y vivre.
Cet aéroport a énormément grandi puisque la plupart des gens avaient déjà commencé à vivre dans le quartier BQNA et ont dû faire face à l'augmentation du trafic et du bruit et, selon une étude récente de l'Université de Toronto sur la qualité de l'air, l'aéroport est aussi la principale source de particules ultra fines dans la communauté.
Toronto n'a qu'un seul secteur riverain, et cet aéroport réussit à avoir un impact négatif sur une grande partie de celui-ci. Il n'y a rien d'attrayant ou d'agréable dans le secteur riverain quand des avions arrivent bruyamment pour atterrir ou décoller au-dessus de l'arrière-port pendant que vous faites du kayak ou naviguez vers les îles. Les concerts du Music Garden sont aussi en grande partie gâchés par cet aéroport.
Toronto doit aussi s'attaquer aux objectifs de réduction des émissions pour lutter contre les changements climatiques – avoir un aéroport inutile qui cherche continuellement à s'agrandir dans le secteur riverain du centre-ville n'aidera en rien cela.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 18:38:34
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 2 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

PortsToronto apprécie les commentaires positifs et demeure engagé à maintenir les opérations calmes et efficaces de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. La RESA est une exigence de sécurité fédérale imposée par le Règlement canadien de l'aviation. Elle est conçue pour améliorer la sécurité des pistes en offrant une zone tampon afin de réduire le risque de dommages aux aéronefs et de blessures aux passagers en cas d'atterrissage trop court ou de dépassement de piste. Le projet de RESA est mis en œuvre pour respecter ces obligations de sécurité tout en maintenant les opérations actuelles de l'aéroport et en réduisant au minimum les impacts communautaires et environnementaux.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 2 juillet 2025 16 h 55
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 2 juillet 2025 11 h 48
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos impressions : J'utilise beaucoup l'Aéroport Billy Bishop et j'ai récemment déménagé au 637, boulevard Lakeshore W (lofts Tip Top) pour pouvoir me rendre facilement à l'aéroport.

En ce moment, l'aéroport est calme, sans aucune perturbation, facile à utiliser et fonctionne efficacement.

Quoi qu'il faille faire sur la piste — s'il vous plaît, ne perturbez pas les opérations et ne rendez pas l'aéroport aussi horrible que Pearson. J'ai du mal à croire que des changements soient nécessaires et je pense que la politique concernant les pistes est une bureaucratie excessive.

En bref – s'il vous plaît, ne touchez pas à une bonne chose!

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 18:58:22
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 4 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Le projet demeure soumis à l'accord tripartite, qui limite le type d'aéronef, l'activité de vol et interdit l'extension de la piste. À la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), et de l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 16 juin 2025 11 h 29
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Merci de votre intérêt pour le projet de la zone de sécurité de fin de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Nous vous remercions de nous avoir contactés. Votre réponse a été enregistrée comme rétroaction dans le cadre du processus d'évaluation environnementale (EE).

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 4 juin 2025 22 h 02
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : Il n'y a absolument aucune raison d'engager des coûts, de subir les perturbations liées à la construction, les perturbations des sports nautiques, la pollution et les impacts sur la qualité de l'air de toute construction au-delà du strict minimum requis pour se conformer à la réglementation fédérale — c'est-à-dire l'option RESA 1. Le conseil municipal de Toronto a judicieusement approuvé les négociations avec PortsToronto uniquement sur la base de l'option RESA 1. La tentative de PortsToronto, par l'intermédiaire de son canal loué AECOM, de faire adopter l'option RESA 3, beaucoup plus perturbatrice et inutile, malgré la décision claire et avisée du conseil municipal de Toronto, est honteuse et devrait être rejetée. La recommandation concernant l'option RESA 3 dans ce rapport découle clairement et de manière transparente du désir de soutenir l'expansion future de l'aéroport, mais aucun des impacts sur la qualité de l'air, le bruit, l'environnement ou d'autres impacts d'une telle expansion future n'est pris en compte dans cette EE. Et ils ne devraient pas l'être, puisque l'EE se concentre uniquement sur la construction de la RESA; mais cela ne signifie pas qu'il est juste, sage ou honnête que l'EE serve à justifier une option qui ne sert absolument à rien d'autre que de préparer le terrain pour une future expansion qui causera des préjudices qui ne peuvent pas être pris en compte dans l'EE.

Le seul but et la justification de TOUTE construction à l'aéroport de l'île est de se conformer à la réglementation fédérale. L'option RESA 1 permet cela de la façon la moins intrusive. PortsToronto devrait suivre l'exemple du conseil municipal de Toronto et rejeter tout ce qui va au-delà de l'option RESA 1.

Nom : [redacted]

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 19:33:01
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 26 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Nous apprécions votre soutien à la solution de rechange RESA 3 et vous remercions de partager votre point de vue sur les avantages potentiels pour la communauté, l'économie et l'environnement associés à cette option. À la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), et de l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 26 juin 2025 14 h 12
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : En tant que résident local, je soutiens l'option RESA 3, qui selon moi offre les plus grands avantages à notre communauté tout en améliorant la sécurité et l'efficacité à l'aéroport.

L'extension du mur antibruit existant et la création d'une nouvelle barrière antibruit à l'extrémité est de la piste réduiront le bruit, ce qui améliorera la qualité de vie des résidents et augmentera la valeur des propriétés.

L'option RESA 3 générera la plus grande croissance économique grâce à l'investissement en capital plus important, la création d'emplois, la stimulation des entreprises locales et l'attraction d'investissements supplémentaires. Les membres des communautés locales et régionales ainsi que les entreprises bénéficieraient directement de cet investissement et indirectement grâce à une amélioration de l'efficacité et à des liens économiques plus solides.

L'amélioration des infrastructures et des connexions aux services publics améliorera la fiabilité des résidents de l'île et offrira des options de transport plus efficaces entre l'île et la partie continentale de Toronto, tant pour les visiteurs que pour les résidents.

Les structures de brise-lames en pierre fourniront une protection contre les inondations côtières et littorales de l'île, améliorant l'adaptabilité de l'aéroport et des espaces naturels environnants aux conditions climatiques futures. La RESA 3 offre aussi une réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à des temps de roulage plus courts et élimine le temps de marche au ralenti des véhicules.

Cette décision devrait accorder la priorité aux données probantes plutôt qu'aux considérations de nature émotionnelle ou politique. J'ai vu une minorité bruyante donner l'impression que leurs opinions sont plus largement répandues que parmi les membres de la communauté. Cela a donné lieu au silence parmi les partisans et à un mépris pour les études scientifiques et les arguments réfléchis des opposants.

J'ai hâte de voir cet important projet aller de l'avant.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 19:33:51
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 26 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

L'étude de l'EE a conclu que la RESA 3 était la solution à privilégier en fonction de sa capacité à répondre aux exigences de sécurité tout en offrant des avantages accrus pour la communauté et l'exploitation, y compris des murs antibruit qui réduisent le bruit au niveau du sol. Bien que la RESA 2 améliore les conditions existantes, elle n'offre pas le même niveau de souplesse opérationnelle, d'adaptation climatique et de réduction du bruit que la RESA 3. Cependant, la décision définitive d'aller de l'avant avec la RESA 1 a été prise par l'Accord tripartite, suite à l'appui de la Ville de Toronto. PortsToronto propose maintenant la RESA 1 afin d'assurer la conformité aux règlements fédéraux de sécurité avant la date limite obligatoire de 2027.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT
PORT OF TORONTO
OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 30 juin 2025 à 11 h 42
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 26 juin 2025 à 21 h 36
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : Option 2 ou 3, s'il vous plaît. Faisons-en une solution encore meilleure que Pearson, sans impact sur le secteur riverain et le trafic maritime.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 19:34:36
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 4 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Nous aimerions préciser que la piste ne change pas. Les RESA doivent être construites de façon symétrique/égale aux deux extrémités pour répondre aux exigences de conception et opérationnelles. Pour assurer une pleine conformité, des zones de sécurité sont requises aux deux extrémités de la piste principale (piste 08/26), et pas seulement à l'extrémité ouest. Ainsi, un prolongement vers l'est est également nécessaire. Les solutions de RESA ont été soigneusement conçues pour rester dans la zone d'exclusion maritime existante afin d'éviter toute incidence sur le trafic maritime régulier.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT | PORT OF TORONTO | OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025, 16 h 02
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 4 juillet 2025 11 h 51
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : Je comprends la nécessité de prolonger les pistes à l'aéroport Billy Bishop, mais je demande qu'elles soient prolongées vers l'ouest plutôt que dans le port de Toronto. C'est en raison du trafic maritime actuel dans le port, et l'impact que le prolongement de la piste vers l'est aura sur l'emplacement.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 19:35:16
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 5 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Il a été conclu que la RESA 3 était la solution à privilégier en fonction de sa capacité à répondre aux exigences de sécurité tout en offrant des avantages accrus pour la communauté et l'exploitation, y compris des murs antibruit qui réduisent le bruit au niveau du sol. Cependant, la décision définitive d'aller de l'avant avec la RESA 1 a été prise par l'Accord tripartite, suite à l'appui de la Ville de Toronto. PortsToronto propose maintenant la RESA 1 afin d'assurer la conformité aux règlements fédéraux de sécurité avant la date limite obligatoire de 2027.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025, 15 h 59
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 5 juillet 2025 à 13 h 11
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : En tant que résident du 28, chemin Stadium, je suis déçu que la RESA 3 n'ait pas été sélectionnée. Je préférerais largement avoir les murs antibruit, qui sont très efficaces selon le rendement de celui installé actuellement. Veuillez aller de l'avant avec la solution RESA 3.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 19:36:00
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 7 juillet 2025, en réponse à l'ébauche du Rapport d'étude de l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

À la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), et de l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025, 15 h 57
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 7 juillet 2025 à 14 h 56
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : Bien qu'il s'agisse d'une question complexe et que chaque option ait des avantages et des inconvénients importants, je préfère l'option minimaliste, soit la RESA 1. Notre quartier porte un énorme fardeau de fonction civique, bien au-delà des quartiers résidentiels ordinaires. Nous sommes déjà accablés par la circulation, les événements et les services destinés aux personnes venant d'ailleurs. En conséquence, l'environnement porte également un fardeau disproportionné. Ainsi, l'intervention qui a le moins d'incidence sur notre environnement (air, bruit, qualité de l'eau, circulation, aspect social, etc.) est la meilleure pour nous, les résidents. Ce serait génial si on n'était pas la priorité la plus faible pour une fois.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 19:44:13
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 7 juillet 2025, en réponse à l'ébauche du Rapport d'étude de l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

La période d'examen public de 30 jours, du 9 juin au 7 juillet 2025, a respecté les exigences établies en matière d'EE et s'inspire des pratiques standard pour des projets de ce type. Ce calendrier a été conçu pour permettre la participation du public tout en maintenant la conformité aux obligations réglementaires et à l'échéancier du projet. Bien que la période d'examen n'ait pas été prolongée, PortsToronto demeure engagée à poursuivre la participation communautaire afin de se conformer aux exigences réglementaires, tout en améliorant la sécurité opérationnelle et l'efficacité, et en réduisant au minimum les impacts sur les communautés voisines.

Le processus d'évaluation environnementale a pour but d'évaluer toutes les solutions raisonnables avant qu'une décision finale soit rendue. Il s'agit d'une exigence fondamentale visant à garantir que l'option retenue est étayée par une évaluation exhaustive et transparente des considérations environnementales, opérationnelles, réglementaires et de sécurité. Dans le cadre de ce processus, les projets RESA 1, RESA 2 et RESA 3 ont chacun été évalués en détail au moyen d'une analyse structurée fondée sur des critères établis. Cette approche permet de comprendre parfaitement les répercussions potentielles du projet et favorise une prise de décision éclairée. Au terme d'une évaluation exhaustive de toutes les solutions proposées, le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale a conclu que la RESA 3 était la solution à privilégier. À la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), et de l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 7 juillet 2025 à 17 h
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : Nous n'avons pas eu assez de temps pour examiner cette évaluation. La Ville a approuvé l'option 1, mais l'évaluation porte sur les trois options. Pouvez-vous expliquer? L'espace pour commenter ici semble de mauvaise foi et n'est pas dans un esprit de transparence et d'intérêt public

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 19:45:12
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 28 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Nous vous remercions de votre soutien au projet RESA et d'avoir reconnu son importance pour améliorer la sécurité des passagers et de la communauté. Votre participation est appréciée.
Cordialement,

L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025 16 h 03
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 28 juin 2025 à 11 h 16
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

> **ATTENTION** : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Veuillez partager vos réflexions : La RESA est une mise à jour critique des infrastructures pour assurer la sécurité des passagers et de la communauté. Avec des zones de dégagement plus longues, les marges augmentent si une erreur mécanique ou une faute est survenue lors de l'atterrissage de l'avion entraînant un dépassement de piste. L'impact environnemental d'un avion qui s'écrase dans l'eau serait bien plus important que celui du projet proposé.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 19:46:39
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 30 juin 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

L'EE se concentre uniquement sur la mise en place d'une zone de sécurité pour l'extrémité de la piste afin de répondre aux exigences fédérales de sécurité imposées par Transports Canada. Elle n'inclut ni ne soutient aucun prolongement de piste ni la construction de nouvelles pistes. Le projet a été élaboré dans le cadre des contraintes de l'Accord tripartite, qui interdit le prolongement des pistes et limite les opérations aéroportuaires. L'objectif de l'étude est d'assurer le respect des règlements de sécurité tout en maintenant le rôle et le cadre opérationnel actuels de l'aéroport.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 2 juillet 2025 à 14 h 54
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 1 juillet 2025 à 11 h 47
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

> **ATTENTION** : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : Autant simplement prolonger la piste existante vers l'ouest ou créer une autre piste parallèle plus longue au sud en direction ouest. Cela ne sera bénéfique que pour la ville, car Portland serait bientôt rempli de gratte-ciel, ce qui mettrait une nouvelle contrainte à l'exploitation de l'aéroport. L'aéroport YTZ est unique en son genre, avec l'aéroport de la ville de London, et pourtant le grand public essaie toujours de tuer l'aéroport sans savoir à quel point il est important de le garder ouvert.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 19:48:43
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour, [redacted]

Merci pour votre courriel daté du 4 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Le projet se concentre uniquement sur la mise en œuvre d'une RESA pour répondre aux exigences de sécurité fédérales obligatoires. Il a été élaboré dans le cadre des contraintes de l'Accord tripartite, qui interdit le prolongement des pistes et limite les opérations aéroportuaires. La mise en œuvre de la RESA ne modifiera pas la longueur de la piste, le nombre de vols, les types d'aéronefs, ni les heures d'exploitation. Ainsi, aucun impact sur la circulation, les modes de transport, la qualité de l'air ou le bruit lié aux opérations aéroportuaires n'est prévu. Toute incidence temporaire pendant la construction, comme la circulation, le bruit ou la qualité de l'air, sera soigneusement gérée à l'aide de mesures décrites dans le Plan de gestion de la construction, y compris des plans concernant la qualité de l'air, le bruit et la gestion de la circulation. Ces plans seront diffusés à la communauté avant la construction et mis à jour au besoin. Ces plans intégreront les mesures d'atténuation décrites dans le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale et seront mis en œuvre pour réduire au minimum les répercussions sur la communauté avoisinante. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions prévues, et maintiendra une communication ouverte avec la communauté tout au long du projet. Ces mesures visent à limiter les perturbations pendant la construction et à éviter d'ajouter un stress excessif à la communauté environnante.

En ce qui concerne les préoccupations relatives à la circulation, les matériaux seront transportés par barge et des mesures comme la restriction des horaires pour les travaux de construction et la communication continue avec les communautés locales seront mises en œuvre. La circulation liée à la construction sera gérée avec soin afin de réduire les perturbations de la circulation et des flux piétonniers existants. En outre, les règlements de la Ville de Toronto sur la circulation seront respectés afin que les activités de construction n'aient pas d'incidence indue sur le réseau routier, les usagers de la route et les résidents locaux. PortsToronto a déjà réalisé des travaux de nuit pour d'autres projets de manière à réduire au minimum les répercussions sur la communauté. Le programme de remise en état de l'aérodrome a été mis en œuvre de 2016 à 2018 et utilisait des pratiques exemplaires de gestion pour le travail de nuit afin de réduire avec succès la congestion routière et les répercussions sur la communauté. Un plan complet de gestion de la circulation sera élaboré par l'équipe de conception-construction, en collaboration avec PortsToronto, et sera communiqué à la communauté.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA, par courriel à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : Hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

De : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025, 16 h 00
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : Hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 4 juillet 2025, 16 h 26
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos impressions : La circulation et le stationnement dans le secteur sont déjà mal planifiés et parfois difficiles à négocier. Les employés stationnent leurs voitures dans les rues voisines, ce qui rend difficile pour les résidents de quitter leurs condos ou maisons en rangée. Le bruit provenant de l'aéroport est déjà presque assourdissant et les niveaux de pollution sont plus élevés que ceux recommandés pour être en bonne santé. Le fait que l'école et la maison de mon enfant soient directement en face d'un aéroport, c'est déjà ridicule, sans parler d'ajouter PLUS d'avions sur une piste plus longue. Ce secteur de la ville n'est pas en mesure de gérer la situation actuelle et, en l'aggravant, cela ne fera qu'avantager l'aéroport et non les résidents ou les entreprises du secteur.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.



Objet : RE : Soumission de formulaire - Commentaires publics sur la RESA-EE
Date : 2025-07-10 19:55:28
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 7 juillet 2025, en réponse à l'ébauche du Rapport d'étude de l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Construction de nuit
Des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des activités aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. La modélisation du bruit des travaux de construction réalisée pour l'étude de l'EE indique que les effets du bruit à tous les points de réception devraient être négligeables pendant. PortsToronto reconnaît néanmoins que le travail de nuit peut perturber les résidents à proximité et s'engage, dans la mesure du possible, à réduire au minimum le bruit et d'autres effets. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin. La surveillance du bruit sera effectuée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.
Compte tenu de la nature temporaire et limitée des impacts anticipés, une compensation pour un déménagement temporaire n'est pas actuellement envisagée. PortsToronto demeure axé sur la mise en œuvre de mesures d'atténuation efficaces et le maintien d'une communication ouverte avec la communauté tout au long de la construction.

Évaluation du bruit
Les murs antibruit sont conçus pour réduire le bruit des opérations sur les voies de circulation. Pour que les murs antibruit soient efficaces, ils doivent interrompre la trajectoire directe du son (c'est-à-dire la ligne visuelle) entre la source et les récepteurs. Les murs antibruit seraient plus efficaces pour filtrer le bruit vers les récepteurs situés à des altitudes plus basses et, dans certains cas, offriraient une atténuation limitée, voire nulle aux récepteurs situés dans les étages supérieurs. On prévoit que les murs antibruit réduisent significativement le bruit des opérations sur la voie de circulation au niveau de plusieurs récepteurs, selon la voie de circulation source (côté est ou ouest de l'aéroport), la hauteur du récepteur et la hauteur du mur antibruit.

Navigation maritime
Le projet des RESA sera entièrement réalisé dans la zone d'exclusion maritime existante. Comme le projet ne modifiera pas les limites de la zone d'exclusion maritime ni les opérations aéroportuaires, aucune incidence sur la sécurité des bateaux ou la navigabilité dans la zone d'exclusion maritime n'est prévue. Cependant, pour atténuer les préoccupations potentielles pendant les travaux, des mesures telles que des avis préalables aux communautés de plaisanciers, une signalisation temporaire et des ajustements aux itinéraires de traversier (le cas échéant) seront mis en place. De plus, l'éclairage durant la construction respectera les lignes directrices pour les voies navigables, et des feux de navigation temporaires seront placés à l'extrémité de la zone en construction pour assurer la visibilité et la sécurité des plaisanciers.
Besoin du projet

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle important dans l'économie de Toronto, générant plus de 2,1 milliards de dollars en production économique totale et soutenant environ 4 450 emplois, dont 2 080 directement liés à l'exploitation de l'aéroport. Il s'agit d'une plaque tournante essentielle pour le transport, offrant un accès pratique au centre-ville et des liaisons vers plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, ainsi que des liaisons vers plus de 80 destinations internationales. L'aéroport facilite également des services essentiels tels que les activités d'ambulance aérienne d'ORNGE, contribuant ainsi à la santé et à la sécurité publiques. Des sondages d'opinion publique confirment également que

l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est largement soutenu par les Torontois, plus de 75 % des résidents considérant l'aéroport comme un bien précieux, et plus de 70 % confirmant qu'il s'agit d'une bonne utilisation des terres. L'aéroport est exploité en vertu d'un accord tripartite entre Transports Canada, la Ville de Toronto et PortsToronto. Cet accord, qui devait expirer en 2033, a été prolongé par le Conseil municipal jusqu'en 2045. Les trois signataires de l'accord continueront de travailler ensemble pour l'avenir de l'aéroport, ce qui inclut de garantir la conformité du projet des RESA aux exigences fédérales en matière de sécurité. Établie en vertu de la *Loi maritime du Canada*, PortsToronto est une entreprise gouvernementale qui se doit d'être financièrement autonome et qui ne reçoit aucun financement fédéral, provincial ou municipal. De ce fait, PortsToronto doit veiller à ce que l'aéroport demeure une porte d'entrée clé du transport régional pour la ville de Toronto, les Canadiens et les visiteurs.

Dispositifs d'arrêt à matériau absorbant

Dans le cadre de la longue liste initiale de solutions de rechange, l'EE a envisagé plusieurs solutions, y compris des options qui ne nécessitaient pas d'expansion de masse terrestre, notamment des modifications de pistes plus courtes et des dispositifs d'arrêt à matériau absorbant. Le raccourcissement de la piste a été éliminé tôt en raison de graves implications opérationnelles. Cette option ne respectait pas le principe directeur clé de l'étude, à savoir préserver l'utilité et l'efficacité de la piste 08/26, qui est la principale piste commerciale. Le raccourcissement de la piste limiterait sa capacité, ce qui aurait de graves répercussions sur les opérations actuelles et futures et rendrait le service aérien commercial de l'avion utilisé pour les calculs non viable. Le dispositif d'arrêt à matériau absorbant avait d'abord été envisagé comme solution lors de l'étude de faisabilité, mais a finalement été exclu en raison de plusieurs défis opérationnels et réglementaires. En effet, bien que le dispositif d'arrêt à matériau absorbant réponde aux exigences de Transports Canada visant les RESA, il présente également d'importants inconvénients, notamment l'incertitude quant à sa conformité réglementaire future en tant que premier dispositif d'arrêt à matériau absorbant installé au Canada, le risque de fermetures de pistes pour réparation et entretien et la durée de vie limitée du dispositif, tous des facteurs qui pourraient perturber les activités à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. En outre, le dispositif d'arrêt à matériau absorbant serait compromis, voire endommagé, par les embruns et l'accumulation de glace dans l'environnement marin unique de l'aéroport, ce qui augmenterait d'autant les risques opérationnels. Ces solutions ont donc été écartées, car elles ne répondaient pas aux exigences de sécurité et aux objectifs d'efficacité opérationnelle.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA, par courriel à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : Hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025, 15 h 55
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : Hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 4 juillet 2025, 16 h 26
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos impressions : Je suis troublé par le nombre de visites payées par PortsToronto et Nieuport Aviation pour faire du lobbying auprès des conseillers municipaux avant le vote sur les RESA. Aussi, la somme énorme d'argent dépensée en relations publiques et marketing pour promouvoir l'Aéroport Billy Bishop et les renseignements inexacts (que j'appellerais de l'écoblanchiment) qu'ils font pour tromper le public en lui faisant croire que c'est notre aéroport. En regardant l'ébauche de l'EE, qui est beaucoup trop difficile à naviguer ou à lire dans le temps limité dont j'ai disposé, je dirai ceci. Des travaux de nuit pendant 18 mois ou plus rendront impossible mon sommeil et je pourrais devoir quitter le quartier pendant que ça se déroule. PortsToronto envisagerait-il de payer pour reloger ceux qui vivent à proximité de cette construction de nuit afin que nous puissions continuer à travailler pendant la journée et ne pas souffrir de nuits blanches? Lors de la présentation publique du 15 octobre, j'ai parlé avec vos experts-conseils en bruit et ils ont convenu que toute barrière antibruit au-dessus du niveau du sol ne nous protégerait pas du bruit ou de la pollution provenant de l'aéroport. Et donc, ce n'est pas une raison de donner la priorité aux options de RESA 2 ou 3 dans votre rapport. De plus, la perte des lignes de vue et de la navigation marine est plus importante pour moi en tant que résident du secteur riverain.

Parce que le son atteint notre bâtiment en rebondissant sur les silos, le mur antibruit devrait avoir au moins la hauteur des silos de maltage (d'innombrables mètres) pour nous protéger du bruit des avions sur la piste, sans parler une fois qu'ils décollent dans le ciel. Je préférerais arrêter de dépenser de l'argent fédéral et municipal pour empêcher l'expansion continue de l'aéroport et plutôt donner à tous ceux qui vivent au centre-ville l'accès à plus d'espaces verts, surtout que j'ai lu dans l'EE que l'aéroport est situé sur un terrain zoné comme parcs et espaces verts. Cette utilisation devrait être priorisée par rapport à son usage actuel comme service public pour un petit nombre de personnes. Notez que notre quartier n'est pas rempli de riches propriétaires de condos, il est plutôt composé de logements abordables sous forme de coopératives et de logements communautaires. Veuillez lire et inclure mes commentaires dans l'EE finale. J'aimerais une option beaucoup moins intrusive que d'avoir du remblayage, comme les dispositifs d'arrêt à matériau absorbant, des pistes plus courtes ou même une autre utilisation pour cet espace.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - Commentaires publics sur la RESA-EE
Date : 2025-07-10 19:57:20
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 6 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Préoccupations concernant l'expansion de l'aéroport
Le projet se concentre uniquement sur la mise en œuvre d'une RESA pour répondre aux exigences fédérales de sécurité exigées par Transports Canada. Il a été élaboré dans le cadre des contraintes de l'Accord tripartite, qui interdit l'expansion des pistes et limite les opérations aéroportuaires. La mise en œuvre de la RESA ne modifiera pas la longueur de la piste, le nombre de vols, les types d'aéronefs, ni les heures d'exploitation. Ainsi, aucun impact sur la circulation, les modes de transport, la qualité de l'air ou le bruit lié aux opérations aéroportuaires n'est prévu.

Bruit des travaux de construction
Des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des activités aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. La modélisation du bruit des travaux de construction réalisée pour l'étude de l'EE indique que les effets du bruit des travaux de construction à tous les points de réception devraient être négligeables pendant la construction. PortsToronto reconnaît néanmoins que le travail de nuit peut perturber les résidents à proximité et s'engage, dans la mesure du possible, à réduire au minimum le bruit et d'autres effets. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin. La surveillance du bruit sera effectuée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Incidence sur la circulation
En ce qui concerne les préoccupations relatives à la circulation, les matériaux seront transportés par barge et des mesures comme la restriction des horaires pour les travaux de construction et la communication continue avec les communautés locales seront mises en œuvre. La circulation liée à la construction sera gérée avec soin afin de réduire les perturbations de la circulation et des flux piétonniers existants. En outre, les règlements de la Ville de Toronto sur la circulation seront respectés afin que les activités de construction n'aient pas d'incidence indue sur le réseau routier, les usagers de la route et les résidents locaux. PortsToronto a déjà réalisé des travaux de nuit pour d'autres projets de manière à réduire au minimum les répercussions sur la communauté. Le programme de remise en état de l'aérodrome a été mis en œuvre de 2016 à 2018 et utilisait des pratiques exemplaires de gestion pour le travail de nuit afin de réduire avec succès la congestion routière et les répercussions sur la communauté. Un plan complet de gestion de la circulation sera élaboré par l'équipe de conception-construction, en collaboration avec PortsToronto, et sera communiqué à la communauté.

Impact sur l'habitat aquatique
Nous reconnaissons que la destruction de l'habitat aquatique est une préoccupation sérieuse et nous nous engageons à réduire le plus possible les effets sur l'habitat aquatique. Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour répondre à ces préoccupations, et des plans de compensation seront élaborés en consultation avec les organismes de réglementation, notamment Pêches et Océans Canada (MPO), le ministère des Richesses naturelles (MRN) et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPP). En outre, PortsToronto tirera parti de la vaste expérience de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région en matière de compensation de l'habitat pour que les habitats touchés soient gérés et restaurés de manière appropriée.

Impacts sur les utilisateurs du lac

Le projet des RESA sera entièrement réalisé dans la zone d'exclusion maritime existante. Comme le projet ne modifiera pas les limites de la zone d'exclusion maritime ni les opérations aéroportuaires, aucune incidence sur la sécurité des bateaux ou la navigabilité dans la zone d'exclusion maritime n'est prévue. Cependant, pour atténuer les préoccupations potentielles pendant les travaux, des mesures telles que des avis préalables aux communautés de plaisanciers, une signalisation temporaire et des ajustements aux itinéraires de traversier seront mis en place. De plus, l'éclairage durant la construction respectera les lignes directrices pour les voies navigables, et des feux de navigation temporaires seront placés à l'extrémité de la zone en construction pour assurer la visibilité et la sécurité des plaisanciers.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA, par courriel à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : Hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025, 15 h 58
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : Hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 6 juillet 2025, 17 h 58
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos impressions : Je crains que ce projet ne perturbe beaucoup mon quartier. Je m'inquiète de l'augmentation du bruit, de l'augmentation de la circulation, des effets sur la vie marine et les usagers du lac. L'aéroport ne devrait pas s'agrandir, même pour des raisons de sécurité... Une meilleure solution devrait être possible!

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - Commentaires publics sur la RESA-EE
Date : 2025-07-10 19:59:06
De : Heather Dennis<HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 7 juillet 2025, en réponse à l'ébauche du Rapport d'étude de l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

L'étude de l'EE pour le projet de RESA a été réalisée comme une étude nouvelle et complète, reflétant les conditions actuelles du site, les exigences réglementaires et une large contribution des agences, des communautés autochtones et du public. Elle s'appuie sur des études techniques détaillées et s'aligne sur le contexte politique et de planification le plus récent. Le projet est motivé par une exigence de sécurité fédérale et ne propose ni n'exige d'extension de la piste existante.
Le service d'aéroglisseur proposé et son infrastructure d'amarrage ne font pas partie du projet de RESA. L'EE sur les RESA se concentre uniquement sur la mise en œuvre d'une RESA fédérale obligatoire à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Elle n'inclut ni ne soutient aucune proposition liée aux opérations d'aéroglisseurs, aux services de traversier ou aux installations d'amarrage dans le chenal de l'Ouest. Tout projet de ce type serait soumis à ses propres processus de planification, de consultation et d'approbation, distincts de l'EE sur la RESA.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA, par courriel à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : Hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025, 15 h 58

À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : Hdennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 7 juillet, 2025 20 h 16
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

> **ATTENTION** : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : Bien que je m'inquiète au sujet d'une EE obsolète et de l'extension d'une piste, je n'ai aucun problème avec la présence de l'aéroport. Je l'utilise. Il est là depuis plus longtemps que nous tous et il était assez achalandé en juin quand j'ai pris l'avion pour Terre-Neuve. Les gens avaient le choix de déménager dans cette partie de la ville — ils savaient que l'aéroport était là. Si vous êtes préoccupé par le bruit et la qualité de l'air, je vous suggère alors que votre groupe de personnes sincères exige aussi que :

1. L'autoroute Gardiner et la route Lakeshore seront fermées et supprimées.

2. Tous les bateaux de fête et les feux d’artifice seront interdits à Harbourfront et dans le chenal où se trouve l’aéroport.

3. Interdire les voitures bruyantes tard le soir, et les gens bruyants dans les parcs tard le soir.

4. Fermer le refuge pour sans-abri à Lakeshore et Bathurst. C’est la principale source des gens qui font le plus de bruit et laissent les plus gros désordres.

Nous avons déjà des espaces verts ici — ça s’appelle les îles de Toronto. Harbourfront, H2O Park, Sugar Beach, Music Garden, The Bentway, Fort York, Little Norway Park, Coronation Park, Trillium Park, Canoe Landing et le tronçon le long de Lakeshore au sud du CNE et une grande partie des terrains du CNE. Etc. Et ça, c’est surtout du côté ouest. Beaucoup à l’est de Yonge aussi. Ou cela sera bientôt le cas.

Saviez-vous que la pire qualité de l’air dans la région a été mesurée à l’intersection de la 427 et de Gardiner?

Ce que je ne veux pas voir, c’est le quai proposé pour le bateau aéroglisseur qui traversera le lac depuis Niagara. Ils veulent construire cela ici, dans le chenal où se trouve le traversier.
https://niagaranow.com/news.phtml/hoverlink-from-niagara-to-toronto-one-step-closer-to-anchors-away/

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 20:03:52
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 6 juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Nous apprécions le temps que vous avez pris pour participer au processus et partager vos commentaires réfléchis sur le projet RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Nous apprécions sincèrement le temps que vous avez consacré à nous rencontrer et les perspectives que vous avez apportées. En tant que promoteur du projet RESA, PortsToronto est responsable de remplir les exigences du devoir de consultation de la Couronne, qui sont guidées par une directive fédérale et s'appliquent spécifiquement aux communautés autochtones ayant des droits et intérêts reconnus issus des traités dans la zone d'étude du projet. En plus de ce processus, PortsToronto comprend sa responsabilité d'établir des relations et de répondre aux demandes de toutes les communautés autochtones, des personnes intéressées et des membres de la communauté qui souhaitent partager leurs points de vue. Vos commentaires ont été reçus à ce titre et ont été pris en compte et traités dans le rapport d'étude de l'EE.

Nous avons fourni ci-dessous nos réponses aux préoccupations et commentaires que vous avez partagés lors de la réunion du 5 décembre 2024 avec l'équipe du projet :

Processus de consultation publique
PortsToronto s'est engagé à faire preuve de transparence et à mener une consultation publique constructive tout au long du projet des RESA. L'organisation s'est engagée à communiquer ouvertement de l'information et sollicite les commentaires du public au fur et à mesure que des décisions clés sont prises. Aux fins de l'évaluation environnementale, des consultations publiques ont été menées en plusieurs étapes afin de favoriser la transparence et une participation significative. Un site Web dédié au projet (https://www.safecleanquiet.ca/) a été lancé également pour fournir continuellement de l'information, des mises à jour et une foire aux questions, afin que les parties prenantes aient accès aux plus récentes nouvelles. PortsToronto a également activement sollicité et intégré les commentaires de la communauté dans le processus de conception de la RESA. L'organisation a consulté des organismes gouvernementaux, dont la Ville de Toronto, Transports Canada, y compris Navigable Waters, Waterfront Toronto, CreateTO, l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, Pêches et Océans Canada, Environnement et Changement climatique Canada, le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario, ainsi que le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme pour discuter du projet des RESA. De plus, PortsToronto a mobilisé les communautés autochtones afin de s'assurer que leurs droits, intérêts et perspectives soient inclus dans les processus de planification et de prise de décision. Tous les commentaires reçus durant le processus de consultation ont été examinés et pris en compte dans le cadre de la mise au point du rapport d'étude de l'EE. PortsToronto demeure déterminé à poursuivre son engagement communautaire afin de se conformer aux exigences réglementaires tout en améliorant la sécurité et l'efficacité opérationnelles et en minimisant les impacts sur les communautés voisines.

Soutien à l'option RESA 1
À la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), et de l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1.

Répercussions potentielles sur la faune et son habitat, y compris les espèces en péril
Le rapport d'étude de l'EE comprend une évaluation approfondie des impacts potentiels sur les habitats terrestres et aquatiques, y compris les espèces en péril. Avec l'option RESA 1, les impacts sur les habitats terrestres sont très limités. L'élimination de la végétation est limitée à de petites zones de communautés végétales secondaires de faible qualité et ne s'étend pas aux habitats d'importance provinciale ou régionale. Aucun impact sur les espèces terrestres en péril ou leurs

habitats n'est prévu. Cependant, des mesures d'atténuation seront mises en place pour réduire au minimum les perturbations, et la restauration sera entreprise à l'aide d'espèces indigènes.
Nous reconnaissons que la destruction de l'habitat aquatique est une préoccupation sérieuse et nous nous engageons à réduire le plus possible les effets sur l'habitat aquatique. Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour répondre à ces préoccupations, et des plans de compensation seront élaborés en consultation avec les organismes de réglementation, notamment Pêches et Océans Canada, le ministère des Richesses naturelles et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs. En outre, PortsToronto tirera parti de la vaste expérience de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région en matière de compensation de l'habitat pour que les habitats touchés soient gérés et restaurés de manière appropriée.

Impacts sur la communauté (qualité de l'air, bruit et circulation)
L'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est régie par l'Accord tripartite, signé en 1983 par la Ville de Toronto, le gouvernement fédéral et PortsToronto. Cet accord établit des paramètres stricts pour les opérations aéroportuaires, incluant des restrictions sur les heures d'ouverture, les types d'activités autorisées et des restrictions sur la croissance de l'aéroport. La gestion du bruit demeure une priorité constante, et PortsToronto continue de surveiller et de gérer les opérations aéroportuaires dans ces limites établies. La mise en œuvre de la RESA ne modifiera pas la longueur de la piste, le nombre de vols, les types d'aéronefs, ni les heures d'exploitation. Ainsi, aucun impact sur la circulation, les modes de transport, la qualité de l'air ou le bruit lié aux opérations aéroportuaires n'est prévu. Tout impact temporaire pendant la construction, comme la circulation, le bruit ou la qualité de l'air, sera soigneusement géré à l'aide de mesures décrites dans le Plan de gestion de la construction, incluant les Plans de gestion de la qualité de l'air, du bruit et de la circulation. Ces plans seront communiqués à la communauté avant la construction et mis à jour au besoin. Ces plans intégreront les mesures d'atténuation décrites dans le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale et seront mis en œuvre pour réduire au minimum les répercussions sur la communauté avoisinante. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Répercussions liées au bruit pendant la construction
Des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des activités aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. La modélisation du bruit des travaux de construction réalisée pour l'étude de l'EE indique que les effets du bruit à tous les points de réception devraient être négligeables pendant. PortsToronto reconnaît néanmoins que le travail de nuit peut perturber les résidents à proximité et s'engage, dans la mesure du possible, à réduire au minimum le bruit et d'autres effets. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin. La surveillance du bruit sera effectuée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Effets sur la santé
Tel qu'indiqué précédemment, le projet a été élaboré dans le cadre des contraintes de l'Accord tripartite, qui interdit le prolongement des pistes et limite les opérations aéroportuaires. Comme la longueur de la piste, le nombre de vols, les types d'aéronefs et les heures d'exploitation resteront inchangés, aucune augmentation des émissions atmosphériques ou du bruit lié aux opérations aériennes n'est prévue. Cela signifie que les conditions sanitaires existantes liées à la qualité de l'air et au bruit ne seront pas touchées, tandis que la communauté bénéficiera d'une sécurité accrue à l'aéroport. Bien que le détournement des véhicules vers une nouvelle route périphérique entraîne une augmentation modeste de la distance de parcours par rapport à la traversée de piste existante, les émissions associées devraient être minimes. De plus, des modifications aux voies de circulation dans les options RESA 2 et RESA 3 pourraient réduire les émissions d'air et de bruit grâce à des temps de roulage plus courts. Dans l'ensemble, aucun changement mesurable de la qualité de l'air local ou des conditions sonores n'est prévu. Ainsi, aucun impact sanitaire n'est attendu de la mise en œuvre ou de l'exploitation de la RESA.

Les répercussions potentielles sur la santé pendant la construction, y compris le bruit et la qualité de l'air, ont été évaluées dans l'EE. Les répercussions sur la qualité de l'air pendant la construction ont été évaluées pour trois solutions de RESA à l'aide d'une approche quantitative de modélisation de dispersion. Les émissions ont été estimées à l'aide de facteurs d'émission d'ingénierie et intégrées au modèle pour évaluer les répercussions potentielles. Bien qu'il soit reconnu que les concentrations modélisées de NO_2 ont dépassé la norme fédérale d'une heure au 98e percentile d'environ 30 %, il est important de noter que les prévisions ont été générées à l'aide d'un modèle de dispersion conservateur et ont été modélisées sur une période de cinq ans pour tenir compte de toutes les conditions météorologiques. Ce modèle capture le pire scénario d'émissions, en intégrant des équipements de construction fonctionnant simultanément sur place et en utilisant des estimations conservatrices pour les émissions de NO_2. Pour les prédictions relatives au NO_2 du projet seulement, environ 2 % des valeurs dépassaient la nouvelle norme fédérale d'une heure qui est de 83 µg/m³. Il est

important de mentionner que les activités de construction et l'exposition aux effets de la construction auront lieu durant une période limitée. Bien que ces dépassements soient limités en termes de portée et de durée, PortsToronto reconnaît l'importance de réduire au minimum les répercussions potentielles sur la santé et l'environnement. Des mesures d'atténuation, telles que l'élimination de la poussière et un plan de gestion de la qualité de l'air durant la construction, tiendront compte des effets à court terme pendant la construction. Le plan de gestion de la qualité de l'air pendant la construction sera communiqué à la communauté avant la construction et sera mis à jour au besoin.
De plus, bien que la modélisation du bruit indique que tout impact sur les résidents voisins devrait être négligeable et ne devrait pas nuire à la santé, le Plan de gestion du bruit de la construction sera mis en œuvre, incluant des mesures de surveillance et d'atténuation pour réduire au minimum les perturbations potentielles causées par la construction nocturne.

Financement de la RESA
PortsToronto est une entreprise gouvernementale fédérale financièrement autonome qui opère de façon indépendante, sans dépendre du financement fédéral, provincial ou municipal. Elle est seule responsable du financement du projet des RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et ne reçoit pas de soutien financier des organismes gouvernementaux.

PortsToronto demeure engagé à aborder ce travail avec respect et prudence, en veillant à ce que toutes les contributions soient valorisées et que les commentaires reçus continuent d'éclairer le projet au fil de son avancement.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : 6 juillet 2025, 20 h 11
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Merci de partager vos réflexions : Je suis membre inscrit et citoyen de la Nation métisse de l'Ontario. J'ai été contacté pour rencontrer PortsToronto dans le cadre de leur engagement communautaire et de mobilisation en tant qu'Autochtone urbain.

J’ai passé environ une heure à répondre à des questions et à en poser quelques-unes aussi. J’ai été déçu, mais pas surpris, qu’ils ne fassent référence qu’à leur rencontre avec un membre d’une communauté autochtone urbaine (moi?), mais au final, ils n’ont utilisé rien de ce que j’avais à dire dans le rapport, car les Métis ne sont pas un groupe autochtone reconnu à plein statut ou par un traité. Apparemment, j’étais le seul intervenant d’origine autochtone – donc j’ai pensé que quelque chose que j’avais dit pourrait être pris en compte. Mon commentaire est que, comme pour pratiquement TOUS mes engagements avec PortsToronto ou l’Aéroport Billy Bishop, rien n’en est sorti et au final, j’ai l’impression qu’ils m’ont fait perdre mon temps.

Nom : [redacted]

Courriel :

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

Objet : RE : Soumission de formulaire - RESA-EE Commentaires publics
Date : 2025-07-10 20:05:48
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
À : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Monsieur, Madame,[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 1er juillet 2025, en réponse à l'ébauche du Rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Préoccupations concernant l'EE précipitée, les préoccupations en matière de sécurité et les priorités conflictuelles dans le secteur riverain

L'EE a été réalisée selon les pratiques normalisées de l'industrie, mettant l'accent sur la transparence, la rigueur technique et une consultation significative. Le processus a été conçu pour assurer une prise de décision équilibrée et fondée sur des preuves. Toutes les études ont été réalisées par des professionnels qualifiés en utilisant des méthodes établies. Le projet de RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ne prévoit pas d'agrandissement de pistes, de nouveaux types d'aéronefs ou d'augmentation de l'activité de vol. L'EE a examiné les effets potentiels sur les habitats aquatiques et terrestres, y compris les espèces en péril, la qualité de l'air, le bruit, les processus côtiers, les changements climatiques, etc., et a cerné des mesures d'atténuation et de compensation pour gérer les effets potentiels. La consultation avec le public, les communautés autochtones et les organismes de réglementation se poursuit et se poursuivra lors de la conception détaillée afin d'affiner les mesures d'atténuation, de guider la restauration et de répondre aux préoccupations locales. PortsToronto s'engage à respecter les exigences fédérales en matière de sécurité tout en réduisant au minimum les effets environnementaux et en veillant à ce que les intérêts de la communauté fassent partie du processus.

PortsToronto continue d'investir dans des améliorations du secteur riverain axées sur la communauté tout en gérant de manière responsable les opérations aéroportuaires dans le cadre réglementaire existant. Grâce à des mesures telles que des plafonds de vol quotidiens, des contrôles de plage horaire et des programmes de durabilité, l'impact de l'aéroport sur l'accès au secteur riverain, le bruit et la qualité de l'air est soigneusement géré.

Opinion publique sur la rareté des espaces verts et la conversion des terrains de l'aéroport en espaces verts publics

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle important dans l'économie de Toronto, générant plus de 2,1 milliards de dollars en production économique totale et soutenant environ 4 450 emplois, dont 2 080 directement liés à l'exploitation de l'aéroport. Il s'agit d'une plaque tournante essentielle pour le transport, offrant un accès pratique au centre-ville et des liaisons vers plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, ainsi que des liaisons vers plus de 80 destinations internationales. L'aéroport facilite également des services essentiels tels que les activités d'ambulance aérienne d'Ornge, contribuant ainsi à la santé et à la sécurité publiques.

Des sondages d'opinion publique confirment également que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est largement soutenu par les Torontois, plus de 75 % des résidents considérant l'aéroport comme un bien précieux, et plus de 70 % confirmant qu'il s'agit d'une bonne utilisation des terres. L'aéroport est exploité en vertu d'un accord tripartite entre Transports Canada, la Ville de Toronto et PortsToronto. Cet accord, qui devait expirer en 2033, a été prolongé par le Conseil municipal jusqu'en 2045. Les trois signataires de l'accord continueront de travailler ensemble pour l'avenir de l'aéroport, ce qui inclut de garantir la conformité du projet des RESA aux exigences fédérales en matière de sécurité. Établie en vertu de la *Loi maritime du Canada*, PortsToronto est une entreprise gouvernementale qui se doit d'être financièrement autonome et qui ne reçoit aucun financement fédéral, provincial ou municipal. De ce fait, PortsToronto doit veiller à ce que l'aéroport demeure une porte d'entrée clé du transport régional pour la ville de Toronto, les Canadiens et les visiteurs. PortsToronto demeure engagé envers une gestion responsable de l'aéroport et continue d'investir dans des initiatives de durabilité qui s'alignent sur des objectifs plus larges du secteur riverain, notamment la protection des rivages, la restauration des habitats et la réduction des émissions liées à l'aéroport.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

De : Heather Dennis
Date : 9 juillet 2025 16 h 03
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : le 1er juillet 2025 à 21 h 26
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.



Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Veuillez partager vos réflexions : À :
Conseil d'administration
PortsToronto
Aéroport Billy Bishop de Toronto
1, rue Port Est, bureau 150
Toronto (Ontario) M5A 0B6

Objet : Fermeture de l'aéroport Billy Bishop et transformation du site en parc riverain patrimonial

Chers membres du conseil d'administration de PortsToronto,

J'écris en tant que Torontois préoccupé, exhortant PortsToronto à cesser ses activités à l'aéroport Billy Bishop de Toronto et à transformer le terrain en parc public. Je crois que c'est une occasion unique de recentrer l'avenir du secteur riverain vers la durabilité environnementale, la santé publique et les loisirs équitables.

1. Enjeux clés à aborder
a) Évaluation environnementale précipitée et préoccupations de sécurité
L'accent actuel mis sur l'expansion des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) a mis de côté les implications plus larges pour l'écosystème et la santé publique. Bien que la conformité aux RESA soit obligatoire au niveau fédéral d'ici le 12 juillet 2027

, le processus a été précipité, les propositions de sentiers piétonniers ayant récemment été retirées en raison de l'opposition de la communauté
safecleanquiet.ca
. Une évaluation complète et transparente — tenant compte de la biodiversité du littoral, de la pollution sonore et des objectifs climatiques plus larges de Toronto — est attendue depuis longtemps.

b) Priorités riveraines conflictuelles
PortsToronto a investi dans des programmes riverains — tels que le projet de murale en vitrail, l'amélioration de la marina et l'amélioration des murs du quai — pour favoriser l'intégration communautaire

. Cependant, la poursuite des opérations aéroportuaires restreint intrinsèquement l'accès public au bord de l'eau, le bruit et la qualité de l'air.

c) Opinion publique et rareté des espaces verts

Une opposition locale considérable existe sous la forme de Community Air et Parks Not Planes, qui préconisent la fermeture complète de l'aéroport. Au-delà de toute perception, Toronto souffre d'un manque de parcs — particulièrement au centre-ville — où un parc patrimonial de 215 acres comblerait de façon significative l'écart.

2. Ma vision pour le secteur riverain de Toronto
Convertir l'ancienne piste en espaces verts publics continus, reliés aux parcs insulaires existants, aux îles de Toronto et au continent. Le design comprendrait :

Des zones humides, des systèmes naturels de dunes et des zones de biohabitat pour restaurer la biodiversité.

Des commodités récréatives et culturelles, telles que des amphithéâtres, des zones d'éducation écologique et de l'art public, complétant mais remplaçant la sensibilisation communautaire de l'aéroport par le biais de fresques murales.

La gestion des eaux pluviales et les infrastructures naturelles d'atténuation des inondations, renforçant la résilience climatique de Toronto.

Cette vision reflète les projets réussis du secteur riverain de Toronto tels que Sugar Beach, Corktown Common et Tommy Thompson Park.

3. Actions recommandées
Fixer une date limite ferme pour cesser les opérations de vol et notifier officiellement Transports Canada de son intention de le déclasser d'ici 2030.

Suspendre le plan d'expansion actuel de la RESA et le remplacer par une évaluation environnementale large et intégrée qui comprend la sécurité publique, les émissions, la faune et les besoins en parcs.

Lancer un processus de conception participatif — avec les communautés locales, les groupes autochtones, les organismes de conservation et les urbanistes — pour façonner un plan de parc hérité.

Réinvestir le capital d'exploitation actuellement utilisé pour l'entretien environnemental et des murs du quai dans les infrastructures du parc, en tirant parti des ressources existantes et de la bonne volonté communautaire.

Alignez-vous sur les objectifs climatiques et sanitaires fédéraux, provinciaux et municipaux, repositionnant PortsToronto comme chef de file en restauration écologique et en bien-être public.

Le double rôle de PortsToronto — exploiter l'aéroport et gérer le secteur riverain — le place dans une position de leadership unique. L'empreinte actuelle de l'aéroport est de plus en plus en contradiction avec les priorités urbaines et environnementales plus larges. Une transition vers un parc riverain serait visionnaire, incarnant des infrastructures vertes, améliorant les loisirs et assurant un accès équitable et durable au lac Ontario.

Merci pour votre leadership et pour envisager un nouveau chapitre dans notre histoire riveraine — un chapitre qui voit PortsToronto catalyser le renouveau environnemental et élever le statut de ville mondiale de Toronto.

Je serais heureux de participer à toute consultation ou charrette de conception à venir et j'ai hâte de recevoir vos commentaires.

Cordialement,
[redacted]

Toronto (Ontario)

Objet : RE : EE des RESA de l'ABBT
Date : 2025-07-10 20:13:05
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Destinataires : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour, [redacted]

Merci pour votre courriel daté du 1er juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Nous reconnaissons que les quartiers de Bathurst Quay et Queens Quay sont des quartiers à forte densité de population, entourés d'infrastructures de transport majeures, notamment l'autoroute Gardiner, le corridor ferroviaire de la gare Union Station et l'aéroport Billy Bishop de Toronto. En ce qui concerne le projet de RESA, il est important de noter que ce travail est une exigence de sécurité imposée par le gouvernement fédéral. Cela n'augmente pas les opérations, le trafic ou la capacité de l'aéroport. Le projet vise uniquement à améliorer la sécurité des pistes afin de respecter les règlements de Transports Canada.

Évaluation préalable à l'examen public

Ce projet suivait un processus d'évaluation environnementale non statutaire, qui diffère d'une évaluation d'impact fédérale ou d'une EE globale provinciale et ne nécessitait pas une étape formelle de « cadre de référence » au début du processus. Cependant, l'équipe du projet a tout de même suivi les pratiques bien établies de l'EE et s'est assuré que la portée et l'approche étaient informées par les commentaires du public, des agences, des communautés autochtones et des intervenants tout au long de l'étude. Cela s'est fait grâce à deux réunions publiques et journées portes ouvertes en personne et virtuelles (deux séances chacune), à l'engagement de l'agence et à la sensibilisation locale à des moments clés du processus. Tous les commentaires ont été soigneusement examinés, et les préoccupations et connaissances locales ont été prises en compte. Le rapport final d'étude de l'EE reflète les contributions reçues et montre comment elles ont été considérées.

Qualité de l'air – Particules ultrafines

L'équipe du projet a examiné des études récentes menées par l'Université de Toronto sur les particules ultrafines. Comme le projet de RESA n'entraînera aucun changement dans le volume du trafic aérien, le type d'aéronef ou la fréquence des vols, il n'aura pas d'incidence sur les émissions des aéronefs comparativement aux conditions existantes. Les particules ultrafines résultent habituellement de la combustion de carburant, y compris par les aéronefs, ainsi que des émissions non issues des tuyaux d'échappement des véhicules routiers. La présente étude d'évaluation environnementale met l'accent sur les effets de la RESA, laquelle n'aura aucune incidence sur les émissions des aéronefs, puisque l'environnement de la piste demeure inchangé. La construction des RESA répond uniquement à des scénarios de sécurité et d'urgence et ne devrait pas modifier la capacité de l'aéroport ou les types d'aéronefs qu'il accueille. PortsToronto s'efforce activement de réduire au minimum les effets de l'aéroport sur l'environnement, y compris la pollution atmosphérique. Les particules ultrafines sont des contaminants non réglementés au Canada et en Ontario, mais la communauté scientifique poursuit les analyses et les recherches dans ce domaine. Dans le cadre des travaux de recherche menés par l'Université de Toronto en 2024, PortsToronto a entrepris une analyse localisée de la qualité de l'air afin de mieux cerner les sources de particules ultrafines ou d'autres sources de contaminants atmosphériques. PortsToronto s'engage à améliorer continuellement la qualité de l'air liée aux émissions provenant des opérations aéroportuaires qui peuvent avoir une incidence sur la communauté locale.

Niveaux de NO_2

Bien qu'il soit reconnu que les concentrations modélisées de NO_2 ont dépassé la norme fédérale d'une heure au 98e percentile d'environ 30 %, il est important de noter que les prévisions ont été générées à l'aide d'un modèle de dispersion conservateur et ont été modélisées sur une période de cinq ans pour tenir compte de toutes les conditions météorologiques. Ce modèle tient compte du pire des scénarios d'émissions, en intégrant des équipements de construction fonctionnant simultanément sur le chantier et en utilisant des estimations prudentes pour les émissions de NO_2. Pour les prédictions relatives au NO_2 du projet seulement, environ 2 % des valeurs dépassaient la nouvelle norme fédérale d'une heure qui est de 83 µg/m³. Il est important de noter que les activités de construction et l'exposition aux effets de la construction n'auront lieu que pour une période limitée. Bien que ces dépassements soient limités en portée et en durée, PortsToronto reconnaît l'importance de minimiser les effets potentiels sur la santé et l'environnement. Des mesures d'atténuation, telles que l'élimination de la poussière et un plan de gestion de la qualité de l'air durant la construction, tiendront compte des effets à court terme pendant la construction. Le plan de gestion de la qualité de l'air pendant la construction sera communiqué à la communauté avant la construction et sera mis à jour au besoin.

Émissions de CO_2

Bien que le CO_2 soit un gaz à effet de serre, il ne dispose pas de critères de qualité de l'air ambiant (CQAA) ni de norme de qualité de l'air selon la réglementation de l'Ontario. Les CQAA et les normes de qualité de l'air se concentrent sur les polluants ayant des impacts directs sur la qualité de l'air locale et la santé humaine. Les émissions de CO_2 ont été comparées aux émissions provinciales de polluants atmosphériques pour le secteur des transports, dans le cadre d'une analyse du fardeau, selon le Guide environnemental pour l'évaluation et l'atténuation des répercussions des projets de transport provinciaux sur la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre qui en découlent du ministère des Transports (mai 2020). L'objectif de l'analyse du fardeau est de quantifier les émissions annuelles totales dans les scénarios actuels, de construction future et de non-construction future, et de présenter les valeurs aux fins de comparaison.

Évaluation du bruit

Il est reconnu que les niveaux de bruit de fond aux récepteurs résidentiels près de l'aéroport sont cohérents avec les classifications de Santé Canada pour les communautés résidentielles urbaines, urbaines bruyantes et très bruyantes.

L'évaluation du bruit pour l'EE des RESA a été réalisée conformément aux pratiques de l'EE reconnues et aux normes légales, qui utilisent l'échelle Décibel A (dBA) comme norme de l'industrie pour évaluer le bruit environnemental. Le réseau Décibel A, qui reflète la sensibilité de l'audition humaine, est couramment utilisé pour évaluer le bruit provenant de sources telles que la circulation routière, les avions et la construction. Il minimise le bruit de basse fréquence, car ces fréquences sont moins perceptibles à l'oreille humaine. Cette approche reflète la méthodologie adoptée de façon constante en Ontario et au Canada pour l'évaluation du bruit environnemental, assurant la comparabilité entre les projets et la conformité réglementaire.

L'étude d'EE indique que les effets du bruit à tous les points de réception devraient être négligeables pendant la construction. Néanmoins, PortsToronto reconnaît que les travaux de nuit peuvent perturber les résidents à proximité et s'engage à réduire au minimum le bruit et les autres effets néfastes. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin. La surveillance du bruit sera effectuée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Choix de RESA

La solution du « statu quo » a été envisagée dès les premières étapes de l'évaluation. Toutefois, cette option suppose que la piste 08/26 continuerait d'être exploitée sans les RESA de 150 m obligatoires aux deux extrémités de la piste, ce qui ne répond pas à la mesure de sécurité critique exigée par Transports Canada. Par conséquent, cette solution n'a pas fait l'objet d'une évaluation plus approfondie.

Le dispositif d'arrêt à matériau absorbant avait d'abord été envisagé comme solution lors de l'étude de faisabilité, mais a finalement été exclu en raison de plusieurs défis opérationnels et réglementaires. En effet, bien que le dispositif d'arrêt à matériau absorbant réponde aux exigences de Transports Canada visant les RESA, il présente également d'importants inconvénients, notamment l'incertitude quant à sa conformité réglementaire future en tant que premier dispositif d'arrêt à matériau absorbant installé au Canada, le risque de fermetures de pistes pour réparation et entretien et la durée de vie limitée du dispositif, tous des facteurs qui pourraient perturber les activités à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. En outre, le dispositif d'arrêt à matériau absorbant serait compromis, voire endommagé, par les embruns et l'accumulation de glace dans l'environnement marin unique de l'aéroport, ce qui augmenterait d'autant les risques opérationnels.

L'étude d'EE a indiqué la RESA 3 comme une alternative privilégiée à la suite d'une évaluation complète de toutes les alternatives utilisant des critères techniques, environnementaux, sociaux et opérationnels clairement définis. Elle répond

aux exigences de sécurité de Transports Canada tout en offrant des avantages tels qu'une amélioration des opérations au sol, une réduction du ralenti et une protection renforcée du littoral. La mise en œuvre de la RESA 3 ne modifie pas la longueur de la portion opérationnelle de la piste ni ne permet une expansion future de l'aéroport. Le projet demeure soumis à l'accord tripartite, qui limite le type d'aéronef, l'activité de vol et interdit l'extension de la piste.

À la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), et de l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1.

L'aéroport répond-il toujours aux critères pour une RESA?
L'EE a été entreprise pour évaluer les effets environnementaux potentiels des différentes approches de mise en œuvre d'une RESA requise au niveau fédéral à l'aéroport Billy Bishop de Toronto. L'exigence des RESA est émise par Transports Canada et s'applique aux aéroports qui dépassent 325 000 passagers annuels — un seuil que l'aéroport Billy Bishop de Toronto a constamment dépassé, avec plus de 2 millions de passagers en 2023 et 2024. Bien que nous reconnaissions que le paysage du transport régional évolue, avec de nouveaux services ferroviaires, des changements opérationnels par les compagnies aériennes et l'expansion d'autres installations aéroportuaires, l'aéroport Billy Bishop de Toronto continue de jouer un rôle distinct et important. Il offre un accès rapide et pratique à destination et en provenance du centre-ville de Toronto, soutient les déplacements à courte distance et permet la prestation de services essentiels comme les opérations d'ambulance aérienne d'Ornge. Ces fonctions essentielles demeurent en demande et ne sont pas remplacées par les changements à l'aéroport Pearson, Hamilton, ou ailleurs. La prochaine installation de précontrôle par les États-Unis, prévue pour ouvrir en 2025, démontre davantage l'investissement continu dans l'avenir de l'aéroport. Cette nouvelle installation permettra aux passagers de passer la douane américaine à Toronto, déverrouillant ainsi l'accès à de nouvelles destinations et améliorant la commodité pour les voyageurs. De plus, l'aéroport Billy Bishop de Toronto demeure régi par l'accord tripartite, qui interdit les jets et l'expansion des pistes. Cela garantit que l'aéroport conserve son rôle unique dans la région, axé sur la connexion de Toronto aux destinations voisines et le soutien à la santé publique et à l'accès aux urgences. Le projet des RESA est mis en œuvre non pas en raison de la croissance prévue, mais parce que l'aéroport Billy Bishop de Toronto demeure un aéroport actif, bien utilisé et stratégiquement situé qui doit répondre aux exigences fédérales de sécurité pour continuer à fonctionner. L'EE a été conçue en conséquence pour aborder les effets environnementaux de la mise en œuvre de la RESA, et le processus comprenait la consultation publique, la participation des agences et l'engagement des Autochtones tout au long du processus. Bien que les habitudes de déplacement puissent continuer d'évoluer avec le temps, l'aéroport Billy Bishop de Toronto demeure une partie importante du système de transport multimodal de Toronto.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : [redacted]
Date : 9 juillet 2025 20 h 38
À : info@safecleanquiet.ca
Objet : EE des RESA de l'ABBT

[redacted]

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Commentaires sur le rapport d'étude d'évaluation environnementale concernant les propositions des RESA de l'ABBT

Le quartier immédiat autour de l'ABBT, le quartier Bathurst et Queens Quay, souffre de nombreuses pressions, étant l'un des quartiers les plus denses du Canada, coincé entre une grande partie de l'infrastructure de transport de Toronto, les voies ferrées vers l'ouest à partir de la gare Union Station, l'autoroute Gardiner et l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

Évaluation préalable à l'examen public

Avant le début d'une évaluation environnementale, le public et les experts doivent être consultés sur le cadre de référence de l'évaluation. Cette première révision identifie souvent des enjeux qui pourraient être négligés, met en lumière l'expertise locale, met en lumière les préoccupations locales et donne au public suffisamment de temps pour se préparer et comprendre l'évaluation.

Dans cette évaluation environnementale, cette étape a été sautée, remettant en question l'ensemble du processus.

Qualité de l'air

L'une des meilleures et des moins coûteuses études sur la qualité de l'air a été réalisée à l'ABBT par la Bathurst Quay Neighbourhood Association et l'Université de Toronto. Elle a exploré en profondeur les particules ultrafines (PUF) (<1 um) présentes autour de l'ABBT. Les impacts des PUF sont en partie inconnus, mais les premières recherches indiquent qu'elles sont mauvaises pour nous. Même si l'étude des PUF n'est pas obligatoire par la loi, cela aurait fait preuve de bonne foi envers le voisinage de les étudier et de les inclure dans le rapport.

Le rapport préliminaire mentionne que les concentrations de NO_2 dépassent les normes de 1 heure au 98e percentile pour les mesures d'une heure de 30 %. Cet excès ne doit pas être ignoré. Les normes concernent les émissions maximales pour une raison; elles sont déterminées par un mélange de la communauté médicale/environnementale qui veut des normes plus strictes et de l'industrie qui veut les assouplir. Elles ne devraient jamais être dépassées. Les dommages à la santé surviennent à des niveaux bien plus bas que les limites.

Deux populations vulnérables sont très proches de l'ABBT. Une école se trouve à moins de 700 m de la piste. Je suis convaincu que le bruit et la pollution de l'air provenant de l'aéroport n'aident pas la performance académique. Les résidents de Windward Co-op sur Little Norway Cres. vivent à 600 m de la piste, dans un bâtiment sans climatisation centrale, conçu spécifiquement pour les personnes handicapées.

Dans le résumé de l'évaluation socio-économique, les émissions de CO_2 sont comparées à celles de la province. Elles sont mineures comparées aux émissions provinciales, mais la comparaison vraiment précieuse avec

l’environnement local n’est pas discutée. Elle n’a pas non plus été comparée à un quartier moyen de Toronto. Cela augmenterait grandement la valeur du rapport.

Bruit

L’étude sur le bruit, bien qu’elle respecte les exigences légales, ne modélise pas fidèlement l’expérience des résidents locaux. Immédiatement au nord de l’ABBT, les quartiers Fort York – Liberty Village et Harbourfront City Place présentent un environnement sonore pauvre, car ils ont une autoroute au nord qui produit un bruit constant avec des pics quotidiens aux heures de pointe, une voie ferrée légèrement au nord, et un aéroport au sud qui produit des pics de bruit fort et intermittents, aléatoires, et courts, à cause des mouvements d’aéronefs. Ce bruit de fond constant contribue au stress physiologique et aux événements cardiovasculaires.

Les niveaux de bruit ont été mesurés selon la norme légale de dBA. Les mesures en dBA ont été conçues pour évaluer la performance audio de la transmission vocale téléphonique. Adaptées pour vérifier le niveau sonore d’objets silencieux comme l’équipement de bureau; elles ne sont pas utiles pour mesurer les émetteurs de bruits forts comme les véhicules routiers, les avions ou les activités de construction. Les mesures en dBA filtrent les bruits de basses fréquences. La création des bruits de basses fréquences demande beaucoup d’énergie, et cette énergie se propage bien, pénétrant les murs et les bâtiments, ce qui fait qu’ils pénètrent dans tout, partout. Ce bruit que vous pouvez entendre à un pâté de maisons – semblable au boum boum de la discothèque au bout de la rue à travers vos murs. La mesure en dBA ne capture rien de tout cela.

Les commentaires sur le bruit, en raison de la mesure minimale légale du bruit, et le simple respect des exigences légales dressent un portrait insuffisant de la situation. Limiter le bruit à un maximum de 60 dBA, puis soustraire 15 dB pour les résidents à l’intérieur ne rend service à personne. La mesure de 60 dBA ne capte pas un marteau-pilon à l’œuvre. Les notes de fond d’un marteau-pilon et d’autres équipements de construction sont bien en dessous de la baisse de dBA de 1 000 Hz (1 kHz). La réduction de ces notes de basse pourrait atteindre 50 dB dans la mesure en dBA (et d’environ 5 dB dans une mesure en dBC). En dessous de 1 kHz, la mesure de dBA peut rater la majeure partie du bruit. Un grondement assourdissant devient, selon la mesure en dBA, un bruit qui n’empêche pas la conversation. Ça ne correspond pas à la réalité.

Refaire l’étude en dBC (ou mieux, en dBZ, une mesure de la plage auditive complète) et en observant les pics de bruit générés aléatoirement donnerait une image très différente des niveaux de bruit pendant des travaux de construction et l’exploitation d’un aéroport.

Encore une fois, nous manquons de comparaison et de contraste entre les caractéristiques sonores du quartier et le bruit moyen vécu par le Torontois typique dans son quartier.

Avant que le projet ne progresse, le bruit doit être examiné beaucoup plus en détail.

Choix de RESA

Le rapport présente trois approches en matière de RESA pour répondre aux exigences de Transports Canada. Deux solutions, toutes deux également valides, sont rejetées d’emblée : utiliser un dispositif d’arrêt ou ne rien faire.

Ces deux approches sous-estimées auraient dû être étudiées plus en profondeur dans l’évaluation.

Parmi les trois approches acceptées, le rapport appuie largement la proposition RESA 3, même si ce n’est pas la solution soutenue par le conseil municipal. La ville a soutenu la proposition RESA 1 pour plusieurs bonnes raisons. Elle devrait être la solution souhaitée pour les raisons suivantes :

- Moins dispendieuse, ce qui est très important, puisque l'utilisation de l'aéroport est en baisse et que son utilisateur principal, Porter, abandonne tranquillement l'aéroport avec une augmentation de ses opérations à Pearson et Hamilton.
- Moins de construction. La construction dans le quartier Queen's Key de Bathurst est une tâche ardue, considérant que le quartier est fortement stressé par un aéroport, une autoroute, la construction de copropriétés, le tourisme, etc. C'est toujours un endroit recherché où vivre et, compte tenu du nombre de personnes qui y vivent, la ville devrait travailler fort pour maintenir cette attractivité.

- Impact environnemental minimal : réduire la construction au minimum causera le moins de tort possible à l'environnement. Oui, les améliorations des propositions RESA 2 et 3 comporteront des améliorations mineures aux activités aéroportuaires et une petite réduction de la pollution. Cependant, ces compensations ne protègent pas significativement le quartier. Un mur antibruit ne changera pas significativement la perception du bruit des avions. Les notes de fond traverseraient toujours le mur et seraient à peine remarquées lors des mesures sonores en dBA.

L'aéroport répond-il toujours aux critères pour une RESA?

En raison d'une succession d'événements, BBTCA pourrait ou pourrait, dans un proche avenir, ne pas répondre aux critères pour obtenir une RESA. Présenter un modèle détaillé de demande de transport pour l'aéroport en tenant compte des éléments suivants serait très utile pour évaluer la valeur du projet, surtout d'un point de vue financier. Nous avons :

- L'influence d'UP Express
- Le transfert des vols de BBTCA vers les aéroports Pearson et J.C. Munro Hamilton
- Coûts d'exploitation moins élevés aux aéroports Pearson et Hamilton
- Possibilité d'utiliser des jets ainsi que les aéroports Pearson et Hamilton
- Le train à grande vitesse pourrait bientôt arriver (le projet Alto)

Tous ces changements feront baisser la demande à BBTCA. L'évaluation environnementale à réaliser devrait avoir examiné en détail les répercussions de toute combinaison de ces changements.

Conclusions

Les lacunes du rapport indiquent qu'une refonte de celui-ci devrait être effectuée. Les répercussions locales sont assez préoccupantes et sont minimisées dans le document.

Il semble que ce projet se fera, peu importe ses risques d'échec ou le bruit et la pollution atmosphérique qui en découleront.

Ainsi, le meilleur choix, si une RESA devait être construite, serait de s'en tenir au choix simple, le moins coûteux et approuvé par le conseil municipal, soit la RESA 1.

Cordialement,

[redacted]

Objet : RE : Soumission de formulaire - Commentaires publics sur la RESA-EE
Date : 2025-07-10 20:18:06
De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Destinataires : [redacted]

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour, [redacted]

Merci pour votre courriel daté du 1er juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Inclusion d'une solution de rechange du « statu quo »
La solution du « statu quo » a été envisagée dès les premières étapes de l'évaluation. Toutefois, cette solution suppose que la piste 08/26 continuerait d'être exploitée sans les RESA de 150 m obligatoires aux deux extrémités de la piste, ce qui ne répond pas à la mesure de sécurité critique exigée par Transports Canada. Par conséquent, cette solution n'a pas fait l'objet d'une évaluation plus approfondie.

Besoin du projet
L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle important dans l'économie de Toronto, générant plus de 2,1 milliards de dollars en production économique totale et soutenant environ 4 450 emplois, dont 2 080 directement liés à l'exploitation de l'aéroport. Il s'agit d'une plaque tournante essentielle pour le transport, offrant un accès pratique au centre-ville et des liaisons vers plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, ainsi que des liaisons vers plus de 80 destinations internationales. L'aéroport facilite également des services essentiels tels que les activités d'ambulance aérienne d'Ornge, contribuant ainsi à la santé et à la sécurité publiques. Des sondages d'opinion publique confirment également que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est largement soutenu par les Torontois, plus de 75 % des résidents considérant l'aéroport comme un bien précieux, et plus de 70 % confirmant qu'il s'agit d'une bonne utilisation des terres. L'aéroport est exploité en vertu d'un accord tripartite entre Transports Canada, la Ville de Toronto et PortsToronto. Cet accord, qui devait expirer en 2033, a été prolongé par le Conseil municipal jusqu'en 2045. Les trois signataires de l'accord continueront de travailler ensemble pour l'avenir de l'aéroport, ce qui inclut de garantir la conformité du projet des RESA aux exigences fédérales en matière de sécurité. Établie en vertu de la *Loi maritime du Canada*, PortsToronto est une entreprise gouvernementale qui se doit d'être financièrement autonome et qui ne reçoit aucun financement fédéral, provincial ou municipal. De ce fait, PortsToronto doit veiller à ce que l'aéroport demeure une porte d'entrée clé du transport régional pour la ville de Toronto, les Canadiens et les visiteurs.

Construction d'une RESA efficace
Les RESA proposées de 150 mètres à l'aéroport Billy Bishop de Toronto sont entièrement conformes à la mise à jour du *Règlement de l'aviation canadien*, Partie III, Sous-Partie 2, Section VI, entrée en vigueur le 21 décembre 2021. Ce règlement exige une RESA d'une longueur minimale de 150 mètres, ou une mesure de sécurité équivalente, dans les aéroports canadiens qui desservent régulièrement au moins 325 000 passagers commerciaux pendant deux années consécutives. Bien que des RESA plus longues soient idéales, les directives internationales permettent des longueurs plus courtes lorsque des contraintes existent, à condition que la sécurité ne soit pas compromise. Les RESA proposées respectent la nouvelle norme réglementaire au Canada et reflètent la solution la plus sûre et la plus pratique pour ce site. Le projet de RESA est une mise à niveau axée sur la sécurité visant l'harmonisation avec les plus récentes normes canadiennes de l'aviation. L'aéroport continue ses activités en toute sécurité selon les règlements fédéraux en vigueur, avec la supervision de Transports Canada et des systèmes de gestion de la sécurité approuvés en place.

Accès à l'aéroport pour les services d'intervention d'urgence
PortsToronto accorde la plus haute priorité à la sécurité des passagers, du personnel de l'aéroport et de la collectivité environnante. En plus d'avoir un centre d'intervention d'urgence avec un effectif complet à l'aéroport, les intervenants d'urgence de Toronto peuvent accéder à l'aéroport en quelques minutes par l'eau, en utilisant les embarcations de l'Unité maritime de Toronto, ainsi que par le traversier de PortsToronto, qui serait exclusivement accessible aux véhicules d'intervention en cas d'urgence. Le service de traversier de l'aéroport comprend le Marilyn Bell, capable de transporter

jusqu'à 200 passagers, membres d'équipage et 15 véhicules, ainsi que le traversier de secours David Hornell. Le tunnel piétonnier offre également un accès à l'île fiable et fixe pour les équipes d'urgence. Un soutien supplémentaire est assuré par une caserne de pompiers à proximité, un poste de police et une unité paramédicale situés à moins d'un kilomètre de l'aéroport. Le Service de police de Toronto maintient un bateau à glace spécial pour l'accès hivernal à l'aéroport et aux zones portuaires, tandis que les ambulanciers et hélicoptères d'Ornge sont basés en permanence à l'aéroport, fournissant une expertise supplémentaire et de l'équipement spécialisé au besoin. Ces mesures, combinées aux procédures opérationnelles de l'aéroport, à la coordination avec les premiers intervenants et à la formation continue, garantissent que la réponse et l'accès en cas d'urgence sont pleinement planifiés, contrôlés et conformes aux exigences réglementaires.

Considération du dispositif d'arrêt à matériau absorbant

Le dispositif d'arrêt à matériau absorbant avait d'abord été envisagé comme solution lors de l'étude de faisabilité, mais a finalement été exclu en raison de plusieurs défis opérationnels et réglementaires. En effet, bien que le dispositif d'arrêt à matériau absorbant réponde aux exigences de Transports Canada visant les RESA, il présente des inconvénients importants, notamment l'incertitude quant à la conformité réglementaire future en tant que premier dispositif d'arrêt à matériau absorbant au Canada, des fermetures de pistes potentielles pour réparation et entretien, et une durée de vie limitée. Tout cela pourrait perturber les opérations à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. En outre, le dispositif d'arrêt à matériau absorbant serait compromis, voire endommagé, par les embruns et l'accumulation de glace dans l'environnement marin unique de l'aéroport, ce qui augmenterait d'autant les risques opérationnels.

Adéquation de l'EE et applicabilité de la *Loi sur l'évaluation d'impact* fédérale

La *Loi sur l'évaluation d'impact* établit le cadre fédéral pour l'évaluation des impacts de certains projets afin de prévenir ou d'atténuer les effets négatifs importants sur l'environnement. Selon le *Règlement sur les activités concrètes*, seuls certains types de « projets désignés » doivent soumettre une description initiale de projet à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) afin de déterminer si une évaluation d'impact fédérale est justifiée. À la suite de consultations initiales, l'AEIC a confirmé, en octobre 2024, que le projet de RESA ne répondait pas aux critères d'un projet désigné selon le Règlement, et qu'une description initiale de projet n'était donc pas requise. Par la suite, en réponse à une demande de désignation de Parks not Planes, PortsToronto a fourni à l'AEIC des renseignements détaillés sur le projet, y compris sa conception proposée et ses effets négatifs potentiels, le 23 décembre 2024. L'Agence d'évaluation d'impact du Canada a ensuite sollicité l'avis des autorités fédérales, des ministères provinciaux de l'Ontario, de la Ville de Toronto, de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, ainsi que de trois communautés autochtones potentiellement touchées, et a confirmé le 24 janvier 2025 que le projet ne serait pas désigné en vertu de l'article 9 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*. Cependant, l'EE a été réalisée selon les pratiques standard de l'industrie, mettant l'accent sur la transparence, la rigueur technique et une consultation significative.

Pertinence des consultations publiques

Bien que le projet de RESA ne relève pas de la *Loi sur l'évaluation d'impact* ni de ses exigences formelles de consultation, PortsToronto s'engage à maintenir la transparence et à mener une consultation publique significative tout au long du projet de RESA. L'organisation s'est engagée à communiquer ouvertement de l'information et sollicite les commentaires du public au fur et à mesure que des décisions clés sont prises. Aux fins de l'évaluation environnementale, des consultations publiques ont été menées en plusieurs étapes afin de favoriser la transparence et une participation significative. Un site Web dédié au projet (https://www.safecleanquiet.ca/) a également été lancé afin de fournir de l'information continue, des mises à jour et des foires aux questions, assurant ainsi aux intervenants l'accès aux plus récents progrès. PortsToronto a également activement sollicité et intégré les commentaires de la communauté dans le processus de conception de la RESA. L'organisation a consulté des organismes gouvernementaux, dont la Ville de Toronto, Transports Canada, y compris Navigable Waters, Waterfront Toronto, CreateTO, l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, Pêches et Océans Canada, Environnement et Changement climatique Canada, le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario, ainsi que le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme pour discuter du projet des RESA. De plus, PortsToronto a mobilisé les communautés autochtones afin de s'assurer que leurs droits, intérêts et perspectives soient inclus dans les processus de planification et de prise de décision.

La période d'examen public de 30 jours, du 9 juin au 7 juillet 2025, a respecté les exigences établies en matière d'EE et s'inspire des pratiques standard pour des projets de ce type. Ce calendrier a été conçu pour permettre la participation du public tout en maintenant la conformité aux obligations réglementaires et à l'échéancier du projet. L'avis a été délivré par plusieurs canaux, y compris une mise à jour du site Web du projet et un journal. Tous les documents ont été mis à disposition du public en ligne. Tous les commentaires reçus durant la période de consultation ont été examinés et pris en compte dans le cadre de la mise au point du rapport d'étude de l'EE. Bien que la période d'examen n'ait pas été prolongée, PortsToronto demeure déterminé à favoriser la participation communautaire afin de se conformer aux exigences réglementaires tout en améliorant la sécurité opérationnelle et l'efficacité, et en réduisant au minimum les répercussions sur les communautés voisines.

Perspectives commerciales de l'exploitation de l'aéroport

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a accueilli plus de deux millions de passagers en 2023 et 2024, faisant de cet aéroport une installation bien utilisée et appréciée, qui a besoin d'investissements continus. Bien que nous reconnaissions que le paysage du transport régional évolue, avec de nouveaux services ferroviaires, des changements opérationnels par les compagnies aériennes et l'expansion d'autres installations aéroportuaires, l'aéroport Billy Bishop de Toronto continue de jouer un rôle distinct et important. Il offre un accès rapide et pratique à destination et en provenance du centre-ville de Toronto, soutient les déplacements à courte distance et permet la prestation de services essentiels comme les opérations d'ambulance aérienne d'Ornge. Ces fonctions essentielles demeurent en demande et ne sont pas remplacées par les changements à l'aéroport Pearson ou ailleurs. L'augmentation de la fréquence des vols reflète l'accroissement de la demande et le rôle de l'aéroport pour relier Toronto aux destinations régionales avec des correspondances pour desservir l'Amérique du Nord, l'est du Canada et le nord de l'Ontario. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto s'engage à gérer cette croissance de manière responsable. De plus, bien que le développement du train à grande vitesse puisse offrir une option écologique pour certains itinéraires, il complète plutôt que remplace le rôle de l'aéroport, car les liaisons ferroviaires ne peuvent pas desservir toutes les destinations ni reproduire la flexibilité et le gain de temps offerts par le transport aérien. La mise en œuvre des RESA est une exigence réglementaire en vertu du *Règlement de l'aviation canadien* pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. L'aéroport a dépassé les seuils annuels de 325 000 passagers pendant deux années consécutives et continue de respecter les conditions selon lesquelles les RESA sont exigées. L'exigence des RESA ne dépend pas des décisions commerciales d'un exploitant en particulier, et ne peut pas être reportée en raison de changements futurs potentiels dans les activités des compagnies aériennes.

Effets sur les changements climatiques

Une analyse des émissions de gaz à effet de serre a été effectuée, en mettant l'accent sur les changements prévus dans les émissions provenant de l'exploitation aéroportuaire, en particulier les mouvements de véhicules routiers et l'exploitation des voies de circulation des aéronefs. L'exploitation du projet de RESA ne modifie pas le nombre de vols ni les types d'aéronefs exploités à l'aéroport. Par conséquent, aucune émission atmosphérique opérationnelle supplémentaire n'est prévue pour les avions. Au contraire, les améliorations proposées aux voies de circulation dans le cadre de la RESA 2 et de la RESA 3 devraient accroître l'efficacité du roulage et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Plus particulièrement, les émissions annuelles de gaz à effet de serre générées par le roulage des aéronefs devraient diminuer, passant de 693 tonnes en 2023 (conditions actuelles) à 508 tonnes en 2027 (conditions futures) [réduction d'environ 30 %]. Bien que rediriger les véhicules vers une nouvelle route périphérique côté piste entraîne une augmentation modérée de la distance de déplacement par rapport à la traversée de piste existante, les émissions associées au gaz à effet de serre devraient rester minimes. Parmi toutes les solutions de rechange, la contribution totale aux émissions relatives au transport provincial est négligeable, étant estimée à seulement 0,002 % des émissions totales de CO_2e du secteur des transports ontarien de 2021. Les émissions de CO_2 ont été comparées aux émissions provinciales de polluants atmosphériques pour le secteur des transports, dans le cadre d'une analyse du fardeau, selon le Guide environnemental pour l'évaluation et l'atténuation des répercussions des projets de transport provinciaux sur la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre qui en découlent du ministère des Transports (mai 2020). L'objectif de l'analyse du fardeau est de quantifier les émissions annuelles totales dans les scénarios actuels, de construction future et de non-construction future, et de présenter les valeurs aux fins de comparaison. Parmi les solutions de rechange, la RESA 3 offre les émissions globales les plus faibles. Cela est dû à la conception de la nouvelle route périphérique, qui permettra un mouvement illimité des véhicules et éliminera le ralenti actuel qui se produit à la traversée de piste. Pour plus de détails, veuillez consulter le rapport d'évaluation de la qualité de l'air (annexe F) dans le rapport d'étude d'EE disponible à l'adresse https://www.safecleanquiet.ca/.

De plus, une évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques a été réalisée à l'aide du Guide d'évaluation préalable de haut niveau du Comité sur la vulnérabilité de l'ingénierie des infrastructures publiques (CVIIP) dans le cadre de l'EE afin d'évaluer les répercussions potentielles des conditions climatiques futures sur le projet de RESA. L'évaluation a pris en compte des scénarios à fortes émissions pour les périodes de 2041 à 2070 et de 2071 à 2100, et elle a évalué la résilience climatique de toutes les solutions de RESA. Des mesures de traitement du risque et d'adaptation ont été ciblées pour réduire la vulnérabilité des infrastructures. Ces mesures porteront sur le drainage, la performance du pavage, la protection des rives et la gestion des eaux pluviales afin d'assurer la résilience climatique à long terme de l'infrastructure de RESA. Pour plus de détails, veuillez consulter le Rapport d'évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques (annexe P) dans le rapport d'étude de l'EE disponible à l'adresse https://www.safecleanquiet.ca/.

Qualité de l'air – Particules ultrafines

L'équipe du projet a également examiné l'étude de l'Université de Toronto et de l'Université McGill sur les particules ultrafines. Les particules ultrafines résultent habituellement de la combustion du carburant, y compris celle des avions, ainsi que des émissions non issues des tuyaux d'échappement des véhicules routiers. La présente étude d'EE met l'accent sur les effets de la RESA, et celle-ci n'aura pas d'incidence sur les émissions des aéronefs puisque l'environnement de la piste demeure inchangé. Comme le projet de RESA n'entraînera aucun changement dans le volume du trafic aérien, le type d'aéronef ou la fréquence des vols, il n'aura pas d'incidence sur les émissions des aéronefs comparativement aux conditions existantes. La construction des RESA répond uniquement à des scénarios de sécurité et d'urgence et ne devrait pas modifier la capacité de l'aéroport ou les types d'aéronefs qu'il accueille. PortsToronto s'efforce activement de réduire au minimum les effets de l'aéroport sur l'environnement, y compris la pollution atmosphérique. Les particules ultrafines sont des contaminants non réglementés au Canada et en Ontario, mais la communauté scientifique poursuit les analyses et les

recherches dans ce domaine. Dans le cadre des travaux de recherche menés par l'Université de Toronto en 2024, PortsToronto a entrepris une analyse localisée de la qualité de l'air afin de mieux cerner les sources de particules ultrafines ou d'autres sources de contaminants atmosphériques. PortsToronto s'engage à améliorer continuellement la qualité de l'air liée aux émissions provenant des opérations aéroportuaires qui peuvent avoir une incidence sur la communauté locale.

Effets sur la santé

Le projet se concentre uniquement sur la mise en œuvre des RESA pour répondre aux exigences de sécurité fédérales obligatoires. Il a été élaboré dans le cadre des contraintes de l'Accord tripartite, qui interdit le prolongement des pistes et limite les opérations aéroportuaires. Comme la longueur de la piste, le nombre de vols, les types d'aéronefs et les heures d'exploitation resteront inchangés, aucune augmentation des émissions atmosphériques ou du bruit lié aux opérations aériennes n'est prévue. Cela signifie que les conditions sanitaires existantes liées à la qualité de l'air et au bruit ne seront pas touchées, tandis que la communauté bénéficiera d'une sécurité accrue à l'aéroport. Bien que rediriger les véhicules vers une nouvelle route périphérique entraîne une augmentation modérée de la distance de déplacement par rapport à la traversée de piste existante, les émissions associées devraient être minimes. Dans l'ensemble, aucun changement mesurable de la qualité de l'air local ou des conditions sonores n'est prévu. Ainsi, aucun impact sanitaire n'est attendu de la mise en œuvre ou de l'exploitation de la RESA.

Les répercussions potentielles sur la santé pendant la construction, y compris le bruit et la qualité de l'air, ont été évaluées dans l'EE. Les répercussions sur la qualité de l'air pendant la construction ont été évaluées pour trois solutions de RESA à l'aide d'une approche quantitative de modélisation de dispersion. Les émissions ont été estimées à l'aide de facteurs d'émission d'ingénierie et intégrées au modèle pour évaluer les répercussions potentielles. Bien qu'il soit reconnu que les concentrations modélisées de NO_2 ont dépassé la norme fédérale d'une heure au 98e percentile d'environ 30 %, il est important de noter que les prévisions ont été générées à l'aide d'un modèle de dispersion conservateur et ont été modélisées sur une période de cinq ans pour tenir compte de toutes les conditions météorologiques. Ce modèle tient compte du pire des scénarios d'émissions, en intégrant des équipements de construction fonctionnant simultanément sur le chantier et en utilisant des estimations prudentes pour les émissions de NO_2. Pour les prédictions relatives au NO_2 du projet seulement, environ 2 % des valeurs dépassaient la nouvelle norme fédérale d'une heure qui est de 83 µg/m³. Il est important de noter que les activités de construction et l'exposition aux effets de la construction n'auront lieu que pour une période limitée. Bien que ces dépassements soient limités en portée et en durée, PortsToronto reconnaît l'importance de minimiser les effets potentiels sur la santé et l'environnement. Des mesures d'atténuation, telles que l'élimination de la poussière et un plan de gestion de la qualité de l'air durant la construction, tiendront compte des effets à court terme pendant la construction. Le plan de gestion de la qualité de l'air pendant la construction sera communiqué à la communauté avant la construction et sera mis à jour au besoin.

De plus, des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des opérations aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite de conformité des RESA de Transports Canada, soit le 12 juillet 2027. La modélisation du bruit de construction réalisée pour l'EE indique que les effets du bruit liés à la construction de la RESA 1 à tous les points de réception devraient être négligeables. Néanmoins, PortsToronto reconnaît que les travaux de nuit peuvent perturber les résidents à proximité et s'engage à réduire au minimum le bruit et les autres effets néfastes. Un plan de gestion du bruit des travaux de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin. La surveillance du bruit sera effectuée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Impact du bruit des aéronefs

L'aéroport Billy Bishop de Toronto fonctionne actuellement dans les limites de la prévision de l'exposition au bruit définies par l'Accord tripartite, selon la méthodologie de Transports Canada. L'évaluation détaillée des répercussions sonores et la modélisation effectuées dans le cadre du projet des RESA indiquent que les niveaux de bruit provenant de la circulation aérienne en survol ne dépassent pas les courbes des prévisions d'ambiance sonore ni les seuils réglementaires établis. Bien que le bruit des aéronefs soit reconnu comme une préoccupation dans les zones résidentielles et récréatives, les résultats de la modélisation du bruit montrent que l'incidence du projet sur les niveaux de bruit globaux n'entraînera pas de nouvelle exposition au bruit. Pour en savoir plus sur les résultats de la modélisation du bruit, consultez le Rapport d'évaluation des répercussions du bruit disponible à l'adresse (annexe G) du rapport d'étude de l'EE à l'adresse https://www.safecleanquiet.ca/

Risque de conflit d'intérêts

En tant que promoteur du projet RESA, il incombe à PortsToronto de mettre en œuvre l'EE selon les pratiques standard de l'industrie, en mettant l'accent sur la transparence, la rigueur technique et une consultation significative. Le processus a été conçu pour assurer une prise de décision équilibrée et fondée sur des preuves. Toutes les études ont été réalisées par des professionnels qualifiés en utilisant des méthodes établies. De plus, l'étude d'évaluation du patrimoine naturel a été examinée par un expert indépendant mandaté par la Ville de Toronto.

Calendrier de l'EE

L'EE a été lancée pour faire suite à la directive de Transports Canada confirmant l'admissibilité de l'aéroport Billy Bishop de Toronto à l'exigence fédérale de la RESA et structurée pour respecter la date limite de conformité du 12 juillet 2027. Cette exigence a été établie par Transports Canada en 2021 et s'applique une fois qu'un aéroport dessert au moins 325 000 passagers par année pendant deux années consécutives. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a atteint ce seuil en juin 2024, ce qui a entraîné l'obligation de construire des RESA d'ici le 12 juillet 2027. Le processus a commencé immédiatement après cette confirmation afin de laisser suffisamment de temps pour les études, la consultation et la prise de décisions. L'engagement avec le personnel de la Ville de Toronto a débuté tôt dans le processus et s'est poursuivi tout au long, avec des mises à jour régulières et des réunions du comité consultatif technique pour assurer la transparence et la coordination.

Manque de transparence

Tous les documents préparés sous la direction de PortsToronto pour l'EE, y compris les études techniques, les évaluations d'impact, les dossiers de consultation et les projets de rapport, ont été mis à disposition conformément aux pratiques établies. Lorsque des documents tiers sont mentionnés, leurs conclusions ont été résumées le cas échéant. Le rapport Avia NG mentionné lors de la réunion du 17 juillet est une évaluation technique détaillée préparée pour appuyer l'évaluation de la conception de la sécurité de la piste, et les données techniques et analyses pertinentes de ce rapport ont été intégrées à l'EE au besoin. Ses principales conclusions, y compris la justification de l'élimination des options 1 à 3, sont explicitement documentées au chapitre 4 du rapport d'étude de l'EE, disponible au https://www.safecleanquiet.ca/.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : [redacted]
Date : 7 octobre 2025 à 10 h 53
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Heather, le rapport a-t-il été finalisé? On n'a rien entendu depuis votre note de juillet dernier.

[redacted] Parks Not Planes
[redacted]
https://www.parksnotplanes.com

De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Date : 9 juillet 2025 16 h 03
À : [redacted]
Objet : Soumission de formulaire – Commentaires publics - RESA-EE

Vous ne recevez pas souvent des courriels de hdennis@portstoronto.com Découvrez pourquoi c'est important

Bonjour,

Nous vous remercions de votre intérêt pour le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nous apprécions vos commentaires qui seront documentés dans le rapport final d'évaluation environnementale.

Je vous remercie.

Heather Dennis
Adjointe de projets
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT

PORT OF TORONTO

OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : [redacted]
Date : 26 juin 2025 à 17 h 48
À : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Veuillez partager vos réflexions : Veuillez consulter la lettre de notre organisation publiée [redacted] ici : https://www.parksnotplanes.com/post/city-should-reject-ports-toronto-s-wholly-inadequate-environmental-assessment

Veuillez accepter ces commentaires comme notre contribution à « l'évaluation environnementale » que vous avez publiée.

Nom : [redacted]

Courriel : [redacted]

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

[redacted]

Bonjour,
Merci pour votre courriel daté du 1er juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.
L'allongement de la longueur opérationnelle de la piste n'est pas envisagé dans le cadre du projet de RESA. L'Accord tripartite, qui régit les opérations à l'aéroport Billy Bishop de Toronto, interdit tout allongement de la portion opérationnelle de la piste. Le projet de RESA vise uniquement à respecter les exigences de sécurité fédérales imposées par Transports Canada et ne changera pas la longueur de la piste, les types d'aéronefs, ni la capacité opérationnelle de l'aéroport.
Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : Jeudi 26 juin 2025, 20 h 43
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

> **ATTENTION** : Le présent courriel provient de l'extérieur de PortsToronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

[redacted]

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Veuillez partager vos impressions : Veuillez prolonger la piste. Cela permettra de faire fonctionner l'avion dans des configurations plus silencieuses (vitesse de l'hélice à l'atterrissage, réglage réduit des volets)

Nom :

Courriel :

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Date : 7 octobre 2025 18 h 48
À : Geoffrey Mosher
Objet : Commentaires de la YQNA sur l'évaluation environnementale de la RESA à l'Aéroport de l'île
Pièces jointes : YQNA comment on RESA EA 7 July 2025.pdf

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour [redacted],

Selon le courriel d'Angela ci-dessous, PortsToronto a transmis l'information de la YQNA à AECOM, qui a préparé la réponse suivante. Veuillez vous assurer que la réponse ci-dessous est transmise à [redacted] Merci.

[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 7 juillet 2025, en réponse à l'ébauche du Rapport d'étude de l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

L'EE a été entreprise pour évaluer les effets environnementaux potentiels des différentes approches de mise en œuvre de la RESA à l'aéroport Billy Bishop de Toronto. La portée de l'évaluation vise à répondre à une exigence fédérale particulière de sécurité. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto joue un rôle important dans l'économie de Toronto, générant plus de 2,1 milliards de dollars en production économique totale et soutenant environ 4 450 emplois, dont 2 080 directement liés à l'exploitation de l'aéroport. Il s'agit d'une plaque tournante essentielle pour le transport, offrant un accès pratique au centre-ville et des liaisons vers plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, ainsi que des liaisons vers plus de 80 destinations internationales. L'aéroport facilite également des services essentiels tels que les activités d'ambulance aérienne d'Ornge, contribuant ainsi à la santé et à la sécurité publiques.

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a accueilli plus de deux millions de passagers en 2023 et 2024, faisant de cet aéroport une installation bien utilisée et appréciée, qui a besoin d'investissements continus. La fréquence des vols reflète l'accroissement de la demande et le rôle de l'aéroport pour relier Toronto aux destinations régionales avec des correspondances pour desservir l'Amérique du Nord, l'est du Canada et le nord de l'Ontario. De plus, en 2025, une nouvelle installation de précontrôle par les États-Unis ouvrira ses portes, ce qui donnera accès à de nouveaux marchés et apportera plus de commodité. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto s'engage à gérer cette croissance de manière responsable.

Comme indiqué dans le rapport d'étude de l'EE, une « l'option de ne rien faire » a été envisagée lors des premières étapes de l'évaluation. Toutefois, cette solution suppose que la piste 08/26 continuerait d'être exploitée sans les RESA de 150 m obligatoires aux deux extrémités de la piste, ce qui ne répond pas à la mesure de sécurité critique exigée par Transports Canada. Par conséquent, cette solution n'a pas fait l'objet d'une évaluation plus approfondie.

Alors que l'UP Express offre une liaison ferroviaire utile vers l'aéroport Pearson, l'aéroport Billy Bishop de Toronto remplit un rôle différent en offrant un accès pratique au centre-ville pour les vols courts et essentiels, y compris le transport médical.

La présence élargie de Porter Airlines à l'aéroport international Pearson de Toronto reflète sa croissance sur les marchés des longs courriers. L'aéroport Billy Bishop de Toronto continue de jouer un rôle distinct dans le réseau régional de transport, offrant un accès pratique au centre-ville pour les voyages courts et des services essentiels comme les vols médicaux. L'objectif de cette EE est d'évaluer les effets environnementaux potentiels de la mise en œuvre des améliorations de sécurité requises tout en assurant le respect des règlements applicables et en préservant les conditions d'exploitation existantes de l'aéroport.

La décision de Porter Airlines d'exploiter des vols à réaction Embraer au départ de l'aéroport international de Hamilton reflète sa stratégie réseau plus large. L'aéroport Billy Bishop de Toronto continue de remplir un rôle distinct dans le système de transport régional, axé sur les déplacements courts et la connectivité au centre-ville. L'aéroport est toujours régi par l'Accord tripartite, qui interdit l'exploitation d'avions à réaction et veille à ce que les services restent adaptés à l'emplacement et au rôle uniques de l'aéroport.

L'EE traite de la mise en œuvre d'une RESA fédérale obligatoire à l'aéroport Billy Bishop de Toronto, telle que l'exige Transports Canada. Il s'agit d'une exigence de sécurité critique visant à réduire le risque de dépassements ou de sous-dépassements et à améliorer les interventions en cas d'urgences. Il s'agit d'une obligation réglementaire nécessaire au bon fonctionnement de l'aéroport en toute sécurité et n'est pas influencé par les décisions des compagnies aériennes concernant leur flotte. La longueur RESA de 150 m n'est pas liée au type d'aéronef. C'est une longueur fixe pour tous les aéroports au Canada et pour tous les types d'aéronefs. Bien que la production du Dash 8-400 (Q400) de De Havilland Aircraft of Canada soit actuellement en pause, ces appareils demeurent largement utilisés commercialement et devraient rester en service pendant de nombreuses années. La mise en œuvre des RESA est fondée sur les normes fédérales de sécurité aérienne. Elle n'est pas liée au statut de production d'un aéronef en particulier et est essentielle au maintien de la conformité réglementaire et à la sécurité des opérations à l'aéroport.

La mise en œuvre des RESA est une exigence réglementaire en vertu du Règlement de l'aviation canadienne pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. L'aéroport a dépassé les seuils annuels de 325 000 passagers pendant deux années consécutives et continue de respecter les conditions dans lesquelles les RESA sont exigées. L'exigence RESA ne dépend pas des décisions commerciales d'un exploitant en particulier, et ne peut pas être reportée en raison d'éventuels changements futurs dans l'activité des compagnies aériennes.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

[redacted]

Date : 7 juillet 2025 à 14 h 48
À :mayor chow@toronto.ca; Ausma Malik Ausma.Malik@toronto.ca>; Warren Askew WAskew@portstoronto.com>; David Stonehouse David.Stonehouse@toronto.ca>; Jay Paleja jay.paleja@toronto.ca>; Geoffrey Mosher gmosher@lura.ca>
Cc : yqnaplanning@yqna.ca
Objet : Commentaires de la YQNA sur l'évaluation environnementale de la RESA à l'Aéroport Billy Bishop

Les commentaires de la YQNA sur l'ébauche d'EE sont présentés ci-dessous.

Cordialement,

[redacted]

Envoyé de mon iPhone

Destinataires : Olivia Chow, mairesse de Toronto
Ausma Malik, adjointe à la maire, conseillère du quartier 10
Warren Askew, Ports Toronto
David Stonehouse, Secrétariat du secteur riverain de la Ville de Toronto
Jay Paleja, Secrétariat du secteur riverain de la Ville de Toronto
Geoff Mosher, Lura Consulting

Commentaires de la York Quay Neighborhood Association (YQNA) sur l'ébauche d'évaluation environnementale RESA de l'aéroport Billy Bishop de Toronto

Le mardi 3 juin, Ports Toronto et AECOM ont publié l'ébauche de l'évaluation environnementale de la zone de sécurité de fin de piste de l'aéroport de Toronto Billy Bishop (RESA) (l'« EE ») et ont entamé une période de commentaires de 30 jours. Nous croyons comprendre que les membres du public peuvent soumettre leurs commentaires jusqu'au 7 juillet 2025.
Ce sont des commentaires soumis au nom de la YQNA.

Résumé

L'EE omet des faits pertinents. Elle ne mentionne jamais l'existence de l'aéroport international Pearson à proximité. Elle ignore le fait que le principal locataire aéroportuaire de l'ABBT, Porter Airline, semble être en train de cesser progressivement ses opérations à l'ABBT pour déménager à Pearson. Il est peu probable qu'il soit remplacé.

Le projet RESA proposé (a) serait alors inutile du point de vue de la sécurité, puisque les gros avions n'utiliseraient plus l'ABBT, et (b) ne serait plus exigé par le règlement RESA parce que le trafic aérien à l'ABBT tomberait probablement en dessous du seuil de passagers, déclenchant la conformité RESA

L'« l'option de ne rien faire », maintenant rejetée dans un court paragraphe à la page 72, doit donc être élargie. L'EE devrait évaluer la faisabilité et l'efficacité de traiter les problèmes de sécurité et de non-conformité réglementaire à l'ABBT en consolidant simplement le trafic aérien dans les aéroports proches déjà conformes à la RESA, y compris Pearson.

Ce n'est pas seulement une option possible, mais maintenant le résultat le plus probable. L'EE devrait la décrire complètement, y compris les faits suivants :

Pearson n'est jamais mentionné dans l'EE

Omission remarquable, l'EE ne mentionne jamais l'existence de Pearson, située à seulement 23 kilomètres et utilisée par environ 20 fois plus de voyageurs aériens que l'ABBT. Pearson dessert près de 95°% du trafic aérien dans la région du Grand Toronto. C'est-à-dire que l'EE ne reconnaît jamais le fait essentiel que l'ABBT est une infrastructure mineure et redondante. L'EE ne mentionne ni ne prend en considération les éléments suivants :

1. Le principal locataire de l'ABBT, Porter Airlines, a menacé de quitter l'ABBT, affirmant que le coût d'exploitation est trois fois supérieur à celui de Pearson, ce qui rend la situation non rentable. Aucune autre compagnie aérienne importante n'est susceptible d'opérer là si Porter part.[i]

2. Le nombre de vols à l'Aéroport Billy Bishop a diminué et il semble se situer aujourd'hui à la moitié environ de ce qu'il était avant la COVID. Et les chiffres ne vont pas en augmentant.

3. Le réseau UP Express relie maintenant par train le centre-ville de Toronto à l'Aéroport Pearson.

4. Porter Airlines a commencé à exploiter des avions à réaction Embraer ERJ 190 à l'Aéroport Pearson en février 2023. Aujourd'hui, beaucoup plus de vols se font depuis cet aéroport qu'à partir de l'Aéroport Billy Bishop.

5. En juin 2025, Porter Airlines a également commencé à offrir des vols à bord d'avions Embraer à partir de l'Aéroport international de Hamilton, et la société promet d'en offrir beaucoup plus à l'avenir.

6. Porter semble réduire progressivement ses activités opérationnelles à l'Aéroport Billy Bishop et transforme sa flotte en faveur des avions à réaction Embraer – lesquels ne peuvent décoller de l'Aéroport Billy Bishop ou y atterrir. La flotte actuelle de Porter se compose de 74 aéronefs, dont 45 avions Embraer, tous immatriculés depuis 2022, et seulement 29 DeHavilland DHC-8-402 plus petits pouvant décoller de l'Aéroport Billy Bishop, la plupart d'entre eux ayant été immatriculés il y a dix ou quinze ans ou plus.

Porter n'a pas fait l'acquisition d'un seul nouveau DeHavilland depuis environ cinq ans[ii].

7. L'EE devrait examiner si, dans l'éventualité où Porter quitte l'Aéroport Billy Bishop, le nombre de passagers « embarqués et [...] débarqués » à l'Aéroport Billy Bishop tomberait sous le seuil établi pour que les obligations relatives à l'aménagement d'une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) s'appliquent, ce seuil étant de 325 000 passagers par année au cours de deux années consécutives[iii]. Le cas échéant, cela rendrait inutile le projet de RESA proposé, dont le coût est évalué à 65 millions de dollars, et permettrait ainsi d'éviter les dommages environnementaux et les perturbations qui seraient associés à ce projet.

L'EE mentionne à tort que le choix doit se faire entre « la base de référence opérationnelle existante » et « l'absence d'aéroport » (Sommaire, p. ii), c'est-à-dire, entre le maintien ou la fermeture de l'aéroport. Or, ce choix ne tient pas compte de l'option qui semble aujourd'hui la plus probable, à savoir que Porter quittera et que le trafic passagers à l'Aéroport Billy Bishop tombera bien en deçà du seuil prescrit pour l'aménagement d'une RESA. L'Aéroport Billy Bishop reprendra alors vraisemblablement son ancien rôle, celui de petit aéroport local répondant aux besoins de l'aviation générale, comme les écoles de pilotage et les vols récréatifs, comme ce fut le cas pendant des décennies avant 2007.

La construction d'une RESA deviendrait alors inutile et constituerait même un gaspillage. L'EE devrait le mentionner.

La discussion qui se limite à trois phrases sur la « Solution qui vise à ne rien faire », à la page 87 de l'EE, est inexacte. Il y est indiqué : « Bien que cette solution n'entraîne pas d'effets immédiats sur l'environnement, elle ne répond pas aux principaux objectifs de sécurité du projet ». De fait, les objectifs de sécurité du projet pourraient facilement être atteints en ne construisant *pas* de RESA à l'Aéroport Billy Bishop et en regroupant plutôt le trafic aérien aux aéroports Pearson et de Hamilton, lesquels satisfont vraisemblablement déjà aux exigences en matière de RESA. L'EE devrait mentionner que cette option semble déjà se concrétiser sous l'effet des forces du marché.

Une analogie

Supposons une situation où il y aurait deux ponts situés à proximité l'un de l'autre, les deux desservant les mêmes destinations. L'un de ces ponts n'est pas conforme aux normes de sécurité et ne peut être rendu sécuritaire qu'en réalisant des travaux de remblayage et de construction qui perturberaient une communauté et un environnement vulnérable situés à proximité. L'autre pont est plus gros et déjà conforme aux normes de sécurité, et il est déjà utilisé par 95 % des voyageurs.

Il est allégué qu'une firme de génie-conseil, qui réaliserait une évaluation environnementale du projet de construction proposé pour rendre le plus petit pont conforme, pourrait manquer à ses obligations professionnelles si son évaluation environnementale ne mentionnait pas l'autre pont conforme situé à proximité et n'envisageait pas l'option de regrouper la circulation sur ce pont, en particulier si le plus petit pont avait été peu utilisé au fil des ans.

Conclusion

L'EE dans sa forme actuelle est inadéquate. La Ville ne devrait pas considérer que l'évaluation environnementale a été réalisée à sa satisfaction[iv]. Le projet ne devrait pas aller de l'avant avant que des révisions satisfaisantes soient apportées.

La « Solution qui vise à ne rien faire » (à la p. 87) doit être considérablement élargie afin d'envisager la possibilité que le trafic aérien de passagers puisse être regroupé aux autres aéroports déjà conformes situés à proximité. Il convient de noter que cela risque d'arriver de toute façon, sous l'effet des forces du marché, ce qui rendrait inutile le projet proposé de RESA.

Il est particulièrement important de présenter une analyse complète de la « Solution qui vise à ne rien faire », à la lumière de la conclusion énoncée à la page xx du Sommaire : « le remblayage dans le cadre de la RESA est un changement permanent qui fixe l'utilisation de cette zone comme terrain, et exclut ainsi l'utilisation future de cette zone pour des activités aquatiques, ce qui a une incidence sur les valeurs de non-utilisation associées au secteur riverain et au port de Toronto ».

En d'autres termes, les matériaux de remblai équivalant à trois terrains de football[v] qui seront déversés dans le lac pour l'aménagement de la RESA 1 y resteront pour toujours, ce qui limitera l'utilisation du lac pour les générations futures. Par conséquent, pour être adéquate, l'EE doit décrire intégralement *toutes* les options réalisables, y compris le regroupement du trafic aérien ailleurs.

Le 7 juillet 2025

[redacted]

Coprésident
York Quay Neighborhood Association

Notes de fin de texte

[i] « Si Porter venait à quitter l'ABBT, il ne semble pas y avoir d'autre solution viable pour l'aéroport [de l'île]. Il n'y a que deux autres exploitants de Q400 au Canada qui pourraient opérer à partir de l'ABBT : Air Canada et WestJet. Aucune autre compagnie aérienne en Amérique du Nord (à l'exception d'Horizon, qui opère uniquement sur la côte Ouest) n'a d'avions opérant à partir de l'ABBT. De plus, *étant donné que le coût d'exploitation à partir de l'ABBT est presque trois fois supérieur à celui de Pearson, nous ne pensons pas qu'Air Canada ou West Jet élargissent considérablement leurs opérations pour combler le vide laissé si Porter quittait le marché,* et, de toute façon, l'acquisition d'un nombre suffisant d'avions (surtout compte tenu de l'incertitude entourant la production future du Q400) et la formation du personnel navigant nécessaire à cette fin prendraient de nombreuses années. [Italiques ajoutés.] Lettre de Michael Deluce, président et chef de la direction de Porter Airlines, datée du 21 décembre 2018 et adressée à M. Neil Pakey, président et chef de la direction, Nieuport Aviation Infrastructure Partners GP.

« Porter a été clair : les coûts d'exploitation exorbitants de l'Aéroport Billy Bishop ne sont pas viables et, en l'absence d'une solution réaliste à court terme, Porter entend réduire à zéro son attribution de créneaux pour la période débutant le 1er mai 2020. » Lettre de Michael Deluce, président et chef de la direction de Porter Airlines, datée du 15 mai 2019 et adressée à M. Neil Pakey, président et chef de la direction, Nieuport Aviation Infrastructure Partners GP.

[ii] Consulter le site Web du Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens (RACC). https://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/CCARCS-RIACC/RchSimpRes.aspx?cn=%7c%7c&mn=%7c%7c&sn=%7c%7c&on=PORTER+AIRLINES%7c&m=%7c%7c&rfr=RchSimp.aspx&print=y

[iii] https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/TexteComplet.html

[iv] PortsToronto doit réaliser une évaluation environnementale en application de l'alinéa 1(c)(3) de l'Entente modifiant l'entente tripartite du 28 janvier 2025, et ce, avant le début des travaux de construction de la RESA *et à la satisfaction de la Ville, agissant raisonnablement* (italiques ajoutés).

[v] Remblais requis : à l'extrémité ouest de la piste : 7 850 m² (52 m de longueur x 145 m de largeur), plus à l'extrémité est de la piste : 6 100 m² (52 m de longueur x 135 m de largeur). Cela totaliserait 332 000 tonnes. Voir le rapport de la Ville du 27 septembre 2024, à la p. 20 (en anglais seulement).

Rasouli, Saeideh

Objet : Objet : commentaires de la YQNA sur l'évaluation environnementale du projet de RESA à l'aéroport des îles de Toronto

[redacted]

Merci pour votre courriel daté du 1er juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Bien que la production du Q400 soit actuellement interrompue, l'aéronef demeure certifié et largement utilisé dans l'aviation commerciale, et il devrait rester en service pendant encore de nombreuses années. Le niveau de production n'a aucune incidence sur l'exploitation continue de cet aéronef à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA, par courriel à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Date : le 7 octobre 2025 à 18 h 53
À : Geoffrey Mosher <gmosher@lura.ca>
Objet : Transférer : commentaires de la YQNA sur l'évaluation environnementale du projet de RESA à l'aéroport des îles de Toronto

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Rapport douteux

Bonjour Geoffrey,

Comme je l'ai indiqué dans mon courriel précédent, nous avons également transmis ce commentaire à AECOM qui a préparé la réponse suivante dans le cadre de l'évaluation environnementale. Veuillez vous assurer que cette réponse est communiquée à [redacted]

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : **HDennis@portstoronto.com**

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

PORTS TORONTO

PortsToronto owns and operates I PortsToronto possède et exploite :

AÉROPORT DE TORONTO BILLY BISHOP TORONTO CITY AIRPORT | PORT OF TORONTO | OUTER HARBOUR Marina DE L'AVANT-PORT

De : Geoffrey Mosher <gmosher@lura.ca>
Date : le 7 juillet 2025 à 17 h 45
À : Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>
Cc : Liz McHardy <lmchardy@lura.ca>
Objet : Transférer : commentaires de la YQNA sur l'évaluation environnementale du projet de RESA à l'aéroport des îles de Toronto

> **ATTENTION :** Ce courriel provient de l'extérieur de Ports Toronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Commentaire de suivi présenté à titre d'information

De : [redacted]
Date : le 7 juillet 2025 à 17 h 02
À : [redacted] mayor_chow@toronto.ca <mayor_chow@toronto.ca>; Ausma Malik <Ausma.Malik@toronto.ca>; Warren Askew <WAskew@portstoronto.com>; David Stonehouse <David.Stonehouse@toronto.ca>; Jay Paleja <jay.paleja@toronto.ca>; Geoffrey Mosher <gmosher@lura.ca>
Cc : yqnaplanning@yqna.ca <yqnaplanning@yqna.ca>
Objet : commentaires de la YQNA sur l'évaluation environnementale du projet de RESA à l'aéroport des îles de Toronto

Merci[redacted]; il convient de noter que le Q400 n'est plus fabriqué, et qu'il n'existe aucun aéronef répondant aux contraintes de l'entente tripartite qui puisse le remplacer.

Cette évaluation environnementale est l'exemple classique du « faire semblant », cet exercice ayant été mené sans qu'il y ait eu de véritable mobilisation du public ou examen des enjeux que vous soulevez.

[redacted]

De : [redacted]
Date : 7 juillet 2025 à 14 h 48
À : mayor_chow@toronto.ca; Ausma Malik <Ausma.Malik@toronto.ca>; Warren Askew <WAskew@portstoronto.com>; David Stonehouse <David.Stonehouse@toronto.ca>; Jay Paleja <jay.paleja@toronto.ca>; Geoffrey Mosher <gmosher@lura.ca>
Cc : yqnaplanning@yqna.ca

Objet : commentaires de la YQNA sur l'évaluation environnementale du projet de RESA à l'aéroport des îles de Toronto
Les commentaires de la YQNA sur l'ébauche d'évaluation environnementale sont présentés ci-après.

Cordialement,

[redacted]

Rasouli, Saeideh

De : Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Date : le 7 octobre 2025 à 20 h 10
À : [redacted]
Objet : OBJET :mémoire de la Bathurst Quay Neighbourhood Association sur le projet de RESA

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Rapport douteux

Monsieur, Madame, [redacted]

Merci pour votre courriel daté du 7 juillet 2025, en réponse à l'ébauche du Rapport d'étude de l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à vos questions et nos commentaires :

Demande d'élargissement de l'évaluation environnementale et d'assemblée publique
Aux fins de l'évaluation environnementale, des consultations publiques ont été menées en plusieurs étapes afin de favoriser la transparence et une participation significative. Deux assemblées publiques et journées portes ouvertes en présence d'experts en la matière ont eu lieu en juillet et octobre 2024, à la fois en après-midi et en soirée. Ces rencontres ont permis d'en apprendre davantage sur le projet, de poser des questions et de s'adresser directement à l'équipe du projet. La période d'examen public de 30 jours, qui a eu lieu du 9 juin au 7 juillet 2025, était conforme à la pratique normale lors d'une évaluation environnementale. Ce calendrier a été conçu pour permettre la participation du public tout en maintenant la conformité aux obligations réglementaires et à l'échéancier du projet. Bien que la période d'examen n'ait pas été prolongée, PortsToronto demeure déterminée à favoriser la participation continue de la communauté afin de se conformer aux exigences réglementaires tout en améliorant la sécurité opérationnelle et l'efficacité et en réduisant au minimum les répercussions sur les communautés voisines.

Précisions sur les diverses solutions (RESA 1, 2 et 3) proposées au regard de l'approbation du conseil municipal de Toronto. Le processus d'évaluation environnementale a pour but d'évaluer toutes les solutions raisonnables avant qu'une décision finale soit rendue. Il s'agit d'une exigence fondamentale visant à garantir que l'option retenue est étayée par une évaluation exhaustive et transparente des considérations environnementales, opérationnelles, réglementaires et de sécurité. Dans le cadre de ce processus, les projets RESA 1, RESA 2 et RESA 3 ont chacun été évalués en détail au moyen d'une analyse structurée fondée sur des critères établis. Cette approche permet de comprendre parfaitement les répercussions potentielles du projet et favorise une prise de décision éclairée. Au terme d'une évaluation exhaustive de toutes les solutions proposées, le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale a conclu que la RESA 3 était la solution à privilégier. À la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), et de l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1.

Le dispositif d'arrêt à matériau absorbant avait initialement été envisagé comme solution lors de l'étude de faisabilité, mais a finalement été exclu en raison de plusieurs défis d'ordre opérationnel et réglementaire. En effet, bien que le dispositif d'arrêt à matériau absorbant réponde aux exigences de Transports Canada visant les RESA, il présente également d'importants inconvénients, notamment l'incertitude quant à sa conformité réglementaire future en tant que premier dispositif d'arrêt à matériau absorbant installé au Canada, le risque de

fermetures de pistes pour réparation et entretien et la durée de vie limitée du dispositif, tous des facteurs qui pourraient perturber les activités à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. En outre, le dispositif d'arrêt à matériau absorbant serait compromis, voire endommagé, par les embruns et l'accumulation de glace dans l'environnement marin unique de l'aéroport, ce qui augmenterait d'autant les risques opérationnels.

Répercussions sur la communauté pendant la construction
L'EE comprend une évaluation scientifique exhaustive des répercussions potentielles sur la qualité de l'air, le bruit, l'éclairage et la circulation pendant la construction. L'EE présente également des stratégies d'atténuation propres à chaque secteur préoccupant et documente clairement les justifications permettant de conclure à l'absence d'effets négatifs importants, d'après des critères d'évaluation fédéraux et provinciaux standards. Un plan de gestion de la construction, comprenant des plans pour la qualité de l'air, le bruit et la gestion de la circulation, sera élaboré lors de la conception détaillée afin de tenir compte du bruit, de l'éclairage, de la circulation et de la qualité de l'air pendant la construction. Ces plans seront communiqués à la communauté avant la construction et mis à jour au besoin. Ces plans intégreront les mesures d'atténuation décrites dans le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale et seront mis en œuvre pour réduire au minimum les répercussions sur la communauté avoisinante. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Bruit des travaux de construction
Des travaux de nuit devront être réalisés de manière constante pour maintenir des activités aéroportuaires régulières tout en respectant la date limite établie par Transports Canada (le 12 juillet 2027) pour se conformer aux exigences en matière de RESA. La modélisation du bruit des travaux de construction réalisée pour l'étude d'EE indique que les effets du bruit à tous les points de réception devraient être négligeables pendant la construction. Néanmoins, PortsToronto reconnaît que le travail de nuit peut perturber les résidents à proximité et s'engage à minimiser le bruit et d'autres effets néfastes autant que possible. Un plan de gestion du bruit de construction sera élaboré et mis en œuvre, et décrira les mesures d'atténuation spécifiques définies dans le rapport d'étude de l'EE. Le plan de gestion du bruit des travaux de construction sera communiqué à la collectivité avant la construction et sera mis à jour au besoin. La surveillance du bruit sera effectuée, et toute préoccupation soulevée par les résidents pendant la construction sera examinée afin que des ajustements puissent être envisagés lorsque cela est possible, sans compromettre la sécurité ni les échéanciers du projet. PortsToronto communiquera des renseignements en temps opportun sur les activités de construction à venir et les répercussions anticipées, et maintiendra la communication avec la communauté tout au long du projet.

Pollution lumineuse nocturne pendant la construction
Le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale a examiné les répercussions potentielles de l'éclairage pendant la construction sur la communauté avoisinante et l'environnement naturel. Les effets potentiels sur la sécurité des plaisanciers ont également fait l'objet d'une évaluation précise et sont examinés dans la section du rapport portant sur la Navigation maritime. Des mesures seront mises en place pour prévenir les conditions d'éblouissement ou d'éclairage qui pourraient nuire à la sécurité de la navigation à proximité des zones de construction. Les répercussions potentielles de l'éclairage sur la faune et les aires naturelles sont quant à elles examinées dans le Rapport d'évaluation du patrimoine naturel. L'éclairage pendant la construction sera temporaire, et on s'attend à ce que les effets sur la faune et les aires naturelles soient mineurs et de courte durée et qu'ils puissent être gérés par la mise en place de mesures d'atténuation appropriées.

Pour les quartiers résidentiels voisins, l'éclairage de construction relève d'une catégorie plus large des nuisances liées à la construction. Pour réduire les répercussions potentielles temporaires, les lumières seront dirigées vers le sud, loin des zones résidentielles situées au nord du site. Cette approche a été utilisée avec succès dans d'autres grands projets de construction à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. De plus, lorsque possible, l'entrepreneur en construction devra :
- Utiliser un éclairage blindé ou dirigé pour ne focaliser la lumière que là où c'est nécessaire.
- Éviter autant que possible l'éclairage nocturne inutile.

- Maintenir les lumières à la luminosité minimale nécessaire pour des travaux de construction sécuritaires.
- Surveiller et ajuster régulièrement l'éclairage au besoin pour réduire au minimum la lumière qui sera dirigée sur les zones résidentielles et récréatives à proximité.

Ces mesures sont documentées dans le Rapport d'étude de l'évaluation environnementale final, et seront décrites plus en détail dans le plan de gestion de la construction qui doit être préparé avant la construction, et mises en œuvre tout au long de la période de construction pour aider à réduire les effets sur les résidents, les plaisanciers et le milieu environnant. Le plan de gestion de la construction sera communiqué à la communauté avant la construction et sera mis à jour au besoin.

Qualité de l'air – Concentrations de NO_2 durant la construction
Bien qu'il soit reconnu que les concentrations modélisées de NO_2 dépassaient d'environ 30 % la norme fédérale au 98^{e} centile pour une période d'une heure, il est important de noter que les prévisions ont été générées à partir d'un modèle de dispersion prudent et qu'elles ont été modélisées sur une période de cinq ans pour tenir compte de toutes les conditions météorologiques. Ce modèle tient compte du pire des scénarios d'émissions, en intégrant des équipements de construction fonctionnant simultanément sur le chantier et en utilisant des estimations prudentes pour les émissions de NO_2. Pour les prédictions relatives au NO_2 du projet seulement, environ 2 % des valeurs dépassaient la nouvelle norme fédérale d'une heure qui est de 83 µg/m³. Il est important de noter que les activités de construction et l'exposition aux effets de la construction n'auront lieu que pour une période limitée. Bien que ces dépassements soient limités en portée et en durée, PortsToronto reconnaît l'importance de minimiser les effets potentiels sur la santé et l'environnement. Des mesures d'atténuation, telles que l'élimination de la poussière et un plan de gestion de la qualité de l'air durant la construction, tiendront compte des effets à court terme pendant la construction. Le plan de gestion de la qualité de l'air pendant la construction sera communiqué à la communauté avant la construction et sera mis à jour au besoin.

Qualité de l'air – Particules ultrafines
L'équipe du projet a examiné les études récentes menées par l'Université de Toronto sur les particules ultrafines. Comme le projet de RESA n'entraînera aucun changement dans le volume du trafic aérien, le type d'aéronef ou la fréquence des vols, il n'aura pas d'incidence sur les émissions des aéronefs comparativement aux conditions existantes. Les particules ultrafines résultent habituellement de la combustion de carburant, y compris par les aéronefs, ainsi que des émissions non issues des tuyaux d'échappement des véhicules routiers. La présente étude d'évaluation environnementale met l'accent sur les effets de la RESA, laquelle n'aura aucune incidence sur les émissions des aéronefs, puisque l'environnement de la piste demeure inchangé. La construction de la RESA répond uniquement à des impératifs de sécurité et d'urgence et ne devrait pas modifier la capacité de l'aéroport ni les types d'aéronefs qu'il accueille. PortsToronto s'efforce activement de réduire au minimum les effets de l'aéroport sur l'environnement, y compris la pollution atmosphérique. Les particules ultrafines sont des contaminants non réglementés au Canada et en Ontario, mais la communauté scientifique poursuit les analyses et les recherches dans ce domaine. Dans le cadre des travaux de recherche menés par l'Université de Toronto en 2024, PortsToronto a entrepris une analyse localisée de la qualité de l'air afin de mieux cerner les sources de particules ultrafines ou d'autres sources de contaminants atmosphériques.
PortsToronto s'engage à améliorer continuellement la qualité de l'air liée aux émissions provenant des opérations aéroportuaires qui peuvent avoir une incidence sur la communauté locale.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à l'adresse info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

Heather Dennis
Administratrice de projet
Courriel : HDennis@portstoronto.com

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
PortsToronto.com

-----Message original-----
Expéditeur : [redacted]
Date : le 7 juillet 2025 à 19 h 14
À : info@safecleanquiet.ca
Objet : mémoire de la Bathurst Quay Neighbourhood Association sur le projet de RESA

[Vous ne recevez pas souvent de courriels de la part de [redacted] Découvrez pourquoi cela est important à https://urldefense.com/v3/__https://aka.ms/LearnAbout_SenderIdentification__;!!ETWISUBM10dWiMXePu0_C5BLk18NFD0i8PR4uXMXGuENNyuSkyr82bvAl1HyJLUOrH2Hik0TrSnEUrd_d5wJ9EeEQn9s1xw$]

ATTENTION : Ce courriel provient de l'extérieur de Ports Toronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Bonjour!

Voir le document ci-joint. J'ai envoyé cette soumission plus tôt aujourd'hui par l'intermédiaire du formulaire de commentaires en ligne, mais je joins aussi cette soumission BQ**N**A sur notre papier à en-tête.

Cordialement,

[redacted]
Président, BQNA

Position du BQNA sur l'évaluation environnementale (EA) des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) – Une perturbation inacceptable et inutile pour notre communauté

Le 7 juillet 2025

Le Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA) soumet les commentaires suivants sur le projet d'évaluation environnementale de Ports Toronto concernant l'aire de sécurité d'extrémité de piste proposée à l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville). De nombreux membres de la communauté ont soumis d'autres contributions individuelles.

Contexte d'une évaluation environnementale des RESA erronée et incomplète

En juillet 2024, Transports Canada a officiellement informé Ports Toronto que l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville) avait dépassé le seuil de volume de passagers défini par le règlement sur l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), et que la conformité à l'aéroport insulaire devait être atteinte d'ici juillet 2027. Pour se conformer aux règlements des RESA, une étendue de terrain devrait être construite; OU un dispositif d'arrêt à matériau absorbant (EMAS) installé; OU l'aéroport pourrait réduire son volume de passagers en relocalisant ses avions commerciaux à l'aéroport international Pearson. Transports Canada accepterait une piste raccourcie (selon sa taille précédente).

Le public a été informé des options de RESA lors d'une réunion publique tenue à l'extérieur de notre quartier en juillet 2024, suivie d'une présentation de la Ville de Toronto. Le 24 septembre 2024, la Ville a organisé une séance d'information publique en personne et a mené un sondage en ligne. L'objectif visait à informer et à éduquer les résidents sur les RESA et à recueillir des commentaires qui serviraient à rédiger un rapport du personnel au conseil municipal de Toronto en octobre. Lors de cette réunion, seulement trois options ont été présentées, toutes nécessitant un remblayage. Les commentaires du public lors de cette réunion ont confirmé que les impacts environnementaux et sanitaires constituaient les deux principales préoccupations, tout comme l'inquiétude du public face au processus précipité et au manque de considération sérieuse de toutes les options disponibles — et pas seulement des trois options présentées lors de la réunion. Lors de cette réunion publique convoquée à la hâte, Ports Toronto a exprimé sa préférence pour l'option 3 – la proposition d'ingénierie la plus coûteuse et la plus longue. Peu importe les préoccupations du public, en octobre 2024, le conseil municipal de Toronto a accordé une prolongation de l'Accord tripartite, qui devait prendre fin en 2033, pour une période pouvant aller jusqu'à 12 années supplémentaires afin de permettre à Ports Toronto de mettre en œuvre l'option 1 de RESA. Les ramifications de ce processus précipité auront des répercussions à long terme sur notre communauté et sur la durabilité future du secteur riverain de Toronto. Cela manque de vision.

La position suivante met en lumière certains points clés soulevés par notre communauté en plus de nombreux autres commentaires individuels envoyés séparément par la communauté.

1. Le processus d'évaluation environnementale est précipité, confus et ne permet pas une contribution publique adéquate. La BQNA demande une prolongation du processus de réponse à l'évaluation environnementale ainsi qu'une réunion publique pour soulever toutes les questions préoccupantes.

Il est clair que tout le processus a été inutilement précipité. Le règlement de RESA est entré en vigueur le 21 décembre 2021 et Ports Toronto a entamé des discussions avec le personnel de la Ville et de Transports Canada au début de 2023. Cependant, le grand public n'a entendu parler du plan de Ports Toronto de se conformer au RESA que lors d'une réunion publique convoquée à la hâte par la Ville en septembre 2024. Le rapport d'évaluation environnementale proprement dit n'a été publié qu'en juin 2025 et le public a bénéficié d'une période de 30 jours pour commenter. Il n'y a pas eu d'autres réunions publiques après la publication de l'évaluation environnementale pour discuter du contenu du rapport réel. La communauté doit donc maintenant faire face à une évaluation environnementale de 295 pages plus 17 annexes distinctes supplémentaires. Pour compliquer davantage les choses, le rapport discute des options 1, 2 et 3 en citant l'option 3 comme option préférée de Ports Toronto, même si le conseil municipal de Toronto n'a approuvé que l'option 1. Le résultat est un rapport très long et verbeux, très confus. Il ne traite pas non plus des principales omissions. Le processus étant fondamentalement défaillant, nous demandons une prolongation et une réunion publique pour aborder ces questions et d'autres qui préoccupent grandement la communauté.

2. L'option la moins intrusive d'un dispositif d'arrêt à matériau absorbant (EMAS) a été brièvement écartée par Ports Toronto dans l'évaluation environnementale – mais cela protégerait aussi la BQNA de 18 mois à plus de 24 mois de construction nocturne, de pollution sonore et lumineuse qui seront encourues par d'autres options de RESA. L'EMAS est une option viable et nous demandons qu'il soit rétabli comme considération prioritaire dans une évaluation environnementale plus complète.

Une option clé – EMAS (dispositif d'arrêt à matériau absorbant) – a été écartée par Ports Toronto sans explication adéquate. L'EMAS est une solution de remplacement efficace aux trois options de RESA et il a été noté que l'EMAS est largement utilisé aux États-Unis, y compris à New York, ce qui indique la viabilité du dispositif dans les climats nordiques hivernaux. Cette méthode, la moins coûteuse et la plus efficace pour arrêter les avions égarés, peut être construite entièrement sur la masse terrestre existante. Pourtant, cette option a été sommairement écartée par Ports Toronto, invoquant des « risques opérationnels et de faisabilité inacceptables » qui n'ont jamais été détaillés mais écartés au profit d'« autres solutions de remplacement plus pratiques, plus durables et soutenables ».

Au lieu de cela, la BQNA sera directement affectée par la construction de RESA par des mois de travaux nocturnes, de pollution sonore et lumineuse prévus pour commencer début 2026, allant de 18 mois pour compléter l'option 1 de RESA à plus de 24 mois pour l'option 3 de RESA 3 – l'option préférée de Ports Toronto. C'est tout sauf pratique ou durable. De plus, choisir l'option de l'EMAS ne nécessiterait pas une approche précipitée du processus d'évaluation environnementale pour obtenir les commentaires du public, car peu de travaux sont nécessaires pour accommoder cette option. En vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE 2012), une évaluation environnementale formelle doit examiner tous les impacts environnementaux et sanitaires potentiels d'un projet ainsi que ses « solutions de remplacement raisonnables » (alinéas 5(1)a)-b). Nous jugeons que l'actualisation brève et insuffisante de l'option de l'EMAS est contraire aux meilleures pratiques, et le public aurait dû percevoir une contribution impartiale et transparente de tiers à l'option de l'EMAS. Nous demandons donc que l'EMAS soit rétabli comme option prioritaire dans une évaluation environnementale plus complète.

3. La qualité de l'air, les perturbations sonores et la pollution lumineuse ne sont pas suffisamment traitées. L'option 3 de RESA préférée de Ports Toronto impliquerait plus de deux ans de construction de RESA de nuit de 23 h à 6 h 45. L'option 1 de RESA recommandée par la Ville impliquerait tout de même 18 mois de travaux de nuit. Rien de tout cela ne devrait être permis.

Qualité de l'air. Une enquête récente de l'Université de Toronto sur la qualité de l'air dans le quartier de Bathurst Quay conclut que l'aéroport représente la principale source de particules ultrafines dans la communauté avec des pics à court terme largement supérieurs aux recommandations formulées dans les directives mondiales sur la santé. En raison des émissions de particules ultrafines provenant de l'aéroport, notre communauté présente les mêmes niveaux moyens de particules ultrafines que les zones à fort trafic du centre-ville de Toronto. Cependant, l'évaluation environnementale n'inclut pas les particules ultrafines dans son évaluation des polluants atmosphériques de fond, ce qui entraînera une évaluation inexacte des polluants atmosphériques actuels et futurs résultant des impacts de RESA.

De plus, l'évaluation environnementale indique que les niveaux cumulatifs de NO_2 pendant la construction devraient dépasser les normes canadiennes de qualité de l'air ambiant aux personnes sensibles, y compris les garderies locales et les établissements pour aînés.

Les troubles du sommeil causés par le bruit nocturne et la pollution lumineuse sont considérés comme moins importants pour les opérations quotidiennes de l'aéroport. Nous, qui serons directement touchés par la construction nocturne, réfutons cette hypothèse.

La pollution sonore dépassera le seuil pour les impacts négatifs sur le sommeil : L'évaluation environnementale indique que « toutes les activités de construction sont prévues pendant la nuit (de 23 h à 6 h 45) » et que « ce calendrier des travaux de nuit est prévu pour réduire au maximum les perturbations des opérations aéroportuaires, qui ont généralement lieu pendant la journée ». La construction se déroulera de début 2026 au printemps 2028 dans le cadre de l'option préférée de Ports Toronto.

Contrairement à d'autres aéroports au Canada, l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville) est situé juste à côté d'immeubles résidentiels mixtes à haute densité, comme le Windward Coop, la première coopérative entièrement accessible à Toronto. Toutefois, ces impacts sont considérés comme moins importants que l'exploitation commerciale de l'aéroport. L'évaluation environnementale justifie cela comme n'ayant aucune conséquence en déclarant :

> On s'attend à ce que les conditions actuelles de bruit de fond nocturne et les niveaux de bruit prévus lors des travaux de construction dépassent les seuils de Santé Canada pour les effets nocifs sur le sommeil aux points de réception évalués. Cependant, la variation estimée du pourcentage de la population « fortement incommodée » à tous les endroits est inférieure au niveau d'atténuation suggéré par Santé Canada.

Nous rejetons fermement cette hypothèse.

Pollution lumineuse nocturne. L'évaluation environnementale indique que la construction nocturne pourrait entraîner une augmentation de l'éclairage artificiel, affectant notamment : les zones résidentielles avoisinantes, les utilisateurs et navigateurs marins ainsi que la faune, en particulier les oiseaux migrateurs et les espèces aquatiques.

Les suggestions pour atténuer cette pollution lumineuse incluent l'orientation des lumières vers le bas, loin des habitations et des habitats naturels afin de réduire au maximum la diffusion lumineuse; la réduction de la durée de l'éclairage; et l'avertissement aux résidents à l'avance des horaires de construction et de toute émission lumineuse prévue.

Toutes ces mesures seront insuffisantes. La durée et la perturbation de plus de 18 mois à plus de 24 mois de construction de RESA de nuit ne devraient pas être permises. La santé physique et mentale de la communauté doit primer sur les intérêts commerciaux de l'aéroport – surtout si Ports Toronto refuse d'envisager des options de RESA moins perturbatrices comme l'EMAS ou la réduction des vols à l'aéroport.

Nous, dans le quartier de Bathurst Quay, espérons que vous prendrez ces commentaires au sérieux et nous attendons avec impatience votre réponse détaillée.

[redacted]
Président, BQNA
Le 7 juillet 2025

CC :
Mairesse Olivia Chow
L'honorable député Chi Nguyen, Spadina Harbourfront
Conseillère Ausma Malik, Spadina-Fort York
David Stonehouse, directeur, Secrétariat du secteur riverain
Tom Davidson, directeur, Initiatives de revitalisation du secteur riverain
Jay Paleja, gestionnaire de projet du secteur riverain

Rasouli, Saeideh

Bonjour,
Merci pour votre courriel daté du 1er juillet 2025, en réponse au projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale (EE) pour la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

L'allongement de la longueur opérationnelle de la piste n'est pas envisagé dans le cadre du projet de RESA. L'Accord tripartite, qui régit les opérations à l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville), interdit tout allongement de la portion opérationnelle de la piste. Le projet de RESA vise uniquement à respecter les exigences de sécurité fédérales imposées par Transports Canada et ne changera pas la longueur de la piste, les types d'aéronefs, ni la capacité opérationnelle de l'aéroport.
Si vous avez d'autres commentaires ou questions, n'hésitez pas à écrire directement à l'équipe du projet de RESA à info@safecleanquiet.ca.

Cordialement,
L'équipe du projet de RESA

De : Squarespace form-submission@squarespace.info>
Date : Jeudi 26 juin 2025, 20 h 43
À : Heather Dennis HDennis@portstoronto.com>
Objet : Soumission de formulaire – RESA-EE Commentaires publics

ATTENTION : Ce courriel provient de l'extérieur de Ports Toronto. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Envoyé par la soumission de formulaire de *Safe Clean Quiet*

Veuillez partager vos impressions : Veuillez prolonger la piste. Cela permettra de faire fonctionner l'avion dans des configurations plus silencieuses (vitesse de l'hélice à l'atterrissage, réglage réduit des volets)

Nom :

Courriel :

Cette soumission ressemble-t-elle à un pourriel? Signalez-la ici.

O5. Comptes rendus des consultations avec les organismes

O5.1 Agence d’évaluation d’impact du Canada

O5.2 Ministère de l’Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs

O5.3 Ville de Toronto

O5.4 Office de protection de la nature de Toronto et de la région

O5.5 Transports Canada

O5.6 Environnement et Changement climatique Canada,

O5.7 Ministère des Richesses naturelles

O5.8 Pêches et Océans Canada

O5.9 Ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme

O5.1 Agence d’évaluation d’impact du Canada

Agence d'évaluation d'impact du Canada
Impact Assessment Agency of Canada

Président
President

160, rue Elgin, 22e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0H3

160 Elgin St., 22nd floor
Ottawa (Ontario) K1A 0H3

24 janvier 2025

Bojan Drakul
Vice-président, Infrastructure, planification et environnement
PortsToronto
BDrakul@portstoronto.com

Monsieur,

Le 14 novembre 2024, l'honorable Steven Guilbeaut, ministre de l'Environnement et du Changement climatique (le ministre), a reçu une demande visant à désigner le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (les activités physiques appelées le projet) en vertu du paragraphe 9(1) de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI), avec ses modifications.

Le ministre m'a délégué les pouvoirs prévus à l'article 9 de la LEI en ce qui concerne les demandes de désignation, à titre de président de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC). Le 24 janvier 2025, j'ai décidé de ne pas désigner le projet.

Pour prendre ma décision, j'ai examiné si la réalisation du projet pouvait entraîner des effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale ou des effets négatifs directs ou accessoires, et j'ai conclu que le projet pouvait causer ces effets négatifs potentiels. J'ai également tenu compte des préoccupations du public liées à ces effets et des effets négatifs sur les droits des peuples autochtones, et j'ai examiné s'il existe un moyen autre qu'une évaluation d'impact qui permettrait à une administration de traiter les effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale et les effets négatifs directs ou accessoires.

.../2

Pour prendre cette décision, j'ai tenu compte de l'information fournie par PortsToronto (le promoteur), des conseils des autorités fédérales, des commentaires des ministères provinciaux, de la Ville de Toronto, de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, des préoccupations soulevées dans la lettre du demandeur, des commentaires des communautés autochtones, de l'information accessible au public, des commentaires du public connus de l'ACEI et du rapport d'analyse préparé par l'ACEI.

J'ai décidé de ne pas désigner le projet pour les raisons suivantes :

- Le projet doit être réalisé conformément aux politiques municipales et aux mécanismes législatifs fédéraux et provinciaux applicables.

- Les exigences en vertu des mécanismes législatifs suivants, dont certains comprennent la consultation des communautés autochtones et la mobilisation du public, fournissent un cadre permettant de répondre aux préoccupations du public concernant les effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale ou les effets directs ou accessoires négatifs que le projet peut entraîner et de traiter les répercussions préjudiciables que le projet peut avoir sur les droits des peuples autochtones reconnus et confirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*.
- Il existe un moyen, autre qu'une évaluation d'impact fédérale, tel que les mécanismes législatifs et stratégiques suivants gérés par d'autres instances pour traiter les effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale et les effets directs ou accessoires négatifs que le projet peut entraîner.
- Ces mécanismes comprennent :
    - les lois fédérales, y compris la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, la *Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux* – entente tripartite, la *Loi sur les pêches* et la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*;
    - les lois provinciales, y compris la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition*, la *Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune* et la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*;
    - les politiques municipales, y compris le Plan officiel et le Code municipal de la Ville de Toronto.

Je reconnais également les autres préoccupations soulevées par le demandeur concernant l'exploitation de l'aéroport existant, y compris les répercussions sur les changements climatiques, la fluidité de la circulation, la santé humaine, la conjoncture économique et la méthodologie du promoteur pour effectuer son évaluation environnementale. Toutefois, l'ACEI reconnaît que le projet ne modifiera pas les activités aéroportuaires, de sorte que les préoccupations liées aux activités aéroportuaires dépassent la portée de l'analyse de la présente demande de désignation.

.../3

Ma réponse, ainsi que les motifs qui la justifient, et le rapport d'analyse de l'ACEI seront disponibles sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation d'impact (numéro de référence 89100) à l'adresse suivante : https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/proj/89100. Une copie du rapport d'analyse est également jointe à cette lettre.

Pour toute autre question, veuillez communiquer avec Amy Sen, directrice par intérim de la Région de l'Ontario à l'AEIC, par courriel à l'adresse suivante : designationontario@iaac-aeic.gc.ca.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



Terence Hubbard (he/him, il)

Pièce jointe

c.c. : Angela Homewood, PortsToronto
Heather Dennis, PortsToronto
Stephen Denes, PortsToronto

Agence d'évaluation d'impact du Canada
Impact Assessment Agency of Canada

Région de l'Ontario
600-55 rue York
Toronto (Ontario)
M5J 1R7

Ontario Region
600-55 York Street
Toronto ON M5J 1R7

9 décembre 2024 **Envoyé par courriel**

Bojan Drakul
Vice-président, Infrastructure, planification et environnement
PortsToronto
Toronto (Ontario) M5J 1A7
BDrakul@portstoronto.com

Monsieur,

Objet : Demande de désignation du projet des aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* – Réponse souhaitée d'ici le 23 décembre 2024

Le ministre de l'Environnement et du Changement climatique (le ministre) a reçu une demande visant à désigner le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet) en vertu du paragraphe 9(1) de la *Loi sur l'évaluation d'impact (LEI)*. Au cours des prochains jours, la lettre de demande de désignation (ci-jointe) et une description du projet seront affichées sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation d'impact, accessible au public à l'adresse https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations. L'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) communique avec vous pour obtenir vos commentaires dans le cadre de ce processus.

Processus de demande de désignation
Le 5 décembre 2024, le ministre a délégué au président de l'AEIC les pouvoirs prévus à l'article 9 de la LEI concernant les demandes de désignation. Par conséquent, en vertu du paragraphe 9(1) de la LEI, le président peut, par arrêté, désigner une activité concrète qui n'est pas visée par le *Règlement sur les activités concrètes* (la Liste des projets). Le président peut procéder à une désignation s'il estime que l'activité concrète peut avoir des effets négatifs relevant de la compétence fédérale ou des effets négatifs directs ou accessoires (résultant de décisions fédérales, y compris le financement); et si tel est le cas, il peut tenir compte des facteurs prévus au paragraphe 9(2) pour décider s'il y a lieu de rendre un décret. Conformément au paragraphe 9(4) de la LEI, une réponse motivée à la demande doit être émise au plus tard 90 jours après le début du processus de demande de désignation.

.../2

Toutefois, conformément à la restriction du paragraphe 9(7) de la LEI, le président ne doit pas procéder à la désignation si les conditions suivantes sont réunies : a) l'essentiel de l'exercice de l'activité concrète a commencé; b) une autorité fédérale a exercé des attributions qui lui sont conférées sous le régime d'une loi fédérale autre que la présente loi et qui pourraient permettre l'exercice en tout ou en partie de l'activité.

D'après les renseignements disponibles, l'AEIC a déterminé que le projet n'est pas inscrit sur la Liste des projets et que les limites du paragraphe 9(7) ne s'appliquent pas à cette demande.

L'AEIC continuera d'examiner les renseignements sur le projet, les préoccupations exprimées par le public (dont l'AEIC est au courant) et les communautés autochtones concernant les effets négatifs relevant de la compétence fédérale et les effets négatifs directs ou accessoires, les conseils d'experts des autorités fédérales, les commentaires des ministères provinciaux, de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région et de la Ville de Toronto afin d'éclairer la réponse sur l'éventuelle désignation du projet.

En cas de désignation, pour aller de l'avant avec le projet, PortsToronto serait tenue de soumettre une description initiale du projet à l'AEIC, ce qui marquerait le début de l'étape préparatoire prévue par la LEI. Dans ce cas, l'AEIC déterminerait alors la nécessité d'une évaluation d'impact fédérale pour le projet.

De plus amples renseignements sur le processus de demande de désignation sont disponibles à l'adresse suivante : https://www.canada.ca/fr/agence-evaluation-impact/services/politiques-et-orientation/designer-loi-evaluation-impact.html. Veuillez noter que l'AEIC met actuellement à jour les procédures, les politiques et les documents d'orientation pour refléter les modifications apportées en juin 2024 à la LEI et au processus d'évaluation fédéral.

.../3

Demande de renseignements
D'après l'information dont l'AEIC dispose, PortsToronto (le promoteur), anciennement connue sous le nom d'Administration portuaire de Toronto, propose la construction d'une aire de sécurité d'extrémité de piste pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, à Toronto, en Ontario. Tel qu'il est proposé, le projet comprendrait des extensions de la masse terrestre, des structures de brise-lames, un prolongement des routes côté piste et côté ville terre, le déplacement de la voie de circulation D et du radiophare d'alignement de piste 26, ainsi qu'une nouvelle voie de circulation B et un mur antibruit.

Conformément au paragraphe 9(3) de la LEI, vous devez fournir d'ici le **23 décembre 2024** les renseignements dont vous disposez sur le projet et qui pourraient être utiles à l'AEIC pour l'analyse de la demande de désignation. Plus précisément, l'AEIC demande les renseignements suivants :

- les modifications défavorables :
    - pour le poisson et l'habitat du poisson;
    - pour les espèces aquatiques, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril*;
    - pour les oiseaux migratoires;
- les modifications défavorables de l'environnement sur le territoire domanial;
- les modifications défavorables engendrées par la pollution des eaux limitrophes, des eaux internationales ou des eaux interprovinciales;
- les effets négatifs, résultant de tout changement de l'environnement, sur les peuples autochtones du Canada, y compris les changements de l'environnement touchant les aspects suivants :
    - le patrimoine physique et culturel;
    - l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles;
    - les structures, les sites ou les choses d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale;
- les changements défavorables aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones du Canada.

Veuillez également inclure les renseignements dont vous disposez sur les effets négatifs potentiels (changements à l'environnement ou aux conditions sanitaires, sociales ou économiques) qui sont directement liés ou nécessairement accessoires à l'exercice d'un pouvoir ou d'une fonction, ou à la prestation d'une aide financière, par une autorité fédérale et permettant la réalisation du projet, en tout ou en partie.

.../4

Plus précisément, l'AEIC demande les renseignements suivants.

1. Renseignements sur les principales activités du projet, les cartes, les plans de l'emplacement des composantes du projet, le régime foncier, le zonage, les échéanciers estimés pour la planification, la construction et l'exploitation.
2. Une liste de toutes les approbations réglementaires (fédérales, provinciales, municipales ou autres) et de toute aide financière fédérale qui serait requise pour le projet et les composantes ou activités connexes du projet.
3. a) Pour chaque approbation réglementaire qui serait requise, veuillez fournir ce qui suit.
    i. Nom de la licence, du permis, de l'autorisation ou de l'approbation ainsi que le cadre législatif connexe et la juridiction responsable.
    ii. Précisez si une évaluation de l'un ou l'autre des effets décrits dans les paragraphes ci-dessus est requise et, le cas échéant, fournissez une description générale de l'évaluation que vous avez l'intention d'entreprendre. Des conditions doivent-elles être définies, et si tel est le cas, quels effets ces conditions visent-elles à traiter?
    iii. Précisez si une consultation publique ou autochtone est nécessaire et, dans l'affirmative, décrivez l'approche que vous avez l'intention d'adopter (si des mesures ont été prises, merci de les résumer en incluant les questions soulevées ainsi que vos réponses).

b) Indiquez si une licence, un permis, une autorisation ou une approbation cité ci-dessus concerne l'une ou l'autre des questions suivantes :
    i. les effets sur le poisson et son habitat
    ii. les effets sur les espèces aquatiques, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril*
    iii. les effets sur les oiseaux migrateurs
    iv. les changements environnementaux sur le territoire domanial
    v. les changements environnementaux qui pourraient toucher les peuples autochtones du Canada
    vi. l'impact sur les changements climatiques
    vii. les répercussions sur la santé et la sécurité humaines dans le cadre des opérations aéroportuaires
    viii. les répercussions sur les conditions économiques
    ix. les répercussions sur la circulation automobile près de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

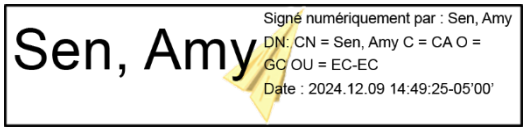
    Si tel est le cas, présentez de façon générale les niveaux de référence ou les normes que vous avez l'intention de respecter (ou que vous êtes tenu de respecter). S'il est prévu que le projet entraîne des changements permanents ou des effets cumulatifs, expliquez comment vous comptez gérer ces impacts.

.../5

4. Pour l’ensemble des permis, autorisations, approbations ou aides financières susceptibles d’être accordés à l’échelon fédéral pour le projet, décrivez les effets négatifs directs ou accessoires prévus (y compris les changements aux conditions sanitaires, sociales et économiques) qui pourraient en résulter.
5. Quelles mesures avez-vous prises pour consulter le public? Quelles mesures prévoyez-vous prendre durant les différentes phases du projet? Êtes-vous au courant des préoccupations du public concernant ce projet? Si oui, donnez un aperçu des principaux enjeux et de la façon dont vous avez l’intention de les aborder ou dont vous les avez abordés (description générale).
6. Quelles mesures avez-vous prises pour consulter les groupes autochtones? Quelles mesures prévoyez-vous prendre durant les différentes phases du projet? Êtes-vous au courant des préoccupations des groupes autochtones à l’égard de ce projet? Si oui, donnez un aperçu des principaux enjeux et de la façon dont vous avez l’intention de les aborder ou dont vous les avez abordés (description générale).
7. Indiquez tout autre commentaire que vous avez reçu concernant les effets environnementaux ou les impacts sur le public ou les peuples autochtones et décrivez comment vous avez l’intention d’y répondre ou comment vous y avez répondu.
8. Indiquez si vous pensez que le projet devrait être désigné en vertu de la LEI et expliquez votre point de vue.

Remarque importante : Tous les documents produits, recueillis ou reçus dans le cadre du processus de demande de désignation seront considérés comme des documents publics et pourront être divulgués, à moins que la *Loi sur l’accès à l’information* ou la *Loi sur la protection des renseignements personnels* l’interdisent. Si vous souhaitez fournir des commentaires ou des documents qui contiennent des renseignements confidentiels ou sensibles qui, selon vous, devraient être protégés contre la divulgation au public, veuillez communiquer avec l’AEIC avant de transmettre ces renseignements. Les renseignements marqués comme confidentiels ne seront pas acceptés sans communication préalable avec l’AEIC.

Veuillez utiliser l'adresse courriel DesignationOntario@iaac-aeic.gc.ca pour transmettre à l'AEIC les renseignements concernant ce dossier. Les autres questions concernant le projet et ce processus peuvent être adressées à Dietrich Maas, gestionnaire de projet, joignable au 647-239-7158 ou à l'adresse Designationontario@iaac-aeic.gc.ca
Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



Amy Sen
Directrice régionale par intérim, Région de l'Ontario, Agence d'évaluation d'impact du Canada

Pièce jointe : Lettre de demande de désignation du projet (23 pages)

c.c. : Angela Homewood, PortsToronto
Heather Dennis, PortsToronto
Stephen Denes, PortsToronto

De : Brian Iler
Date : Jeudi 14 novembre 2024 12 h 27 min 17 s
À : Ministre / Minister (ECCC)
C.c. : information@iaac-aeic.gc.ca **Objet :** Demande de désignation **Sensibilité :** Normale **Pièces jointes :** PnP request to Minister v2.pdf;

Vous ne recevez pas souvent des courriels de biler@ilercampbell.com. Découvrez pourquoi c'est important

Monsieur le Ministre, veuillez consulter notre lettre ci-jointe.

Nous serons heureux de répondre à vos questions ou commentaires.



Brian Iler
Porte-parole de Parks not Planes
30, rue St. Patrick, 11e étage
Toronto M5T 3A3
Cellulaire : 416-835-4384
Télécopieur : 416-598-3484
https://www.parksnotplanes.com

14 novembre 2024

L'honorable Stephen Guilbeault,
Ministre d'Environnement et Changement climatique Canada, Ottawa

Livré par courriel

Monsieur le ministre,

Objet : Demande de désignation du projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste (**RESA**) de PortsToronto
en vertu du paragraphe 9(1) de la *Loi sur l'évaluat*

Parks not Planes (**PnP**) est une organisation communautaire à but non lucratif
qui représente les personnes résidentes du secteur riverain et autres personnes résidentes de Toronto. PnP vous écrit pour demander la désignation du projet RESA de PortsToronto à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (l'**aéroport**) en vertu du paragraphe 9(1) de la LEI.

Vous pouvez le faire si « l'exercice de l'activité peut entraîner des effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale ou des effets directs ou accessoires négatifs[1] ».

Nous présentons cette demande parce que l'évaluation environnementale actuellement censée être entreprise par PortsToronto est lamentablement inadéquate, tant du point de vue du processus que du contenu. Elle n'examine que six options, qui facilitent toutes la RESA. Elle n'examine pas la septième option évidente, celle de ne pas aller de l'avant avec la RESA.

Situons l'Aéroport Billy Bishop de Toronto dans un contexte géographique : l'accès public à deux voies de l'aéroport et son terminal de traversiers font partie du quartier du quai Bathurst de Toronto et sont situés à côté d'une école et d'un terrain de jeu à proximité de sites touristiques, d'immeubles résidentiels, d'une garderie et d'un centre communautaire.

Les opérations aériennes de l'aéroport sont séparées de la communauté par un chenal de 120 mètres. Le quartier et le secteur riverain de Toronto dans son ensemble subissent les répercussions directes et continues de l'aéroport.

Cette demande d'évaluation d'impact pour le projet de future RESA de PortsToronto est d'une grande importance, comme nous le décrivons ci-dessous.

[1] Conformément au par. 9(1) de la LEI

1. Informations nécessaires

Voici les informations dont vous avez besoin :

- **les coordonnées détaillées du demandeur, y compris le nom complet, l'adresse, l'adresse courriel et le numéro de téléphone :**

  Parks not Planes a/s Brian Iler, 11e étage, 30, rue St. Patrick, Toronto M5T 3A3, biler@ilercampbell.com, 416 835-4384

- **une déclaration demandant clairement au ministre de désigner un projet en vertu du paragraphe 9(1) de la LEI :**

  voir ci-dessus

- **une description du projet qui fait l'objet de la demande, y compris :**

  - **le nom du projet**

    Mettre en œuvre les RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

  - **le nom et l'adresse du promoteur (ou autres coordonnées)**

    PortsToronto (nom légal Administration portuaire de Toronto), 207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500, Toronto (Ontario) M5J 1A7**;**

  - **l'emplacement du projet**

    Aéroport Billy Bishop de Toronto, île de Toronto, Toronto

  - **la date à laquelle la construction et l'exploitation du projet devrait commencer**

    Le nouveau règlement de Transports Canada a été publié dans la Gazette du Canada, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III et VI — RESA) : DORS/2021-269 en janvier 2022. Ce règlement s'applique à tout aéroport canadien qui accueille 325 000 passagers pendant deux années consécutives. Lorsque Statistique Canada publiera ses chiffres de passagers pour 2023 (d'ici l'été 2024), l'aéroport aura atteint 325 000 passagers annuels pendant deux années consécutives (2022 et 2023). Cela déclenche la période de mise en œuvre de trois ans pour terminer le projet de RESA, ce qui exige que la RESA soit en place à l'aéroport d'ici le deuxième trimestre de 2027[2].

  - **des informations de nature descriptive sur le projet, y compris sur toutes les composantes et activités du projet, pour aider l'Agence à évaluer :**

[2] https://www.safecleanquiet.ca/http://www.safecleanquiet.ca/

1. **s'il s'agit d'un type d'activité décrit dans la Liste des projets, et proche de tout seuil fixé dans cette liste**

   Il n'est pas décrit dans la liste des projets, mais est analogue aux projets suivants :

   > **46** La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture, selon le cas :
   >
   > (a) d'un nouvel aérodrome doté d'une piste de 1 000 m ou plus;
   >
   > (b) d'un nouvel aérodrome capable de desservir des aéronefs appartenant à un numéro de groupe d'aéronefs IIIA ou plus;
   >
   > (c) d'une nouvelle piste d'un aérodrome existant d'une longueur de 1 000 m ou plus.
   >
   > **47** L'exploitation d'une piste existante, dans les cas suivants :
   >
   > (a) si la piste n'avait pas la capacité de desservir des aéronefs appartenant au numéro de groupe d'aéronefs IIIA et qu'elle acquiert la capacité de desservir des aéronefs appartenant à un numéro de groupe d'aéronefs IIIA ou plus;
   >
   > (b) si la piste avait la capacité de desservir des aéronefs appartenant à un numéro de groupe d'aéronefs IIIA ou plus et qu'elle acquiert la capacité de desservir des aéronefs appartenant à un numéro de groupe d'aéronefs plus élevé.

2. **si le projet se trouve à proximité ou sur des terrains domaniaux ou des zones désignées par le gouvernement fédéral**

   Une partie des terrains de l'aéroport appartient à Transports Canada; une partie importante appartient à l'Administration portuaire de Toronto, un organisme établi en vertu de la *Loi maritime du Canada*.

3. **si le projet comprend une nouvelle technologie ou un nouveau type d'activité qui n'est pas inclus dans la Liste des projets**

   Étant donné que l'exigence d'une RESA de 150 m est une nouvelle exigence qui entrera en vigueur en 2027, son inclusion dans la Liste des projets n'aurait pas été envisagée.

- **une description de tout examen potentiel du projet par un gouvernement provincial ou territorial :**

  Aucun; le gouvernement de l'Ontario n'a aucun rôle à jouer ici

  et

- **des informations permettant de savoir si le projet fait l'objet d'un examen réglementaire (c.-à-d. qu'une demande officielle est en cours)**

  PortsToronto avait demandé à la Ville de Toronto la permission de remblayer des parties du port de Toronto et de la baie Humber pour les RESA; en effet, en vertu d'un accord (l'**accord tripartite**), le consentement de la Ville est requis.
  L'autorisation a été accordée sous réserve de conditions[3] qui, conformément au Plan officiel de la Ville, exigent une évaluation environnementale[4].

  - **des informations sur quand la demande pour l'examen réglementaire doit être présentée**

    À part ce qui précède, aucune information n'est connue;

- **une description des motifs de préoccupations du public et de tout effet négatif potentiel relevant de domaines de compétence fédérale défini dans la LEI. Les effets qui relèvent de la compétence fédérale comprennent :**

  - **les effets sur le poisson et son habitat :**

    Le remblayage pour la RESA aura un impact. La quantité de terrain intercalaire proposé dans le port de Toronto et la baie Humber est énorme : entre 35 995 m^2 (option 1) et 88 250 m^2 (option 3)[5]. Étude nécessaire**.**

---

[3] Voir l'article EX 17.5 .ici

[4] Tiré du Plan officiel de la Ville de Toronto au par. 17 de l'art. 3.4 :

> Les projets de remblayage dans le lac Ontario ne seront appuyés que dans les cas suivants :
> a) les terres créées seront utilisées pour l'habitat naturel,
> les loisirs publics ou les travaux publics essentiels;
> b) le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale qui
> garantit que la qualité et la quantité de l'eau ainsi que les
> habitats terrestres et aquatiques seront protégés ou améliorés;
> c) le projet ne crée pas de nouveaux risques naturels et n'aggrave pas ceux qui existent déjà.

Le Plan officiel de la Ville précise également que des révisions à l'accord tripartite peuvent être entreprises, à condition que la Ville soit convaincue que des améliorations peuvent être apportées sans incidence négative sur l'environnement résidentiel et récréatif environnant.

[5] https://static1.squarespace.com/static/6674a1c310d79c5e26414bcc/t/670fbbd2f7e221618d885dca/1729084374557/SCQ+Oct+15th+MASTER+Deck.pdf

- **les effets sur les espèces aquatiques, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril***

  Le remblayage pour la RESA aura un impact. Étude nécessaire.

- **les effets sur les oiseaux migrateurs** : l'exploitation continue de l'aéroport (options 1 à 6) aura une incidence sur les oiseaux migrateurs.

  L'option 7 (ne pas aller de l'avant avec la RESA) n'aurait pas d'incidence négative.

- **les changements environnementaux sur le territoire domanial**

  L'exploitation continue de l'aéroport (options 1 à 6) génère du bruit et de la pollution qui ont de graves répercussions sur les personnes résidentes et le public à proximité. L'option 7 (ne pas approuver la RESA) n'éliminerait pas cet impact. Voir ci-dessous.

- **les changements environnementaux qui se produisent dans une province ou un territoire autre que celui où le projet est réalisé**

  Aucun

- **les changements environnementaux qui surviennent à l'étranger**

  Aucun

- **les changements environnementaux qui pourraient toucher les peuples autochtones du Canada**

  Les Mississaugas de la Credit ont une revendication en suspens liée aux eaux du lac Ontario et du port de Toronto[6], qui comprendrait les eaux à remblayer pour la RESA; les peuples autochtones devraient être consultés**;**

- **tout changement affectant les conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones du Canada**

  Les peuples autochtones devraient être consultés

- **une description des effets négatifs potentiels qui sont directement ou indirectement liés à une autorité fédérale qui est soit :**

  - **par la prise d'une décision qui permettrait de mener à bien le projet en entier ou en partie**

    Voir les commentaires ci-dessous**;** ou

[6] Voir https://mncfn.ca/wp-content/uploads/2017/02/MNC-Aboriginal-Title-Report.pdf

- **par la prestation d'une aide financière permettant la réalisation complète ou partielle du projet**

  PortsToronto affirme qu'elle financera le projet de RESA à même ses propres fonds ou qu'elle pourrait les emprunter. Aucune aide financière n'est demandée à aucun gouvernement.

  Toutefois, PortsToronto a demandé à la Ville de Toronto de consentir à une prolongation de la durée de l'accord tripartite (essentiellement un bail de la Ville d'une partie essentielle des terrains de l'aéroport) qui expire le 30 juin 2033, afin de lui permettre d'obtenir du financement pour le projet de RESA. Ce serait une forme d'aide.

  À notre avis, aucune aide n'est nécessaire, car PortsToronto dispose d'amples ressources internes[7].

- **une description de la façon dont le projet pourrait avoir des effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale ou des effets négatifs directs ou accessoires (p. ex., le cheminement des effets, comme « des travaux situés dans des plans d'eau où vivent des poissons, pourrait entraîner des effets négatifs sur les poissons et leur habitat »)**

  Voir les commentaires ci-dessous

- **une description des effets négatifs potentiels sur les droits des peuples autochtones du Canada en vertu de l'article 35**

  Les peuples autochtones devraient être consultés

- **une description de la manière dont le demandeur a pris connaissance du projet (p. ex., précisez l'article de journal, la publicité, l'événement public, l'heure et le lieu de l'observation, etc.)**

  Parks not Planes milite activement à l'égard des questions aéroportuaires depuis 2020 et est au courant de l'exigence imminente de la RESA depuis un certain temps. Un avis officiel a été donné dans l'avis de convocation de la réunion publique de juillet 2024 convoquée par PortsToronto**; et**

- **les liens vers toute documentation pertinente, dans la mesure où ces informations sont disponibles.**

[7] Voir le document de Waterfront for All qui le confirme : 241105 PortsToronto can afford RESA.pdf

Voir ci-dessous.

2. Contexte de la LEI

Le préambule de la LEI stipule ce qui suit :

> Le Parlement est déterminé à ce qu'il y ait un processus d'évaluation d'impact permettant la prévention ou l'atténuation des effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale qui sont importants.

Un projet, s'il est visé par la LEI, est interdit, à moins que les exigences de la LEI ne soient respectées :

> Le promoteur d'un projet désigné ne peut prendre de mesure qui se rapporte à la réalisation de tout ou partie du projet et qui peut entraîner des effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale.

Les « effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale » sont définis comme suit :

> a) les changements négatifs non négligeables aux composantes ci-après de l'environnement qui relèvent de la compétence législative du Parlement :
>
> - (i) les *poissons* et leur *habitat*, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les pêches*,
> - (ii) les *espèces aquatiques*, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril*,
> - (iii) les *oiseaux migrateurs*, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*,
> - (iv) toute autre composante de l'environnement mentionnée à l'annexe 3;
>
> - b) les changements négatifs non négligeables à l'environnement sur le territoire domanial;
> - c) les changements négatifs non négligeables à l'environnement marin qui sont causés par la pollution et qui se produisent à l'étranger;
> - d) les changements négatifs non négligeables causés par la pollution aux *eaux limitrophes* ou aux *eaux internationales*, au sens donné à ces termes au paragraphe 2(1) de la *Loi sur les ressources en eau du Canada*, ou aux eaux interprovinciales;
> - s'agissant des peuples autochtones du Canada, les répercussions négatives non négligeables au Canada des changements à l'environnement, selon le cas :
>
> - (i) sur le patrimoine naturel et le patrimoine culturel,
> - (ii) sur l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles,

- (iii) sur une construction, un emplacement ou une chose d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou architectural;

- f) les changements négatifs non négligeables au Canada aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones du Canada;

- g) les changements négatifs non négligeables en toute matière sanitaire, sociale ou économique mentionnée à l'annexe 3 qui relèvent de la compétence législative du Parlement.

À l'égard d'un projet désigné ou d'une activité concrète qui est situé sur le territoire domanial ou qui est une *entreprise fédérale* au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999), la présente définition vise en outre les effets négatifs non négligeables du projet ou de l'activité.

La LEI stipule au paragraphe 22 (1) :

L'évaluation d'impact d'un projet désigné [...] prend en compte les éléments suivants :

- a) les changements causés à l'environnement ou aux conditions sanitaires, sociales ou économiques et les répercussions positives et négatives de tels changements que la réalisation du projet est susceptible d'entraîner [...]

(d) les raisons d'être et la nécessité du projet;

 (h) la mesure dans laquelle le projet contribue à la durabilité;

 (i) la mesure dans laquelle les effets du projet portent atteinte ou contribuent à la capacité du gouvernement du Canada de respecter ses obligations en matière environnementale et ses engagements à l'égard des changements climatiques;

Sa portée est beaucoup trop limitée pour satisfaire aux exigences d'une **évaluation d'impact**, définie comme « le processus de détermination des conséquences futures d'une mesure[8] actuelle ou proposée ».

PortsToronto, en tant qu'administration portuaire définie en vertu de la *Loi maritime du Canada*[9], relève de la LEI[10]. La LEI exige que tout projet d'envergure, comme l'agrandissement des pistes d'aéroport, fasse l'objet d'une évaluation d'impact approfondie afin d'évaluer les effets environnementaux, sociaux et économiques potentiels. Cela permet de s'assurer que les changements proposés n'ont pas d'incidence négative sur l'environnement et la collectivité environnants.

[8] Selon la définition de l'International Association for Impact Assessment : https://www.iaia.org/

[9] https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/page-1.html

[10] Voir l'annexe 1 de la LEI.

L'essentiel du projet de RESA n'a pas débuté et, à notre connaissance, aucune autorité fédérale n'a exercé un pouvoir ou une fonction en vertu d'une autre loi fédérale qui pourrait permettre sa mise en œuvre.

Le projet, tel qu'il est décrit, peut nécessiter l'exercice des pouvoirs, attributions ou fonctions fédéraux suivants :

 des autorisations en vertu de la *Loi sur les pêches* peuvent être requises si les activités de construction et d'entretien doivent avoir lieu dans des plans d'eau poissonneux ou à proximité;

 un permis délivré par Pêches et Océans Canada, en vertu du paragraphe 73(1) de la *Loi sur les espèces en péril*, pour gérer les impacts sur les espèces aquatiques en péril inscrites au niveau fédéral.

Nous soutenons que la réalisation de l'activité de projet de RESA peut entraîner des effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale et des effets directs ou accessoires négatifs, et que les préoccupations du public liées à ces effets justifient la désignation.

3. Portée beaucoup trop étroite

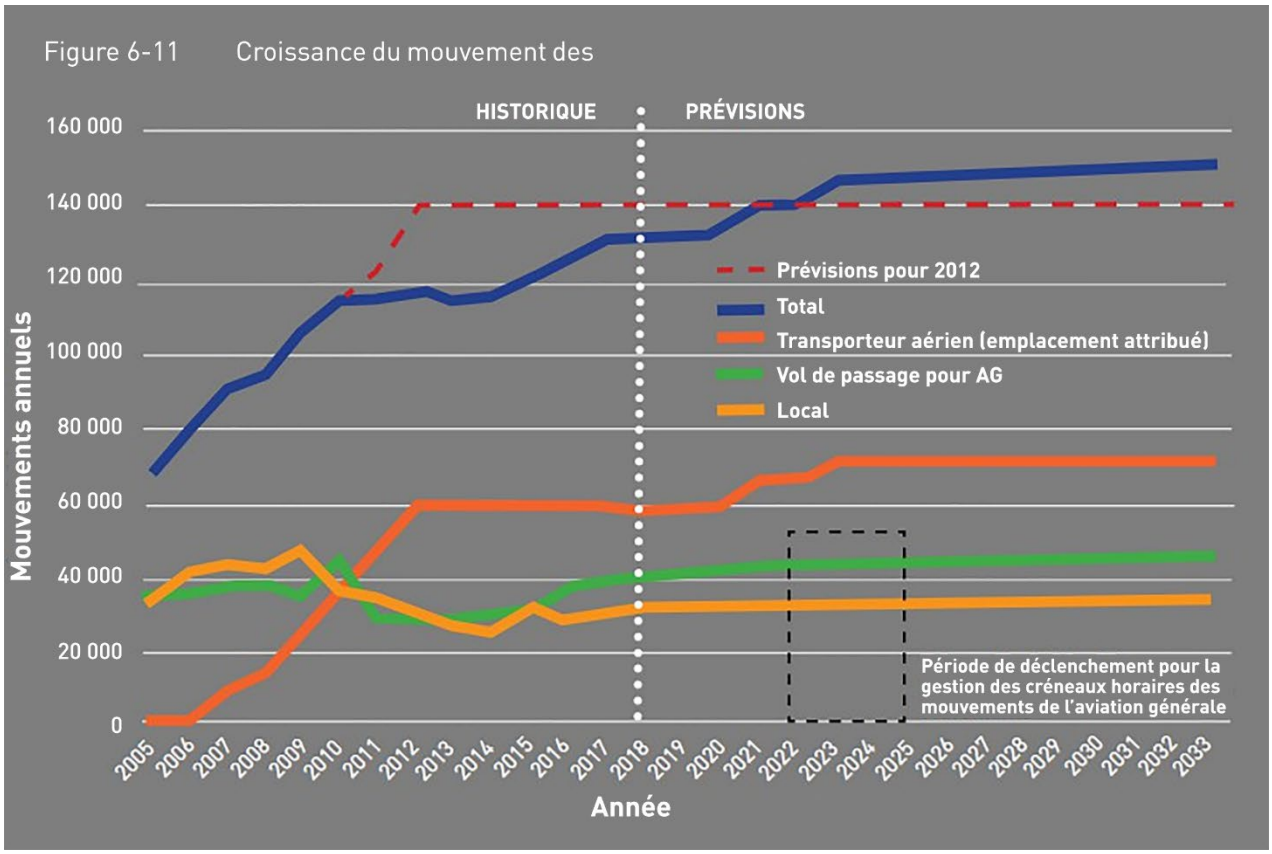
Sans consultation du public sur sa conception, PortsToronto a choisi six options pour sa prétendue évaluation environnementale, en vue d'en sélectionner une.

Une septième option manquait complètement : ne pas construire les RESA requises.

Bien que le projet vise ostensiblement à construire une RESA pour répondre aux exigences de Transports Canada, en réalité, sans les RESA, il ne serait pas possible, selon le propre document de PortsToronto, de maintenir ses activités d'aviation commerciale actuelles et futures.

La prétendue évaluation de PortsToronto ne fait qu'examiner laquelle des six options de RESA qu'elle a choisies pour l'évaluation est préférable, et n'inclut aucune considération quant à savoir si le projet de RESA devrait être mis en œuvre en premier lieu.

Une étude de portée étroite sur le déplacement de la terre et le remblayage des eaux autour de l'aéroport (options 1 à 6) ne tient pas compte des effets environnementaux persistants des plus de cent vols quotidiens actuellement à l'aéroport ni de ceux envisagés par l'augmentation du nombre de vols prévus dans le cadre du Plan directeur de 2018 de l'aéroport, qui ne sont tous deux possibles qu'avec l'achèvement des RESA.



Voyez l'augmentation des mouvements d'aéronefs prévue, comme indiqué dans la figure 6-11 ci-dessus, selon le plan directeur. Le plan directeur prévoit une croissance d'environ 135 000 mouvements d'aéronefs en 2018 à environ 150 000 mouvements d'aéronefs en 2023.

Une telle croissance, rendue possible par l'installation d'une RESA, représente une augmentation annuelle de 2 % de l'impact environnemental, qui nécessite une évaluation d'impact de portée inclusive.
L'approbation de l'une ou l'autre des options 1 à 6 signifie que l'exploitation de l'aéroport se poursuivra. La non-approbation de la RESA aura d'importantes répercussions positives sur l'environnement, la santé, la société et l'économie, qu'il est nécessaire d'évaluer.

Si une évaluation d'impact doit tenir compte de toutes les options et de l'incidence de chacune d'entre elles, alors il faut envisager de ne pas procéder à la RESA. Le résultat serait que l'aéroport ne serait plus utilisable pour l'aviation commerciale à l'échelle à laquelle il a récemment été exploité et fermerait inévitablement ses portes.

Il faut évaluer l'incidence de cette option par rapport à l'incidence de l'exploitation continue de l'aéroport.

Nous sommes conscients qu'il ne s'agit pas d'une interrogation que PortsToronto souhaite permettre. Mais cette septième option doit être examinée sérieusement et en profondeur.

L'acquisition des terrains de l'aéroport par PortsToronto s'est faite par la simple création d'une loi fédérale, et une autre loi peut tout aussi bien convertir l'utilisation de ces terrains en utilisations plus bénignes que l'aviation.

Une telle option n'est pas tirée par les cheveux.

Le critique en architecture très réputé du quotidien *Globe and Mail* l'a proposée comme une option très attrayante[11].

Une telle évaluation doit déterminer quelle devrait être la meilleure utilisation pour les précieux (certains diraient les plus précieux) 85 hectares (210 acres) de notre ville et inclure une consultation publique vaste et rigoureuse.

Nous supposons que PortsToronto financera entièrement ou partiellement ce projet à partir du produit de la vente du 30, rue Bay (96 millions de dollars) et de Parliament Slip (20 millions de dollars, payés par Waterfront Toronto, un autre organisme gouvernemental). Les deux propriétés ont été acquises gratuitement par PortsToronto et ont été transférées gratuitement, en 1911, à la Commission portuaire de Toronto par la Ville de Toronto.

Nous soutenons que PortsToronto ne devrait pas être libre de dépenser ces fonds publics sans un processus public approprié pour décider de leur utilisation.

Nous soutenons que l'utilisation la plus appropriée de ces 116 millions de dollars de fonds publics doit faire partie de cette discussion; il y a de nombreuses dépenses possibles qui ont plus de mérite que les RESA pour l'aéroport.

4. Effets sur les changements climatiques

Pour atteindre les objectifs du gouvernement fédéral liés aux changements climatiques, soit une réduction des émissions de 40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030 et la carboneutralité d'ici 2050, tous les ordres de gouvernement doivent prendre des mesures soutenues et énergiques. Cela devrait inclure une étude sérieuse des impacts carbone de tous les nouveaux projets.

L'aviation n'a pas contribué et ne contribue pas aux efforts visant à atteindre cet objectif. Aucune mesure concernant l'aviation ne figure dans le rapport d'étape[12] du gouvernement.

Bien que les émissions de l'aviation apportent une contribution considérable à la crise climatique, l'impact de l'aéroport et les solutions de rechange plus respectueuses du climat ne sont pas prises en considération.

---

[11] The only thing holding us back from Toronto's best park? An Airport le 16 août. Airport to Park: A Bold Vison for the Toronto Island le 8 octobre

[12] Voir le par. 2.2.6 de ce rapport.

Dans ses pratiques exemplaires[13], l'International Association for Impact Assessment déclare :

> Comme première étape d'une évaluation d'impact, il est nécessaire de déterminer si et comment :
>
> i) La proposition augmentera ou diminuera, directement ou indirectement, les émissions de gaz à effet de serre (GES).
>
> ii) La proposition peut être directement ou indirectement influencée par les changements climatiques, de manière positive ou négative, et leur être vulnérable.
>
> iii) Les changements climatiques peuvent avoir une incidence sur des éléments de l'environnement qui sont potentiellement touchés par la proposition.
>
> iv) La proposition pourrait être utilisée pour déterminer des mesures d'atténuation ou d'adaptation aux changements climatiques.
>
> Une fois que les répercussions liées aux changements climatiques, y compris les incertitudes, sont comprises, les décisions concernant la proposition (accepter, modifier ou rejeter) doivent être fondées sur le principe de précaution de « ne pas nuire » et les principes du développement durable.

PortsToronto n'a rien fait de tout cela, jusqu'à maintenant.

À tout le moins, les projets qui continuent d'investir dans l'infrastructure aéronautique et de l'élargir, comme l'initiative de la RESA, devraient être découragés, parce qu'ils sont incompatibles avec ces objectifs climatiques.

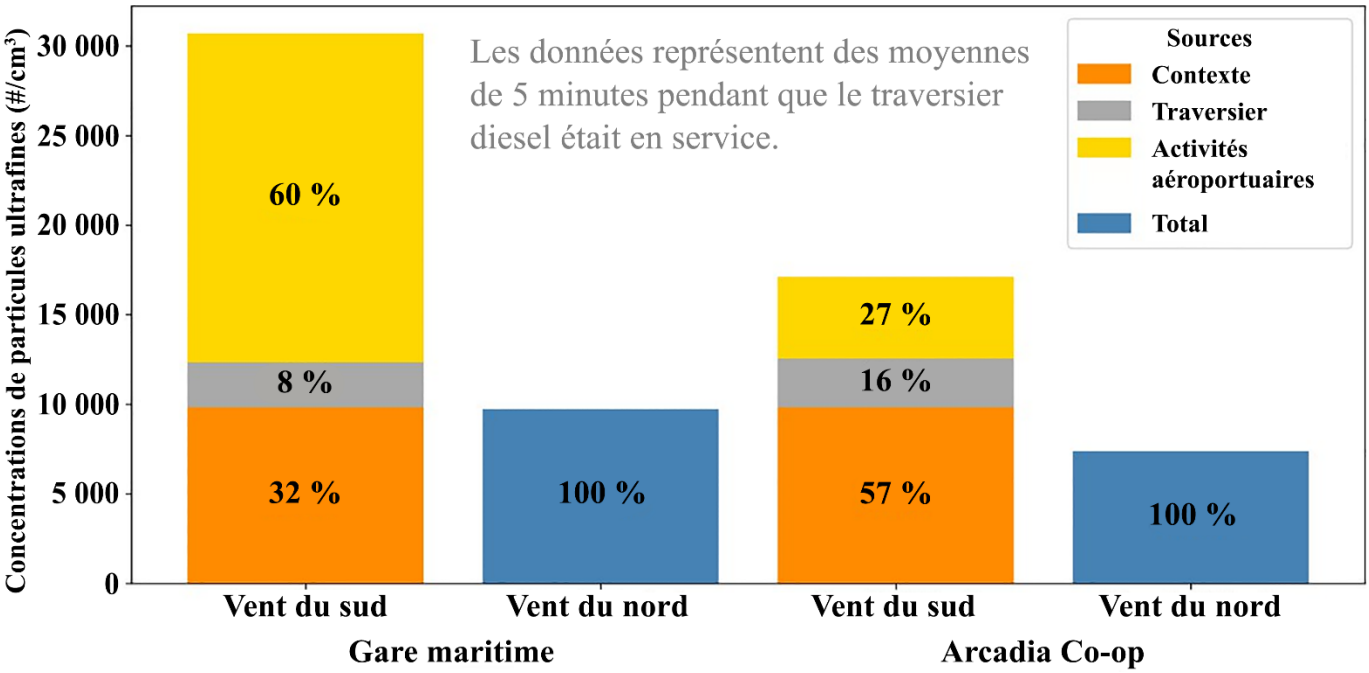
5. Effets sur la santé

La poursuite des opérations aériennes à l'aéroport (options 1 à 6) aura des répercussions potentiellement dévastatrices sur la santé des personnes résidentes adjacentes.

Une étude récente [14] menée par des experts de l'Université de Toronto a révélé des niveaux inquiétants de particules ultrafines provenant des aéronefs qui utilisent l'aéroport dans la communauté résidentielle juste au nord de l'aéroport.

[13] https://www.iaia.org/uploads/pdf/SP8%20Climate%20Change%202018.pdf

[14] https://www.bqna.ca/post/community-response-to-the-bathurst-quay-neighbourhood-air-quality-study



Extrait de la synthèse - résumé du rapport de recherche de l'Université de Toronto

L'étude sur la qualité de l'air de la BQNA a été menée par Positive Zero Transport Futures, une initiative dirigée par l'Université de Toronto visant à étudier et à suggérer des façons de décarboniser le secteur des transports grâce à l'innovation et à la collaboration.

Comme l'indique la figure ci-dessus, du Southern Ontario Centre for Atmospheric Aerosol Research (SOCAAR) à la page, lorsque le vent souffre sur la rive (sud) depuis l'aéroport, les particules ultrafines augmentent jusqu'à un niveau très dangereux.

Pour citer le résumé de l'étude,

- « Lorsque le vent vient du sud de l'aéroport, les concentrations de particules ultrafines sont, en moyenne, deux à trois fois plus élevées dans le voisinage que : i) lorsque le vent vient du nord, ou ii) les concentrations de fond à Hanlan's Point. »

et

- « Malgré les émissions de l'aéroport, la concentration moyenne globale des particules ultrafines dans le quartier BQN est similaire à celle des quartiers achalandés et très fréquentés de Toronto. Cela s'explique par le fait que le vent ne vient que de la direction sud de l'aéroport à certains moments, compensé par d'autres moments, lorsque le vent vient des parties du lac où il n'y a pas de sources au vent à proximité. »

Fait remarquable, le 19 août, un mois après la première réunion publique sur la RESA qui a décrit le processus de son EE, PortsToronto a publié son Rapport environnement, social et gouvernance (ESG) 2023 dans lequel, à la page sur la qualité de l'air, p. 23, PortsToronto, en référence à l'étude sur la qualité de l'air de la BNQA, affirme ce qui suit :

> « L'étude a révélé que les activités aériennes à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ont un impact beaucoup plus faible sur les émissions de particules ultrafines dans les zones résidentielles de Bathurst Quay, par rapport aux PUF régionales et de fond. L'air du quartier s'est avéré 30 pour cent plus propre que la moyenne de Toronto, avec une moyenne horaire d'UFP résidentielle 50 pour cent inférieure à la norme de bonnes pratiques de l'Organisation mondiale de la santé. »

Cela provient d'un reportage de Radio-Canada de la réunion de mai au cours duquel Denis Corr, expert-conseil en environnement embauché par PortsToronto, a interprété les données du rapport pour formuler l'allégation de propreté de 30 %.

La contradiction dans les constatations soulève un certain nombre de questions. La plus importante est la nécessité d'avoir une évaluation d'impact suffisamment inclusive pour déterminer dans quelle mesure les particules ultrafines constitue un problème pour les voisins de l'aéroport et quelles solutions d'atténuation peuvent être recommandées en fonction de la gravité du problème.

Une autre étude récente de l'Université McGill University[15], dont le quotidien *Globe and Mail* a fait état sous le titre « Ultrafine particles linked to 1,100 deaths per year in Montreal, Toronto », a constaté

> qu'un polluant atmosphérique microscopique généré par les véhicules et l'industrie joue un rôle dans la mort d'environ 1 100 personnes dans les deux plus grandes villes du Canada chaque année.

L'aéroport jouxte une zone résidentielle, contrairement à la plupart des autres aéroports, et l'impact de ses émissions de particules ultrafines n'est donc pas dilué avec la distance, comme c'est le cas ailleurs.

Il convient d'étudier l'impact des émissions d'une toxine contenue dans le gaz d'aviation (avgas) utilisé dans certains aéronefs : le plomb.

Le plomb rejeté par certains moteurs d'aéronefs qui consomment de l'avgas peut se disperser dans l'environnement de deux façons : les émissions provenant du roulage des aéronefs et celles provenant du décollage et de l'atterrissage; et la dispersion atmosphérique des particules de plomb depuis les aéronefs en vol, qui finissent par se déposer et contaminent potentiellement le sol et l'eau, ce qui entraîne des problèmes de santé.

[15] https://www.theglobeandmail.com/canada/article-ultrafine-particles-linked-to-1100-deaths-per-year-in-montreal-toronto/

Cette situation est particulièrement problématique pour les enfants qui vivent à une distance de 500 à 1 000 mètres à proximité des aéroports qui accueillent des avions à moteur à pistons. Des études ont montré qu'ils courent les plus grands risques en raison des taux élevés de plomb dans le sang. Selon Google Maps, la distance entre l'école Waterfront School et l'aéroport est d'environ 800 mètres. Comme le montre également la figure 6-11 ci-dessus, environ 110 000 mouvements d'aéronefs de l'aviation locale et générale sont prévus chaque année; ce chiffre devrait augmenter au cours des dix prochaines années.

Il est important de noter que les aéronefs de l'aviation locale et générale utilisent principalement de l'avgas et qu'il n'existe actuellement aucune donnée publique sur la quantité de carburant au plomb qu'ils consomment, ni sur la quantité et le lieu de dépôt du plomb. Cependant, la proximité de l'école avec l'aéroport est une raison suffisante pour que l'évaluation d'impact fournisse des chiffres permettant d'évaluer l'ampleur de la contamination.

6. Effets économiques

Aux fins de l'évaluation en vertu de la Loi, les effets économiques peuvent être définis comme suit :

> « Les conséquences positives et négatives d'un projet désigné sur les composantes de l'économie à l'échelle locale, régionale et nationale. »[16]

Les options 1 à 6 identifiées par PortsToronto ont des effets économiques similaires. Ce à quoi ils doivent être comparés, c'est l'option 7, soit le rejet du projet de RESA.

L'aéroport connaît un déclin considérable.

À l'instar de City Express et d'Air Ontario, compagnies qui ont toutes deux échoué dans leurs efforts pour opérer des vols rentables depuis l'aéroport de l'île, Porter admet des pertes à l'aéroport de l'île de 18 910 000 $ en 2017, de 40 millions de dollars prévus en 2018 et de 30 millions de dollars en 2019, s'est concentrée de plus en plus sur ses activités à Pearson et a réduit ses vols à l'aéroport de l'île de 172 par jour à près de la moitié, selon le jour.

Porter a menacé de quitter l'aéroport de l'île, admettant que les gens préfèrent le meilleur choix de vols à Pearson et la commodité du train Union-Pearson Express pour s'y rendre.

D'autres compagnies aériennes n'ont manifesté aucun intérêt à utiliser l'aéroport : pendant un certain temps, Nieuport, le propriétaire de l'aérogare de l'aéroport de l'île, a claironné l'arrivée d'une nouvelle compagnie aérienne américaine, Connect. Son nombre dérisoire de destinations ne remplacera pas les affaires qu'il faisait avec Porter. Et sa demande d'autorisation d'effectuer un transport aérien régulier de passagers au département des Transports des États-Unis a été rejetée, parce qu'elle n'avait pas fourni les renseignements financiers requis à l'appui d'une conclusion de capacité financière positive.

[16] Par 5.3 .ici

Pearson est plus que capable d'absorber les activités de l'aéroport de l'île. L'aéroport est fortement subventionné :

- La Ville de Toronto loue une partie des terrains de l'aéroport, un terrain de stationnement et des voies d'attente à PortsToronto pour un loyer symbolique.
- Ports Toronto a obtenu la propriété du reste des terrains de l'aéroport (donnés à l'origine par la Ville à sa Commission portuaire à des fins portuaires) gratuitement et transmet généreusement cet avantage à ses utilisateurs.
- Une analyse montre que PortsToronto paie des impôts fonciers pour l'aéroport à un taux bien inférieur à celui des autres entreprises de Toronto, fournissant au bas mot une subvention des contribuables de Toronto sur 20 ans de 36 607 528 $.

Ces subventions disparaissent si l'option 7 est choisie.

7. Effets sur la sécurité

Au moins depuis la sortie en bout de piste du vol d'Air France à Pearson en 2005, les RESA sont conseillées. Le Bureau de la sécurité des transports a recommandé des RESA de 300 m. Transports Canada n'a imposé que récemment des RESA de 150 m d'ici 2027 pour l'aéroport de l'île.

PortsToronto a toujours su que les dépassements à son aéroport se retrouvent en eau profonde, avec un risque de décès. Pour les aéroports commerciaux au Canada, l'aéroport de l'île est essentiellement le seul à faire face à ce risque.

Il a ignoré ce risque, comme il a ignoré le risque réel pour la sécurité, encore une fois propre à son aéroport, de l'accès d'urgence en cas d'accident. Les experts en sécurité ont établi des exigences de base qui ne peuvent être respectées sans un pont :

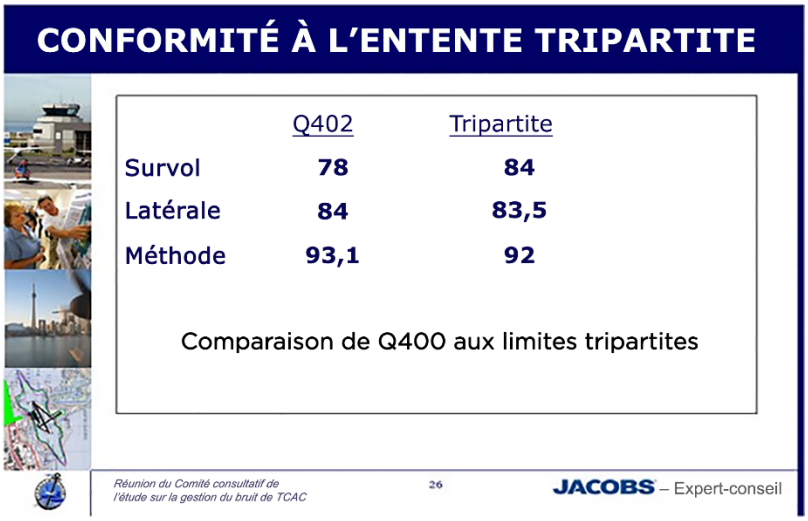
> Toute option doit permettre à 64 véhicules d'urgence et à 201 membres du personnel d'accéder à l'emplacement d'un écrasement d'avion en 20 minutes. De plus, les ambulances transportant les blessés graves doivent être en mesure de retourner sur le continent dans un délai de 30 minutes.

Les voyageurs qui utilisent l'aéroport de l'île ont de la chance qu'il n'y ait pas eu de dépassement de piste ou d'écrasement – à ce jour.

L'option 7 élimine ces risques pour la sécurité.

8. Impact environnemental

PortsToronto a admis que le Q400, le seul aéronef à décoller de l'aéroport à des fins commerciales, dépasse deux des trois plafonds de bruit :



Comme l'a récemment dit Tamara Bernstein, directrice artistique du festival de musique d'été au Toronto Music Garden de 2001 à 2020 :

« Le Toronto Music Garden est un lieu magique et une création de génie dans le secteur riverain central de Toronto. Ses concerts gratuits durant tout l'été sont rapidement devenus une partie de cette magie, une alchimie glorieuse entre le lieu, la musique et un public attentif et enthousiaste.

Malheureusement, ce plaisir est gâché par le bruit brutal des avions à l'aéroport de l'île de Toronto, un bruit qui s'est aggravé au fil des ans avec l'expansion des installations aéroportuaires. Le magnifique secteur riverain de Toronto devrait appartenir à tout le monde. Ce n'est pas un endroit pour un aéroport. »

Les options 1 à 6 maintiennent ce niveau de bruit inacceptable et interdit. Ce n'est pas le cas de l'option 7.

9. Incidence sur la circulation

La circulation automobile desservant l'aéroport a une incidence sur la qualité de l'air, le bruit, la congestion et la sécurité des piétons et des cyclistes.

L'étude la plus récente est l'étude sur la circulation de 2018 de PortsToronto[17]. Des volumes de trafic bidirectionnel sur Eireann Quay ont été enregistrés immédiatement au sud de Queens Quay. Les données ont été recueillies sur deux jours en 2018 et comparées à une période équivalente en 2015.

Eireann Quay, une route à deux voies reliant une école à un parc, dessert l'aéroport et transporte

- environ 700 véhicules par heure entre 7 h et 8 h;
- environ 850 véhicules par heure entre 16 h et 17 h;
- environ 600 véhicules par heure entre 17 h et 18 h;
- environ 800 véhicules par heure entre 18 h et 19 h.

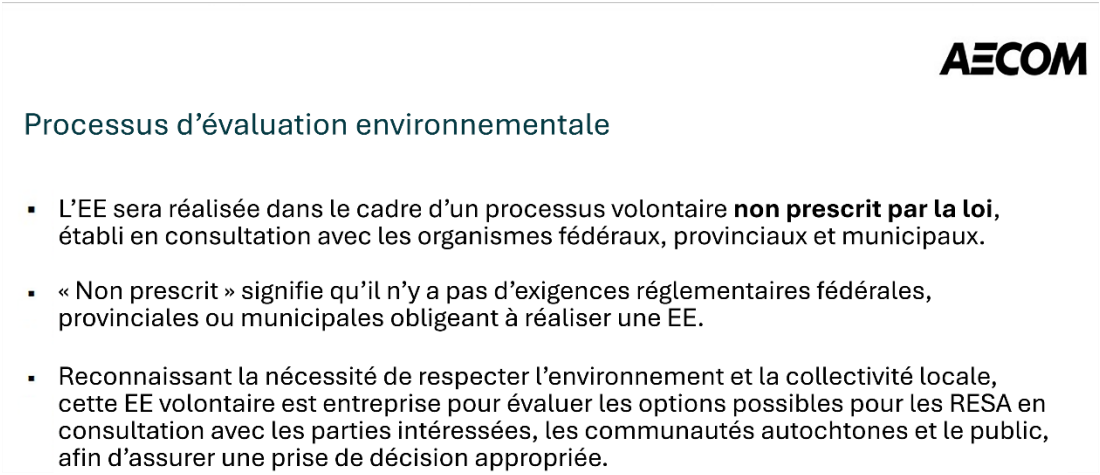
Les données de 2018 ont été comparées aux volumes observés lors des relevés du jeudi et du vendredi à l'automne 2015. Les volumes de pointe de 2018 ont augmenté d'environ 50 à 100 véhicules par heure par rapport aux données de l'automne 2015.

Les chiffres datent de six ans, doivent être mis à jour et doivent inclure les véhicules de service comme les camions-citernes transportant du kérosène et de l'avgas, ainsi que le trafic de construction prévu, pour évaluer l'effet réel sur le quartier.

10. Manque de formalité

La prétendue évaluation environnementale effectuée par PortsToronto est informelle et n'est liée par aucune des exigences de la LEI ni par aucun processus d'évaluation environnementale.

Ce jeu de diapositives du 17 juillet sur les RESA énonce la position de PortsToronto selon laquelle elle effectue l'évaluation environnementale de son plein gré :



[17] https://www.portstoronto.com/getattachment/c8da6c2b-4eb5-4332-9144-8bd892d6c032/Billy-Bishop-Toronto-City-Airport-Results-of-S-(1).aspx

11. Risque de conflit d'intérêts

Il est inconvenant pour un promoteur de projet d'effectuer également la prétendue évaluation. Le risque de conflit d'intérêts est évident.

12. Secret

PortsToronto a mené la prétendue évaluation en secret, les documentsrefusant de divulger préparés par ses experts-conseils.

Une étude d'Avia NG a été mentionnée lors de la réunion du 17 juillet, mais n'a jamais été

divulguée. Pas plus que les détails sur les raisons pour lesquelles cette étude a rejeté trois

options.

Et Nieuport (le propriétaire de l'aérogare de l'aéroport) refuse de publier son rapport sur l'impact économique de l'introduction du prédédouanement en direction des États-Unis à l'aéroport de l'île.

Son communiqué de presse du 30 mai dernier indiquait ceci :

> « Des recherches récentes menées par York Aviation indiquent que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a le potentiel de générer 5,3 milliards de dollars en production économique grâce à l'augmentation de l'activité aérienne que le pré-dédouanement entraînera », a déclaré Neil Pakey, président-directeur général de Nieuport Aviation, propriétaire et exploitant du terminal passagers de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Mais cette recherche n'a pas été rendue publique. PnP en a fait la demande et ne s'est pas vu accorder la courtoisie d'une réponse.

La recherche originale a été publiée en 2021, mais la mise à jour citant ce chiffre énorme pour les avantages économiques ne l'a pas été. Le rapport original a basé son estimation sur des volumes de passagers bien supérieurs à la réalité : il prévoit 4,5 millions de passagers en 2023. En réalité, l'aéroport n'avait que 2 millions de passagers en 2023, et son principal utilisateur, Porter Air, concentre ses opérations à Pearson, réduisant considérablement ses opérations à l'aéroport de l'île.

13. Aucune participation du public à la planification

Il n'y avait pas de phase de planification où le public et les peuples autochtones étaient invités à fournir des renseignements et à contribuer à la planification de l'évaluation, contrairement au processus de la LEI.

14. Consultation du public de mauvaise qualité

Dans son préambule, la LEI stipule ce qui suit :

> Le Parlement reconnaît l'importance de mettre en œuvre le processus d'évaluation d'impact d'une façon qui, à la fois [...] favorise la participation significative du public,

La consultation publique n'a comporté que deux rencontres, l'une au milieu de l'été (17 juillet 2024) et l'autre le 15 octobre (reproduite en après-midi et en soirée), qui ont accordé un temps insuffisant aux questions et aux commentaires et, en ce qui concerne la deuxième, aucune occasion pour les personnes en ligne de formuler des commentaires ou de poser des questions.

La planification de la première réunion publique au milieu de l'été n'est pas un moyen idéal d'obtenir l'avis ou le soutien de la communauté.

Nous avons les questions suivantes, basées sur la documentation présentée lors des réunions du 15 octobre :

- Elle fait référence à des études antérieures non divulguées. Que s'y trouve-t-il?

- Pourquoi a-t-on ordonné à Avia NG de ne pas envisager une réduction des distances déclarées?

- L'EMAS est bien accepté dans de nombreux aéroports américains au climat similaire. Pourquoi a-t-il été rejeté? Qu'y avait-il dans les « évaluations de faisabilité technique supplémentaires »?

- Comment les options 2 et 3 améliorent-elles l'efficacité opérationnelle des voies de circulation et la sécurité aérienne en offrant un atterrissage plus précis? L'atterrissage actuel est-il dangereux? Où est le problème concernant le système de guidage actuel de la piste 26?

- Le remblayage important de nos eaux portuaires n'est-il pas un inconvénient?

Il est intéressant de noter que, lorsqu'elle a été contestée à la réunion d'octobre, la déclaration

> « La masse terrestre de l'extrémité ouest redirige le sable vers la plage de Hanlan's Point, ce qui aidera à soutenir la plage »

a été reconnue incorrecte; le sable accumulé devrait être transporté à la plage, à un coût considérable.

15. <u>Échéanciers précipités</u>

Le règlement sur les RESA de Transports Canada est entré en vigueur le 21 décembre 2021 et touche les aéroports accueillant au moins 325 000 passagers par année pendant deux années consécutives, selon le jeu de diapositives de la présentation sur les RESA du 17 juillet.

Dès juin 2012, PortsToronto a reconnu dans son Plan directeur 2012 de l'aéroport[18] qu'elle avait besoin d'une RESA.

> « On s'attend à ce que les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) deviennent une exigence réglementaire obligatoire au cours des cinq (5) prochaines années. Par conséquent, l'APT, en collaboration avec Transports Canada et la Ville de Toronto (c.-à-d. les signataires de l'accord tripartite), devrait présumer que ces exigences réglementaires nécessiteront des modifications à l'accord tripartite. »

Entre-temps, dans le cadre de consultations avec le Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada a fait progresser le règlement sur les RESA. :

- en 2016, Transports Canada a demandé la tenue d'une consultation publique sur le règlement sur les RESA,
- en 2020, Transports Canada a publié le projet de règlement,
- le 5 janvier 2022, le règlement est entré en vigueur.

Un an plus tard, au début de 2023, PortsToronto a entamé des discussions avec la Ville de Toronto et Transports Canada sur la mise en œuvre des RESA.

Pour citer le dossier[19] de la Ville, page 16,

> « La mise en œuvre de la RESA étant requise d'ici la mi-2027, PortsToronto a entamé des discussions avec la Ville et le personnel de Transports Canada au début de 2023. À l'époque, PortsToronto a déterminé qu'il était nécessaire de mettre en œuvre une RESA et a indiqué qu'il souhaitait revoir d'autres aspects de l'accord tripartite qu'elle jugeait désuètes. »

Un an et demi plus tard, le 17 juillet 2024, PortsToronto a communiqué au public le processus à suivre pour obtenir les plans, les approbations, la construction et l'achèvement nécessaires d'ici le deuxième trimestre de 2027 pour répondre aux exigences du règlement sur les RESA.

Pourquoi a-t-il fallu à PortsToronto 10 ans après avoir reconnu que les exigences de la RESA deviendraient une réalité, puis un an à traîner les pieds avant de consulter la Ville, puis enfin encore 18 mois pour informer le public? Les compétences en gestion du temps de PortsToronto n'inspirent pas l'assurance qu'elle effectuera sa prétendue évaluation environnementale de manière approfondie et compétente.

16. Aucune preuve de participation autochtone

Nous n'avons vu aucune preuve que l'obligation de la Couronne de consulter les peuples autochtones et de prendre des mesures d'adaptation a été remplie.

---

[18] 2012 Master Plan.pdf

[19] https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2024/ex/bgrd/backgroundfile-249034.pdf

17. Aucune transparence ni crédibilité

PortsToronto n'entreprend pas le processus de manière transparente et digne de confiance.

Le 9 octobre, le conseil municipal de Toronto a adopté une motion pour approuver la proposition de RESA 1, la proposition de RESA la moins coûteuse, la moins perturbatrice et la plus rapide à réaliser de PortsToronto parmi les six options proposées par PortsToronto dans son jeu de diapositives du 17 juillet. Le 15 octobre, PortsToronto a tenu sa deuxième réunion publique et a clairement indiqué qu'elle était en faveur de la proposition de RESA 3, la proposition de RESA la plus coûteuse, la plus perturbatrice et la plus longue à réaliser. Cette solution nécessiterait également que la Ville accepte une prolongation de 40 ans de l'accord tripartite.

Des questions sans réponse ont suivi.

Avant le vote du conseil municipal, PortsToronto a lancé un appel d'offres pour une « demande de qualification préalable pour la conception-construction du projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop ». La date d'affichage est le 12 septembre, près d'un mois avant que le conseil n'approuve la RESA 1 et plus d'un mois après que PortsToronto a clairement communiqué son choix de la proposition de RESA 3.

PortsToronto a-t-il lancé un appel d'offres avant le vote du conseil municipal?

Après la réunion du conseil du 9 octobre, le chroniqueur du Toronto Star Edward Keenan s'est demandé[20] pourquoi les conseillers qui avaient appuyé le choix de la proposition de RESA 3 de PortsToronto n'étaient pas satisfaits de la victoire remportée selon laquelle PortsToronto avait l'appui de la Ville pour terminer le projet de RESA avant la date limite, même s'il fallait plus de temps – mais pas 40 ans.

M. Keenan s'est demandé s'il n'y avait pas des intentions cachées. Étant donné que les actions de PortsToronto indiquent qu'elle a tenté d'utiliser son besoin de RESA comme mécanisme pour prolonger de 40 ans l'accord tripartite, comment pourrait-on lui faire confiance pour mener une évaluation ouverte, équitable et inclusive?

18. Nécessité d'une évaluation d'impact adéquate pour la Ville

Le Plan officiel de la Ville exige la réalisation d'une évaluation environnementale comme condition préalable à l'approbation du projet. À notre avis, la prétendue évaluation informelle actuelle ne respecte pas cette exigence.

[20] https://www.thestar.com/opinion/star-columnists/billy-bishop-airport-advocates-won-but-insist-they-lost-who-has-the-hidden-agenda/article_45cf28ee-870b-11ef-9959-67ac7a069b86.html?utm_source=substack&utm_medium=email

19. Résultat préjugé

Le site Web de la prétendue évaluation s'appelle « Sûr Écolo Calme ». C'est un terme impropre, car l'aéroport n'est ni sûr (voir **Effets sur la sécurité** ci-dessus), ni écolo (voir **Effets sur la santé** ci-dessus), ni calme (voir **Impact environnemental** ci-dessus). Le choix de ce nom par PortsToronto laisse entendre qu'elle a préjugé du résultat de l'évaluation qu'elle effectue, concluant que l'aéroport, une fois le projet de RESA terminé, sera sûr, écolo et calme.

20. Besoin d'intérêt public

L'intérêt public n'est pas une considération évidente dans la prétendue évaluation actuelle.

La couverture médiatique démontre le haut niveau d'intérêt du public pour cette question :

Dans le Toronto Star, des articles d'opinion ont été publiés par Ben Spurr, Matt Elliott, Shawn Micallef, le 23 août et Edward Keenan, le 3 octobre et le 11 octobre,

Les partisans de l'aéroport Mark McQueen et Richard Florida ont reçu la réplique de

l'éditorial de PnP. Dans le *Globe & Mail*, Alex Bozikovic a écrit deux articles :

- The only thing holding us back from Toronto's best park? An Airport le 16 août.
- Airport to Park: A Bold Vison for the Toronto Island le 8 octobre

21. Contexte : Transition du secteur riverain de Toronto

Jusqu'au début des années 1970, des voies ferrées passaient au milieu de Queens Quay, la route principale qui bordait le secteur riverain de Toronto et permettait la circulation des marchandises des entrepôts et des usines et coupait la baie du reste de la ville et de ses résidents.

La construction de l'autoroute Gardiner dans les années 1950 a permis aux industries riveraines, grâce à la facilité de transport, de s'installer sur des terrains moins chers en banlieue, laissant derrière elles des friches industrielles d'anciennes usines et des hangars d'entrepôts sous-utilisés.

La victoire des libéraux aux élections fédérales de 1972 a préparé le secteur riverain central au réaménagement des utilisations industrielles à l'urbanisation, et a ainsi forgé un lien entre la ville à son secteur riverain autrefois oublié.

Bien avant le début des activités actuelles de l'aviation commerciale à l'aéroport, dans le cadre d'une approche concertée, le gouvernement fédéral et la Ville ont élaboré des plans pour un développement résidentiel important le long du secteur riverain central de la Ville, y compris des maisons pour plus de 2 700 citoyens[21] immédiatement contiguës à l'aéroport sur Bathurst Quay.

À ce moment-là, l'aéroport était un aéroport tranquille accueillant des avions privés et offrant une formation au pilotage.

L'aéroport représente l'une des rares utilisations industrielles restantes du secteur riverain central.

EN CONCLUSION
Il est donc possible que le projet cause des effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale, des effets directs ou accessoires négatifs et des préoccupations du public liées à ces effets.

Parks not Planes fait valoir que sa demande de désignation du projet de RESA de PortsToronto en vertu du paragraphe 9(1) de la *Loi sur l'évaluation d'impact* est valable et mérite d'être examinée sérieusement, que l'étude de l'incidence de toutes les options de RESA devrait englober toutes les activités aéroportuaires et que le processus devrait être entrepris de manière transparente et digne de confiance.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.



Brian Iler, porte-parole de Parks not Planes

[21] Selon le plan de quartier du quai Bathurst https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2017/te/bgrd/backgroundfile-104876.pdf

Impact Assessment Agency of Canada | Agence d'évaluation d'impact du Canada
Région de l'Ontario
600-55 rue York
Toronto (Ontario) M5J 1R7

Ontario Region
600-55 York Street
Toronto ON M5J 1R7

Le 9 octobre 2024 **Envoyé par courriel**

Bojan Drakul
Vice-président, Infrastructure, planification et environnement
PortsToronto
500-207, Queens Quay Ouest
Toronto (Ontario) M5J 1A7
BDrakul@portstoronto.com

Bojan Drakul :

Objet : Applicabilité de la *Loi sur l'évaluation d'impact* au projet d'aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, proposé par PortsToronto

Je vous remercie pour votre courrier du 22 juillet 2024 concernant le projet d'aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet), proposé par PortsToronto.

La *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI) définit le processus fédéral d'évaluation des impacts de certains grands projets afin de prévenir ou d'atténuer les effets environnementaux, économiques, sanitaires et sociaux négatifs importants qui relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada. Le *Règlement sur les activités concrètes* (le Règlement) pris en physical activities that constitute the "designated projects" that are subject vertu de la LEI recense les activités concrètes qui constituent les « projets désignés » soumis à la LEI et pouvant nécessiter une évaluation d'impact. Les promoteurs de projets désignés sont tenus de soumettre une description initiale de leur projet à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) pour déterminer si une évaluation d'impact est nécessaire.

D'après les renseignements indiqués dans votre courrier, l'AEIC est d'avis que le projet n'est pas un projet désigné. Par conséquent, une description initiale du projet n'est pas requise.

Si à la suite de la modification de certains détails ou aspects de la conception, le projet englobe des activités concrètes décrites dans le Règlement, communiquez avec l'AEIC pour discuter de ces changements et des répercussions sur l'applicabilité de la LEI.

.../2

Veuillez noter que pour les activités concrètes non décrites dans le Règlement, le paragraphe 9(1) de la LEI prévoit que le ministre de l'Environnement et du Changement climatique (le ministre) puisse, sur demande ou de sa propre initiative, désigner une activité concrète. Une activité concrète peut être désignée si le ministre est d'avis que la réalisation de cette activité peut entraîner des effets négatifs de compétence fédérale ou des effets négatifs directs ou accessoires (résultant de décisions fédérales). Si le ministre désigne l'activité concrète, celle-ci sera considérée comme un projet désigné et une description initiale du projet sera requise.

Dans votre courrier, vous avez indiqué que le projet serait réalisé, en partie, sur un territoire domanial. Veuillez consulter l'article 82 de la LEI pour connaître les exigences en matière d'évaluation pour toute autorité fédérale qui réaliserait le projet sur un territoire domanial, exercerait des attributions conférées sous le régime d'une loi fédérale autre que la LEI pour que le projet puisse aller de l'avant, ou fournirait une aide financière pour permettre la réalisation du projet. D'après les renseignements dont l'AEIC dispose, vous communiquez déjà avec Transports Canada au sujet de ces exigences en matière d'évaluation. Si vous avez des responsibilities under section 82 of the IAA, please contact IAAC's Federal questions sur vos responsabilités aux termes de l'article 82 de la LEI, communiquez avec l'équipe chargée du territoire domanial à l'adresse *FederalLands-TerritoireDomanial@iaac-aeic.gc.ca*.

Par ailleurs, d'autres permis, autorisations ou licences réglementaires du gouvernement fédéral peuvent aussi être requis.

De plus amples renseignements sur la LEI et le règlement connexe sont disponibles à l'adresse *https://www.canada.ca/fr/agence-evaluation-impact.html*.

Pour toute question relative à ce qui précède, veuillez communiquer avec Conor Anderson, chef d'équipe, par téléphone au 416-735-1673 ou par courriel à son attention à l'adresse *OrientationOntario@iaac-aeic.gc.ca*.

Cordialement,

Sen, Amy

Digitally signed by: Sen, Amy
DN: CN = Sen, Amy C = CA
O = GC OU = EC-EC
Date: 2024.10.09 16:38:59 -04'00'

Amy Sen
Directrice par intérim, Région de l'Ontario

c.c. : Steve Denes, PortsToronto
Heather Dennis, PortsToronto
Angela Homewood, PortsToronto
David Zeit, Transports Canada

Le 16 juillet 2024

Amy Sen
Directrice par intérim
Région de l'Ontario
Agence d'évaluation d'impact du Canada
55, rue York, bureau 600
Toronto (Ontario) M5J 1R7

Objet : Projet d'aménagement d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Madame,

Je vous écris au nom de PortsToronto, qui est le propriétaire et l'exploitant de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT, l'aéroport), pour vous informer du projet d'aménagement d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et confirmer notre interprétation selon laquelle ce projet ne constitue pas un projet désigné au sens du *Règlement sur les activités concrètes* de la *Loi sur l'évaluation d'impact*.

PortsToronto est à terminer une évaluation environnementale (EE) ayant pour but d'étudier les effets qu'aura l'aménagement des RESA pour la piste commerciale principale, la piste 08/26, afin de se conformer au nouvel article 302.600 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) adopté en réponse aux préoccupations de sécurité exprimées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

À la demande de PortsToronto, le personnel de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada nous a rencontrés le 7 mai 2024 pour discuter du projet.

Contexte :

PortsToronto a entrepris une EE pour évaluer les effets potentiels du projet de RESA. Cette évaluation environnementale vise à aider PortsToronto, les organismes concernés, les collectivités autochtones, le public et divers intervenants à comprendre et à examiner le projet de RESA exigé par Transports Canada.

Il est proposé d'aménager des RESA aux deux extrémités de la piste principale de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto; il s'agit d'aires dégagées désignées, destinées à réduire les dommages subis par un aéronef en cas d'une sortie d'extrémité de piste ou d'un atterrissage trop court. PortsToronto a retenu les services d'Avia NG pour étudier diverses solutions en vue de l'aménagement des RESA pour la piste 08/26 et travaille maintenant à la conception préliminaire du projet. Dans le cadre de cette étude, Avia NG a examiné la faisabilité de six (6) solutions, allant de méthodes de conformité non physiques à l'optimisation des terrains existants et à la création d'une nouvelle masse terrestre avec brise-lames de protection.

Les solutions ont été évaluées en regard de plusieurs facteurs, notamment la viabilité du trafic commercial, la facilité de mise en œuvre, la navigation maritime, les effets sur l'environnement et la collectivité, les permis exigés et les coûts. Aucune des solutions proposées ne modifiera l'utilisation ou la capacité actuelles de la piste ou le type d'aéronefs qui l'utiliseront.

L'aéroport occupe une superficie de 210 acres sur les îles de Toronto. L'Administration portuaire de Toronto possède 78,5 % des terrains, soit 165 acres; la Ville de Toronto en possède 20 % (42 acres) et Transports Canada, 1,5 % (3 acres). La propriété des terrains se répartit comme suit :

- Sur terre, comprend les zones désignées aire A (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), aire D (propriété de Transports Canada) et aire E (propriété de Transports Canada) sur la pièce jointe A.
- Dans l'eau, comprend les zones dans les plans d'eau qui sont situées à chaque extrémité de la piste (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), tel qu'il est indiqué sur la pièce jointe B.

Des réunions préalables aux consultations ont eu lieu entre PortsToronto et l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC). Comme PortsToronto est propriétaire des plans d'eau qui entourent les terrains de l'aéroport, selon les lettres patentes de l'organisme, l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (projet réalisé sur un territoire domanial) ne s'applique pas. L'AEIC et Transports Canada ont indiqué que le projet de RESA n'est pas une activité désignée aux termes du *Règlement sur les activités concrètes* de la *Loi sur l'évaluation d'impact*. Enfin, même si le projet de RESA ne requiert pas une évaluation environnementale municipale de portée générale, le plan officiel de la Ville de Toronto exige qu'une évaluation environnementale soit réalisée pour les projets de remblayage dans le lac Ontario, afin d'assurer la protection ou l'amélioration de la qualité de l'eau, de la quantité d'eau et des habitats terrestres et aquatiques.

Contexte :

L'évaluation environnementale prendra la forme d'un processus volontaire non prescrit par la loi, établi en consultation avec les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux concernés. L'EE évaluera les répercussions environnementales potentielles de diverses solutions proposées en vue de l'aménagement, pour la piste 08/26, de RESA conformes aux normes de Transports Canada. Pour cette évaluation environnementale, nous avons retenu les services d'une équipe d'experts-conseils dirigée par AECOM avec l'appui de SLR Consulting Ltd.

En mars 2023, PortsToronto a organisé des rencontres entre le groupe de travail et des représentants de Transports Canada et de la Ville de Toronto, pour entamer des discussions sur les modifications à apporter à l'entente tripartie afin de se conformer aux exigences en matière de RESA. En avril 2024, une stratégie de consultation et de sensibilisation a été lancée auprès du public, d'intervenants et d'organismes gouvernementaux, afin de les encourager à participer au processus d'évaluation environnementale dès le début de la phase d'établissement de la portée du projet. Cette stratégie prévoit la tenue de réunions avec des représentants d'organismes, de collectivités autochtones, de la collectivité et d'intervenants, ainsi que des assemblées publiques.

En plus des consultations publiques, un site Web sur le projet (www.safecleanquiet.ca) sera accessible pendant toute la durée du processus, pour permettre un accès facile à l'information et l'affichage des mises à jour. Un comité consultatif technique (CCT) a aussi été mis sur pied; ce comité se compose de hauts représentants de la Ville de Toronto, de Transports Canada, de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région et de PortsToronto, ainsi que d'Avia NG et de ses sous-traitants en ingénierie géotechnique et côtière. Le CCT doit tenir six réunions pendant la durée du projet pour faire le point sur les étapes et les produits livrables du projet.
PortsToronto tiendra une vaste consultation auprès du public et des intervenants durant le processus d'évaluation environnementale des solutions proposées pour l'aménagement des RESA; ces consultations débuteront en janvier et se poursuivront jusqu'en décembre 2024.

Demande

Nous demandons que l'Agence d'évaluation d'impact du Canada nous envoie une lettre confirmant notre interprétation selon laquelle il n'existe aucune exigence provinciale obligeant PortsToronto à réaliser une évaluation environnementale du projet de RESA. Afin d'assurer la transparence du processus d'évaluation environnementale, nous aimerions afficher les lettres que nous recevrons des divers organismes sur le site Web de notre projet.

Si vous avez des questions ou souhaitez obtenir plus de détails, veuillez communiquer avec Angela Homewood, chef de projet et spécialiste en EE, par téléphone au 416-863-2000 ou, par courriel, à AHomewood@TorontoPort.com.

Veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

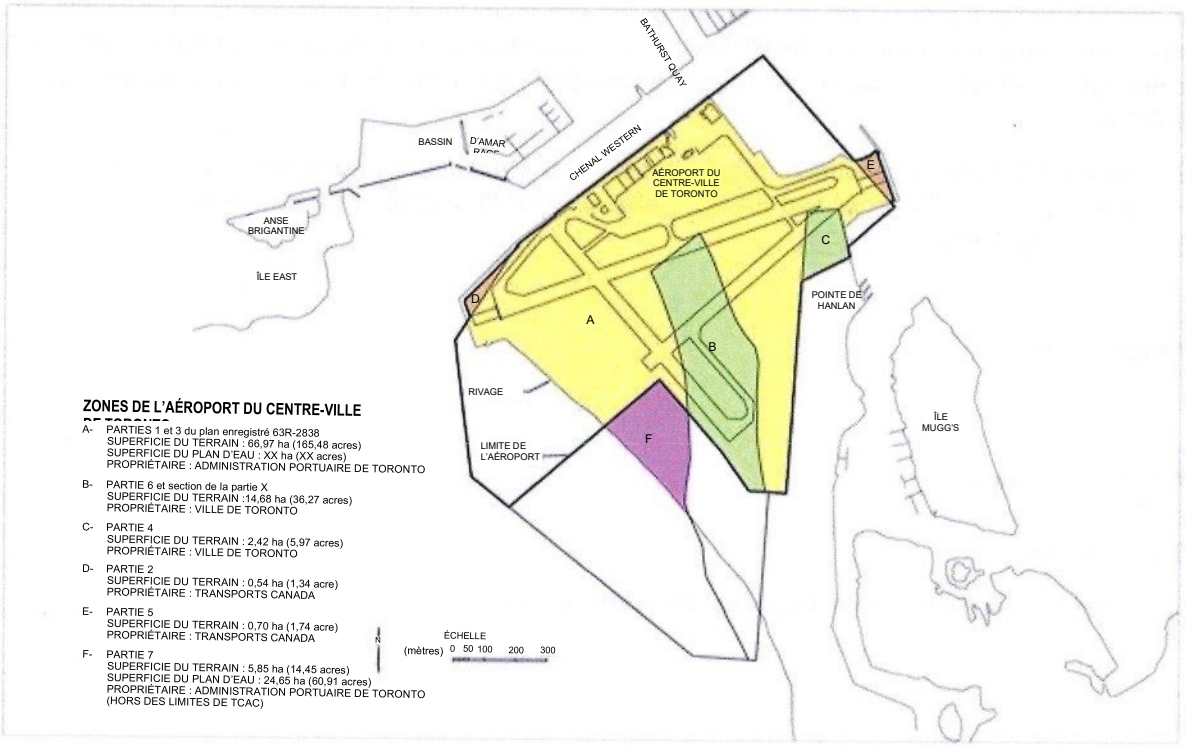


Bojan Drakul

Vice-président, Infrastructure, planification et environnement

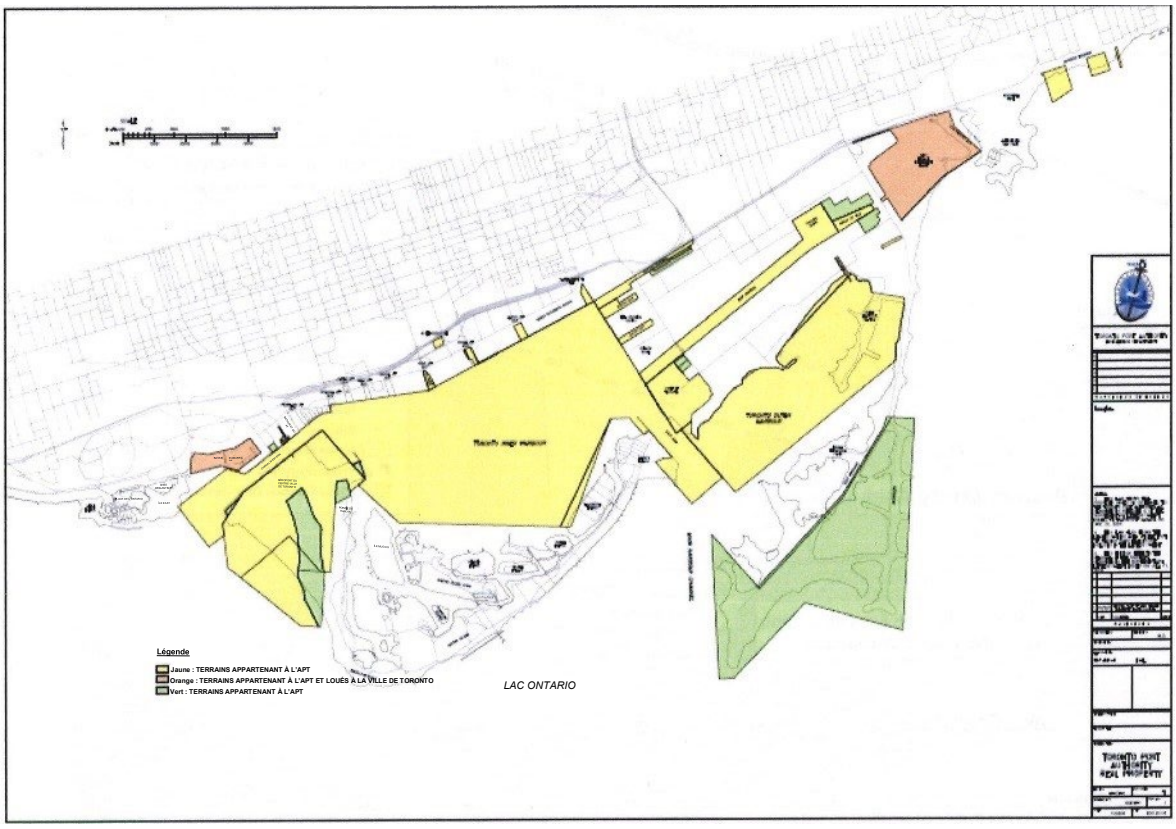
Pièce jointe A – Propriété foncière

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto occupe une superficie de 210 acres sur les îles de Toronto. L'Administration portuaire de Toronto possède 78,5 % des terrains, soit 165 acres; la Ville de Toronto en possède 20 % (42 acres) et Transports Canada, 1,5 % (3 acres). La propriété foncière comprend les zones désignées aire A (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), aire D (propriété de Transports Canada) et aire E (propriété de Transports Canada).



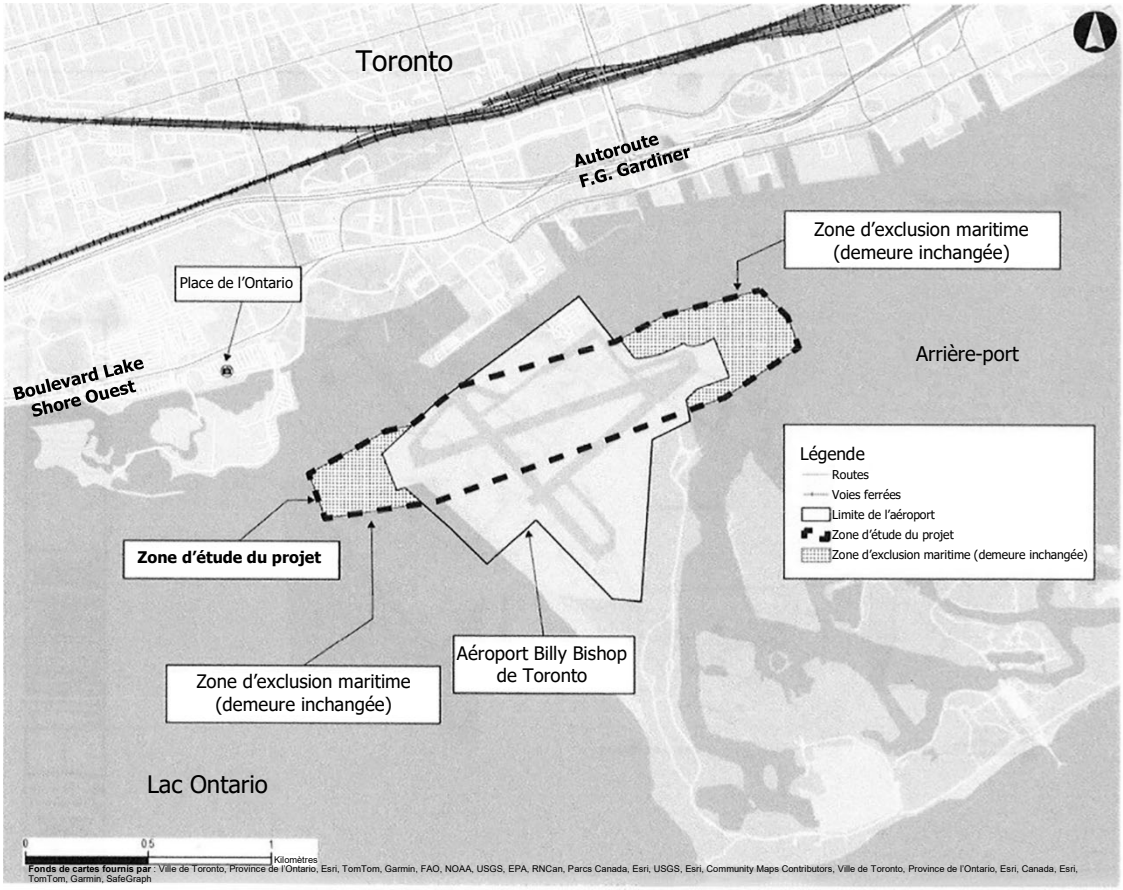
Pièce jointe B - Propriété des plans d'eau

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto occupe une superficie de 210 acres sur les îles de Toronto. L'Administration portuaire de Toronto possède 78,5 % des terrains, soit 165 acres; la Ville de Toronto en possède 20 % (42 acres) et Transports Canada, 1,5 % (3 acres). La propriété des terres et des plans d'eau comprend les zones dans les plans d'eau qui sont indiquées en jaune à chaque extrémité de la piste (propriété de l'Administration portuaire de Toronto).



Pièce jointe C – Zone d’étude du projet

La zone d’étude du projet est illustrée ci-après; cette zone comprend des terrains ainsi qu’un plan d’eau situé à l’intérieur de la zone d’exclusion maritime, dont les dimensions ne changeront pas.
4 juillet 2024



O5.2 Ministère de l’Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs

De : Desautels, Solange (MEPP) <Solange.Desautels@ontario.ca>
Date : 18 décembre 2024 14:39
À : Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>
Cc : Stephen Denes <SDenes@ portstoronto.com>; Heather Dennis <HDennis@ portstoronto.com>; Noordhof, Jake (MEPP) <jake.noordhof@ ontario.ca>; Yousif, Silva (MEPP) <Silva.Yousif@ ontario.ca>
Objet : Demande concernant le projet des aires de sécurité d'extrémité de piste

***ATTENTION : Ce courriel provient de l'extérieur de l'organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Ce message provient d'un expéditeur externe
Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation.

Madame,

Je vous remercie pour votre lettre du 16 juillet 2024 ainsi que pour les renseignements supplémentaires fournis cet automne au sujet du projet d'aires de sécurité d'extrémité de piste de PortsToronto, lequel est requis à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto en vertu de la nouvelle réglementation du gouvernement fédéral.

Dans votre courrier, vous avez demandé au ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (le Ministère) de confirmer que le projet ne déclenche pas d'évaluation environnementale provinciale en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* (LEE).

Étant donné que l'exploitation et l'agrandissement des aéroports relèvent du gouvernement fédéral, la Province de l'Ontario n'a aucune compétence en vertu de la LEE et, par conséquent, il n'y a aucune exigence en vertu de cette loi pour le projet proposé.

Le Ministère sait que PortsToronto mène une étude environnementale pour se conformer aux politiques du Plan officiel de la Ville de Toronto. Cependant, cette étude n'est pas réalisée en vertu des exigences de la LEE.

J'espère avoir répondu à votre question de manière satisfaisante. Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer directement avec moi.

Veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Solange Desautels l Superviseure, Section des évaluations environnementales l 135, avenue St Clair Ouest, Toronto (Ontario) l Tél. 416-992-5867

Le 16 juillet 2024

Nick Colella
Gestionnaire
Unité de coordination des projets
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs
135, avenue St. Clair Ouest, 1er étage
Toronto (Ontario)
M4V 1P5

Objet : Projet d'aménagement d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Monsieur,

Je vous écris au nom de PortsToronto, qui est le propriétaire et l'exploitant de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT, l'aéroport), pour vous informer du projet d'aménagement d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et confirmer notre interprétation selon laquelle ce projet n'est pas assujetti à la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario.

PortsToronto est à terminer une évaluation environnementale (EE) ayant pour but d'étudier les effets qu'aura l'aménagement des RESA pour la piste commerciale principale, la piste 08/26, afin de se conformer au nouvel article 302.600 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) adopté en réponse aux préoccupations de sécurité exprimées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Contexte :
PortsToronto a entrepris une EE non exigée par la loi, afin d'évaluer les effets potentiels du projet de RESA. Cette évaluation environnementale vise à aider PortsToronto, les organismes concernés, les collectivités autochtones, le public et divers intervenants à comprendre et à examiner le projet de RESA exigé par Transports Canada.

Il est proposé d'aménager des RESA aux deux extrémités de la piste principale de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto; il s'agit d'aires dégagées désignées, destinées à réduire les dommages subis par un aéronef en cas d'une sortie d'extrémité de piste ou d'un atterrissage trop court. PortsToronto a retenu les services d'Avia NG pour étudier diverses solutions en vue de l'aménagement des RESA pour la piste 08/26 et travaille maintenant à la conception préliminaire du projet. Dans le cadre de cette étude, Avia NG a examiné la faisabilité de six (6) solutions, allant de méthodes de conformité non physiques à l'optimisation des terrains existants et à la création d'une nouvelle masse terrestre avec brise-lames de protection. Les solutions ont été évaluées en regard de plusieurs facteurs, notamment la viabilité du trafic commercial, la facilité de mise en œuvre, la navigation maritime, les effets sur l'environnement et la collectivité, les permis exigés et les coûts. Aucune des solutions proposées ne modifiera l'utilisation ou la capacité actuelles de la piste ou le type d'aéronefs qui l'utiliseront.

L'aéroport occupe une superficie de 210 acres sur les îles de Toronto. L'Administration portuaire de Toronto possède 78,5 % des terrains, soit 165 acres; la Ville de Toronto en possède 20 % (42 acres) et Transports Canada, 1,5 % (3 acres). La propriété des terrains se répartit comme suit :

- Sur terre, comprend les zones désignées aire A (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), aire D (propriété de Transports Canada) et aire E (propriété de Transports Canada) sur la pièce jointe A.
- Dans l'eau, comprend les zones dans les plans d'eau qui sont situées à chaque extrémité de la piste (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), tel qu'il est indiqué sur la pièce jointe B.

Des réunions préalables aux consultations ont eu lieu entre PortsToronto et l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC). Comme PortsToronto est propriétaire des plans d'eau qui entourent les terrains de l'aéroport, selon les lettres patentes de l'organisme, l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (projet réalisé sur un territoire domanial) ne s'applique pas. L'AEIC et Transports Canada ont indiqué que le projet de RESA n'est pas une activité désignée aux termes du *Règlement sur les activités concrètes* de la *Loi sur l'évaluation d'impact*. Enfin, même si le projet de RESA ne requiert pas une évaluation environnementale municipale de portée générale, le plan officiel de la Ville de Toronto exige qu'une évaluation environnementale soit réalisée pour les projets de remblayage dans le lac Ontario afin d'assurer la protection ou l'amélioration de la qualité de l'eau, de la quantité d'eau et des habitats terrestres et aquatiques.

Contexte :
L'évaluation environnementale prendra la forme d'un processus volontaire non prescrit par la loi, établi en consultation avec les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux concernés. L'EE évaluera les répercussions environnementales potentielles de diverses solutions proposées en vue de l'aménagement, pour la piste 08/26, de RESA conformes aux normes de Transports Canada. Pour cette évaluation environnementale, nous avons retenu les services d'une équipe d'experts-conseils dirigée par AECOM avec l'appui de SLR Consulting Ltd.

En mars 2023, PortsToronto a organisé des rencontres entre le groupe de travail et des représentants de Transports Canada et de la Ville de Toronto, pour entamer des discussions sur les modifications à apporter à l'entente tripartie afin de se conformer aux exigences en matière de RESA. En avril 2024, une stratégie de consultation et de sensibilisation a été lancée auprès du public, d'intervenants et d'organismes gouvernementaux, afin de les encourager à participer au processus d'évaluation environnementale dès le début de la phase d'établissement de la portée du projet. Cette stratégie prévoit la tenue de réunions avec des représentants d'organismes, de collectivités autochtones, de la collectivité et d'intervenants, ainsi que des assemblées publiques. En plus des consultations publiques, un site Web sur le projet (www.safecleanquiet.ca) sera accessible pendant toute la durée du processus, pour permettre un accès facile à l'information et l'affichage des mises à jour. Un comité consultatif technique (CCT) a aussi été mis sur pied; ce comité se compose de hauts représentants de la Ville de Toronto, de Transports Canada, de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région et de PortsToronto, ainsi que d'Avia NG et de ses sous-traitants en ingénierie géotechnique et côtière. Le CCT doit tenir six réunions pendant la durée du projet pour faire le point sur les étapes et les produits livrables du projet.

PortsToronto tiendra une vaste consultation auprès du public et des intervenants durant le processus d'évaluation environnementale des solutions proposées pour l'aménagement des RESA; ces consultations débuteront en janvier et se poursuivront jusqu'en décembre 2024.

Demande
Nous demandons que la Direction des évaluations environnementales nous envoie une lettre confirmant notre interprétation selon laquelle il n'existe aucune exigence provinciale obligeant PortsToronto à réaliser une évaluation environnementale du projet de la RESA. Afin d'assurer la transparence du processus d'évaluation environnementale, nous aimerions afficher les lettres que nous recevrons des divers organismes sur le site Web de notre projet.
Si vous avez des questions ou souhaitez obtenir plus de détails, veuillez communiquer avec Angela Homewood, chef de projet et spécialiste en EE, par téléphone au 416-863-2000 ou, par courriel, à AHomewood@TorontoPort.com.

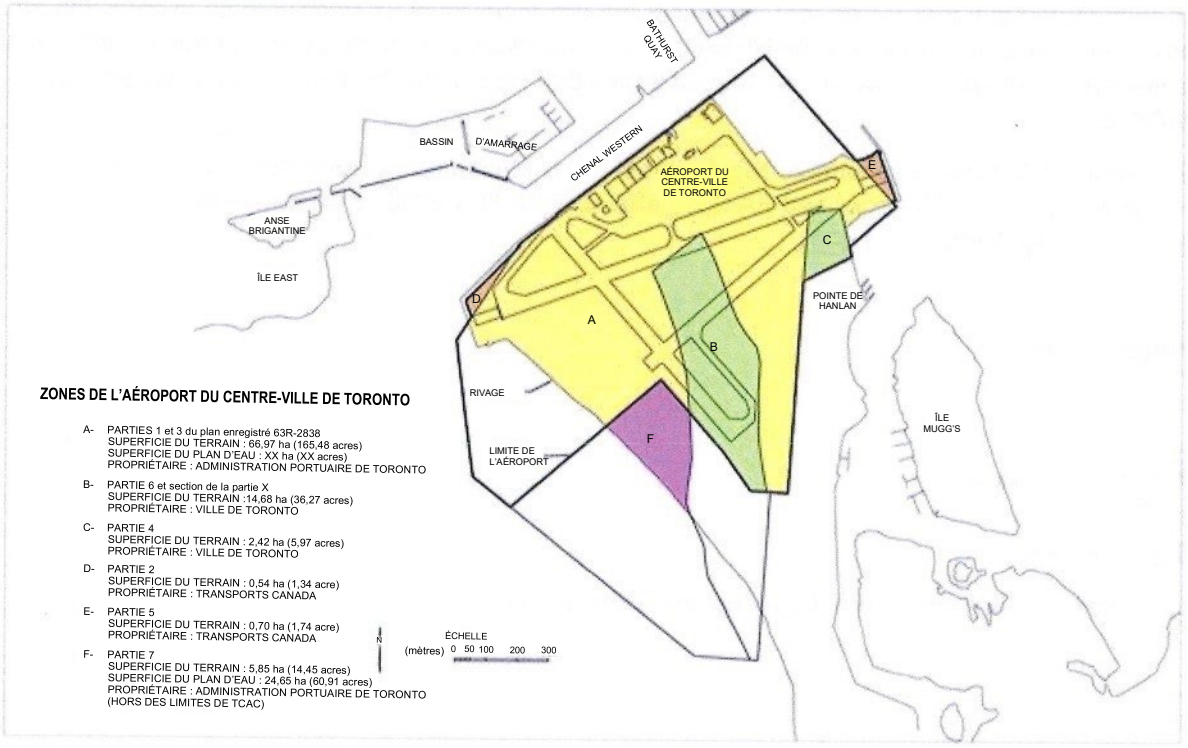
Veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.



Bojan Drakul
Vice-président, Infrastructure, planification et environnement

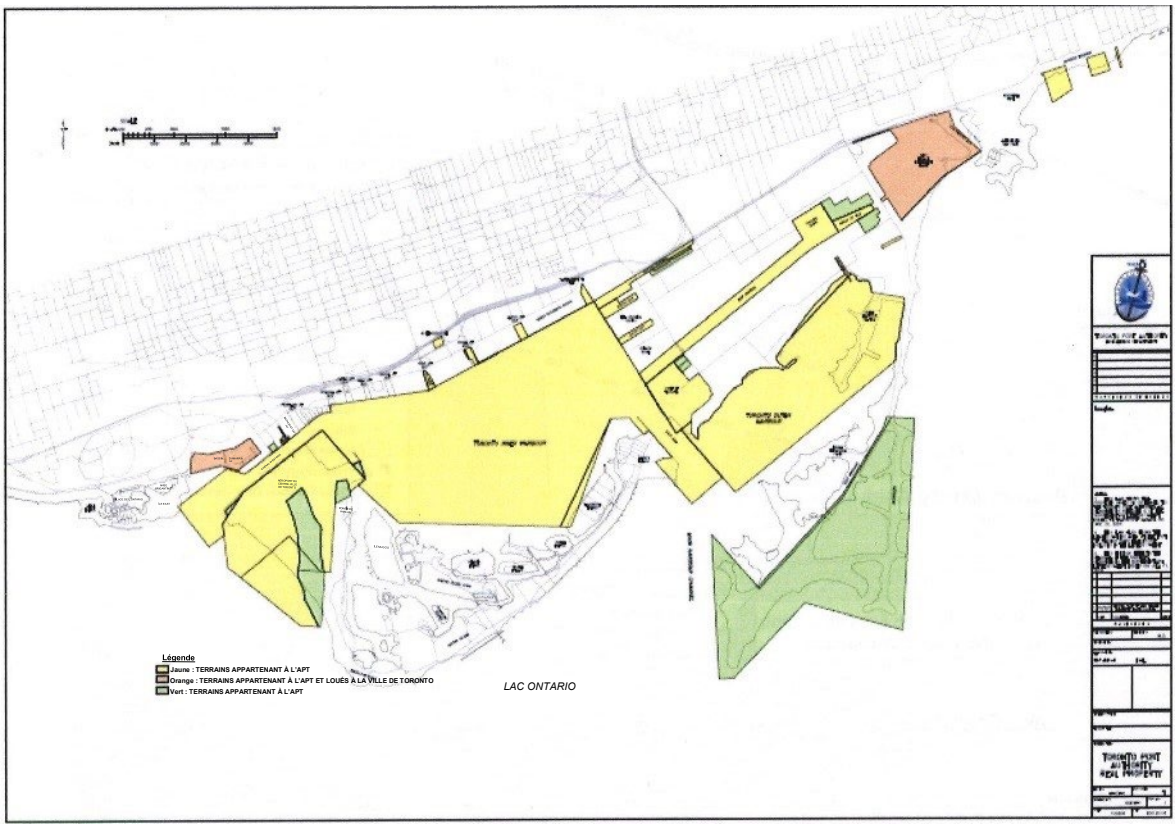
Pièce jointe A – Propriété foncière

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto occupe une superficie de 210 acres sur les îles de Toronto. L'Administration portuaire de Toronto (APT) possède 78,5 % des terrains, soit 165 acres; la Ville de Toronto en possède 20 % (42 acres) et Transports Canada, 1,5 % (3 acres). La propriété foncière comprend les zones désignées aire A (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), aire D (propriété de Transports Canada) et aire E (propriété de Transports Canada).



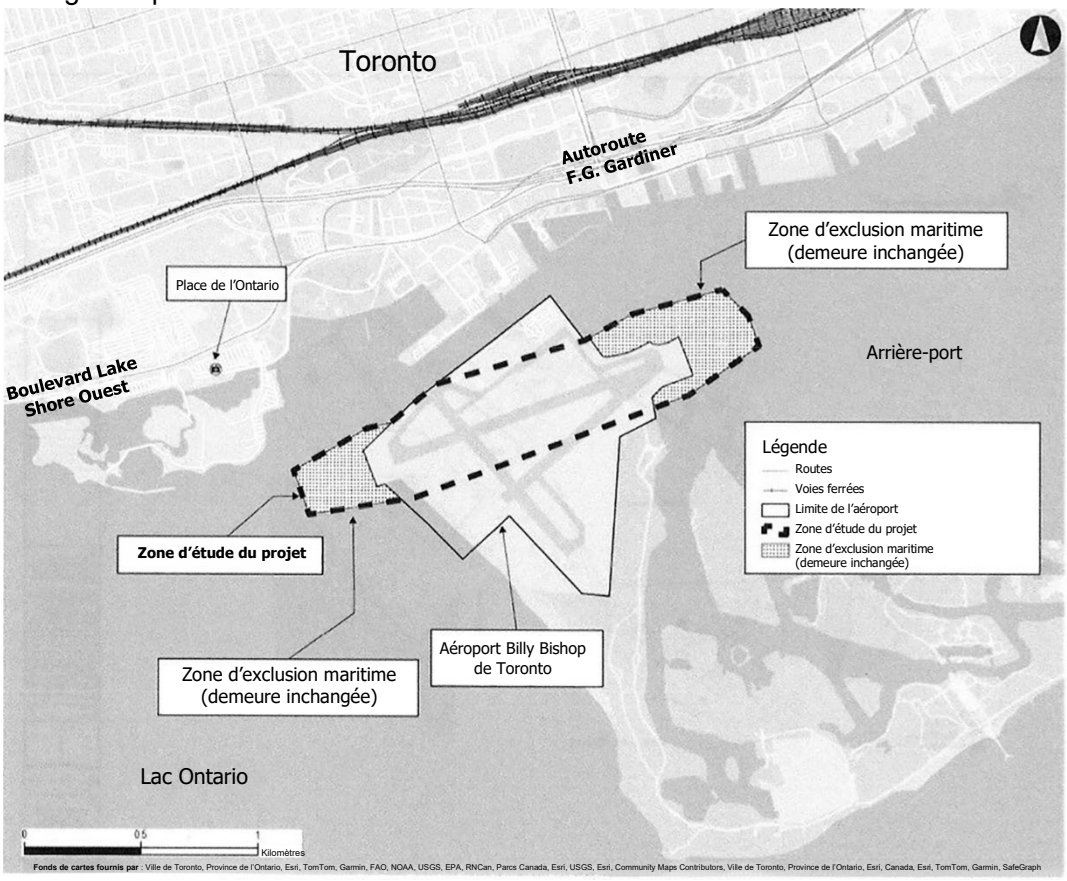
Pièce jointe B - Propriété des plans d'eau

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto occupe une superficie de 210 acres sur les îles de Toronto. L'Administration portuaire de Toronto (APT) possède 78,5 % des terrains, soit 165 acres; la Ville de Toronto en possède 20 % (42 acres) et Transports Canada, 1,5 % (3 acres). La propriété des terres et des plans d'eau comprend les zones dans les plans d'eau qui sont indiquées en jaune à chaque extrémité de la piste (propriété de l'Administration portuaire de Toronto).



Pièce jointe C – Zone d'étude du projet

La zone d'étude du projet est illustrée ci-après; cette zone comprend des terrains ainsi qu'un plan d'eau situé à l'intérieur de la zone d'exclusion maritime, dont les dimensions ne changeront pas.



Rasouli, Saeideh

De : Andersen, Jeff (MEPP) Jeff.Andersen@ontario.ca>
Date : 21 août 2025 12 h 49
À : McGill, Brian (Kitchener) Brian.McGill@aecom.com>
Objet : RE : Formulaire de collecte d'informations – Aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville)

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Rapport douteux

Brian;

Je vous remercie pour cette précision. Il ne semble pas y avoir de « domiciles » pour les anguilles d'Amérique (enrochements de protection, etc.) du côté ouest, donc nous sommes d'accord avec votre calcul.

Pour répondre à vos questions (en MAJUSCULES);

- Comme nous ne prévoyons pas la présence d'habitat hivernant de l'anguille d'Amérique sur la côte ouest du projet, pourriez-vous confirmer si un permis en vertu de la LEVD modifiée (avec mesures d'atténuation et compensation associées) est requis pour les travaux proposés du côté ouest du projet? LE CALCUL DU CÔTÉ EST EST CORRECT.
    - Associés à cela, à condition que tous les autres permis et approbations applicables soient en place auprès des agences concernées (par exemple, le MPO), les travaux d'aquariophilie pourraient-ils se poursuivre du côté ouest du projet (c'est-à-dire où aucun habitat d'hivernage n'est prévu) pendant que les efforts pour finaliser un permis pour les travaux du côté est se poursuivent (c'est-à-dire les travaux qui devraient affecter l'habitat hivernant de l'anguille d'Amérique)? LA PERMISSION POUR LE CÔTÉ OUEST DU PROJET N'EST PAS REQUISE, DONC VOUS POUVEZ FAIRE UN PHASAGE DU PROJET COMME VOUS LE SOUHAITEZ. LE PERMIS NE CONCERNERA QUE LE CÔTÉ EST.
- D'après notre examen des documents d'orientation joints dans votre réponse, il n'est pas clair si le formulaire de variantes d'évitement doit toujours être soumis en vertu de la LEVD modifiée. Pourriez-vous confirmer si l'exigence pour un formulaire de variantes d'évitement a été supprimée? UN FORMULAIRE DE VARIANTES D'ÉVITEMENT SÉPARÉ N'EST PLUS REQUIS (IL FAIT MAINTENANT PARTIE DE LA DEMANDE DE PERMIS D'AVANTAGE PLUS QUE COMPENSATOIRE).
- Reconnaissant le changement récent de la définition d'« habitat » dans le cadre de la LEVD modifiée, nous nous demandions si le MEPP avait développé d'autres directives pouvant être fournies sur les protections d'habitat propres à l'habitat des espèces aquatiques en péril dans les lacs et les milieux humides? LE PERSONNEL DU MEPP ATTEND DE NOUVELLES DIRECTIVES QUI SERONT TRANSMISES UNE FOIS REÇUES.

De plus, le personnel des permissions du MEPP ne peut pas offrir de délais pour l'examen en raison du volume de fichiers et des priorités changeantes. Plus vite nous aurons un forfait de demande de permis d'avantage plus que compensatoire, plus vite le projet franchira les approbations.

Merci.

JJA

Jeff J. Andersen
Biologiste en gestion | Section des permissions, Division des espèces en péril
Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs | Service public de l'Ontario
289-221-1705 |jeff.andersen@ontario.ca

Ontario *Être fiers de renforcer l'Ontario, ses lieux et ses gens.*

De : McGill, Brian (Kitchener) lionbridge-masking63@mail.mail>
Date : Lundi 18 août 2025 à 16 h 04
À : Andersen, Jeff (MEPP) jeff.andersen@ontario.ca>
CC : McRae, Elizabeth (MEPP) elizabeth.mcrae@ontario.ca>; Stephen Denes SDenes@portstoronto.com>; Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>; Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>; Bernhard Schropp <Bernhard.Schropp@aviang.ca>; Edward Abreu <Edward.Abreu@aviang.ca>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Gonzalez Toledo, Nelson <Nelson.Gonzalez Toledo@aecom.com>; Ingriselli, Amy <Amy.Ingriselli@aecom.com>; Fowler, Devon Devon.Fowler@aecom.com>; Smelt, Brandon <brandon.smelt@aecom.com>
Objet : RE : Formulaire de collecte d'informations – Aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville)

ATTENTION – COURRIEL EXTERNE – Ne cliquez sur aucun lien et n'ouvrez pas de pièce jointe, excepté si vous connaissez l'expéditeur.

Salut Jeff,

Merci pour votre courriel confirmant l'examen par le MEPP de notre formulaire de collecte d'informations pour le projet à l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville) – Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

D'après votre réponse, nous comprenons qu'un permis ne sera requis qu'en vertu de la Loi sur les espèces en voie de disparition (LEVD) modifiée en raison des impacts anticipés sur l'habitat hivernant de l'anguille d'Amérique. Nous préparons actuellement cette demande de permis pour votre examen; cependant, nous voulions préciser que la superficie totale d'habitat hivernant pour l'anguille d'Amérique qui devrait être affectée par les travaux s'établit à **18 555 m2**, ce qui est associé au ramblayage de l'habitat côtier uniquement du côté est du projet. Dans votre courriel, vous avez mentionné une superficie de 38 452 m2 – pour clarifier, cela représente la superficie totale du projet (c'est-à-dire l'empreinte combinée est et ouest dans l'eau). Comme indiqué dans le formulaire de collecte d'informations, notre évaluation a déterminé que seul le côté est du projet est de contenir un habitat d'hivernage de l'anguille d'Amérique selon les caractéristiques physiques de l'habitat, comme le montre la figure jointe au formulaire de collecte d'informations et incluse ci-dessus (c'est-à-dire la figure 4).

De plus, compte tenu des récents changements apportés à la LEVD et de l'évolution de la situation, nous voulions aussi obtenir des clarifications sur quelques points connexes :

- Comme nous ne prévoyons pas la présence d'habitat hivernant de l'anguille d'Amérique sur la côte ouest du projet, pourriez-vous confirmer si un permis en vertu de la LEVD modifiée (avec mesures d'atténuation et compensation associées) est requis pour les travaux proposés du côté ouest du projet?
    - Associés à cela, à condition que tous les autres permis et approbations applicables soient en place auprès des agences concernées (par exemple, le MPO), les travaux d'aquariophilie pourraient-ils se poursuivre du côté ouest du projet (c'est-à-dire où aucun habitat d'hivernage n'est prévu) pendant que les efforts pour finaliser un permis pour les travaux du côté est se poursuivent (c'est-à-dire les travaux qui devraient affecter l'habitat hivernant de l'anguille d'Amérique)?
- D'après notre examen des documents d'orientation joints dans votre réponse, il n'est pas clair si le formulaire de variantes d'évitement doit toujours être soumis en vertu de la LEVD modifiée. Pourriez-vous confirmer si l'exigence pour un formulaire de variantes d'évitement a été supprimée?
- Reconnaissant le changement récent de la définition d'« habitat » dans le cadre de la LEVD modifiée, nous nous demandions si le MEPP avait développé d'autres directives pouvant être fournies sur les protections d'habitat propres à l'habitat des espèces aquatiques en péril dans les lacs et les milieux humides?

Nous tenons également à noter qu'une demande d'examen a été soumise au MPO, qui est cours d'examen propre au site. De plus, l'équipe de projet, en partenariat avec l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, utilise actuellement l'outil d'évaluation de l'habitat et des écosystèmes pour modéliser les impacts potentiels sur l'habitat résultant du projet.

Enfin, comme indiqué dans notre formulaire de collecte d'informations, la mise en œuvre de RESA est une exigence de sécurité fédérale imposée par le Règlement de l'aviation canadien, avec une date limite de conformité au **12 juillet 2027**. L'échéancier du projet est donc régi par les exigences réglementaires fédérales (Transports Canada) en matière de sécurité publique. Ainsi, maintenir un calendrier strict de conception et des travaux sera crucial pour une exécution réussie du projet, ce qui inclut le respect de cette exigence réglementaire. Comme c'est notre première occasion de correspondre directement, nous voulions vous fournir un calendrier bien détaillé des étapes importantes du projet :

- 50 % de la conception – **Novembre 2025**
- Conception-Construction, Conception finale, Approbation et Permis – Novembre 2025 à juillet 2026 (75 % de conception prévue d'ici **février 2026**)
- Début de la construction / Travaux dans l'eau prévus – **Juillet 2026**
- Travaux obligatoires de conformité réglementaire à l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de Transports Canada – **Juillet 2027**
- Achèvement provisoire du projet – **Automne 2028**

Nous apprécierions que le MEPP puisse nous conseiller sur le calendrier prévu pour l'examen et l'approbation, ainsi que sur toute orientation qui pourrait aider à orienter le processus d'examen. Si des informations supplémentaires sont utiles à ce stade, n'hésitez pas à nous en informer.

Encore une fois, merci pour votre avis et votre attention à l'égard de notre projet. Nous avons hâte de travailler avec vous et votre équipe au cours des prochains mois.

Cordialement,
Brian

Brian McGill, B. sc., CAN-CISEC
Inspecteur principal de l'environnement et biologiste aquatique
Évaluation d'impact et délivrance de permis, Canada
M +1-519-505-4453
brian.mcgill@aecom.com

De : Andersen, Jeff (MEPP) <Jeff.Andersen@ontario.ca>
Date : Jeudi 24 juillet 2025 à 8 h 38
À : McGill, Brian (Kitchener) Brian.McGill@aecom.com>
CC : McRae, Elizabeth (MEPP) elizabeth.mcrae@ontario.ca>
Objet : RE : Formulaire de collecte d'informations – Aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville)

Brian;

Le personnel des permissions du MEPP a examiné le formulaire de collecte d'informations pour le projet mentionné ci-dessus. Nous offrons ce qui suit :

1. Le personnel du MEPP s'entend pour dire que seule l'anguille d'Amérique et son habitat ont le potentiel d'être affectés négativement par le projet. Nous comprenons que 38 452 m^2 d'habitat hivernant pour l'anguille d'Amérique seront éliminés de façon permanente.

2. Ainsi, un permis est recommandé,
3. Veuillez consulter les documents ci-joints pour soumettre une contribution en vertu de la *Loi sur les espèces en voie de disparition* modifiée.

Si vous avez besoin de quoi que ce soit d'autre, n'hésitez pas à me contacter directement, car je suis biologiste en gestion pour les régions de York et Durham ainsi que pour la ville de Toronto.

Merci.

JJA

Jeff J. Andersen
Biologiste en gestion | Section des permissions, Division des espèces en péril
Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs | Service public de l'Ontario
289-221-1705 | jeff.andersen@ontario.ca

Ontario *Être fiers de renforcer l'Ontario, ses lieux et ses gens.*

De : McGill, Brian (Kitchener) <Brian McGill@aecom.com>
Date : Vendredi 18 juillet 2025 à 9 h 58
À : Espèces en péril (MEPP) SAROntario@ontario.ca>
CC : Stephen Denes <SDenes@portstoronto.com>; Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>; Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>; Lee Thomas Lee. Thomas@aviang.ca>; Bernhard. Schropp Bernhard.Schropp@aviang.ca>; Rasouli, Saeideh saeideh.rasouli@aecom.com>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Ingriselli, Amy <Amy.Ingriselli@aecom.com>; Smelt, Brandon <brandon.smelt@aecom.com>; Hropach, Olga <Olga.Hropach@aecom.com>; Fowler, Devon <Devon.Fowler@aecom.com>; Anevich, Megan <megan.anevich@aecom.com>
Objet : Formulaire de collecte d'informations – Aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville) – Mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26, Toronto, Ontario
Importance : Élevée

ATTENTION – COURRIEL EXTERNE – Ne cliquez sur aucun lien et n'ouvrez pas de pièce jointe, excepté si vous connaissez l'expéditeur.

Bonsoir,

Veuillez trouver ci-joint un formulaire de collecte d'information rempli ainsi que des renseignements supplémentaires pour le projet de mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville), Ontario. Veuillez noter que nous avons rencontré des problèmes de mise en forme lors du remplissage de la version PDF du formulaire, rendant le formulaire de collecte d'informations illisible. Par conséquent, nous avons transféré le contenu du PDF à remplir dans un document PDF séparé et ajouté les informations complémentaires pertinentes.

Ports Toronto (le promoteur du projet) est le propriétaire-exploitant de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville), situé dans la ville de Toronto, sur les îles de Toronto. Le projet est nécessaire afin de se conformer au nouveau Règlement de l'aviation canadien et répond aux normes de sécurité de Transports Canada pour l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA). Les RESA sont des zones désignées d'espace ouvert aux deux extrémités des pistes, conçues pour réduire les dommages de l'aéronef dans les cas où l'aéronef ou rate la piste.

Le projet consistera à agrandir la masse terrestre aux extrémités est et ouest des pistes 08/26 et sera construit par le placement de matériaux de remplissage propres et granulaires à l'intérieur (c'est-à-dire derrière) des digues en pierre blindée. Chaque revêtement de brise-lames englobera entièrement la zone de masse terrestre étendue aux extrémités est et ouest de la piste et offrira une stabilité structurelle et une protection du rivage pour chaque extension.

Si vous avez des questions ou souhaitez obtenir des informations supplémentaires, veuillez me contacter via cette adresse courriel ou à mon numéro de cellulaire (1-519-505-4453).

Cordialement,
Brian

Brian McGill, B. sc., CAN-CISEC
Inspecteur principal de l'environnement et biologiste aquatique
Évaluation d'impact et délivrance de permis, Canada
M +1-519-505-4453
brian.mcgill@aecom.com

ALERTE VACANCES : 21 juillet au 25 juillet 2025 (inclus)

AECOM
50, rue Sportsworld Crossing
Bureau 290. Entrée ouest
Kitchener, ON N2P 0A4, Canada
T +1-519-650-5313
aecom.com

Offrir un monde meilleur

LinkedIn | Twitter | Facebook | Instagram



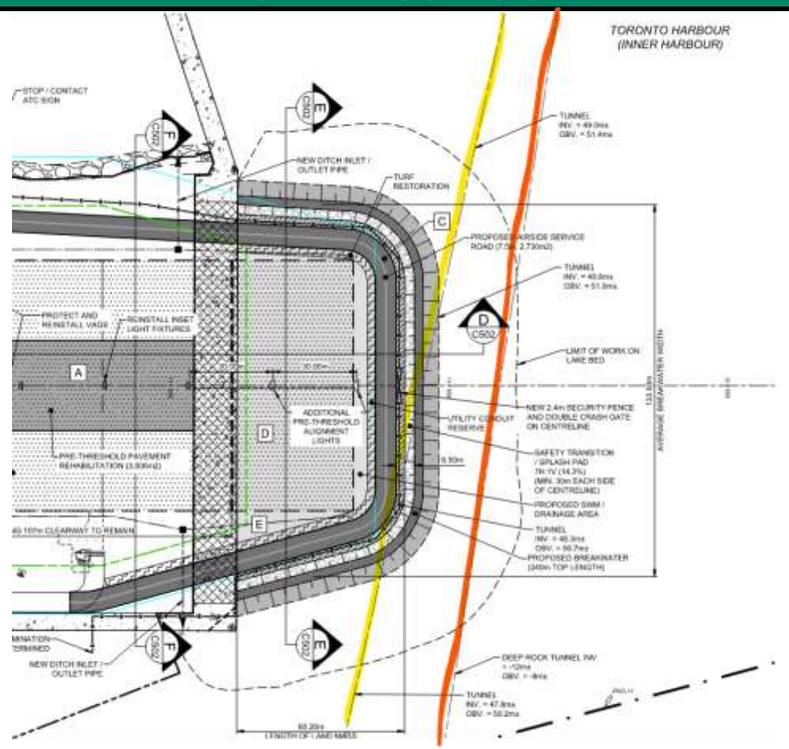
O5.3 Ville de Toronto

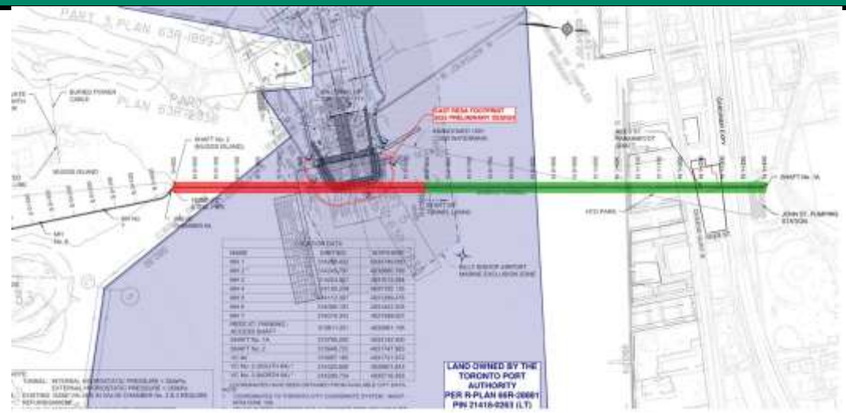
Commentaires de la Ville de Toronto
Le 4 juillet 2025
Ébauche du rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) sur les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nº	Article	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
1	Commentaire général	■ Veuillez ajouter, dans l'EE, un dossier pour refléter les commentaires de la Ville de Toronto concernant la réponse sur les particules ultrafines et de PortsToronto (datés respectivement du 7 et du 8 mai).	■ PortsToronto reconnaît la correspondance de la Ville de Toronto concernant les particules ultrafines, et a publié une réponse le 8 mai 2025 pour clarifier le processus, les exigences réglementaires et les travaux en cours dans le cadre de son programme environnemental, social et de gouvernance pour l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Comme le projet de RESA n'introduit aucun changement dans le volume du trafic aérien, le type d'aéronef ou la fréquence des vols, il n'aura pas d'incidence sur les émissions des avions par rapport aux conditions existantes. Les particules ultrafines résultent habituellement de la combustion du carburant, y compris celle des avions, ainsi que des émissions non issues des tuyaux d'échappement des véhicules routiers. La présente étude d'évaluation environnementale (EE) met l'accent sur les effets des RESA, et celles-ci n'auront pas d'incidence sur les émissions des aéronefs puisque l'environnement de la piste demeure inchangé. La construction des RESA répond uniquement à des scénarios de sécurité et d'urgence et ne devrait pas modifier la capacité de l'aéroport ou les types d'aéronefs qu'il accueille. PortsToronto s'efforce activement de réduire les effets environnementaux de l'aéroport, y compris la pollution atmosphérique. Les particules ultrafines sont des contaminants non réglementés au Canada et en Ontario, mais la communauté scientifique poursuit les analyses et les recherches. Dans le cadre des travaux de recherche menés par l'Université de Toronto en 2024, PortsToronto a entrepris une analyse localisée de la qualité de l'air afin de mieux cerner les sources de particules fines ou d'autres sources de contaminants atmosphériques. PortsToronto demeure déterminée à améliorer continuellement les émissions atmosphériques provenant des opérations aéroportuaires, ce qui peut avoir une incidence sur la communauté locale.
2	Commentaire général	■ Nous apprécions l'engagement continu de Toronto Water concernant son infrastructure, qui relève du projet de remblai de lac/de la zone RESA à l'extrémité est. Bien que ces discussions soient productives, des précisions sont requises par écrit dans l'EE sur les questions suivantes : – Au point 15 des commentaires de la Ville à l'annexe O – plus de détails sont requis. Veuillez inclure une réponse point par point à chaque élément inscrit à l'article 15. Plus particulièrement : • Si un commentaire a été abordé dans le rapport, veuillez indiquer le numéro d'article pertinent aux fins de consultation; • Si un commentaire n'a pas été abordé, une explication ou une justification détaillée devrait être fournie. ■ Dans les sources à la page 252 du rapport d'étude, il est noté que Toronto Water a fourni des commentaires sur l'EE sur les RESA en janvier 2025. PortsToronto peut-il clarifier cette source? Les commentaires finaux de Toronto Water sur l'EE ont été intégrés dans le document consolidé des commentaires de la Ville diffusé sous forme de tableau par le Waterfront Secretariat (tel que fourni à l'annexe O) et il devrait s'agir de la source (et du contenu) citée. ■ Il n'y a pas d'engagement à relocaliser les infrastructures de Toronto Water, et aucun projet de ce genre n'est prévu dans le plan d'immobilisations de la Ville. Des études supplémentaires seraient nécessaires, si cela devait être envisagé à l'avenir. L'EE et toute autre documentation liée au projet de RESA ne doivent pas supposer ou supposer indirectement que la Ville a pris un engagement ou exprimé formellement une opinion ou une préférence définitive à ce sujet. Veuillez consulter l'EE dans son intégralité à cet égard. Voici quelques exemples :	■ Veuillez consulter l'article 2.1 ci-dessous pour des réponses détaillées, point par point, à chaque article indiqué au point 15 des commentaires de la Ville à l'annexe O. ■ La source indiquée à la page 252 du rapport d'étude d'EE (article 12, Références) fait référence aux commentaires de Toronto Water sur le rapport de l'étude d'EE qui ont été fournis dans le document consolidé des commentaires de la Ville diffusé sous forme de tableau par le Waterfront Secretariat (qui sont également inclus à l'annexe O). Cette source a été mise à jour à la Ville de Toronto et clarifiée dans l'article Références du rapport d'étude d'EE, comme recommandé. ■ Le rapport d'étude d'EE a été révisé, et les modifications suggérées ont été apportées dans le document. Dans ces cas, les termes « infrastructures de la ville » et « infrastructures municipales » ont été remplacés par « autres infrastructures ». ■ Article 4.2.6.1 : La référence à la préoccupation opérationnelle du personnel de la Ville a été retirée. Le paragraphe suivant de cet article a été suggéré au commentaire 58 du tableau des commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto (21 janvier 2025), situé à l'annexe O, et a été ajouté au rapport d'étude d'EE comme recommandé.

Nº	Article	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		– La page xii du résumé, au point E5, mentionne que la « masse terrestre à l'extrémité est [de la RESA 3] permet la construction d'un couloir souterrain pour les services publics qui soutient l'enfouissement de [...] infrastructures de la ville ». Comme il n'y a pas d'engagement de la ville, cela pourrait être mal compris (les parties prenantes supposent souvent que « ville » signifie Ville de Toronto). Nous suggérons qu'il dise « ... couloir souterrain pour les services publics qui pourrait soutenir... » et supprimer les mots « infrastructures de la ville » ou les remplacer par « autres infrastructures ». – La page 7 du rapport d'étude, à l'article 1.4.1, indique « tient également compte les besoins en matière d'infrastructures municipales... » – Un autre exemple aux pages 96 et 97 du rapport d'étude, à l'article 4.2.6.1 qui fait référence au « déplacement », utilise des termes comme « qui est une préoccupation opérationnelle constante du personnel de la Ville », puis ajoute : « Toronto Water appuie ».	
2.1	Commentaire général	■ Au point 15 des commentaires de la Ville à l'annexe O – plus de détails sont requis. Veuillez inclure une réponse point par point à chaque élément inscrit à l'article 15. Plus particulièrement : – Si un commentaire a été abordé dans le rapport, veuillez indiquer le numéro d'article pertinent aux fins de consultation; – Si un commentaire n'a pas été abordé, une explication ou une justification détaillée devrait être fournie.	■ Remarque : Les commentaires reçus par la Ville concernent l'infrastructure des conduites principales et des tunnels de la Ville de Toronto. L'empreinte de la RESA EST recouvre également un tunnel de refroidissement par eau lacustre profonde appartenant à Enwave. Ces deux tunnels d'eau fonctionnent comme un système et il existe une entente de transfert d'énergie entre la Ville de Toronto et Enwave qui formalise cette relation. Les deux tunnels d'eau sont pris en compte dans le rapport d'étude d'EE et, le cas échéant, les réponses portent sur les deux systèmes. **Mention de la conduite principale** ■ **Le rapport déclare : « Au cours de la phase de conception préliminaire, on a procédé aux localisations des services publics pour cartographier les services publics dans la zone d'étude du projet. » Cependant, il n'y a aucune mention de la conduite principale de transmission de 2 400 mm, malgré son emplacement dans la zone d'étude. Compte tenu de son rôle essentiel et des défis associés aux réparations, la conduite principale doit être explicitement mentionnée dans le rapport, appuyée par une figure et des détails pertinents.** ■ **Inclure une figure montrant la position relative du brise-lames proposé, des palplanches, des murs de quai et des autres structures par rapport à la conduite principale.** ■ Les tunnels de franchissement du port de Toronto Water et d'Enwave sont tous deux reconnus par l'EE et dans le rapport de conception préliminaire préparé pour le projet de RESA. L'image suivante capture les renseignements connus au moment de la rédaction du rapport préliminaire de conception au printemps 2025 (jaune = arche de Toronto Water de 2400 mm initialement construite au début des années 1900; orange = tunnel du système Deep Lake Water Cooling System d'Enwave mis en service en 2024).

Commentaires de la Ville de Toronto
Le 4 juillet 2025
Ébauche du rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) sur les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nº	Article	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
			 ■ La diligence raisonnable continue et la coordination du suivi, conformément à l'engagement de PortsToronto avec Toronto Water et Enwave, ont fait progresser la compréhension technique des conditions des tunnels ainsi que des contraintes et limites liées à l'ingénierie. D'autres détails ont émergé concernant le tunnel de franchissement du port de Toronto Water, qui a confirmé que la méthodologie de réhabilitation 2020/2021, achevée en mars 2021 par la Ville de Toronto (consultants : RV Anderson/Stantec, entrepreneur : McNally Construction), était une doublure en acier se terminant juste à l'intérieur des limites nord de la zone d'exclusion maritime. Il a également été déterminé que l'état de l'équilibre du tunnel était moins dégradé que la section réhabilitée. Voir l'image ci-dessous pour les limites de l'ouvrage fini en 2021 (le vert représente la limite de la réhabilitation 2020/2021) :

Nº	Article	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
			 ■ Le tunnel du système Deep Lake Water Cooling System d'EnWave a été récemment construit et mis en service en 2024 à l'aide de techniques modernes d'ingénierie et de construction. Le tunnel de franchissement d'EnWave est situé beaucoup plus bas que le tunnel de franchissement de Toronto Water et est construit dans le substratum rocheux. EnWave prendra part à toute consultation avec Toronto Water, compte tenu de l'interconnexion des réseaux de tunnels et des ententes entre la Ville de Toronto et Enwave. ■ **Le rapport mentionne : « Toronto Water cherche à déplacer les conduites pour leur éviter de passer sous les pistes, éliminant ainsi le besoin de tunnels coûteux et complexes. » On ne sait pas si ces efforts incluent la canalisation de transport. Des précisions sur ce point sont nécessaires.** ■ Ce point ne fait pas référence au tunnel de franchissement du port de Toronto. Il n'est pas prévu de détourner ce tunnel. Ce point concerne d'autres infrastructures de canalisation (y compris la conduite principale en polyéthylène haute densité de 400 mm et deux conduites de refoulement sanitaire en fonte ductile, l'une de 200 mm et l'autre de 300 mm, traversant les pistes de l'aéroport; comme cela est décrit à l'article 5.2.1.2 du rapport d'étude d'EE) et spécifiquement l'infrastructure sanitaire (comme il est conseillé dans les commentaires de la Ville de Toronto sur le rapport d'étude d'EE provisoire et indiqué à l'article 4.2.6.1 du rapport d'étude d'EE) qui traversent actuellement l'aérodrome par le nord vers le sud. Le réacheminement de ces infrastructures de canalisations a été envisagé dans le cadre de l'option RESA 3, qui pourrait accepter ce type de déplacement. Toutefois, à la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et Ville de Toronto), et suite à l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1, qui n'a aucun effet net en ce qui concerne les améliorations des infrastructures des services publics. **Évaluation des risques** ■ **Le rapport d'EE devrait évaluer les impacts potentiels sur la conduite principale pendant et après la construction, en particulier ceux qui sont causés par le prolongement de la piste.**

Commentaires de la Ville de Toronto
Le 4 juillet 2025
Ébauche du rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) sur les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nº	Article	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
			■ L'évaluation des risques sera réalisée et elle nécessite l'engagement du concepteur-constructeur retenu, puisque sa méthodologie de conception et de construction sera des éléments essentiels dans le processus d'évaluation des risques. De plus, l'évaluation des risques doit aussi inclure les propriétaires de services publics, à savoir Toronto Water et Enwave. ■ Compte tenu de l'état moins détérioré du tunnel de franchissement du port de Toronto Water non réhabilité, qui se trouve sous la RESA EST, les risques de dommages pendant et après la construction demeurent importants en raison du changement potentiel de poids de la nouvelle structure masse terrestre/brise-lames. L'évaluation finale des risques et les stratégies d'atténuation des risques nécessiteront une approche collaborative entre toutes les parties, y compris PortsToronto et les propriétaires de services publics (Toronto Water et Enwave). Les stratégies d'atténuation des risques peuvent inclure la surveillance avant et après l'adoption ou le renforcement sélectif du tunnel touché par les travaux de la RESA EST. ■ PortsToronto fera également appel à un expert en la matière, qualifié en tunnels et en ingénierie de l'eau municipale, ayant de l'expérience des infrastructures de Toronto Water, pour appuyer son examen des risques et des mesures d'atténuation liés au projet proposé et aux tunnels piétonniers existants. ■ **Effectuer une évaluation des risques d'impacts liés à la construction, en détaillant les mesures d'urgence pour faire face aux dommages ou aux perturbations.** – **Évaluer les facteurs critiques, notamment :** • **Chargement : S'assurer que les charges de construction se situent dans les limites acceptables pour le substrat rocheux et la conduite principale.** • **Dragage : Évaluer les impacts sur la stabilité du sol environnant et la conduite principale.** • **Vibrations : Établir des seuils de vibration et évaluer les risques pour la conduite principale découlant d'activités comme le battage de pieux.** • **Perturbations structurales : Tenir compte des effets potentiels de l'installation de palplanches sur la conduite principale.** ■ Chargement : À ce jour, PortsToronto a consulté Toronto Water et Enwave pour développer un programme de surveillance de la construction utilisant des véhicules télécommandés. Ces spécifications ont été intégrées aux exigences du concepteur-constructeur. De plus, PortsToronto a réalisé une analyse détaillée par éléments finis afin d'évaluer la variation aux conditions de charge dans les deux tunnels et a communiqué ces renseignements sur demande aux propriétaires des services publics. PortsToronto a également réalisé des analyses supplémentaires pour démontrer que la méthode de réhabilitation utilisée sur la portion réhabilitée de 2020/2021 du tunnel de franchissement du port de Toronto Water supporterait le nouveau poids et les nouvelles charges du projet de RESA EST. La section sur la conception de la réhabilitation consistait en l'installation d'un tuyau en acier de 25 mm d'épaisseur d'environ 2,1 m de diamètre, encastré dans une paroi de coulis. Cependant, il n'existe aucun moyen fiable de modéliser la section non réhabilitée du tunnel centenaire. Ainsi, on ne peut que supposer que le projet de RESA entraînerait un risque élevé de défaillance pendant ou après la construction sans un certain niveau de réhabilitation du tunnel. ■ Dragage : Le projet de RESA n'inclut aucun dragage.

Nº	Article	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
			■ Vibrations et perturbations structurales : Le projet de RESA ne comporte pas de paplanches et donc aucune vibration associée. ■ Compte tenu du mauvais état de la section non réhabilitée du tunnel, y compris la section située dans l'empreinte de la RESA, il doit être réhabilité afin d'atténuer les risques associés à la construction de la RESA EST (c'est-à-dire environ 250 à 300 m). ■ En conséquence, PortsToronto cherchera à travailler étroitement avec les propriétaires des services publics pour élaborer un plan parallèle de construction/réhabilitation pour s'attaquer au tunnel situé à l'intérieur de l'empreinte de la RESA dans le cadre du projet. Ces efforts seront également guidés par les droits et obligations en matière de servitude de toutes les parties. Ces efforts seront effectués avant la sélection du concepteur-constructeur privilégié et se poursuivront une fois que le concepteur-constructeur est embauché afin d'intégrer sa conception et son expertise dans le processus de conception et de construction. PortsToronto fera également appel à un expert en la matière, qualifié en tunnels et en ingénierie de l'eau municipale, ayant de l'expérience des infrastructures de Toronto Water, pour appuyer son examen des risques et des mesures d'atténuation liés au projet proposé et aux tunnels piétonniers existants et pour les services de conception de sa réhabilitation. **Engagements à l'égard des travaux futurs** ■ **Emplacement des services publics et évaluation géotechnique :** – **Effectuer des évaluations de l'emplacement des services publics pendant la phase de conception détaillée.** – **Effectuer une évaluation géotechnique du substrat rocheux et du sol environnant pour confirmer leur capacité à soutenir la construction proposée sans avoir d'impact sur la conduite principale.** ■ Le concepteur-constructeur privilégié devra effectuer les localisations des services publics avant toute activité de construction, conformément au projet et aux exigences réglementaires. Cela fera partie de ses obligations de conception en vertu du marché de concepteur-constructeur. ■ Des évaluations géotechniques supplémentaires ont été réalisées à l'aide d'une analyse par éléments finis afin d'évaluer les variations de charge dans les deux tunnels dans des conditions existantes et potentiellement réhabilitées. Cette information a confirmé la nécessité de réhabiliter la portion du tunnel de Toronto Water à l'intérieur des limites de la RESA. Une modélisation supplémentaire par éléments finis sera requise par le concepteur-constructeur en fonction de sa conception, et il est recommandé que cette modélisation soit validée par un autre expert qualifié en ingénierie de tunnels. L'analyse réalisée par les conseillers techniques de PortsToronto indique que la même méthodologie de réhabilitation utilisée en 2020/2021 satisferait les impacts de charge de la nouvelle RESA. PortsToronto fera également appel à un expert en la matière, qualifié en tunnels et en ingénierie de l'eau municipale, ayant de l'expérience des infrastructures de Toronto Water, pour appuyer son examen des risques et des mesures d'atténuation liés au projet proposé et aux tunnels piétonniers existants. **Conformité de la conception :** ■ **Confirmer que les activités de construction sont conformes aux normes de conception et de sécurité applicables, y compris les exigences minimales de dégagement, les seuils de vibration et les limites de charge pour les infrastructures essentielles.**

Nº	Article	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
			■ Le concepteur-constructeur privilégié sera tenu de se conformer à ces exigences, et son travail sera coordonné avec les experts en la matière, qualifiés en ingénierie de tunnels et de l'eau municipale de PortsToronto, qui seront responsables de toute conception pour les travaux de réhabilitation liés aux tunnels piétonniers existants. **Plan de surveillance :** ■ **Élaborer un plan de surveillance complet de la conduite principale pendant la construction et étendre cette surveillance aux impacts à long terme.** ■ **La surveillance doit comprendre des évaluations périodiques de l'intégrité structurale de la conduite principale, de la répartition des charges sur le substrat rocheux et de tout signe de contrainte, de mouvement ou de tassement.** ■ **Définir des seuils d'impacts acceptables et établir des protocoles d'atténuation en cas de dépassement de ces seuils.** ■ Un plan de surveillance des tunnels de Toronto Water et d'Enwave a été élaboré en consultation avec Toronto Water et Enwave et il sera intégré aux exigences du concepteur-constructeur. Des commentaires définitifs ont été reçus de Toronto Water à la fin du mois d'août 2025 avec des exigences supplémentaires qui seront intégrées au plan final. Les exigences finales de surveillance seront intégrées et communiquées au constructeur-concepteur lors de l'attribution du marché de construction. Ces exigences garantiront également que Toronto Water et Enwave soient incluses dans la coordination et l'exécution futures des travaux. **Plan d'intervention d'urgence :** ■ **Préparer un plan d'intervention d'urgence pour faire face aux scénarios potentiels de dommages à la conduite principale. Ce plan devrait comprendre ce qui suit :** • **Protocoles de réparation immédiate;** • **Stratégies de réacheminement de l'approvisionnement en eau;** • **Protocoles de communication et de coordination.** ■ Compte tenu de l'âge et de l'état moins détérioré du tunnel de Toronto Water, la réhabilitation de la section située à l'intérieur de la RESA EST proposée est nécessaire pour atténuer les risques. La planification en cas d'urgence en l'espèce se concentrerait sur l'élaboration d'un plan de construction approprié, similaire à celui utilisé dans le programme de réhabilitation 2020/2021, où le tunnel a été drainé et accessible pour la construction durant une période spécifique de l'année, c'est-à-dire de décembre à avril. Durant cette période, les besoins en eau à usage domestique d'Enwave et de la Ville de Toronto étaient fournis par d'autres systèmes. Des arrangements similaires seraient mis en place pour tout programme de réhabilitation de tunnel et nécessiteraient la participation et l'approbation de Toronto Water et d'Enwave. La communication et la coordination seraient similaires à celles du projet de réhabilitation de Toronto Water en 2020/2021. **Coordination avec Toronto Water :** ■ **S'assurer que Toronto Water participe activement à l'examen et à l'approbation de toutes les étapes de la conception et de la construction afin de réduire au minimum les risques pour la conduite principale. Si l'expert-conseil détermine que certaines exigences peuvent ne pas s'appliquer à ce projet, une justification détaillée devrait être fournie à l'appui de cette décision.** ■ La coordination est en cours depuis août 2024. Des discussions techniques détaillées avec Toronto Water et Enwave ont été lancées en juin 2025 dans le cadre des recommandations

Nº	Article	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
			du rapport préliminaire de conception et pour faire progresser l'échange de renseignements en parallèle avec le processus de demande de proposition pour la conception-construction. Ces consultations et réunions de coordination devraient se poursuivre et inclure le concepteur-constructeur une fois sélectionné, et rester actives tout au long du projet de RESA. Un plan de travail définitif sera élaboré de manière collaborative, avec le soutien et l'approbation de la Ville de Toronto, de Toronto Water, d'Enwave et de PortsToronto. ■ PortsToronto fera également appel à un expert en la matière, qualifié en ingénierie de tunnels et de l'eau municipale, ayant une expérience des infrastructures de Toronto Water, pour appuyer son examen des risques et des mesures d'atténuation liés au projet proposé et aux tunnels piétonniers existants, ainsi que pour tout service de conception lié aux options de réhabilitation du tunnel touché par la RESA EST. ■ Toronto Water a également indiqué que les modifications apportées au tunnel doivent respecter les objectifs des Recommandations pour la qualité de l'eau potable (NSF61 pour le contact avec l'eau), avec une membrane étanche, être structurellement solides et ne pas créer de limitations hydrauliques (débit par gravité/faible facteur C) aux débits maximaux de conception.
3	Résumé – E5. Solution privilégiée	■ La section E5 du résumé, page xii, est toujours rédigée comme si la RESA 3 allait être construite.	■ Le texte suivant a été ajouté et affiné pour préciser que la construction aura lieu pour la RESA 1 : − À la suite de discussions entre tous les signataires de l'entente tripartite (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), et suite à l'approbation de la RESA 1 par le conseil municipal de Toronto, PortsToronto procédera à la mise en œuvre de la RESA 1. La construction de la RESA 1 pourrait commencer dès 2026 et le projet devrait être terminé d'ici le printemps 2028. La masse terrestre requise pour la RESA serait construite avant la date limite de conformité du 12 juillet 2027, et les travaux auxiliaires restants se poursuivront jusqu'au début de 2028. Toutes les activités de construction devraient avoir lieu pendant la nuit (de 23 h à 6 h 45).
4	Commentaire général	■ Par ailleurs, afin d'éviter toute confusion, il est recommandé que PortsToronto précise sur les sites Web appropriés que la mise en œuvre de la RESA 1 est en cours.	■ La décision d'aller de l'avant avec l'option de la RESA 1 a été communiquée par plusieurs chaînes. Les liens suivants fournissent des communications publiques émises par PortsToronto concernant la mise en œuvre de la RESA 1 : − https://media.portstoronto.com/amended-tripartite-agreement-completed-enabling-resa-compliance-at-billy-bishop-toronto-city-airport/ − https://www.portstoronto.com/wp-content/uploads/RESA-Tripartite-Amending-Agreement-January-28-2025.pdf − https://www.portstoronto.com/media-room/community-notices/portstoronto-releases-draft-of-billy-bishop-toronto-city-airport-resa-environmental-assessment/ ■ PortsToronto continuera de communiquer les mises à jour pertinentes sur les plateformes publiques appropriées, y compris le site Web du projet, afin d'assurer la clarté concernant la mise en œuvre du projet.
5	Évaluation des solutions de rechange – Article 4.2.6.1.1	■ La page 98 du rapport d'étude, à l'article 4.2.6.1.1, indique que 3 700 des allers-retours étaient des véhicules de service de la « Ville de Toronto ». Je crois qu'il s'agit de tous véhicules (y compris TRCA, entrepreneurs, etc.).	■ Le texte a été révisé comme suit : « En 2023 seulement, les véhicules de service (y compris la Ville de Toronto, l'Office de protection de la nature de Toronto, ainsi que les véhicules d'entrepreneurs) ont effectué plus de 3 700 allers-retours sur la piste principale, ce qui présente des risques importants pour l'exploitation et la sécurité. » ■

Commentaires de la Ville de Toronto
Le 4 juillet 2025
Ébauche du rapport d'étude d'évaluation environnementale (EE) sur les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Nº	Article	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
6	Commentaire général	■ Un engagement à l'égard de l'amélioration, la restauration ou la compensation est indiqué dans le rapport d'étude d'EE et ses annexes afin de « correspondre » aux zones touchées. Le personnel municipal encourage fortement, et est impatient de collaborer avec l'équipe de projet, pour déterminer, évaluer et faire avancer les occasions afin de respecter cet engagement. Dans la mesure du possible, un gain écologique net proportionnel à la zone d'impact correspondante pour la RESA devrait être l'objectif en tant que composante de l'atténuation jusqu'à l'étape de conception détaillée de ce projet.	■ Commentaire noté.
7	Commentaire général	■ Le personnel municipal apprécie l'évaluation préliminaire des impacts liés à la construction tout au long du rapport d'étude et de ses annexes, y compris les références supplémentaires aux plans requis de construction et de gestion de la circulation. Nous avons hâte de collaborer avec l'équipe du projet à la confection de ces plans. Ces plans devraient être éclairés non seulement par la Ville, mais aussi par une mobilisation directe de la communauté locale qui sera touchée par les travaux de construction.	■ Commentaire noté. Les plans de construction et de gestion du trafic seront élaborés lors de la conception détaillée, en consultation avec la Ville, les agences et les parties prenantes concernées, et à la satisfaction de la Ville, en agissant raisonnablement. Ces plans seront communiqués aux collectivités avant la construction et seront mis à jour au besoin. Cela a été intégré à titre d'engagement dans le rapport d'étude d'EE.
8	Commentaire général	■ Les membres de la communauté ont soulevé que la période de commentaires devrait être prolongée afin de leur permettre d'examiner adéquatement l'EE.	■ La période d'examen public de 30 jours, tenue du 9 juin au 7 juillet 2025, suivait un calendrier standard pour le secteur d'activité Évaluation environnementale. Bien qu'une prolongation de la période d'examen ne soit pas accordée en raison du calendrier serré du projet pour respecter la conformité réglementaire, les membres de la communauté sont encouragés à soumettre toute question ou tout commentaire en suspens par le mécanisme de consultation de la communauté disponible sur le site Web du projet au www.safecleanquiet.ca. PortsToronto demeure déterminé à écouter les commentaires de la communauté à mesure que le projet progresse.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
1	Commentaire général	■ Références au Plan officiel de la Ville et aux ouvrages publics essentiels : la discussion sur le critère des « ouvrages publics essentiels » devrait être axée sur les faits; que ces politiques existent dans le plan officiel de la Ville et qu'il faut les prendre en considération. Le libellé de l'EE (en particulier l'introduction, le contexte de planification et les conditions existantes) indique que les options 2 et 3 de la RESA sont des ouvrages publics essentiels, ce qui est prématuré pour le moment, car un processus distinct est en cours. Certains tableaux reconnaissent ce fait, mais il n'est pas systématiquement reconnu dans le document. En termes simples, l'EE n'est pas un document dans lequel il est judicieux de défendre le statut d'ouvrages publics essentiels. ■ De même, les références aux modifications du plan officiel ne portent que sur la politique 194 propre au site et à la zone; le lecteur de l'évaluation environnementale peut présumer que les limites de l'aéroport dans la politique 194 est le seul aspect qui déclencherait une modification du plan officiel.	■ La référence aux ouvrages publics essentiels a été révisée dans les sections pertinentes (résumé, section 6 (Évaluation des effets) et section 9 (Analyse des politiques) afin de préciser que la RESA 1 remplit les conditions d'un ouvrage public essentiel (selon la correspondance de la Ville de Toronto, juin 2024), qui est une exigence de la politique de la Ville de Toronto pour le remblayage du lac Ontario et l'aménagement dans les parcs et les aires naturelles. ■ La section 2.3 a été révisée pour inclure toutes les politiques du Plan officiel de la Ville de Toronto qui se rapportent à la RESA.
2	Commentaire général	■ Ton/formulation neutre : en général, les sections de l'introduction, du contexte de planification et des conditions existantes affichent un parti pris pour l'option de RESA 3. La première partie de l'EE doit présenter toutes les conditions, options et caractéristiques d'une manière neutre et fondée sur les faits. Veuillez la réviser pour assurer cette impartialité. Voici quelques exemples de parti pris : – Portée et étendue du contenu : en particulier dans la section sur les conditions environnementales existantes, mais aussi dans d'autres parties, le texte est plus long pour certains thèmes (c.-à-d. le développement économique) et est minimal pour d'autres (c.-à-d. les valeurs de non-utilisation). Cela peut influencer le lecteur quant aux impacts présentés plus loin dans le document. – Données probantes utilisées : l'EE fait référence à la consultation publique de la Ville lorsqu'elle parle des aspects du développement économique, mais ne fait pas référence à la consultation de la Ville dans d'autres domaines où le public a soulevé des préoccupations. – Contexte de planification : la Déclaration provinciale sur la planification est mentionnée lorsqu'il est question des utilisations à proximité des aéroports. Cependant, comme la DPP 2024 est censée se lire comme un tout cohérent, le document devrait également tenir compte de la section Patrimoine naturel du chapitre 4, qui exige le maintien et l'amélioration des caractéristiques naturelles, de la fonction écologique à long terme et de la biodiversité des systèmes du patrimoine naturel. – À la section 1 sur l'objectif et les besoins, le texte indique que certaines options auront un impact positif sur l'environnement (« selon la solution choisie, le projet procurera des avantages environnementaux et communautaires »). Cette formation présente d'emblée un parti pris selon lequel une option est meilleure que les autres, avant même l'évaluation. Toutes les options créeront également, à des degrés divers, des répercussions sur le bruit, la qualité de l'air et l'habitat.	■ Les sections de l'introduction, du contexte de planification et des conditions existantes ont été examinées et révisées comme suit : – Suppression de toute référence à la RESA 3 qui pourrait être perçue comme un parti pris en faveur de cette solution. – Portée et étendue du contenu : bien qu'il puisse y avoir une certaine variation dans le nombre de mots entre les descriptions des conditions existantes pour diverses composantes environnementales, les composantes et leurs valeurs ont été prises en considération de manière uniforme dans le cadre de la comparaison des effets potentiels, des mesures d'atténuation, des effets nets et de l'équilibre des impacts. – Données probantes utilisées : section révisée par l'ajout de références à diverses consultations publiques de la Ville et par la communication d'un plus grand nombre de commentaires et, par conséquent, d'une diversité de points de vue. – Contexte de planification : la section 2.1.1 du rapport d'étude sur l'évaluation environnementale a été révisée afin de décrire les exigences de la Déclaration de principes provinciale de 2024 sur la protection des caractéristiques du patrimoine naturel. – Section 1 sur l'objectif et les besoins : Révisée afin d'offrir plus de clarté et de neutralité. – Conditions existantes : économie et tourisme : les résultats de l'analyse des lacunes indiquent que les études économiques existantes offrent des données complètes sur les impacts économiques. On a déterminé que ces études appuieraient efficacement l'évaluation économique et qu'elles sont donc pertinentes pour estimer la valeur économique de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, sans qu'aucune autre recherche quantitative ne soit requise. La méthodologie et l'analyse ont été conçues pour être qualitatives, reflétant les entrevues avec les intervenants concernés, et non comme une reprise de rapports quantitatifs publiés précédemment. Les conditions socioéconomiques

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		– Conditions actuelles, économie et tourisme : la section fait référence à des entrevues et à des anecdotes qui ne constituent pas des données représentatives ou quantifiables sur cette question. Nous vous suggérons de la réviser. – Tableau 1-1, ligne des écosystèmes terrestres : utilisation de l'expression « empreinte de la RESA proposée ». Il faudrait réviser cette formulation. Veuillez utiliser la définition fournie dans le rapport sur l'environnement naturel. La référence à l'empreinte de la « RESA proposée » indique un parti pris avant l'achèvement de l'évaluation, car elle a été utilisée pour définir la zone d'étude.	existantes comprenaient un résumé des études antérieures (y compris l'étude précédente de l'évaluation environnementale de 2017, les études techniques, etc.) et les commentaires qualitatifs recueillis lors d'entrevues récentes et les commentaires issus des consultations publiques. Toutefois, afin de répondre au commentaire et d'améliorer la facilité de compréhension pour le lecteur, AECOM a révisé cette section du rapport d'étude de l'évaluation environnementale afin de mettre davantage l'accent sur les résultats de ces études quantitatives déjà réalisées et de présenter les données des entrevues récentes sous forme de preuves qualitatives supplémentaires. – Nous avons étoffé le résumé du rapport d'étude de l'évaluation environnementale et du rapport d'évaluation socioéconomique (annexe H) pour refléter le fait qu'il existe d'autres points de vue, y compris ceux qui se sont dégagés d'autres consultations publiques menées par Waterfront Toronto et la Ville de Toronto, qui manifestent un soutien à la poursuite des activités industrielles le long des ports, à l'arrivée de nouvelles industries (comme le cinéma) et au développement des attractions touristiques, et ceux qui préféreraient que l'aéroport soit reconverti à un parc à titre d'utilisation la plus utile de l'espace, etc. – Tableau 1-1 : Suppression de l'expression « empreinte proposée de la RESA » et utilisation de la définition dans le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B).
3	Commentaire général	■ Contexte politique et prise en compte des politiques du Plan officiel de la Ville : comme l'indique le rapport du personnel de la Ville et comme l'a souligné le personnel de PortsToronto, un certain nombre de politiques s'appliquent à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'ébauche de l'EE fait référence à certaines de ces politiques; toutefois, dans sa forme actuelle, le lecteur supposerait que ce sont les seules politiques qui existent. L'EE doit au moins noter l'étendue des politiques qui peuvent s'appliquer. Par exemple, en ce qui concerne les politiques sur l'environnement naturel, l'évaluation environnementale indique que toutes les solutions intègrent l'orientation stratégique du Plan officiel de la Ville, mais elle ne traite que des paragraphes 3.4.17 (remblayage du lac) et 3.4.14 (EES). Elle ne tient compte d'aucune des autres politiques pertinentes de l'article 3.4, y compris les politiques générales (p. ex., 3.4.1), les politiques sur le système du patrimoine naturel (3.4.11 et 3.4.13) ou les politiques sur les caractéristiques naturelles d'importance provinciale (3.4.15).	■ La section 2.3 et le tableau 9-1 ont été révisés afin d'inclure l'éventail général des politiques du Plan officiel de la Ville de Toronto qui se rapportent au projet de RESA.
4	Commentaire général	■ Accent mis sur la RESA 3, y compris dans l'évaluation des effets : l'EE doit parler clairement des impacts des autres options de RESA. Dans l'évaluation des effets, par exemple, elle devrait décrire comment les effets changent si l'on passe de la RESA 1 à la RESA 2 (à la hausse, à la baisse, neutres). L'évaluation le fait dans une certaine mesure pour les impacts environnementaux, mais devrait traiter uniformément tous les effets.	■ Le chapitre 6 du rapport d'étude sur l'évaluation environnementale a été mis à jour afin d'inclure l'évaluation détaillée des effets de la RESA 1 et de la RESA 2, en plus de l'accent actuellement mis sur la RESA 3. Cette mise à jour souligne que la RESA 2 et la RESA 3 s'appuient sur la RESA 1.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
5	Commentaire général	■ Nature progressive des travaux : les descriptions des options de RESA à la section 4 indiquent que la RESA 2 et la RESA 3 « s'appuient » sur la RESA 1. Le fait de réitérer ce concept, selon lequel les options de plus grande envergure s'additionnent à la première option, aidera le lecteur à comprendre la raison des différences entre les impacts et les effets de chaque option.	■ Le chapitre 6 du rapport d'étude sur l'évaluation environnementale a été mis à jour afin d'inclure l'évaluation détaillée des effets de la RESA 1 et de la RESA 2, en plus de l'accent actuellement mis sur la RESA 3. Cette mise à jour souligne que la RESA 2 et la RESA 3 s'appuient sur la RESA 1.
6	Commentaire général	■ Critères d'évaluation : le document de l'EE devrait clairement indiquer que la pondération des critères d'évaluation est égale. De plus, la formulation en l'état sous-entend que cette pondération a été « approuvée » par le comité consultatif technique et d'autres parties. Il est important que le public comprenne comment le promoteur a pris sa décision au sujet de l'option privilégiée.	■ Bien qu'aucun système de pondération quantitative n'ait été appliqué, l'évaluation de chaque solution a été effectuée à l'aide de la méthode des arguments raisonnés, qui est une approche transparente et qualitative pour évaluer les solutions possibles. Cette méthode tient compte des impacts et des avantages sur l'environnement naturel, social, économique et culturel, ainsi que sur l'infrastructure et le coût du projet. Elle tient également compte du contexte particulier du projet pour assurer l'harmonisation avec les besoins et les objectifs du projet (propres à ce projet : conformité aux règlements de l'aviation, amélioration de la sécurité et efficacité opérationnelle). Elle intègre également les commentaires des intervenants (propres à ce projet : préoccupations liées au remblayage du lac, aux impacts sur le bruit et la qualité de l'air, à la protection de la plage de Hanlan's Point, etc.). La méthode tient compte de la façon dont les mesures d'atténuation, les stratégies de compensation et les possibilités d'amélioration influencent l'évaluation globale. Les effets résiduels, c'est-à-dire ceux qui subsistent après l'application de ces mesures, sont un élément clé de l'évaluation, qui aident à éclairer et à justifier la décision finale. La méthode utilise un raisonnement défendable pour appuyer une prise de décision éclairée et équilibrée. L'approche comprend une discussion structurée qui équilibre les compromis et fournit une justification claire des raisons pour lesquelles une option est préférée aux autres. ■ Nous avons révisé les articles 4.2.5, 4.2.6 et 4.2.7 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale afin de clarifier le processus d'évaluation et de sélection de la solution à privilégier.
7	Commentaire général	■ Faits à jour : veuillez réviser le texte. Par exemple, l'ébauche de l'EE utilise des projections démographiques qui remontent à un certain nombre d'années, et uniquement pour les terres publiques de la communauté d'East Bayfront. Les terrains portuaires à eux seuls devraient maintenant accueillir environ 22 000 logements (environ 40 000 personnes).	■ Les données démographiques proviennent principalement de Statistique Canada; des renseignements supplémentaires provenant d'études de planification de la Ville de Toronto ont également été fournis (Plan secondaire du secteur riverain central, 2023; Pipeline de développement, 2023; Advancing Waterfront East Light Rail Transit, 2023; East Harbour Transit Oriented Communities Proposal: Conclusion of Negotiations and Draft Plan of Subdivision and Approach to Next Stage, 2024) pour montrer les augmentations potentielles de la population future.
8	Commentaire général	■ Traversée de la piste par les véhicules : comme il a été mentionné précédemment, l'EE devrait noter que passages de véhicules sont effectuées par plusieurs utilisateurs et non seulement par des véhicules dont la Ville de Toronto est le propriétaire ou l'exploitant. De nombreux véhicules de services publics, véhicules d'entrepreneur et véhicules de service se trouvent sur l'île non pas pour la Ville, mais pour d'autres entités comme le TRCA ou le TDSB ou pour desservir des entreprises privées de l'île.	■ Les sections 3.4.1 et 4.2.1.7 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale ont été révisées afin de clarifier l'éventail des véhicules qui traversent la piste pour accéder aux îles.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
9	Commentaire général	■ Références à une décision du conseil municipal : lorsque vous faites référence à une décision du conseil municipal (y compris à l'article 9), veuillez copier-coller le libellé. Cela permet d'éviter de mal interpréter la décision.	■ La section 9.1 a été révisée pour inclure une référence directe à la décision du conseil municipal et une mise à jour sur la modification de l'accord.
10	Commentaire général	■ Le rapport technique sur l'environnement naturel (annexe à l'EE) est relativement bien préparé en ce qui concerne la description de l'information technique. L'EE fournit des renseignements sommaires et des faits saillants des disciplines techniques. Les sections sur l'environnement naturel ne représentent pas adéquatement les principaux résultats ou l'information tels qu'ils étaient censés être utilisés. Des commentaires sont fournis dans ces sections en ce qui concerne les lacunes et les inexactitudes. ■ Dans l'ensemble, l'information présentée dans le cadre de l'EE fournit des renseignements sur le moteur et la nécessité pour la RESA de respecter les exigences de sécurité prévues par la loi. L'EE (et le rapport technique connexe sur l'environnement naturel) fournissent suffisamment d'information pour appuyer la RESA 1 du point de vue de l'environnement naturel. Cette solution réduit au minimum les impacts sur l'environnement naturel (protège et réduit les impacts au minimum), et les mesures de compensation et d'amélioration permettent de respecter les politiques de la Ville de Toronto. On ne sait pas à l'heure actuelle si la RESA 3 respecte les politiques de la Ville de Toronto concernant l'environnement naturel. Des trois solutions, elle a le plus grand effet négatif (c.-à-d. qu'elle ne réduit pas les impacts au minimum et ne protège pas l'environnement), et il n'y a pas suffisamment d'information pour démontrer comment le critère de l'amélioration serait respecté dans le cadre de cette solution. ■ L'évaluation d'impact et l'évaluation des solutions ne reflètent pas adéquatement la différence relative entre les solutions de RESA. Il y a une différence substantielle entre les solutions, que le rapport minimise ou n'explique pas clairement. Il est important de noter que les différences sont d'un ordre de grandeur différent pour les habitats sensibles ou importants qui existent et qui seront touchés. ■ L'évaluation d'impact et l'évaluation des solutions mentionnent que les zones terrestres sont « déjà touchées » ou « perturbées » par l'aéroport. Dans l'évaluation des effets nets, les commentaires semblent indiquer que les fonctions ne sont pas touchées et qu'elles resteront intactes. Ces deux types d'énoncés semblent se contredire et sont présentés d'une manière qui appuie l'objectif souhaité de la section dans laquelle ils figurent. ■ Le rapport tient peu ou pas compte de l'effet que la nouvelle lisière aurait sur les zones conservées des communautés et des habitats. ■ L'évaluation des effets nets repose sur la compensation comme mesure clé pour créer un effet négatif « nul » ou « limité ». Il y a un décalage entre l'hypothèse des activités à réaliser dans cette évaluation et les engagements énoncés pour l'EE (section Engagements à l'égard des travaux futurs de l'EE).	■ Le rapport d'étude de l'évaluation environnementale a été mis à jour afin de représenter adéquatement les principaux résultats du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B). ■ Les tableaux 6-1 à 6-4 du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B) et du rapport d'étude de l'évaluation environnementale ont été mis à jour afin d'inclure la prise en compte des effets et la détermination des mesures de compensation et/ou d'amélioration pour chacune des trois solutions de RESA. Les différences relatives entre chacune des trois solutions de RESA sont également analysées plus en détail dans ces tableaux. Les différences relatives d'impact sur les habitats sensibles ou importants ont été abordées. Des précisions ont été ajoutées pour démontrer que, compte tenu des mesures de compensation et d'amélioration proposées, toutes les solutions peuvent respecter les politiques de la Ville de Toronto concernant l'environnement naturel. ■ En ce qui concerne les zones « déjà touchées ou perturbées », cette mention est limitée à la section 5.1 du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B), Effets existants. L'évaluation des effets nets a été mise à jour pour tenir compte des impacts relatifs de chacune des trois solutions, y compris l'impact global sur la fonction écologique et la façon dont les mesures d'atténuation permettent de maintenir la forme et la fonction écologiques des caractéristiques du patrimoine naturel pour les trois solutions. ■ La prise en compte des effets de lisière a été incluse dans la section 6 du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B) et est incluse dans les tableaux 6-1 et 6-2 pour les trois solutions de RESA. ■ Le tableau 11.1 (tableau des engagements) a été mis à jour pour inclure des engagements précis liés à la compensation des zones naturelles touchées.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
11	Résumé	■ Prochaines étapes : le résumé peut réitérer ce qui se trouve dans la section sur les prochaines étapes, à savoir que les parties doivent prendre une décision sur les modifications permises à l'entente tripartite qui comporte d'autres considérations que l'évaluation environnementale. Par souci de clarté, il faudrait ajouter ce qui suit en haut du résumé : – En tant que propriétaire et exploitant de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, PortsToronto doit apporter deux modifications clés à l'accord tripartite : – Agrandissement de la masse terrestre pour accueillir la RESA; – Prorogation de la durée de l'accord pour obtenir le financement de ce grand projet d'immobilisations. ■ Le conseil municipal a ajouté 12 ans à l'accord tripartite, prolongeant le bail de l'aéroport jusqu'en 2045, et a approuvé la prolongation proposée de la masse terrestre pour la RESA 1. PortsToronto collaborera maintenant avec le personnel de la Ville et Transports Canada pour achever un plan et une prolongation du bail pour la mise en œuvre de la RESA en fonction des modalités du conseil.	■ Le résumé (E11. Prochaines étapes et engagements pour les travaux futurs) a été mis à jour afin de réitérer les prochaines étapes concernant l'accord tripartite.
12	Commentaire général	■ Un rapport publié par la Ville en décembre 2024 présente de nouveaux renseignements. Le rapport sur le climat actuel et futur de Toronto (en anglais seulement) examine comment le climat de Toronto a changé et à quoi pourraient ressembler les conditions climatiques futures pour deux scénarios d'émissions possibles. Veuillez le passer en revue pour vous assurer que l'information utilisée par l'expert-conseil y correspond.	■ Une analyse des lacunes détaillée du rapport sur le climat actuel et futur de Toronto et des données climatiques élaborées pour l'évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques a été effectuée et les différences et les similitudes ont été établies. Les principales différences entre les données climatiques à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (élaborées précisément pour cette évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques de la RESA) et celles au centre-ville de Toronto (élaborées par Lam et coll., 2024) sont les suivantes : – des périodes historiques divergentes; – des stations météorologiques différentes; – d'autres définitions des indicateurs climatiques; – des conséquences distinctes du lac Ontario et de l'îlot de chaleur urbain aux différents endroits. Ces différences entraînent un climat plus chaud et plus humide dans l'ensemble à l'emplacement du centre-ville employé dans Lam et coll. (2024) par rapport au climat de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Afin d'homogénéiser les données climatiques utilisées pour les projets à Toronto, la note de service relative à l'évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques de la RESA (annexe P) a été mise à jour pour intégrer les données climatiques fournies dans le rapport sur le climat actuel et futur de Toronto.
13	Commentaire général	■ Il y a quelques incohérences dans le document; nous suggérons donc d'en effectuer un examen général et de recouper les différentes sections. Par exemple, la section sur le ruissellement des eaux pluviales dit qu'il y a un risque de ruissellement contaminé, puis dit plus tard que ce n'est pas un impact.	■ Nous avons effectué un examen approfondi et recoupé les sections pertinentes pour assurer la cohérence dans l'ensemble du document. En ce qui concerne le risque de ruissellement contaminé, il est lié à la nature existante du site. La mise en œuvre de la RESA n'entraînera aucun effet potentiel et, par conséquent, aucun impact supplémentaire n'est prévu.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
14	Conditions existantes – 3.2.7 Circulation et transport	■ Bien que cette EE ne prévoie pas d'impacts sur la mobilité du côté terrestre, l'utilisation des données de 2016 fera l'objet de critiques publiques. En plus des données, il faudrait modifier la formulation pour tenir compte du fait qu'une future étude rigoureuse sur la mobilité sera réalisée dans le cadre des travaux futurs (c.-à-d. le plan directeur de l'aéroport). Beaucoup de choses ont changé depuis 2016, y compris le tunnel, les habitudes générales de déplacement, l'utilisation accrue des modes automobiles non privés, le service de navette et l'utilisation des services de covoiturage.	■ Le texte suivant a été ajouté à la section 3.2.7.1 par souci de clarté : Étant donné que les données des études précédentes ont été jugées suffisantes pour ce projet, aucune nouvelle donnée sur la circulation n'a été recueillie ou jugée nécessaire pour évaluer les effets potentiels de la RESA sur le réseau de transport environnant et les usagers de la route. On prévoit qu'un programme complet de transport et de mobilité sera entrepris dans le cadre des travaux futurs dans les environs immédiats, y compris le plan global de l'aéroport, ainsi qu'à l'étape de la conception détaillée de ce projet dans le but d'évaluer les conditions de circulation temporaires pendant les travaux de construction. Le programme de transport et de mobilité sera axé sur la réduction des émissions (amélioration de la qualité de l'air) et du bruit de l'aéroport.
15	Examen de la conduite principale de 2 400 mm de Toronto Water	■ Le prolongement proposé de l'île est situé au-dessus de la conduite d'eau principale existante de 2 400 mm, qui est enfouie à environ 30 m sous le substrat rocheux et dont Toronto Water est le propriétaire et l'exploitant. Malgré le rôle essentiel de la conduite principale en tant que canalisation de transport desservant une grande partie de Toronto, le rapport d'EE ne fait pas mention de son existence et n'évalue pas les impacts potentiels du prolongement proposé de l'île. Bien que la profondeur de la conduite principale lui offre une certaine protection, toute perturbation, qu'elle se produise pendant la construction ou en raison d'impacts de charge à long terme, pourrait avoir de graves conséquences sur l'approvisionnement en eau. Toronto Water pourrait avoir d'autres commentaires qui seront fournis sous peu. Les commentaires ci-dessous se limitent à cet actif et ne couvrent pas d'autres aspects du rapport. ■ **Mention de la conduite principale** – Le rapport déclare : « Au cours de la phase de conception préliminaire, on a procédé aux localisations des services publics pour cartographier les services publics dans la zone d'étude du projet. » Cependant, il n'y a aucune mention de la conduite principale de transmission de 2 400 mm, malgré son emplacement dans la zone d'étude. Compte tenu de son rôle essentiel et des défis associés aux réparations, la conduite principale doit être explicitement mentionnée dans le rapport, appuyée par une figure et des détails pertinents. – Inclure une figure montrant la position relative du brise-lames proposé, des palplanches, des murs de quai et des autres structures par rapport à la conduite principale. – Le rapport mentionne : « Toronto Water cherche à déplacer les conduites pour leur éviter de passer sous les pistes, éliminant ainsi le besoin de tunnels coûteux et complexes. » On ne sait pas si ces efforts incluent la canalisation de transport. Des précisions sur ce point sont nécessaires. ■ **Évaluation des risques**	■ Le rapport d'étude de l'évaluation environnementale a été révisé pour décrire l'infrastructure de la conduite principale de Toronto Water qui traverse la zone d'étude, à la section 3.4.2. De plus, le tableau 11-1 a été révisé pour inclure les engagements suggérés. Une analyse détaillée de cette conduite principale sera effectuée pendant les étapes de la conception détaillée et de la construction afin de s'assurer que tous les impacts potentiels (le cas échéant) sont cernés et adéquatement atténués.

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		– Le rapport d'EE devrait évaluer les impacts potentiels sur la conduite principale pendant et après la construction, en particulier ceux qui sont causés par le prolongement de la piste. – Effectuer une évaluation des risques d'impacts liés à la construction, en détaillant les mesures d'urgence pour faire face aux dommages ou aux perturbations. – Évaluer les facteurs critiques, notamment : - **Chargement** : S'assurer que les charges de construction se situent dans les limites acceptables pour le substrat rocheux et la conduite principale. - **Dragage :** Évaluer les impacts sur la stabilité du sol environnant et la conduite principale. - **Vibrations :** Établir des seuils de vibration et évaluer les risques pour la conduite principale découlant d'activités comme le battage de pieux. - **Perturbations structurales :** Tenir compte des effets potentiels de l'installation de palplanches sur la conduite principale. ■ **Engagements à l'égard des travaux futurs** – **Emplacement des services publics et évaluation géotechnique :** - Effectuer des évaluations de l'emplacement des services publics pendant la phase de conception détaillée. - Effectuer une évaluation géotechnique du substrat rocheux et du sol environnant pour confirmer leur capacité à soutenir la construction proposée sans avoir d'impact sur la conduite principale. – **Conformité de la conception :** - Confirmer que les activités de construction sont conformes aux normes de conception et de sécurité applicables, y compris les exigences minimales de dégagement, les seuils de vibration et les limites de charge pour les infrastructures essentielles. – **Plan de surveillance :** - Élaborer un plan de surveillance complet de la conduite principale pendant la construction et étendre cette surveillance aux impacts à long terme. - La surveillance doit comprendre des évaluations périodiques de l'intégrité structurale de la conduite principale, de la répartition des charges sur le substrat rocheux et de tout signe de contrainte, de mouvement ou de tassement - Définir des seuils d'impacts acceptables et établir des protocoles d'atténuation en cas de dépassement de ces seuils. ■ **Plan d'intervention d'urgence :**	

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		– Préparer un plan d'intervention d'urgence pour faire face aux scénarios potentiels de dommages à la conduite principale. Ce plan devrait comprendre ce qui suit : - Protocoles de réparation immédiate; - Stratégies de réacheminement de l'approvisionnement en eau; - Protocoles de communication et de coordination. ■ **Coordination avec Toronto Water :** – S'assurer que Toronto Water participe activement à l'examen et à l'approbation de toutes les étapes de la conception et de la construction afin de réduire au minimum les risques pour la conduite principale. ▪ Si l'expert-conseil détermine que certaines exigences peuvent ne pas s'appliquer à ce projet, une justification détaillée devrait être fournie à l'appui de cette décision.	
16	Résumé – Conditions existantes et section 3.1.4	■ Ruissellement contaminé : l'a-t-on mesuré ou évalué? La RESA améliorera-t-elle ou aggravera-t-elle cette condition?	■ Le risque de ruissellement contaminé est lié à la nature existante du site. La surface de la RESA dans le cadre des trois solutions sera une combinaison de surface pavée et de gazon. La surface pavée est approximativement égale aux conditions existantes la chaussée d'avant-seuil, ce qui a une incidence neutre sur la qualité et la quantité du ruissellement. Les eaux pluviales dans les zones du projet seront recueillies, gérées, traitées et rejetées, au besoin, conformément aux règlements applicables liés aux exigences législatives en matière de gestion des eaux pluviales de l'aérodrome et aux pratiques exemplaires qui encouragent l'infiltration et l'évapotranspiration. La mise en œuvre des stratégies de gestion des eaux pluviales et des mesures de conception à faible impact sera évaluée au cours des prochaines activités de conception détaillée, en tenant compte des exigences réglementaires et de la sécurité des opérations aéroportuaires. La mise en œuvre de la RESA, combinée au fait que le projet de RESA ne modifie pas la composition des aéronefs, la longueur de la piste et la nature opérationnelle de l'aéroport, n'entraînera aucun effet potentiel.
17	Résumé – Conditions existantes et sections 3.2.1 et 3.2.4 Résumé – Effets environnementaux potentiels, mesures d'atténuation et section 6.2 8 – Effets cumulatifs	■ Envisager de réviser complètement les différentes sections sur la qualité de l'air et la santé publique. Dans leur forme actuelle, elles sont très difficiles à suivre et semble contenir quelques ambiguïtés. ■ Qualité de l'air : quels contaminants ne sont pas restés inférieurs aux normes? Et parmi eux, lesquels proviennent de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto? ■ Santé publique : la section fait référence au NO_2, mais cette substance n'est pas mentionnée dans la section antérieure sur la qualité de l'air. La section ultérieure sur les effets environnementaux traite du fait que le NO_2 dépasse les concentrations ambiantes, mais ne décrit pas ce que cela signifie ou l'impact de ce dépassement sur la santé publique (dans quelle mesure a-t-il un impact sur la santé publique, etc.).	■ Le dernier paragraphe de la section 3.2.4 (Santé publique) a été révisé pour qu'il s'harmonise mieux avec la section 3.2.1 (Qualité de l'air). ■ En ce qui concerne les contaminants atmosphériques dépassant la norme, la modélisation de l'air de construction a montré que les concentrations cumulatives de dioxyde d'azote dépassaient les Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant fédérales pour les périodes moyennes de 1 heure et de 1 an à trois récepteurs sensibles (RS1, RS13 et RS14) et à deux récepteurs critiques (RC2 et RC3). Le dépassement annuel le plus élevé du dioxyde d'azote a été observé à la RS1 (marina sur le chemin Stadium) située à 0,5 km de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, principalement en raison des niveaux élevés de qualité de l'air ambiant. Le dépassement maximal de 1 heure a été atteint à la RS14 (habitation à logements multiples, Queens Quay West), qui se trouve à moins de 1,1 km de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, le long de Queens Quay West, où les émissions du projet devraient dépasser les Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant fédérales

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		■ La section sur les effets cumulatifs indique que l'impact est « négligeable », mais ne précise pas clairement pourquoi.	dans moins de 2 % des cas. L'emplacement des dépassements maximaux a également été ajouté. ■ En ce qui concerne les répercussions sur la santé du dépassement de NO_2, l'exposition à long terme à des niveaux élevés de dioxyde d'azote peut augmenter la probabilité de problèmes respiratoires et de problèmes cardiovasculaires. Compte tenu des durées de construction de 18, 21 et 24 mois respectivement pour les RESA 1, RESA 2 et RESA 3, et d'après l'analyse de la fréquence cumulative (qui indique que le dépassement des Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant lié au projet se produit moins de 2 % du temps), aucune exposition à long terme au NO_2 n'est prévue. Par conséquent, l'impact négatif du dépassement de la concentration maximale du dioxyde d'azote devrait être limité et de court durée (jusqu'à un maximum de 24 mois pour la RESA 3). Cet impact peut être atténué par un plan de gestion de la qualité de l'air pendant la phase de construction, en veillant à ce que les impacts sur la santé demeurent faibles. ■ Effets cumulatifs : le tableau 8-3 évalue les effets cumulatifs sur la qualité de l'air pendant la construction, et une justification est fournie pour chaque cote d'importance pour chaque entreprise présentant un chevauchement temporel ou spatial potentiel. Comme le résume le tableau, le niveau négligeable de l'effet cumulatif sur la qualité de l'air est principalement attribuable au fait que les impacts sur la qualité de l'air du projet se limitent surtout à la phase de construction (voir la section 6.2.1), ce qui entraîne un chevauchement temporel limité avec les autres activités de dégradation de la qualité de l'air provenant d'autres entreprises (c.-à-d. que la fréquence des impacts synergiques est faible, et la durée est courte [limitée à la phase de construction]), les effets cumulatifs étant entièrement réversibles une fois la phase de construction terminée. La section 8.3.1.2 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale le décrit plus en détail.
18	Résumé – Conditions existantes et section 3.2.2 Résumé – Effets environnementaux potentiels, mesures d'atténuation	■ Bruit : la section sur le bruit dans le résumé ne comprend aucune évaluation sommaire du bruit, seulement ses sources. Nous suggérons d'ajouter un contexte sur la quantité de bruit, dans quelle situation et à quel degré il est comparable à d'autres sources de bruit comme les sirènes, les marteaux-piqueurs, etc. ■ De plus, on ne sait pas comment l'enceinte de point fixe peut être une source de bruit, puisqu'il s'agit d'une caractéristique d'atténuation. ■ Bruit : préciser les emplacements et le nombre estimé de personnes résidentes touchées dans la description des impacts.	■ La section 3.2.2.2 décrit les niveaux sonores de fond utilisés pour évaluer les impacts sonores de la construction. Nous avons ajouté une note de clarification indiquant que ces niveaux ne sont pas inhabituels pour le milieu urbain. Les impacts du bruit opérationnel ont été comparés aux points de référence du type d'opération à l'étude. Les effets du projet sur le bruit (emplacement et nombre estimé de récepteurs) sont résumés à la section 6.2.2 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale. ■ La référence à l'enceinte de point fixe a également été révisée ainsi : la zone de point fixe des aéronefs située à l'extrémité est du mur du quai de l'aéroport, au sud du hangar de STOLport et à l'est des portes 10 et 11. » ■ Les récepteurs susceptibles d'être touchés ont été ajoutés aux tableaux 6-15 et 6-16 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale et précisés dans le rapport d'évaluation des répercussions du bruit à l'annexe G.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
19	Résumé – Environnement bâti et utilisation des terres et section 3.2.6	■ Le texte mentionne le secteur riverain central et le quai Bathurst, mais on ne sait pas pourquoi. Par exemple, le quai Bathurst a son propre plan de quartier, mais fait également partie du plan secondaire du secteur riverain central. De plus, les îles de Toronto sont considérées comme faisant partie du secteur riverain central, mais ne font pas partie du plan secondaire. L'EE doit indiquer clairement si ce texte fait référence aux zones ou documents de planification officiels.	■ Le résumé et la section 3.2.6.3.2 ont été révisés. Les références au plan de quartier du quai Bathurst et à la Place de l'Ontario ont été supprimées des sections pertinentes, car ces terrains sont couverts par le plan secondaire du secteur riverain central et en font partie. ■ Le texte a également été révisé pour préciser que la région des îles de Toronto est adjacente à la zone du plan secondaire du secteur riverain central. ■ L'EE fait référence aux documents de planification officiels. Dans les sections révisées, il est précisé que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et l'île de Toronto ne font pas partie de la zone du plan secondaire du secteur riverain central.
20	Résumé – Évaluation des solutions et section 4	■ Cette section va au-delà de l'explication de l'évaluation, car elle décrit comment les options ont été éliminées. Veuillez préciser qu'une étape a été franchie avant l'évaluation. Cette section devra peut-être être divisée en deux.	■ Comme le décrit la figure 4.1 et la section 4.2.1 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale, l'étape 1 du processus d'évaluation consistait à examiner la longue liste de solutions proposées pour l'aménagement des RESA indiquées dans l'étude détaillée sur les solutions proposées pour l'aménagement des RESA réalisée par Avia NG à l'automne 2024, et à envisager toute autre solution ou variation de solution qui devrait être explorée. Bien que l'élimination des options ait été effectuée principalement dans le cadre de l'étude réalisée en 2024 par Avia NG, par souci de transparence dans le processus d'évaluation environnementale, nous avons examiné et présenté la longue liste des solutions, les critères de sélection et le processus qui a mené à la sélection de trois solutions présélectionnées (étape 2 du processus d'évaluation).
21	Résumé – Effets environnementaux potentiels, mesures d'atténuation	■ Écosystèmes terrestres : d'après le texte, une élimination de l'habitat se produit, même si elle est « minime »; cela signifie qu'il y aura un impact sur l'habitat. Cette section devrait préciser que l'enlèvement de la végétation *aura* un impact sur l'habitat, et en décrire l'ampleur. ■ Écosystèmes terrestres : le texte indique que l'habitat est abondant sur l'île de Toronto. Le texte devrait être clair; en fonction de quelle évaluation ou analyse affirme-t-il cela?	■ Cette section du résumé a été révisée pour la rendre plus claire, y compris l'évaluation des effets de toutes les solutions, et pour mieux comprendre l'étendue des impacts et leur ampleur dans le contexte général.
22	Résumé – Effets environnementaux potentiels, mesures d'atténuation Effets cumulatifs Et les sections appropriées	■ Poisson et habitat terrestre : le résumé devrait quantifier la perte d'habitat du poisson et d'habitat terrestre. ■ Habitat du poisson : le texte est très imprécis. On ne sait pas pourquoi. Veuillez indiquer la source de l'incertitude. Des mesures compensatoires de l'habitat sont-elles nécessaires ou non? Dans quelle mesure? L'évaluation environnementale devrait être aussi claire que possible au sujet des impacts. ■ Modification de l'habitat : en ce qui concerne les effets cumulatifs, le texte semble en contradiction avec l'affirmation antérieure selon laquelle l'habitat terrestre du pluvier siffleur sera touché. ■ Effets cumulatifs, recommandations sur les habitats – le texte dans sa forme actuelle est très peu clair. Par exemple, on ne sait pas si des plans compensatoires de l'habitat seront réellement élaborés, l'utilisation de l'expression « accorder la priorité » ne signifie pas que des mesures seront prises.	■ Les impacts sur les habitats aquatiques et terrestres ont été quantifiés, et la nécessité de mesures compensatoires de l'habitat ainsi que les détails pertinents ont été clarifiés dans plusieurs sections du rapport d'étude de l'évaluation environnementale, y compris le résumé, la section 6, la section 8 et la section 11 (tableau 11-1 : tableau des engagements). ■ En ce qui concerne l'impact sur l'habitat du poisson, le texte des sections susmentionnées a été révisé pour le rendre plus clair. Des précisions supplémentaires ont été ajoutées sur les mesures de compensation de l'habitat aquatique connexes. ■ La perte et la modification de l'habitat terrestre ont été prises en compte et intégrées à la section sur les effets cumulatifs. La section sur les mesures d'atténuation et les engagements associés à la modification de l'habitat à la section 8 a été mise à jour et contient plus de détails afin de s'assurer que les solutions de RESA ne contribuent pas davantage à la dégradation cumulative de l'habitat et, dans la mesure du possible, de gérer ou de compenser les effets résiduels. Des détails supplémentaires

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		■ Veuillez indiquer si PortsToronto financera ou prendra d'autres mesures pour les efforts de restauration de l'habitat, et dans quelle mesure.	sur les efforts de compensation et de restauration de l'habitat sont fournis à la section 6 du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B) et dans les tableaux 6-1 à 6-4 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale. ■ PortsToronto s'est engagé à mettre en œuvre des mesures d'amélioration et de restauration de l'habitat proportionnelles à la zone d'impact pour chaque solution de RESA. Les détails précis des mesures de compensation, d'amélioration et de restauration de l'habitat seront confirmés dans le cadre de la conception détaillée, en consultation avec l'organisme de réglementation et les intervenants concernés (p. ex., Aquatic Habitat Toronto). Ces mesures seront également conformes aux règlements de sécurité aéroportuaire applicables, en veillant à ce qu'elles n'attirent pas la faune par inadvertance ou que les oiseaux de présentent pas de risques pour les opérations aéroportuaires.
23	Résumé – Effets environnementaux potentiels, mesures d'atténuation	■ Milieu physique marin : le texte est très imprécis et utilise des mots comme « pourrait ». L'ampleur des tergiversations et de l'ambiguïté dans ces résumés fait qu'il est très difficile de comprendre les constatations. Par exemple, la RESA aura-t-elle ou non un impact bénéfique sur la gestion des sédiments? Appuie-t-elle ou non le plan de gestion des sédiments de la pointe Gibraltar? Aidera-t-elle à soutenir Hanlan's ou non?	■ Commentaire noté, nous avons modifié la formulation pour en améliorer la clarté pour le lecteur. Les extensions plus longues de la masse continentale pour la RESA 2 et la RESA 3 ont une plus grande influence sur le transport des sédiments, créant une barrière pour les sédiments et menant à des dépôts le long de la plage de Hanlan's Point. Les effets sur le transport des sédiments sont estimés comme bénéfiques, car ils réduisent la sédimentation dans le chenal occidental et fournissent une source de nourriture à la plage de Hanlan's Point dans le cadre du plan de gestion des sédiments de la pointe Gibraltar.
24	Résumé – Effets environnementaux potentiels, mesures d'atténuation	■ Qualité de l'air : l'évaluation des impacts des voies de circulation liés aux GES ne dit pas clairement comment l'efficacité peut avoir une incidence sur la quantité et le volume des vols. S'il y a une certaine efficacité, cela signifie-t-il qu'un plus grand nombre d'avions pourront passer par l'aérodrome, particulièrement aux heures de pointe? Veuillez intégrer les GES corrélatifs qui en découlent, y compris s'il y a une augmentation (même marginale) du débit ou du nombre de vols rendue possible par une plus grande efficacité.	■ Indépendamment de l'amélioration de l'efficacité, il n'y aura aucun changement au nombre et à la fréquence des vols opérés à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Par conséquent, les impacts potentiels liés à l'augmentation du débit ou de la fréquence des vols n'ont pas été inclus dans l'évaluation de la qualité de l'air.
25	Introduction	■ Le texte indique que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ajoute de nouvelles destinations. Veuillez noter que cet enjeu est distinct et indépendant des travaux/propositions de RESA.	■ Le texte a été révisé à la section 1.2, selon les suggestions, pour le rendre plus clair.
26	2.3 Planification municipale ET 9 Conformité aux politiques de la Ville ET	■ Ces sections doivent être élargies pour inclure ce qui suit. Comme nous l'avons mentionné dans un autre commentaire, un examen complet est nécessaire pour s'assurer que toutes les politiques municipales pertinentes sont reflétées dans le document. ■ Veuillez noter que les terrains de l'aéroport sont désignés comme des parcs et espaces ouverts. Veuillez commenter dans cette section les utilisations permises dans les parcs et les espaces ouverts et les considérations dont il faut tenir compte pour l'aménagement dans les parcs et les espaces ouverts. ■ Il faut préciser ce que les SASP 192 et 194 disent au sujet de l'utilisation des terrains de l'aéroport. En ne mentionnant que les limites de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et des îles, le rapport sous-entend que les politiques ne disent rien	■ La section 2.3 et le tableau 9-1 ont été révisés afin d'inclure l'éventail plus large des politiques du Plan officiel de la Ville de Toronto qui se rapportent au projet de RESA, y compris les politiques liées à l'aménagement de l'aéroport, au remblayage du lac, à l'environnement naturel, y compris le système du patrimoine naturel et les zones d'importance environnementale, aux espaces verts et au secteur riverain, et à la désignation de l'utilisation des terres (parcs et aires naturelles). De plus, le tableau 9-1 a été mis à jour avec des renseignements plus détaillés sur les répercussions de ces politiques sur le projet et sur la façon dont ces répercussions seront traitées. ■ La section 2.3 et le tableau 9-1 ont également été révisés afin d'inclure des précisions supplémentaires sur la SASP 192 et les dispositions de la SASP 194, y compris les utilisations permises, l'accord tripartite ainsi que les zones écosensibles réglementées par l'accord.

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
	Tableau 9-1.	d'autre. En particulier, veuillez noter la disposition de la politique 194 qui décrit les conditions selon lesquelles l'accord tripartite peut être modifié. ■ Il faut intégrer d'autres politiques applicables du Plan officiel à la section 3.4, et en discuter, par exemple, le système du patrimoine naturel. ■ Tableau 9-1. – Chapitre 3, 3.4 : aucune mention d'autres politiques pertinentes relatives au patrimoine naturel et au système du patrimoine naturel dans la section 3.4, ce qui a été signalé à plusieurs reprises. – Exigences de la politique sur le système du patrimoine naturel : cette question doit être traitée séparément par rapport aux politiques relatives au système du patrimoine naturel, c'est-à-dire 3.4.11 et 3.4.13. De plus, de plus amples renseignements sur la façon dont les résultats de la RESA 3 permettront de respecter cette politique sont nécessaires. – 3.4.17 : les répercussions du projet n'abordent pas toutes les exigences des politiques. Elles ne tiennent compte que de la première exigence de la politique concernant les ouvrages publics essentiels. L'EE devrait montrer comment toutes les politiques du Plan officiel applicables sont abordées, y compris les politiques relatives au système du patrimoine naturel. Des détails supplémentaires sur les mesures d'atténuation et d'amélioration proposées sont nécessaires pour montrer comment l'habitat aquatique et terrestre sera protégé ou amélioré. D'importantes éliminations de végétation et d'habitat sont proposées. Comme la protection de ces zones ne peut être assurée, il faudrait prendre des mesures d'amélioration. – 3.4.17 : y a-t-il des inondations sur le site qui limitent l'évacuation? Cela n'a pas été étayé auparavant. – 3.4.17 : « les extrémités est et ouest des RESA seront durcies » Cela va-t-il à l'encontre de l'affirmation précédente concernant la création d'un habitat du poisson?	■ Exigences de la politique relative au système du patrimoine naturel : la section 6 de l'évaluation des effets sur le patrimoine naturel a été mise à jour, y compris le tableau 6-1, afin de répondre aux exigences de la politique relative au système du patrimoine naturel de la Ville de Toronto en discutant des effets des trois solutions sur l'écosystème naturel, en évaluant les différences relatives d'impact et en déterminant les mesures d'atténuation et d'amélioration pour restaurer et améliorer le système du patrimoine naturel. Les communautés végétales, la faune, les caractéristiques et les fonctions aquatiques, les rives du lac Ontario et les espèces rares ont été évaluées pour les trois solutions de RESA, comme il est indiqué à la section 6 Évaluation des effets potentiels. Ces implications liées aux politiques se reflètent également dans le tableau 9-1 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale. ■ Politique 3. 4.17 : l'amélioration de l'habitat en vertu de la politique 3.4.17 est abordée et est également mentionnée dans les tableaux 6-1 à 6-4 de manière plus détaillée. Les habitats terrestres et aquatiques seront protégés par la prise de mesures d'atténuation, de compensation et de restauration, dans la mesure du possible. Des exigences et des possibilités concernant spécialement la compensation des habitats seront élaborées au cours de la phase de conception détaillée avec les organismes de réglementation compétents (dont Pêches et Océans Canada). ■ Les inondations sur le site ne limitent pas l'évacuation, car la majeure partie du site et des routes d'accès sont au-dessus du niveau d'eau sur 100 ans. ■ Le durcissement des extrémités est et ouest de la RESA se fera par l'intermédiaire d'une structure riveraine comprenant un brise-lames en pierre armée, et il n'est pas prévu d'interdire la capacité du projet de créer un habitat pour les poissons par la conception ou la compensation au besoin pour maintenir la conformité à la réglementation (le tableau 9.1 a été révisé afin de clarifier le durcissement des RESA est et ouest).
27	Conditions existantes – 3.1 Environnement naturel	■ Il est entendu que le rapport d'EE se veut un résumé des principales constatations des disciplines techniques. Par conséquent, il est important que le résumé représente avec exactitude les constatations principales les plus importantes et qu'il fournisse une description globale conforme au rapport technique détaillé. Cette section du rapport d'EE ne répond pas adéquatement aux attentes décrites ci-dessus. Des points sensibles importants et des constatations significatives manquent ou sont incomplets, et la présentation de certains renseignements ne s'accompagne pas de réserves importantes. Il est recommandé de réviser et de remanier cette section et de la modifier pour s'assurer que le résumé reflète le contenu du rapport sur l'environnement naturel.	■ La section 3.1 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale a été révisée et modifiée pour s'assurer que le résumé reflète le contenu du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel.
28	Conditions existantes – 3.1.1.1	■ Collecte de données : l'information existante était la principale source de données pour l'EE. Les enquêtes sur le terrain de 2024 ont été très limitées (comme le justifie l'analyse des lacunes). Bien que ce rapport soit un résumé, un énoncé à cet effet est un contexte important pour comprendre le rapport.	■ Un énoncé sommaire a été ajouté pour préciser que l'information existante et les enquêtes ciblées précédentes pour le rapport d'AECOM de 2017 sont la principale source de données, et que la visite du lieu d'une journée en août 2024 s'est limitée à une analyse des lacunes.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
29	Figure 3-1 ET Figure 3-2	■ Supprimer « empreinte de la RESA 3 » : c'est la zone d'étude qui sevrait être délimitée, et non le contour de la solution préférée. C'est un parti pris dans tout le document.	■ Les figures 3-1 et 3-2 ont été révisées en conséquence et l'empreinte de la RESA 3 a été supprimée.
30	Conditions existantes – 3.1.1.2.2	■ « dans les communautés végétales depuis 2014, y compris la succession de la dune ouverte d'ammophile, de panic érigé et de barbon à balais à la communauté de la dune arborée de peupliers rare à l'échelle provinciale » : il s'agit de communautés rares à l'échelle provinciale et, à ce titre, de points sensibles clés dans la zone d'étude. Ce fait devrait être communiqué ici (selon le rapport sur l'environnement naturel)	■ Un texte a été ajouté à la section 3.1.1.2.2 pour clarifier les communautés rares et rares à l'échelle régionale présentes, conformément au rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B).
31	Conditions existantes – 3.1.1.2.3	■ Le système du patrimoine naturel de la Ville de Toronto devrait être inclus ou abordé ici.	■ Un texte a été ajouté à la section 3.1.1.2.2 pour discuter du système du patrimoine naturel de la Ville de Toronto.
32	Conditions existantes – 3.1.1.2.4	■ Cette section devrait traiter plus largement de la faune. Elle est axée sur les oiseaux, mais il existe d'autres groupes d'espèces pertinents. ■ Référence au monarque : le rapport sur l'environnement naturel a peu discuté de l'impact de l'abattage d'arbres et de végétation sur la migration du monarque. Veuillez aborder cette question dans ce rapport et dans le rapport d'étude. ■ Étude sur le terrain d'août 2024 : une seule visite du lieu a été effectuée en 2024. Les enquêtes étaient axées sur la végétation (CET, inventaire) et ont recueilli des observations fortuites de la faune. La visite du lieu a eu lieu en août, en dehors de la fenêtre habituellement acceptée pour les études des oiseaux nicheurs. La formulation et l'information extraite du rapport technique sont importantes. L'énoncé ici sous-entend un niveau d'enquête qui n'a pas été effectué. L'EE s'appuie sur des renseignements de base et des sources secondaires comme principal outil de caractérisation et d'évaluation des impacts. Le travail sur le terrain ne visait pas à remplacer ou à mettre à jour cette information; les observations n'étaient que complémentaires. La formulation et le contenu devraient être examinés et révisés pour s'assurer que l'information reflète le rapport technique. ■ Paragraphe « la zone d'étude terrestre offre encore des possibilités de nidification... » : cette affirmation n'est pas fausse, mais elle manque de contexte important et la formulation peut conduire à des interprétations inexactes. Dans le prolongement du paragraphe précédent, cela donne l'impression qu'il dit « malgré le peu d'oiseaux observés, il fournit toujours un habitat ». Comme aucune étude détaillée n'a été réalisée pour la faune afin de mettre à jour la caractérisation de la zone, une telle affirmation est trompeuse. Le premier paragraphe de cette section, qui dit que la région est importante, est tout ce qu'il faut dire. De même, il existe des preuves d'une forte utilisation par le monarque migrateur, et la zone d'étude offre un habitat convenable pour la halte migratoire et la reproduction (présence d'asclépiade). ■ Paragraphe « pour une liste détaillée des observations fortuites de la faune... » : la mention des seuls travaux accessoires de 2024 est encore une fois trompeuse. L'EE, selon l'analyse des lacunes, s'appuie principalement sur des travaux de	■ Des renseignements supplémentaires ont été ajoutés concernant d'autres groupes d'espèces et des références aux études pertinentes à la section 2.1 du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B). ■ Il convient de noter que la section 3.1.1.2.4 fait partie des conditions existantes et que les impacts n'y sont pas abordés. Le monarque est traité comme une espèce dont la conservation est préoccupante et les habitats confirmés des espèces dont la conservation est préoccupante sont considérés comme un habitat faunique important; habitat du monarque et zone de rassemblement saisonnier confirmée; halte migratoire des papillons migrateurs; l'habitat faunique important est désigné. Les impacts sur l'habitat du monarque et l'habitat faunique important connexe sont explicitement mentionnés et abordés dans le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B) et à la section 6.1.1 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale. ■ La formulation a été mise à jour pour indiquer que les listes complètes des espèces sont mentionnées dans les rapports et les études antérieurs énumérés à la section 2.1 du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B). La formulation a été mise à jour afin de réduire l'importance et la pondération de la visite d'une journée d'août 2024 pour la collecte de données et pour indiquer l'endroit où la liste complète des observations fortuites de 2024 se trouve dans le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B). ■ La phrase « fournit toujours » a été supprimée pour éliminer les hypothèses inexactes.

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		base ou des sources secondaires. Cette formulation accorde trop d'importance à la seule journée de travail sur le terrain, qui n'était (encore une fois) pas axée sur la faune. Il faudrait mettre ce passage à jour pour faire référence à « une liste complète des espèces dont la présence est connue dans la région figure dans » et fournir la référence générale à la section dans le rapport technique détaillé seulement.	
33	Conditions existantes – 3.1.1.2.5	■ Cette section combine et extrait l'information du rapport technique d'une manière qui ne représente pas entièrement le contenu et les conclusions. Veuillez la passer en revue et la réviser. Des commentaires seront également fournis sur le rapport technique concernant certaines espèces préoccupantes (p. ex., la tortue serpentine). ■ Il ne faudrait pas utiliser une puce, car elle sous-entend un seul type ou élément (comme dans le cas d'une liste). Le texte ici mélange plusieurs types d'habitats fauniques importants. ■ Utilisation de l'expression « espèces dont la conservation est préoccupante » : il s'agit d'un type ou d'un groupe d'habitats fauniques importants semblable aux « zones de rassemblement saisonnier ». Une approche uniforme de la présentation de l'information aiderait à clarifier le texte et la présentation de l'information clé. ■ Paragraphe « cependant, il est important de noter... » : - Bien qu'il y ait une différence ou une distinction entre les activités et la façon dont elles sont interprétées en ce qui concerne l'utilisation de l'habitat (et donc la désignation et la prise en compte dans la politique, etc.), cet énoncé minimise l'importance globale de la zone générale de plusieurs façons qui ne sont pas tout à fait appropriées. - Alimentation et repos : ces activités, en particulier en ce qui concerne la sauvagine, si elles se déroulent en période de migration, sont des indications de ce type d'habitat (rassemblements saisonniers). De ce fait, elles ne devraient pas être « réduites » dans l'énoncé. Un énoncé concernant les possibilités de reproduction serait approprié; les habitats terrestres offrent des possibilités limitées de nidification pour ces espèces. - Supprimer l'énoncé selon lequel il n'y a pas eu d'observations fortuites. Comme son nom l'indique et selon les commentaires précédents, faire référence aux « enquêtes sur le terrain » de 2024 de cette manière est inexact et trompeur.	■ Le texte a été révisé. Le résumé des habitats fauniques importants a été copié depuis le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B) afin d'assurer l'exhaustivité, l'exactitude et l'uniformité du contenu. ■ Les commentaires sur le rapport technique ont été traités séparément en ce qui concerne les espèces dont la conservation est préoccupante (c.-à-d. la tortue serpentine). ■ Les énoncés minimisant les habitats fauniques importants sont supprimés et un énoncé neutre concernant les possibilités de nidification limitées a été ajouté. ■ L'énoncé « aucune observation fortuite » a été supprimé.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
34	Conditions existantes – 3.1.1.2.6	■ L'énoncé sur les îles de Toronto et l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (2e phrase) devrait être révisé pour utiliser une terminologie technique appropriée. Par exemple, « ... la zone fournit un habitat de halte migratoire pour... ils ne sont pas connus pour se reproduire ou utiliser la zone d'étude pour la reproduction ou d'autres besoins du cycle de vie. Les espèces X (liste) sont des espèces migratrices rares, ce qui signifie qu'elles n'utilisent pas systématiquement ou typiquement la zone comme habitat de halte migratoire ». Veuillez communiquer avec l'équipe technique du projet pour obtenir une formulation appropriée qui représente plus clairement les utilisations. ■ « habitat convenable potentiellement présent dans la communauté de la plage/bande minérale ouverte » : Il faudrait réviser cette formulation. Le travail sur le terrain était terminé. Un habitat convenable est présent, car la zone correspond aux zones où on sait qu'ils se sont reproduits récemment.	■ La deuxième phrase concernant les oiseaux migrateurs en général a été supprimée, car cette discussion porte sur les espèces en péril et s'harmonise avec les mises à jour du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel. ■ Le mot « potentiellement » a été supprimé pour l'habitat du pluvier siffleur.
35	Description des conditions existantes – 3.1.2.2.1	■ Ce paragraphe est exact, mais comme il est lié au potentiel pour le poisson et son habitat, il serait avantageux d'ajouter un énoncé concernant le potentiel d'habitat à chaque extrémité de la piste. Cela devient important pour interpréter et comprendre les répercussions des travaux proposés et de l'évaluation d'impact.	■ Révisé pour inclure le potentiel d'habitat aux deux extrémités de la piste 08/26.
36	Description des conditions existantes – 3.1.2.2.2	■ Suggestion d'ajout : ajout d'une référence à la section pour les espèces en péril (voir le texte souligné ci-dessous); étant donné que la dernière phrase indique que la plupart ne sont pas des espèces en péril, une référence à la section appropriée pour les espèces en péril devrait être fournie. ■ « La plupart de ces espèces sont inscrites comme « non en péril » en vertu de la *Loi sur les espèces en voie de disparition* et de la *Loi sur les espèces en péril*. Veuillez vous reporter à la section 3.1.2.2.4 pour obtenir des renseignements sur les espèces aquatiques en péril. »	■ La référence suggérée à la section 3.1.2.2.4 a été ajoutée pour améliorer la clarté.
37	Description des conditions existantes – 3.1.2.2.4	■ Des commentaires à ce sujet seront également fournis dans le rapport technique. ■ Des éclaircissements ou un examen ont été demandés au sujet de l'évaluation du potentiel « moyen » pour l'anguille d'Amérique. L'espèce a été observée et capturée autour des îles de Toronto au cours des dernières années, et il est entendu d'après le texte que l'extrémité est de la piste offre un habitat convenable à l'espèce, ce qui peut indiquer un potentiel d'occurrence plus élevé que « modéré ».	■ Un texte a été ajouté à la section 3.1.2.2.4 pour fournir des précisions concernant la détermination du potentiel « moyen » pour l'anguille d'Amérique. Le texte vise à établir une distinction entre la présence de l'anguille d'Amérique et l'utilisation de l'habitat par l'anguille d'Amérique. ■ En fonction de l'habitat aquatique évalué dans le cadre des relevés sur le terrain de 2024 et compte tenu de la nature généraliste et de l'utilisation généralisée de l'habitat de l'anguille d'Amérique, un habitat convenant à cette espèce se trouve à l'extrémité est de la piste. Quoique des mentions récentes pour les îles de Toronto indiquent la présence d'anguilles d'Amérique à proximité de la zone d'étude aquatique, les résultats de l'évaluation de l'habitat aquatique n'indiquent aucune utilisation de la zone par l'anguille d'Amérique ni la qualité de l'habitat présent. À des fins de diligence raisonnable, on suppose que comme l'anguille d'Amérique pourrait être présente dans la zone d'étude aquatique, elle pourrait être touchée par le projet de RESA. La section 3.1.2.2.4 a été révisée pour ajouter un contexte supplémentaire afin de la clarifier.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
38	Tableau 4-2	■ B1 : il faudrait y inclure l'impact relatif sur les communautés végétales rares à l'échelle provinciale entre les solutions. ■ B2 : il faudrait supprimer « général ». L'effet sur la faune, y compris l'habitat faunique important, est plus inclusif. ■ B3 : les critères des espèces aquatiques en péril devraient-ils inclure un énoncé concernant les habitats? ■ B6 : cette formulation devrait-elle également être reproduite dans la description pour le milieu terrestre?	■ La matrice d'évaluation a été mise à jour comme suit : – B1 : révision des critères et comparaison des impacts relatifs de chaque solution sur la végétation rare. – B2 : le mot « général » a été supprimé. – B3 : ajouté. – B6 : révisé pour assurer l'uniformité.
39	Description des conditions environnementales existantes	■ Valeurs de non-utilisation : il ne semble pas s'agir d'un aperçu exhaustif des valeurs de non-utilisation. Par exemple, les changements climatiques ne sont pas mentionnés.	■ La section 3.2.3 a été révisée afin d'étoffer les valeurs de « non-utilisation » avec plus de détails et d'exemples. La vulnérabilité du projet de RESA aux changements climatiques a été étudiée dans le cadre de l'évaluation de la vulnérabilité aux changements climatiques.
40	Résumé de l'évaluation – 4.2.6.2	■ Veuillez consulter les commentaires fournis dans le rapport sur l'environnement naturel. ■ Des commentaires détaillés sont fournis sur la présentation et le contenu de l'évaluation dans le tableau d'évaluation détaillé fourni dans ce rapport (qui sont repris dans le tableau d'évaluation fourni à l'annexe M de ce rapport d'EE). ■ Dans l'ensemble, la différence relative et l'augmentation substantielle des impacts associés à la RESA 3 ne sont pas clairement et adéquatement représentées.	■ Les commentaires détaillés sur le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B) ont été traités. ■ Les commentaires sur le tableau d'évaluation détaillé du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B) ont été reportés et traités dans la matrice d'évaluation (annexe M). Pour éviter la redondance, le tableau d'évaluation détaillé a été supprimé du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel. ■ La section 4.2.6.2 a été révisée pour mieux refléter les différences relatives entre les solutions et pour représenter clairement les impacts accrus associés à la RESA 3.
41	Résumé de l'évaluation – 4.2.6.2.1	■ Étant donné que les considérations écologiques sont un facteur principal, ce résumé pourrait mieux mettre en évidence d'autres aspects clés de la justification; inclure un énoncé sur les impacts sur les espèces en péril, l'impact relatif (ou l'évitement) sur les communautés végétales rares, la réduction au minimum des impacts sur les caractéristiques désignées, etc.	■ Commentaire noté. Le résumé des effets sur les systèmes terrestres et aquatiques a été revu et révisé pour expliquer les effets nets de chaque solution sur les écosystèmes terrestres et aquatiques. Des mises à jour ont été apportées pour mieux refléter les différences relatives entre les solutions et pour représenter clairement les impacts accrus associés à la RESA 3, y compris la prise en compte des espèces en péril, des communautés végétales rares et des caractéristiques naturelles désignées.
42	Résumé de l'évaluation – 4.2.6.3	■ Politiques d'aménagement et d'utilisation des terres : paragraphe « toutes les solutions intègrent l'orientation des politiques du Plan officiel de la Ville de Toronto... » : cette affirmation ne peut être faite sans une évaluation plus complète des politiques applicables du Plan officielle, y compris celles de la section 3.4.	■ Nous avons effectué une évaluation plus détaillée des politiques applicables dans le Plan officiel de la Ville de Toronto et mis à jour cette section en conséquence. L'analyse des politiques est présentée dans le tableau 9-1, qui donne un examen complet des politiques pertinentes et de la façon dont les solutions s'harmonisent avec elles.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
43	Résumé de l'évaluation – 4.2.6.4	■ Évaluation de la RESA 3 : l'impact des GES devrait être décrit de manière détaillée, car la section ne décrit pas l'ampleur de cet impact. ■ De plus, la RESA 3 offre une défense contre les inondations plutôt qu'une protection contre les inondations (qui est différente). ■ Dans l'ensemble, le classement des catégories de changements climatiques est présenté comme étant indépendant d'autres facteurs ou compromis. Par exemple, quel est l'impact de la perte d'habitat sur les changements climatiques? La section nécessite un contexte adéquat ou des avertissements sur l'étendue des impacts liés aux changements climatiques qui ont été évalués.	■ Nous avons ajouté plus de contexte pour expliquer et clarifier la portée de l'analyse des changements climatiques. Nous avons également mis à jour cette section pour fournir plus de détails sur les émissions de gaz à effet de serre. Des détails supplémentaires sur les impacts des émissions de gaz à effet de serre sont fournis à la section 6 (tableau 6-13) et dans le rapport d'évaluation de la qualité de l'air (annexe F). ■ Nous avons révisé la référence à la « défense contre les inondations » dans le contexte de la RESA 3. ■ En ce qui concerne les changements climatiques et leurs répercussions sur les habitats naturels, nous avons examiné le rapport sur le climat actuel et futur de Toronto (Lam et coll., 2024) dans le contexte de la longévité des effets positifs de la croissance prolongée des plages. Le rapport déclare : « Cependant, il existe des incertitudes quant à la longévité de ces effets positifs, compte tenu des changements climatiques de Toronto (Lam et coll., 2024). Les prévisions d'un risque accru d'inondation et d'érosion sur les rives du lac Ontario et du parc de l'île de Toronto en raison de précipitations plus intenses et de la hausse des températures (Lam et coll., 2024) rendent difficile la prévision des résultats futurs pour la plage de Hanlan's Point. » Ce contexte a été ajouté au rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel, mais l'analyse de l'incidence de la perte d'habitat sur les changements climatiques ne faisait pas partie de la portée du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel.
44	Sélection de l'option de RESA privilégiée – 4.3	■ Ce texte minimise l'impact relatif de la RESA 3 par rapport à la RESA 1 (ou 2). La RESA 3 a une empreinte beaucoup plus grande, en particulier par rapport à la RESA 1. En particulier, la zone d'impact relative ou empreinte de la RESA 3 est considérablement plus élevée dans les types d'habitats rares à l'échelle provinciale et dans l'habitat des espèces en péril (aquatiques et terrestres). L'affirmation selon laquelle il y a des « impacts minimes sur les habitats de meilleure qualité » est incorrecte. La RESA 3 a une empreinte 29 fois plus grande dans la communauté végétale rare que la RESA 1. Il y a des effets de lisière qui n'ont pas non plus été pris en compte. Les impacts sur les espèces en péril ne sont pas non plus bien représentés dans cette section. ■ Les discussions sur les mesures d'atténuation et les possibilités de créer une amélioration ne sont pas bien abordées dans la documentation de l'EE. L'atténuation se concentre principalement sur la période « pendant la construction », et il n'y a pas de discussion approfondie sur les possibilités de plantation, d'amélioration, de compensation, etc. Comment les examinateurs peuvent-ils être sûrs qu'un résultat positif net (amélioration) sera atteint sans avoir d'information sur la manière, l'endroit et la mesure dans laquelle l'amélioration peut être nécessaire? ■ Il est entendu et admis qu'à l'étape de l'évaluation environnementale, les détails et les plans détaillés ne seront pas disponibles ou appropriés. Cependant, comme il faut comprendre la portée et l'ampleur de l'impact, il est possible de déterminer la portée et l'ampleur potentielles des ouvrages bénéfiques qui seraient nécessaires.	■ La matrice d'évaluation (annexe M) a été mise à jour pour tenir compte des différences relatives d'impacts entre les trois solutions. Nous avons revu et révisé la section 4.3 afin de mieux expliquer la justification du choix de la solution privilégiée, en abordant spécifiquement les différences d'empreinte, les impacts sur les habitats rares, les effets de lisière et les considérations relatives aux espèces en péril. ■ Les mesures d'atténuation, d'amélioration et de compensation pour les trois solutions ont été ajoutées aux tableaux 6-1, 6-2, 6-3 et 6-4 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale, et abordées plus en détail dans le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B). ■ Les engagements concernant les mesures de compensation et d'amélioration des impacts sur les habitats aquatiques et terrestres pour les trois solutions de RESA ont été ajoutés au tableau 11-1 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale. ■ Le dernier paragraphe a été révisé pour qu'il offre plus de clarté sur le processus d'évaluation (voir la réponse au commentaire 6 pour plus de détails sur le processus d'évaluation).

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		■ Un engagement clair devrait être pris dans l'EE, accompagné de directives sur la façon dont l'engagement à l'égard de l'amélioration sera respecté (en termes généraux qui conviennent à l'EE). Ce commentaire s'applique quelle que soit la solution choisie, mais devient de plus en plus important là où la solution préférée aura le plus grand impact environnemental. ■ De plus, les mesures de compensation mentionnées dans cette section ne sont pas détaillées. ■ Enfin, le dernier paragraphe utilise le mot « soupesé », ce qui sous-entend que les compromis ont été évalués par rapport aux avantages; toutefois, les critères d'évaluation étaient fondés sur « la solution qui a l'équilibre optimal des répercussions et qui répond aux objectifs de l'étude ». Comme nous l'avons mentionné précédemment, il est important de décrire cela de manière très claire.	
45	Tableau 4-3	■ Les « inconvénients » et les « avantages » mentionnés ne donnent aucun sens de l'impact ou de l'ampleur, et il est donc difficile d'évaluer leur importance relative. Les listes à puces ne correspondent pas non plus aux facteurs et critères d'évaluation mentionnés précédemment, de sorte qu'il semble que certaines questions aient été incluses et d'autres omises.	■ Le tableau a été supprimé, car la matrice d'évaluation fournit suffisamment de détails sur les inconvénients et les avantages de chaque solution.
46	Effets environnementaux potentiels, mesures d'atténuation – 6.1	■ Des commentaires seront fournis dans le rapport technique sur l'environnement naturel au sujet des effets environnementaux potentiels sur les mesures d'atténuation. ■ En général, le texte met l'accent sur l'atténuation pendant la construction, et les mesures d'atténuation pendant les périodes d'exploitation après la construction sont limitées. ■ De même, et comme nous l'avons mentionné dans les commentaires précédents, il y a très peu d'information sur la façon dont la protection ou l'amélioration sont réalisées. ■ Il est nécessaire de fournir des renseignements clairs et des recommandations sur la façon dont la protection ou l'amélioration seront respectées, à un niveau approprié pour une EE. ■ D'après les renseignements fournis à ce jour, il n'y a pas de certitude que cela peut se faire et se fera.	■ Des commentaires détaillés sur les mesures d'atténuation ont été abordés dans le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B) et dans les tableaux 6-1 à 6-4 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale. ■ Des mesures d'atténuation après la construction ont été incluses, le cas échéant. ■ Une colonne de compensation et d'amélioration a été ajoutée aux tableaux 6-1 à 6-4 du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B), qui traite des trois solutions de RESA. ■ Pour un niveau convenant à une EE, des engagements ont été pris pour mettre en œuvre des mesures d'amélioration ou de restauration proportionnelles à la zone d'impact pour chaque solution de RESA et proposer des options à considérer comme mesures d'amélioration, de restauration et de compensation. Les détails des mesures d'amélioration et de restauration seront confirmés lors de la conception détaillée et à la satisfaction de la Ville de Toronto; il faut également se conformer à tous les règlements de sécurité aéroportuaire applicables, en veillant à ce que ces mesures n'attirent pas la faune par inadvertance ou ne présentent pas de risques liés aux oiseaux pour les activités aéroportuaires.
47	Tableau 6-1	Caractéristiques du patrimoine naturel ■ Mesures d'atténuation : dans quelle mesure est-il raisonnable de « réduire au minimum l'enlèvement de la végétation » comme mesure d'atténuation? Y a-t-il une souplesse ou une possibilité d'éliminer moins de végétation que ce qui est indiqué? Dans la négative, ce n'est pas une mesure « réelle » ou pratique. Mesures d'atténuation : l'enlèvement de la végétation à l'aide d'un équipement portatif est-il possible ou applicable? Si la zone doit être enlevée pour permettre	Caractéristiques du patrimoine naturel ■ Les mesures d'atténuation ont été mises à jour dans le tableau 6-1 afin d'inclure des mesures d'atténuation plus pratiques. Des mesures d'amélioration et de compensation ont également été ajoutées aux tableaux 6-1 et 6-2 du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B). ■ La proportion des zones d'intérêt naturel et scientifique candidates et de toutes les communautés végétales et tous les habitats à enlever a été calculée et ajoutée au tableau 6-1 et abordée tout au long du rapport d'évaluation des effets sur le

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		l'aménagement, alors c'est un point inutile; elle sera pavée ou autrement modifiée de façon permanente. ■ Effets nets : pas de plantations d'amélioration pour atténuer les impacts? ■ Effets nets : enlèvement de la végétation aux lisières perturbées. La superficie est directement réduite. Quelle proportion de la zone d'intérêt naturel et scientifique candidate est supprimée? ■ Effets nets : « la zone d'intérêt naturel et scientifique jouxte déjà l'aéroport Billy Bishop de Toronto, et l'activité de l'aéroport n'a pas nui à sa fonction et à son intégrité ». Où sont les preuves qui le démontrent? L'EE fait à la fois référence aux zones naturelles immédiatement proches de l'aéroport comme étant « perturbées » et à l'utilisation touchée par les opérations, et il est indiqué ici qu'elle n'a eu aucun effet. Le texte semble utiliser une justification qui appuie le résultat souhaité. Il ne semble pas être cohérent. ■ Communautés végétales et plantes rares à l'échelle régionale – mesures d'atténuation. Revégétalisation des zones temporairement perturbées : y a-t-il des détails sur la plantation? Pourquoi seulement les sites temporairement perturbés? Qu'en est-il des enlèvements permanents et des plantations de compensation ou d'amélioration ailleurs? Faune et habitat faunique – Généralités ■ La *Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune* est désignée comme loi applicable. Elle devrait être incluse ici. ■ Effet net : il y a enlèvement direct de l'habitat. Les mesures d'atténuation proposées ne compensent pas la perte d'habitat, et aucune amélioration n'est proposée pour se conformer à la politique de la Ville de Toronto. ■ Oiseaux migrateurs nicheurs et nidification : cette section traite principalement des oiseaux nicheurs, mais la zone est connue pour son utilisation migratoire. Veuillez la réviser pour en tenir compte. Habitat faunique important ■ Mesures d'atténuation – plantations compensatoires : le texte devrait être plus ferme et plus directif. « Il est recommandé de »... ou « l'asclépiade doit être incluse à un taux minimum de X pour toutes les zones ensemencées en prairie ». ■ Effets nets : veuillez préciser ce qui sera éliminé, et dans quelle proportion. De plus, en ce qui concerne la mention des effets à la « lisière » : cela ne tient pas compte de la nouvelle lisière et de la façon dont elle aura des répercussions sur les zones actuellement tamponnées par la végétation existante et la séparation de l'activité. Pluvier siffleur ■ Mesures d'atténuation – arrêt du travail : le texte devrait être directif. Les travaux dans cette zone peuvent harceler cette espèce en péril, ce qui contrevient à la LEVD.	patrimoine naturel (annexe B). Les impacts sur la zone d'intérêt naturel et scientifique, y compris les effets de lisière, ont été inclus dans l'évaluation des effets nets. Le texte original incohérent sans preuves à l'appui a été supprimé. ■ De plus amples détails sur les mesures d'atténuation par plantations compensatoires sont inclus dans le tableau 6-1 du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B), sous la rubrique « Mesures d'atténuation ». Les détails des mesures d'amélioration et de restauration (c.-à-d. la plantation de végétaux, les stratégies d'élimination des espèces envahissantes) doivent être confirmés lors de la conception détaillée et à la satisfaction de la Ville de Toronto; il faut également se conformer à tous les règlements de sécurité aéroportuaire applicables, en veillant à ce que ces mesures n'attirent pas la faune par inadvertance ou ne présentent pas de risques liés aux oiseaux pour les activités aéroportuaires. Les communautés végétales rares à l'échelle régionale et provinciale, soit la dune arborée de peupliers et la plage/bande minérale ouverte, ne peuvent être reproduites ailleurs. Faune et habitat faunique – Généralités ■ Une référence à la *Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune* a été ajoutée. La compensation et l'amélioration de l'habitat faunique, y compris pour les oiseaux nicheurs migrateurs, ont été incluses, le cas échéant, dans le contexte de la dissuasion active de la faune et des règlements de sécurité à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'applicabilité de la *Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune* est incluse dans le tableau 7-1 du rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B) et dans le tableau 11-2 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale. Habitat faunique important ■ La compensation de l'habitat faunique important fait référence à l'inclusion de l'asclépiade dans les plantations indigènes pour le monarque. Il n'est pas approprié ou réalisable de fournir les densités de plantation exactes pour le moment. Les détails des mesures d'amélioration et de restauration seront confirmés lors de la conception détaillée et à la satisfaction de la Ville de Toronto; il faut également se conformer à tous les règlements de sécurité aéroportuaire applicables, en veillant à ce que ces mesures n'attirent pas la faune par inadvertance ou ne présentent pas de risques liés aux oiseaux pour les activités aéroportuaires. ■ Les proportions de chaque communauté végétale et de chaque zone d'intérêt naturel et scientifique à enlever ont été calculées et incluses dans le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B). Les effets de lisière ont été inclus et abordés. L'atténuation exige la préparation d'un plan de gestion et de surveillance des plages et des bordures de dunes pour la RESA 3 au cours de la conception détaillée, qui déterminera la plantation d'herbes indigènes des dunes et d'autres mesures pour stabiliser le sable et réduire l'érosion du sol et d'autres effets de bordures à mettre en œuvre pendant la construction de la RESA 3. Une compensation ou des mesures d'amélioration équivalentes pour les communautés de plages et de dunes peuvent garantir que l'enlèvement de la végétation n'a pas d'effets à long terme sur les habitats restants et les fonctions écologiques principales de ces communautés. La mise en œuvre du plan de gestion et de surveillance des

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		■ Mesures d'atténuation – consultation avec le MEPP : pourquoi aucune consultation n'a-t-elle eu lieu jusqu'à maintenant? Il est clair que le travail en ce sens est en cours depuis longtemps.	plages et des dunes ainsi que des mesures d'amélioration et de restauration ne devrait pas avoir d'effets à long terme sur les bordures. Pluvier siffleur ■ Pluvier siffleur : les mesures d'atténuation sont directives. La consultation avec le MEPP et le SCF-ECCC est en cours.
48	Tableau 6-2	■ Impacts sur le poisson et son habitat et toutes les références à l'anguille d'Amérique ▪ Effets nets de la structure de la paroi rocheuse et anguille d'Amérique : si cet habitat « potentiel » est de moindre qualité ou moins convenable, il semble moins probable qu'il soit considéré comme compensatoire; une consultation auprès du MPO éclairera cette question. Je ne m'appuierais pas sur cela pour éclairer votre évaluation des effets nets. ▪ Compensation de l'habitat : la portée, l'échelle, l'emplacement, etc. sont en attente de consultation.	■ Nous prenons acte du commentaire. Nous n'avions pas l'intention de suggérer ici que nous nous attendions à ce que cela fasse partie de l'effort de compensation du projet ou que nous y comptions. Nous reconnaissons plutôt que des efforts ont été déployés pour inclure des éléments de conception qui pourraient offrir un habitat convenable après la construction, ce qui pourrait être inclus dans les négociations avec les organismes de réglementation concernant les exigences de compensation.
49	Effets nets – 6.1.2.2	■ Il devrait y avoir un lien entre tout changement potentiel des courants, du transport des sédiments et de la qualité de l'eau à long terme et l'habitat du poisson, y compris au-delà de la zone d'étude aquatique. ■ Des commentaires à ce sujet seront fournis dans le rapport technique. Le cisco à museau court préfère les eaux plus profondes; y a-t-il des changements aux courants ou au transport des sédiments qui pourraient avoir une incidence sur les habitats convenables à la suite des travaux proposés?	■ Le texte suivant a été ajouté au tableau 6-3 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale, au rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B) et à la matrice d'évaluation (annexe M) : Les changements dans les courants d'eau et l'érosion ou le dépôt de sédiments connexes résultant de l'expansion de la masse terrestre devraient être négligeables pour toutes les solutions de RESA et, par conséquent, aucun impact à long terme sur le poisson et son habitat à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone d'étude aquatique n'est prévu.
50	Tableau 6-7	■ Effets potentiels : voir le commentaire précédent concernant le poisson et son habitat. Veuillez établir un lien avec l'étude technique en ce qui concerne les courants d'eau, etc. et le poisson.	■ Voir notre réponse au commentaire nº 49 ci-dessus.
51	Tableau 6-22	■ Comme nous l'avons mentionné dans d'autres commentaires, il ne s'agit pas d'une évaluation exhaustive des politiques de la Ville. Par exemple, il n'y a aucune mention des politiques relatives au système du patrimoine naturel ou d'autres politiques environnementales générales dans la section 3.4 du Plan officiel. Autres commentaires sur ce tableau. ■ Les mesures d'atténuation de la section 6.1.1 ne sont pas détaillées. ■ Référence au système du patrimoine naturel : pourquoi n'est-il pas mentionné dans les éléments d'analyse des politiques et de la conformité ailleurs dans l'EE?	■ Les politiques relatives au système du patrimoine naturel et autres politiques pertinentes de la Ville ont été incluses dans le tableau 6-23 et le chapitre 9 – tableau 9-1 (implications liées aux politiques). ■ Les mesures d'atténuation de la section 6.1.1 ont été révisées pour y ajouter plus de détails. ■ La section 2.3.1 (Politiques du Plan officiel de la Ville) et la section 9 (tableau 9-1) ont été révisées pour inclure les politiques relatives au système du patrimoine naturel et autres politiques pertinentes de la Ville de Toronto.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
52	Résumé des effets cumulatifs – 8.3.1.3	Mesures d'atténuation ■ Un ensemble d'engagements devrait être fourni dans l'EE. Quel est le niveau minimal de compensation pour répondre aux attentes des politiques? La consultation peut dépasser cette valeur, mais l'échelle peut être établie à ce stade. ■ Ce résumé traite des activités de remblayage du lac, mais pas des impacts terrestres ou des impacts sur la faune. Effets nets cumulatifs globaux : ■ Il s'agit d'un point important. Compte tenu de ces renseignements, des renseignements supplémentaires et des engagements clairs devraient être énoncés dans l'EE pour quantifier la façon dont ce projet ne contribuera pas à la dégradation ou aux pertes et aux impacts globaux.	■ Le chapitre 8 (Évaluation des effets cumulatifs) a été mis à jour pour inclure uniquement les mesures d'atténuation et les engagements propres aux effets cumulatifs. Toutes les autres mesures d'atténuation et engagements propres aux effets du projet sont énumérés dans les chapitres 6 et 11. ■ Les impacts terrestres (c.-à-d. la perte d'habitat et l'impact régional de diverses modifications et pertes d'habitat terrestre) ont été pris en compte et intégrés à l'analyse des effets cumulatifs. ■ Les mesures d'atténuation et les engagements ont été clarifiés et ajoutés à une liste à puces, avec des titres en gras. Des détails propres à la RESA 1, à la RESA 2 et à la RESA 3 ont également été ajoutés, lorsqu'il peut exister des différences entre les solutions.
53	10.1 Consultation et mobilisation	■ Le MEPP et le MPO ont-ils été inclus dans ces consultations? L'EE n'indique pas clairement s'ils ont été consultés au sujet des espèces en péril et du poisson; selon le tableau 10-4, il semble que le MEPP n'ait été consulté que pour confirmer qu'aucune EE n'était requise.	■ Une consultation sur les espèces aquatiques et terrestres en péril auprès du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (c.-à-d. par la présentation d'un formulaire de collecte de renseignements) et sur le poisson et son habitat auprès de Pêches et Océans Canada (c.-à-d. par la présentation d'une demande d'examen) est en cours. De plus, une lettre a été envoyée le 2 avril 2025 au Service canadien de la faune d'Environnement et Changement climatique Canada pour confirmer si des permis sont requis en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* pour le pluvier siffleur. Une copie de la correspondance avec les organismes de réglementation est incluse à l'annexe O (dossiers de consultation).
54	Tableau 11-1	■ Généralités : bien qu'il soit entendu qu'il existe un tableau sur les permis, il est important qu'il y ait une harmonisation entre les deux parties. De plus, les hypothèses relatives à l'amélioration et à la compensation ou à l'atténuation des impacts sont prises en compte dans l'évaluation des effets nets. Compte tenu de ces hypothèses, il est important qu'un engagement à réaliser une amélioration nette soit clairement énoncé avec des engagements à l'égard de types de travaux précis et de l'ampleur globale, afin que le résultat soit atteint. ■ Environnement naturel – Végétation : des engagements supplémentaires sont nécessaires pour rendre compte des recommandations et des hypothèses utilisées dans l'évaluation d'impact et l'atténuation de l'évaluation des effets nets. Par exemple, restauration ou création d'habitat à titre de compensation (plan détaillé, y compris la mise en œuvre), plan de plantation sur place en utilisant des espèces indigènes et qui conviennent à l'habitat, etc., pendant la délimitation et la gestion de la construction, protocoles, etc. ■ Environnement naturel – Espèces en péril : consultation avec le MEPP pour établir les impacts potentiels et les exigences en matière d'atténuation et/ou de permis. D'autres engagements manquent, notamment concernant les protocoles et la formation pendant la construction. Veuillez revoir les sections sur l'environnement naturel et les mettre à jour pour tenir compte d'autres hypothèses de compensation et d'atténuation des effets nets dans les engagements. L'évaluation des effets nets est fondée sur la réalisation de certaines activités. De ce fait, ces activités devraient figurer ici.	■ Le tableau 11-1 (tableau des engagements) du rapport d'étude de l'évaluation environnementale a été mis à jour afin d'inclure des mesures d'atténuation, de compensation et d'amélioration pour les écosystèmes aquatiques et terrestres liées à l'ampleur de l'impact de chaque solution de RESA. ■ Les plans de restauration et de plantation fournis sont suffisamment détaillés pour l'EE. La préparation de plans plus détaillés, y compris un plan de gestion des plages et des lisières des dunes et des plans d'élimination des espèces envahissantes et de plantation, doit se faire au cours de la conception détaillée, le cas échéant. ■ La consultation des organismes de réglementation (c.-à-d. Pêches et Océans Canada, ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs, etc.) a été ajoutée à la liste des engagements du tableau (11-1). ■ Les protocoles de construction et la formation sur les espèces en péril ont été inclus comme mesure d'atténuation dans les tableaux 6-1 et 6-2 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale. Les effets nets ont été mis à jour en fonction des activités et des mesures d'atténuation à prendre pour chaque solution.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
		■ Environnement naturel – Espèces aquatiques et habitat : la consultation avec le MPO et la gestion des espèces aquatiques en péril sont absentes. Comme dans les commentaires concernant la zone terrestre, les engagements devraient inclure la plantation, la conception et la mise en œuvre de mesures de compensation et d'atténuation, y compris la création ou l'amélioration de l'habitat.	
55	Tableau 11-2	■ Généralités : la *Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune* devrait être mentionnée et incluse dans ce tableau. Les nids, y compris les nids inactifs, de certaines espèces d'oiseaux sont protégés en vertu de la *Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune*, et leur enlèvement peut nécessiter un permis. De plus, d'autres espèces peuvent être protégées en vertu de la *Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune* et des permis ou des mesures d'atténuation ou des protocoles requis pour se conformer à cette loi. ■ Généralités : comme il est mentionné ci-dessus, l'infrastructure de Toronto Water peut être touchée et une consultation peut être requise dans le cadre des approbations et des permis. ■ *Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune* : la *Loi de 1997 sur la* protection *du poisson et de la faune* protège d'autres espèces. Les nids, y compris les nids inactifs, de certaines espèces d'oiseaux sont protégés en vertu de la Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune,et leur enlèvement peut nécessiter un permis. De plus, d'autres espèces peuvent être protégées en vertu de la *Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune* et des permis ou des mesures d'atténuation ou des protocoles requis pour se conformer à cette loi.	■ Un texte a été ajouté au tableau 11-2 concernant la *Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune*, en cas d'apparition pendant la construction de nids qui doivent être enlevés. ■ La consultation de Toronto Water a été incluse dans le tableau 11-1 dans le cadre de l'engagement à l'égard des travaux futurs. ■ La description de la *Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune* a été élargie pour inclure les exigences qui se rapportent au projet.
56	Planification du patrimoine	■ L'équipe archéologique de la planification du patrimoine a examiné l'ébauche du rapport d'évaluation archéologique marine, datée du 20 décembre 2024, et l'ébauche du rapport d'évaluation archéologique terrestre de stade 1, datée du 19 décembre 2024, et est d'accord avec les recommandations selon lesquelles la zone d'étude de la RESA peut être dégagée de toute autre préoccupation archéologique. Veuillez consulter les sections pertinentes du rapport ci-dessus pour obtenir des conseils sur la conformité à la législation en cas de découverte de ressources archéologiques ou de restes humains non documentées pendant les activités de construction.	■ Cette exigence est couverte à la section 4 « Conseils sur la conformité aux lois » dans le cadre du texte normalisé.
57	Planification du patrimoine	■ L'idéal serait d'entreprendre une évaluation géotechnique subséquente autour du tunnel piétonnier existant afin de permettre de localiser la couche d'argile bleue qui retenait les empreintes encastrées à environ 21 mètres sous la surface du lac à environ 40 m au sud-est des limites est actuelles de la piste. Idéalement, un ou deux trous de forage devraient être placés le plus près possible du tunnel piétonnier existant afin d'évaluer la profondeur du substrat rocheux à cet endroit et la présence d'argile à cet endroit à une profondeur d'environ 20 m sous la surface. Ces mesures peuvent servir à évaluer la validité des rapports préparés au début du XX^{e} siècle et peut aider la Ville et l'Administration portuaire à évaluer les impacts dans ce secteur par rapport à la découverte signalée d'empreintes sous la surface du port.	■ Cinq trous de forage ont été réalisés dans l'étendue de la zone d'impact dans l'eau prévue à l'extrémité est de la RESA, dont un sur le tunnel piétonnier proprement dit, et quatre autres situés près du tunnel. Aucun des forages au large n'a rencontré la surface du substrat rocheux à une profondeur de près de 20 mètres. Les trous de forage au large 24-07 à 24-10 de la RESA est ont rencontré la surface du substrat rocheux entre 12,5 m et 16 m sous la surface du lac. Il n'y avait pas de grands lits d'argile distincts ici, mais plutôt des limons indigènes ayant une certaine teneur en argile intercalés avec de minces couches d'argile. Ces trous de forage ont été examinés en profondeur dans le cadre du rapport d'évaluation archéologique marine. Cependant, rien n'indique la présence d'une couche d'argile bleue dans la zone d'étude d'après les données recueillies à partir de ces trous de forage.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
58	Section 4.2.6.1 – Résumé de l'évaluation des services techniques et de génie	■ Sous « Avantages pour les services publics et l'infrastructure », on peut lire que « ...*Toronto Water cherche à déplacer les conduites* [en référence à l'infrastructure d'aqueduc et de traitement des eaux usées existante] *pour leur éviter de passer sous les pistes, éliminant ainsi le besoin de tunnels coûteux et complexes, qui présentent un danger pour les opérations aéroportuaires. La division de l'eau de la Ville de Toronto et Toronto Hydro travaillent avec PortsToronto pour coordonner les travaux de services publics prévus par les deux agences de services publics en 2027, qui ne peuvent être rendus possibles que par la RESA 3* [la solution privilégiée]... » a. Une conduite principale en polyéthylène haute densité de 400 mm installée en 2014 et deux conduites de refoulement sanitaires en fonte ductile, l'une de 200 mm et l'autre de 300 mm, installées en 1977, traversent les pistes de l'aéroport. Toronto Water appuie le déplacement de l'infrastructure de canalisations afin d'améliorer leur accès pour l'entretien. Cependant, Toronto Water n'a pas de plan d'immobilisations en place pour déplacer cette infrastructure. Veuillez réviser la formulation de la section 4.2.6.1 pour qu'elle se lise comme suit : « *Bien que Toronto Water n'ait pas de plan d'immobilisations en place pour déplacer cette infrastructure, Toronto Water appuie le déplacement de l'infrastructure de canalisation, en particulier les conduites de refoulement sanitaires, qui traversent les pistes...* » ■ La section 4.2.6.1 indique également que Toronto Water a prévu des travaux de services publics en 2027. Veuillez clarifier la formulation de cette section, car Toronto Water n'a pas de plan d'immobilisations pour le déplacement des services publics dans cette zone en 2027 ou au-delà. De plus, bien que Toronto Water appuie le déplacement de l'infrastructure, il pourrait y avoir d'autres tracés que ceux indiqués dans la RESA 3.	■ La section 4.2.6.1 – Avantages pour les services publics et l'infrastructure a été révisée pour clarifier la position de Toronto Water.
59	Section 5.2.1.2 – Services publics	■ La section indique que les services publics existants doivent être localisés et protégés ou déplacés et que les services publics nécessitant un déplacement ou une remise en état seront recensés à l'étape de la conception détaillée. Toronto Water doit être consultée au sujet des services publics nécessitant des mesures de protection, de remise en état ou de déplacement de l'infrastructure.	■ Le tableau 11-1 comprend un engagement à s'assurer que Toronto Water sera consultée au sujet des services publics qui nécessitent des mesures de protection, de remise en état ou de déplacement de l'infrastructure.
60	Section 5.2.2 – Activités de construction maritime	■ La section indique que les méthodes de construction seront déterminées par le concepteur ou l'entrepreneur retenu au moment de la conception détaillée et de la planification de la construction, en fonction de l'équipement, des matériaux et de la main-d'œuvre dont il dispose. S'assurer que le concepteur et l'entrepreneur sont au courant de la conduite principale de transport de 2 400 mm existante près de la RESA est proposée. (voir aussi le commentaire 15).	■ Le tableau 11-1 comprend un engagement à s'assurer que le concepteur ou l'entrepreneur du projet est au courant et tient compte de la conduite principale de transport de 2 400 mm située sous l'empreinte du brise-lames à la RESA est.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
61	Tableau 11-1 – Engagements à l'égard des travaux futurs	■ Le tableau comporte une ligne indiquant que les mesures de déplacement ou de protection des services publics nécessaires pour éviter les conflits avec l'empreinte du projet seront mises au point au cours de la conception détaillée. Une autre ligne indique qu'une coordination étroite avec les entreprises de services publics doit être maintenue tout au long de la phase de construction afin d'assurer une intégration harmonieuse des services publics dans le projet. Toronto Water doit être consultée au sujet des répercussions potentielles sur les infrastructures d'aqueduc et de traitement des eaux usées à proximité.	■ Le tableau 11-1 a été mis à jour afin d'intégrer les exigences de consultation avec Toronto Water concernant les répercussions potentielles sur les infrastructures d'aqueduc et de traitement des eaux usées à proximité. Ces exigences comprennent le recensement des services publics qui pourraient avoir besoin de mesures de protection, de remise en état ou de déplacement.
62	Patrimoine naturel	■ Voir les commentaires détaillés fournis dans le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel.	■ Les commentaires formulés dans le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (annexe B) ont été traités individuellement et ont reçu une réponse.
63	Analyse des lacunes – Annexe A	■ On ne sait pas pourquoi la lettre de la Ville décrivant les commentaires détaillés sur la portée de l'ébauche de l'EE de 2015 est incluse en annexe; en effet, cette inclusion pourrait être mal interprétée ou laisser entendre que les derniers commentaires officiels de la Ville sur cette question datent de 2015 (ce qui ne tient pas compte des nombreux commentaires plus récents fournis par la Ville dans le cadre du processus d'EE de la RESA). Le personnel de la Ville recommande que les commentaires détaillés de 2015 soient inclus dans le corps de l'analyse des lacunes (dans les sections appropriées), reconnaissant que ces questions ont été prises en compte par PortsToronto en 2015.	■ L'intention était de fournir une référence à la participation et aux commentaires de la Ville lors de l'étude d'EE précédente pour l'introduction d'avions à réaction et les prolongements de piste (EE de 2017). Le contexte fait également référence à la participation continue de la Ville au sein du comité consultatif de l'organisme dans l'EE de 2017. Nous avons ajouté un résumé des commentaires de la Ville de 2015 sur le rapport de conception de l'étude à la section 1.1 de l'analyse des lacunes (tableau 1-1), en précisant que ces commentaires ont été reconnus par PortsToronto et intégrés à l'évaluation environnementale pour l'introduction d'avions à réaction et le prolongement de la piste à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.
64	Toutes les annexes	■ Comme il est mentionné dans les commentaires 4 et 5, il est important que l'ensemble du document d'EE, y compris les diverses annexes, parle clairement des répercussions prévues des options de RESA 1 et 2. Par exemple, les résumés des annexes, tels qu'ils sont rédigés actuellement, ne traitent que de la RESA 3, mais devraient décrire les changements des constatations lorsque l'on passe à la RESA 1 ou à la RESA 2 (à la hausse, à la baisse, neutres).	■ Les rapports techniques ont été mis à jour pour inclure l'évaluation détaillée des effets de la RESA 1 et de la RESA 2, en plus de la RESA 3.
65	Qualité de l'air et émissions de GES	■ Veuillez prendre note des limites de l'étude d'évaluation environnementale en ce qui a trait à la qualité de l'air et aux émissions de GES. Par exemple, comme l'a fait remarquer le personnel de la Ville dans les commentaires antérieurs sur l'analyse des lacunes, l'étude n'a pas tenu compte du carbone intrinsèque. De plus, par exemple, l'évaluation des impacts de la voie d'accès sur les GES et la qualité de l'air peut indiquer une limite de l'étude en ce sens que l'on n'envisage pas de changements aux opérations, mais qu'il pourrait y avoir une augmentation de la demande de passages de véhicules dans le secteur si l'accès est facilité.	■ Une précision a été ajoutée au rapport selon laquelle l'analyse des émissions de gaz à effet de serre effectuée dans le cadre de l'étude d'évaluation environnementale portait sur les impacts opérationnels, y compris la modification de la voie de circulation et la mise en place d'une nouvelle voie d'accès. Les émissions de carbone intrinsèque provenant des matériaux nécessaires à l'extension des RESA n'ont pas été prises en compte dans l'évaluation, car des renseignements détaillés sur les quantités de matériaux, l'approvisionnement et les procédés de fabrication ne sont pas disponibles à ce stade du projet. ■ Une note de clarification a été ajoutée selon laquelle l'amélioration proposée ne changera pas le nombre de véhicules utilisant la route périphérique côté piste pour accéder aux îles.
66	Qualité de l'air – Annexe	■ Veuillez prendre note des études antérieures qui ont éclairé les travaux effectués à ce jour. Elles sont décrites dans l'analyse des lacunes (RWDI, Golder, étude sur la qualité de l'air de l'Université de Toronto) et, par souci d'uniformité, le personnel de la Ville suggère qu'elles soient également notées ici.	■ La section 1 (Introduction) a été mise à jour afin d'intégrer les résultats des études antérieures menées par RWDI, Golder Associates et l'Université de Toronto sur la qualité de l'air.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
67	Bruit – Annexe	■ Le résumé est vague en ce qui concerne les constatations relatives à chaque option de RESA. Veuillez ajouter des références aux options de RESA dans le résumé afin que l'on sache clairement de quelle option (et de quelles répercussions) on parle.	■ Le résumé a été mis à jour pour inclure l'évaluation des effets des trois solutions de RESA.
68	Bruit – Annexe Qualité de l'air – Annexe Résumé (tous les endroits où la gestion de la construction est mentionnée)	■ La gestion de la construction est mentionnée à plusieurs endroits dans ces annexes et dans le résumé principal. Par exemple, la section 3 de l'annexe sur le bruit indique que les exceptions au règlement municipal sur le bruit existent pour les travaux gouvernementaux de PortsToronto. Cependant, l'approbation par le conseil municipal de l'option de RESA 1 est conditionnelle à un plan directeur de la construction qui tient compte des préoccupations liées à l'air et au bruit et des autres préoccupations de la communauté. Veuillez modifier toutes les sections pertinentes (dans le résumé ou les annexes) pour clarifier la décision de la Ville à ce sujet. Comme l'indique le rapport du personnel : ■ *… la* modification *proposée à l'accord tripartite visant à permettre l'expansion de la masse terrestre pour l'option 1 soit conditionnelle à la soumission à l'approbation de PortsToronto d'un plan directeur de la construction qui exige une consultation proactive de la communauté et des entreprises locales sur les travaux prévus et qui déploie tous les efforts possibles pour réduire au minimum les répercussions sur la communauté en employant des mesures comme la limitation des travaux de nuit, le respect de pratiques exemplaires en atténuation du bruit et des vibrations induites par le bruit semblables aux exigences du règlement municipal sur le bruit, et le transport de matériaux et d'équipement des terrains portuaires sur l'eau à l'aide de barges, dans toute la mesure du possible. Il est également recommandé qu'un plan de gestion de la circulation soit requis pour les activités de construction, compte tenu de l'impact sur les terrains portuaires et/ou le centre-ville de Toronto, et en raison de la proximité avec d'autres grands projets de construction comme l'autoroute Gardiner et les projets liés au transport en commun. PortsToronto a déjà utilisé avec succès un certain nombre de ces mesures, notamment le transport par barge depuis les terrains portuaires pendant le programme de remise en état de l'aérodrome, qui a été bien accueilli par la communauté locale.*	■ Un plan de construction détaillé sera élaboré au cours de la conception détaillée. Les sections pertinentes ont été mises à jour pour inclure l'exigence d'un plan de gestion de la construction, notamment : – Section E.11 du résumé. – Tableau 11-1 Engagements à l'égard des travaux futurs. – Section 11.3 Prochaines étapes. ■ De plus, le tableau des engagements (tableau 11-1) comprend les engagements à élaborer et à mettre en œuvre le plan de gestion propre aux facteurs suivants pour la construction de la RESA : – Plan de gestion de la qualité de l'air pendant la construction. – Plan de gestion de la qualité du bruit de construction. – Plan de gestion de la circulation de construction.
69	Bruit – Annexe	■ Veuillez noter que la source de la prévision d'ambiance sonore de 1990 sur la carte (et les points X et Y) à la figure 5 est l'accord tripartite. Précisez également si X et Y ont été estimés (car ils avaient été auparavant dessinés à la main).	■ Commentaire noté. Le rapport et la figure 5 ont été révisés, et indiquent que les marqueurs X et Y sont approximatifs par rapport au chiffre original de l'accord tripartite.
70	Facteurs socioéconomiques – Annexe	■ Sous les utilisations récréatives, le tableau 1-1 indique qu'il y a « une volonté de tolérer le niveau actuel ». On ne sait pas pourquoi cela est entre guillemets et d'où provient la citation.	■ Les commentaires ou les citations ne sont pas attribués en raison du petit nombre de personnes interrogées. Nous avons confirmé que ce fait est mentionné dans la section Méthodologie, et j'ai supprimé les citations/ajusté le libellé dans cette section pour ne pas induire le lecteur en erreur.
71	Facteurs socioéconomiques – Annexe	■ Comme dans les commentaires précédents, les effets nets devraient tenir compte des impacts différents des différentes options de RESA.	■ Le rapport a été mis à jour pour inclure les effets nets des trois solutions de RESA.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
72	Tous les documents	■ La portée du projet de la RESA 3 comprend un « réaménagement de la plateforme de trafic des petits aéronefs » à l'extrémité est et une « plateforme de trafic pour les petits aéronefs » à l'extrémité ouest. Veuillez fournir des détails supplémentaires sur ces éléments, y compris le scénario d'exploitation dans lequel ces plateformes seraient utilisées.	■ Nous avons intégré des détails supplémentaires sur ces composantes dans une nouvelle sous-section (5.1.8) de la section 5 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale. Cette section fournit maintenant des renseignements complets sur le « réaménagement de la plateforme de trafic des petits aéronefs » à l'extrémité est et la « plateforme de trafic pour les petits aéronefs » à l'extrémité ouest.
73	Facteurs socioéconomiques – Annexe	■ Section 3.1 Utilisations résidentielles, veuillez vérifier de nouveau les sources de données. Par exemple, la Ville a publié en 2024 un rapport sur le pipeline de développement qui décrit la croissance et la croissance prévue au centre-ville et dans le secteur riverain central : https://www.toronto.ca/city-government/data-research-maps/research-reports/planning-development/development-pipeline/ (en anglais seulement). ■ D'autres rapports figurent ici : https://www.toronto.ca/city-government/data-research-maps/research-reports/planning-development/ ■ Par exemple, le texte existant fait référence à une étude de 2013. Le texte existant indique également que 4 000 logements sont prévus pour le secteur riverain, la source étant Waterfront Toronto, 2022, mais il ne s'agit que du nombre de logements pour un lotissement spécifique (quai). Ces chiffres peuvent ne pas représenter avec précision la croissance prévue le long de l'ensemble du secteur riverain.	■ La section 3.1 a été mise à jour en fonction des rapports et des projections démographiques récents.
74	Facteurs socioéconomiques – Annexe	■ Section 3.2 Utilisations récréatives. Veuillez ajouter une référence au plan directeur du parc de l'île de Toronto. https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/construction-new-facilities/parks-facility-plans-strategies/toronto-island-park-master-plan/	■ La section 3.2 a été mise à jour avec un renvoi au plan directeur du parc de l'île de Toronto.
75	Facteurs socioéconomiques – Annexe	■ Dans la section sur les conditions existantes, veuillez également mentionner les conclusions de la consultation de 2022 de la Ville sur la « prochaine phase de la revitalisation du secteur riverain », qui a fourni des renseignements sur les thèmes et les priorités pour d'autres travaux riverains. ■ Résumé de la mobilisation du public : https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2022/ex/bgrd/backgroundfile-228122.pdf ■ Résumé de la mobilisation des Autochtones : https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2024/03/977d-CityPlanning-Next-Phase-of-Waterfront-Revitalization-IE-Summary-Report.pdf	■ Un renvoi aux conclusions a été ajouté à la section 3.2 (Utilisations récréatives) du chapitre 3 (Conditions existantes).
76	Navigation maritime – Annexe	■ Références incorrectes et incomplètes aux traversiers de la Ville dans la section 1.5 sur les conditions existantes. Par exemple, la section n'énumère pas tous les traversiers, et elle déclare aussi que le traversier Ongiara appartient à PortsToronto, alors qu'il s'agit en fait d'un traversier de la Ville. Veuillez revoir l'intégralité de cette section.	■ Une correction a été apportée concernant le traversier Ongiara à la section 1.5 (Conditions existantes) du rapport d'évaluation des effets sur la navigation maritime (annexe I). Tous les traversiers de la ville ont également été répertoriés.

Commentaires complets du personnel de la Ville de Toronto
21 janvier 2025
Ébauche d'évaluation environnementale (EE)de la RESA, distribuée le 10 janvier 2025

#	Section	Commentaire	Réponse de l'équipe du projet
77	Navigation maritime – Annexe	■ Veuillez mentionner le rapport de 2020 de Waterfront Toronto sur la stratégie d'utilisation maritime dans cette annexe, et vous en inspirer : https://www.waterfrontoronto.ca/our-projects/marine-use-strategy. Cette stratégie décrit les conditions maritimes existantes et les améliorations futures prévues, et a été élaborée en collaboration avec PortsToronto.	■ Une référence au rapport de 2020 de Waterfront Toronto sur la stratégie d'utilisation maritime a été ajoutée au rapport d'évaluation des effets sur la navigation maritime (annexe I).
78	Matrice d'évaluation et ailleurs	■ Comme nous l'avons mentionné précédemment, veuillez répartir les passages de véhicules entre les véhicules de la Ville qui traversent la piste et les autres usagers (services publics, entrepreneurs, etc.). Par exemple, voir le tableau, sous la justification du point A1.2.	■ Les sections pertinentes de la matrice d'évaluation et du rapport d'étude de l'évaluation environnementale ont été mises à jour afin de clarifier davantage les utilisateurs des passages de véhicules, en faisant la distinction entre les véhicules de la Ville et les autres utilisateurs comme les services publics, les entrepreneurs, etc.
79	Matrice d'évaluation	■ Facteur C8. Politiques de planification. Le texte sur la RESA 2 et sur la RESA 3 ne reconnaît pas l'étendue des politiques du Plan officiel de la Ville de Toronto qui s'appliquent à l'aéroport. En particulier, ces sections mentionnent les politiques propres au site et à la zone, mais ne mentionnent pas les politiques sur l'environnement naturel et les impacts. Veuillez corriger cette section pour y mentionner ces politiques.	■ Commentaire noté Les détails de l'évaluation du facteur C8.1 ont été révisés afin de tenir compte des politiques générales du Plan officiel de la Ville de Toronto.

Rasouli, Saeideh

De : Jay Paleja <Jay.Paleja@toronto.ca>
Date : 1er novembre 2024 10:46
À : Angela Homewood; Heather Dennis; Stephen Denes
c.c. : Novac, Katie; Brodkin, Christopher (TC/TC); Chum, Amanda (TC/TC); Quan, Darren (TC/TC); Leblanc, Maude-Emmanuelle (TC/TC); David Stonehouse; Meg St John
Objet : EE des RESA

Bonjour Angela, Heather et Steve,

Comme promis, vous trouverez ci-dessous les commentaires relatifs à l'évaluation environnementale. Il se peut qu'il y ait d'autres commentaires. Si c'est le cas, nous vous en ferons part dès que possible.

Comme nous l'avons mentionné, le texte ci-dessous reprend les commentaires formulés lors de la réunion du CCT, les questions de clarification et les réflexions faites à la suite de l'assemblée publique. L'objectif principal est de s'assurer que l'évaluation environnementale continue à répondre aux attentes.

Je serai toujours ravi de répondre à un appel si cela peut être utile. Passez une bonne fin de semaine!

Jay Paleja
Gestionnaire de projet
Secrétariat du secteur riverain, Division de l'urbanisme
Cell. : 647-214-0458

--

Questions techniques

1. Nous apprécions le fait que PortsToronto reconnaisse la nécessité de se conformer aux politiques du plan officiel de la Ville relatives à l'environnement naturel, y compris celles concernant le patrimoine naturel et le remblayage du lac. Nous reconnaissons également le travail qui a été effectué pour définir des critères d'évaluation environnementale (EE) et mener une analyse des lacunes de l'EE des RESA, ainsi que la nécessité de mener des études supplémentaires, de mettre à jour les données et de procéder à des analyses techniques. Cependant, tout cela ne permet pas d'établir si et comment ces renseignements satisferont aux principales exigences de la politique.
    a. Plus précisément, comment l'EE démontrera-t-elle que l'habitat terrestre et aquatique sera protégé et amélioré et que le projet ne créera pas de nouveaux dangers naturels ou n'aggravera pas les dangers naturels existants (c.-à-d. l'érosion des berges et les inondations). Aussi, du point de vue du patrimoine naturel, comment l'EE évaluera-t-elle, atténuera-t-elle et améliorera-t-elle les effets sur les éléments du patrimoine naturel adjacents à la zone du projet et/ou à l'intérieur de celle-ci?
    b. Comme pour la nécessité de démontrer qu'il n'y a pas de nouveaux dangers naturels ou d'aggravation des dangers naturels existants, pouvez-vous montrer le travail qui appuierait le fait que les trois options RESA profitent spécifiquement à la plage de Hanlan's Point?
2. Le résumé des résultats de l'EE conclut que les solutions RESA 2 et 3 réduiraient le risque d'inondation (pour la voie de circulation), mais cette conclusion n'est pas étayée par l'information présentée dans les résultats de l'EE. Pourriez-vous nous en dire plus sur les renseignements et les analyses qui ont mené à cette conclusion et sur la façon dont cela satisferait aux exigences de la politique municipale de remblayage du lac en lien avec les dangers naturels?

3. Le résumé des résultats de l'EE conclut que les RESA 2 et 3 réduiraient les émissions de gaz à effet de serre grâce à un temps de roulage plus court et à une réduction de la marche au ralenti. Les émissions de carbone intrinsèques provenant des matériaux nécessaires à l'extension des RESA ont-elles également été prises en compte dans l'évaluation des avantages et des inconvénients liés aux changements climatiques?
4. Les critères d'évaluation ont-ils été utilisés pour déterminer la solution privilégiée en fonction d'un décompte net des avantages et des inconvénients, ou certains éléments ont-ils été pondérés en raison de leur importance évaluée ou perçue?

Rapport sur l'analyse des lacunes

5. Espace aérien
    a. PortsToronto peut-elle clarifier la portée de l'examen de l'espace aérien qui fait partie de l'EE des RESA et préciser pourquoi l'analyse des lacunes recommande d'entreprendre un examen aussi approfondi des effets de la forme bâtie et de l'utilisation des terres dans le cadre de la mise en œuvre des RESA? Nous pensons qu'à l'exception du déplacement des aides à la navigation (radiophare d'alignement de piste) et de l'introduction possible de nouvelles aides (indicateur de trajectoire d'approche de précision [PAPI]), il n'y aurait aucun changement à l'espace aérien lié à la mise en œuvre des RESA. En outre, que les RESA n'entraîneront pas de modification à la surface de limitation d'obstacles, à la surface de protection contre les obstacles et à la surface exigée par le règlement de zonage aéroportuaire.
    b. PortsToronto peut-elle clarifier ce que signifie l'énoncé suivant, en particulier la référence à la date de mai 2024 (page 88 de l'analyse des lacunes) – « Examiner et comparer le règlement de zonage aéroportuaire mis à jour (comparaison entre 1985 et mai 2024) »?
6. Processus – Les exigences de la Ville de Toronto (règlement sur les arbres, etc.) sont mentionnées dans plusieurs domaines, et l'analyse indique qu'un suivi plus approfondi sera nécessaire auprès de la Ville. Il serait utile de comprendre clairement le suivi que vous attendez de la part du personnel municipal à la suite de l'analyse des lacunes, afin que le Secrétariat du secteur riverain puisse coordonner les contributions en temps opportun.

Clarté de l'ébauche de l'EE

Les éléments suivants permettraient de clarifier l'ébauche de l'EE.

7. Processus entrepris – veuillez indiquer clairement comment le processus et la portée de l'EE s'harmonisent avec les pratiques exemplaires et les exigences de la *Loi sur l'évaluation d'impact* et du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPP).
    a. Une approche similaire à la façon dont ces points ont été décrits et présentés dans l'évaluation environnementale de 2017 (section 1.6.3 et figure 1-3) serait un bon début.
    b. Veuillez également inclure une liste de contrôle permettant la comparaison avec le processus d'EE de PortsToronto et la façon dont le processus répond aux exigences fédérales et provinciales visant la portée et le processus d'une EE prescrite par la loi.
    c. Veuillez également fournir une déclaration claire indiquant que le processus d'EE entrepris aurait satisfait aux exigences légales dans le cadre d'une EE prescrite par la loi.
    d. Enfin, bien que nous comprenions pourquoi l'EE est décrite comme « volontaire », cela entraîne une certaine confusion; veuillez indiquer clairement que l'EE est une exigence du plan officiel de la Ville pour le remblayage du lac.
8. Passages de véhicules sur la piste – veuillez inclure dans l'ébauche d'EE une analyse par catégorie des véhicules non aéroportuaires qui traversent la piste. Les données sont résumées par catégorie (ville, entrepreneurs, services publics, Toronto District School Board, etc.), et il est important de fournir ces précisions au public.
9. Qualité de l'air – Nous comprenons qu'AECOM effectue une analyse quantitative des effets des travaux de construction sur la qualité de l'air, mais qu'en est-il d'une analyse qualitative des effets sur la qualité de l'air liés à d'autres changements tels que le déplacement des voies de circulation (selon l'EE de 2017). L'ébauche de l'EE, et en particulier son résumé, devrait être particulièrement claire sur cette question et sur la façon dont elle a été examinée (ou non) afin de que la collectivité comprenne bien le lien (ou l'absence de lien) avec l'étude de l'Université de Toronto et les études antérieures sur la qualité de l'air. Si l'on s'appuie sur l'EE de 2017 pour une analyse qualitative, il est important qu'elle soit rendue publique.

10. Plage de Hanlan – Comme il a été mentionné lors de l'assemblée publique et conformément au point 1a ci-dessus, il est important de clarifier les effets sur la plage en ce qui concerne le transport des sédiments et l'accumulation de sable, et de décrire clairement ce qui est ou n'est pas le résultat de la mise en œuvre des RESA (par opposition à d'autres travaux en cours ou prévus dans la région).
11. Pondération des critères d'évaluation – Comme il a été mentionné lors de l'assemblée publique et conformément au point 4 ci-dessus, veuillez vous assurer que l'ébauche d'EE énonce clairement les critères d'évaluation et la façon dont les divers domaines ont été pondérés ou pris en compte afin d'en arriver à la recommandation.

Divulgation publique

12. Afin d'inspirer confiance dans le processus d'EE, le personnel de la Ville exhorte fortement PortsToronto à rendre publiques toutes les études de référence et à les mettre à disposition du public en un même endroit (site Web). Cela comprend l'étude technique des RESA réalisée par AVIA NG, les intrants et les rapports de base qui ont alimenté l'analyse des lacunes (comme l'EE de 2017 réalisée par AECOM et d'autres documents énumérés dans l'analyse des lacunes), l'analyse des lacunes elle-même et tout autre rapport qui a pu être utilisé ou cité dans le cadre du processus. Cela a également été demandé par les membres du public lors de l'assemblée du 15 octobre.

Consultation publique de la Ville

13. De nombreuses personnes ont évoqué les conclusions du processus de consultation publique de la Ville lors de l'assemblée du 15 octobre. Veuillez communiquer les rapports à AECOM si elle ne les a pas déjà en sa possession.
    - Résumé de la consultation publique – https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2024/ex/bgrd/backgroundfile-249035.pdf
    - Résumé du sondage – https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2024/cc/bgrd/backgroundfile-249289.pdf

Commentaires de la Ville de Toronto, le 1er novembre 2024

Sujet	Nº	Commentaire	Réponse
Questions techniques	**1a**	Nous apprécions le fait que PortsToronto reconnaisse la nécessité de se conformer aux politiques du plan officiel de la Ville relatives à l'environnement naturel, y compris celles concernant le patrimoine naturel et le remblayage du lac. Nous reconnaissons également le travail qui a été effectué pour définir des critères d'évaluation environnementale (EE) et mener une analyse des lacunes de l'EE des RESA, ainsi que la nécessité de mener des études supplémentaires, de mettre à jour les données et de procéder à des analyses techniques. Cependant, tout cela ne permet pas d'établir si et comment ces renseignements satisferont aux principales exigences de la politique. Plus précisément, comment l'EE démontrera-t-elle que l'habitat terrestre et aquatique sera protégé et amélioré et que le projet ne créera pas de nouveaux dangers naturels ou n'aggravera pas les dangers naturels existants (c.-à-d. l'érosion des berges et les inondations). Aussi, du point de vue du patrimoine naturel, comment l'EE évaluera-t-elle, atténuera-t-elle et améliorera-t-elle les effets sur les éléments du patrimoine naturel adjacents à la zone du projet et/ou à l'intérieur de celle-ci?	Le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel, préparé dans le cadre de l'évaluation environnementale (EE) des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA), répertorie les effets terrestres et aquatiques potentiels associés au projet au moyen d'études sur le terrain et de renseignements généraux et grâce à la prise en compte des zones d'incidence associées à l'empreinte de conception et à la méthode de construction. Les mesures d'atténuation recommandées pour tenir compte de chaque effet recensé ont ensuite été intégrées au rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel dans le cadre d'une évaluation des effets. Veuillez consulter le rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel (Rapport d'étude d'EE des RESA, annexe A) pour obtenir des renseignements précis sur les mesures de protection de l'environnement. En ce qui concerne l'amélioration de l'habitat, des exigences et des possibilités particulières liées à la compensation de l'habitat seront élaborées avec les organismes de réglementation compétents (p. ex. Pêches et Océans Canada). En ce qui concerne les dangers naturels, la zone à l'étude est située dans la région des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent où les risques naturels tels que les inondations, l'érosion et les risques liés au dynamisme des plages sont des préoccupations majeures. Ces dangers sont gérés en vertu de la Déclaration provinciale sur la planification (2024) et des lignes directrices techniques du ministère des Richesses naturelles (2001), qui établissent des exigences pour déterminer, éviter ou atténuer les risques lors d'un aménagement. Le rivage de la zone d'étude est en grande partie artificiel et fortement renforcé par des structures d'ingénierie, y compris des digues et des revêtements. Le rivage des extrémités est et ouest des RESA est déjà durci, et le rivage de l'île de l'Est est protégé par un gros rocher, situé à environ 500 mètres à l'ouest de la RESA de l'extrémité ouest. Par conséquent, le risque lié au dynamisme des plages ne s'applique pas à ce site, car le rivage artificiel est protégé par les structures existantes. Le projet des RESA traitera le risque d'érosion, car les RESA est et ouest seront durcies. La conception des RESA ne créera pas de nouveaux risques d'érosion et n'exacerbera pas les risques d'érosion existants, car la conception n'entraîne pas d'augmentation significative des vitesses ni des contraintes de cisaillement qui pourraient faire augmenter l'érosion dans la zone d'étude. En outre, la seule zone qui peut voir de petites augmentations de vitesse est le chenal Western, dont le rivage est dur. En ce qui concerne les risques d'inondation, veuillez consulter la **réponse 2**.

Sujet	Nº	Commentaire	Réponse
Questions techniques	**1b**	Comme pour la nécessité de démontrer qu'il n'y a pas de nouveaux dangers naturels ou d'aggravation des dangers naturels existants, pouvez-vous montrer le travail qui appuierait le fait que les trois options RESA profitent spécifiquement à la plage de Hanlan's Point?	La modélisation du transport des sédiments et l'analyse par photographie aérienne ont déterminé le régime de transport des sédiments. Le sable qui s'écoule vers le nord-ouest est piégé par le prolongement de la RESA à l'extrémité ouest dans les trois options. L'extension et la protection de la masse terrestre à l'extrémité ouest de la piste 08/26 augmenteront la capacité d'accumulation du sable sur la plage de Hanlan's Point. Cela entraînera une réduction initiale du volume de sable qui contournera l'extrémité de la piste et se déposera dans le chenal Western. La plage continuera sa progradation vers l'ouest, le sable étant piégé par la masse terrestre de la RESA. Cela pourra constituer une source de sable pour l'enrichissement en amont de la dérive dans le cadre du plan de gestion du sable de Gibraltar Point. Pour plus de détails, veuillez consulter l'étude d'évaluation des effets physiques en milieu marin, préparée dans le cadre du projet d'EE des RESA (Rapport d'étude d'EE des RESA – annexe C).
Questions techniques	2	Le résumé des résultats de l'EE conclut que les solutions RESA 2 et 3 réduiraient le risque d'inondation (pour la voie de circulation), mais cette conclusion n'est pas étayée par l'information présentée dans les résultats de l'EE. Pourriez-vous nous en dire plus sur les renseignements et les analyses qui ont mené à cette conclusion et sur la façon dont cela satisferait aux exigences de la politique municipale de remblayage du lac en lien avec les dangers naturels?	La limite de risque d'inondation est définie comme étant le niveau d'inondation sur 100 ans plus une marge pour la poussée des vagues et d'autres dangers liés à l'eau. L'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (TRCA) a adopté un niveau d'inondation sur 100 ans de 76,2 m (système de référence international des Grands Lacs [SRIGL] 1985) pour le port de Toronto. Les digues existantes à chaque extrémité de la piste ont un petit franc-bord (élévation approximative de 76,5 m) et seront considérablement dépassées par l'action des vagues au niveau d'inondation sur 100 ans. Les solutions RESA 2 et 3 augmenteront l'élévation de la crête de protection du rivage, ce qui réduira l'incidence de l'action des vagues ou de l'eau qui déborde sur le site. En ce qui concerne les rives à proximité de la zone d'étude des RESA, la conception ne devrait pas créer de nouveaux risques d'inondation ni exacerber les risques d'inondation existants, car elle n'entraînera pas d'augmentation des niveaux d'eau. En outre, le réalignement de la voie de circulation D augmente l'élévation de la voie de circulation d'environ 300 millimètres, conformément aux normes canadiennes de conception des aéroports, faisant passer l'élévation actuelle de 76,2 mètres à 76,5 mètres (à confirmer dans le cadre de l'avant-projet sommaire en cours), et ajoutant un franc-bord au-dessus du niveau d'inondation prévu sur 100 ans. L'élévation accrue de la voie de circulation sera complétée par une infrastructure de drainage par gravité et de drainage naturel dans les zones gazonnées intérieures afin de maintenir les schémas d'infiltration et de drainage existants vers le lac.

Sujet	Nº	Commentaire	Réponse
Questions techniques	3	Le résumé des résultats de l'EE conclut que les RESA 2 et 3 réduiraient les émissions de gaz à effet de serre grâce à un temps de roulage plus court et à une réduction de la marche au ralenti. Les émissions de carbone intrinsèques provenant des matériaux nécessaires à l'extension des RESA ont-elles également été prises en compte dans l'évaluation des avantages et des inconvénients liés aux changements climatiques?	L'analyse des émissions de gaz à effet de serre (GES) réalisée dans le cadre de l'étude d'EE a porté sur les effets opérationnels, notamment la réduction des émissions grâce à la diminution des temps de roulage et de la marche au ralenti. Les émissions de carbone intrinsèque provenant des matériaux nécessaires à l'extension des RESA n'ont pas été prises en compte dans l'évaluation, car des renseignements détaillés sur les quantités de matériaux, l'approvisionnement et les procédés de fabrication ne sont pas disponibles à ce stade du projet.
Questions techniques	4	Les critères d'évaluation ont-ils été utilisés pour déterminer la solution privilégiée en fonction d'un décompte net des avantages et des inconvénients, ou certains éléments ont-ils été pondérés en raison de leur importance évaluée ou perçue?	Le choix de la solution privilégiée pour les RESA a été fondé sur une approche d'argument motivé (compromis). Selon cette méthode, chaque solution a été systématiquement examinée en fonction de critères établis, notamment la sécurité, l'efficacité opérationnelle, l'environnement naturel, les avantages socio-économiques, les changements climatiques, le coût et la constructibilité. L'évaluation a mis en évidence la façon dont chaque solution pourrait maximiser les résultats bénéfiques (p. ex. amélioration de la sécurité, réduction de l'impact environnemental) et réduire le plus possible les effets négatifs potentiels (p. ex. perturbation écologique) dans son état non atténué. Ces effets potentiels ont ensuite été comparés selon un classement qualitatif allant de la solution « privilégiée » à la solution « la moins privilégiée ». Bien que certains critères aient naturellement plus d'influence (p. ex. les exigences de sécurité dans le contexte d'un aéroport), le processus ne reposait pas sur une pondération numérique prédéfinie. La décision finale s'est plutôt concentrée sur l'équilibre global des compromis en tenant compte des priorités du projet et des attentes de la collectivité. Cette approche a permis d'examiner les forces et les faiblesses relatives de chaque solution de manière transparente. La solution qui répondait le mieux à l'ensemble des critères en matière de sécurité, de considérations environnementales, de coûts et d'autres facteurs, a finalement été recommandée comme solution privilégiée pour les RESA.
Rapport sur l'analyse des lacunes	5a.	Espace aérien PortsToronto peut-elle clarifier la portée de l'examen de l'espace aérien qui fait partie de l'EE des RESA et préciser pourquoi l'analyse des lacunes recommande d'entreprendre un examen aussi approfondi des effets de la forme bâtie et de l'utilisation des terres dans le cadre de la mise en œuvre des RESA? Nous pensons qu'à l'exception du déplacement des aides à la navigation (radiophare d'alignement de piste) et de l'introduction possible de nouvelles aides (indicateur de trajectoire d'approche de précision [PAPI]), il n'y aurait aucun changement à l'espace aérien lié à la mise en œuvre des RESA. En outre, que les RESA n'entraîneront pas de modification à la surface de limitation d'obstacles, à la surface de protection contre les obstacles et à la surface exigée par le règlement de zonage aéroportuaire.	Bien qu'aucun changement à l'espace aérien ne soit envisagé dans le cadre du projet des RESA, le déplacement du radiophare d'alignement de piste dans le cadre des solutions RESA 2 et RESA 3 entraîne une légère modification de la trajectoire d'approche finale vers la piste 26 depuis l'est. Le radiophare d'alignement de piste existant est orienté de manière à ce que la trajectoire d'approche finale soit légèrement au sud de l'alignement de piste. Les solutions proposées pour l'aménagement des RESA, de même que toute nouvelle infrastructure connexe, devront respecter les surfaces de limitation d'obstacles et les surfaces de protection contre les obstacles, et ni leur niveau de protection ni leur géométrie ne seront modifiés. Selon Avia NG, aucun changement n'est prévu dans l'espace aérien et il ne devrait y avoir aucun impact sur le *Règlement de zonage de l'aéroport de Toronto Island*. Par conséquent, aucun examen ni aucune mise à jour supplémentaire n'a été effectué concernant la compatibilité du projet avec la surface de limitation d'obstacles, la surface de protection contre les obstacles et la surface exigée par le règlement de zonage aéroportuaire.

Sujet	Nº	Commentaire	Réponse
Rapport sur l'analyse des lacunes	5b	Espace aérien PortsToronto peut-elle clarifier ce que signifie l'énoncé suivant, en particulier la référence à la date de mai 2024 (page 88 de l'analyse des lacunes) – « Examiner et comparer le règlement de zonage aéroportuaire mis à jour (comparaison entre 1985 et mai 2024)?	Énoncé retiré du rapport final après confirmation de l'absence de changement
Rapport sur l'analyse des lacunes	6	Processus Les exigences de la Ville de Toronto (règlement sur les arbres, etc.) sont mentionnées dans plusieurs domaines, et l'analyse indique qu'un suivi plus approfondi sera nécessaire auprès de la Ville. Il serait utile de comprendre clairement le suivi que vous attendez de la part du personnel municipal à la suite de l'analyse des lacunes, afin que le Secrétariat du secteur riverain puisse coordonner les contributions en temps opportun.	Après un examen plus approfondi, il a été déterminé qu'aucun règlement sur les arbres ou le bruit ne s'appliquait au projet. Cependant, les règlements de la Ville de Toronto sur la circulation seront respectés pendant les travaux.
Clarté de l'ébauche de l'EE	7a	Les éléments suivants permettraient de clarifier l'ébauche de l'EE. Processus entrepris – veuillez indiquer clairement comment le processus et la portée de l'EE s'harmonisent avec les pratiques exemplaires et les exigences de la *Loi sur l'évaluation d'impact* et du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPP). Une approche similaire à la façon dont ces points ont été décrits et présentés dans l'évaluation environnementale de 2017 (section 1.6.3 et figure 1-3) serait un bon début.	L'EE effectuée dans le cadre du projet des RESA est une initiative volontaire non prescrite par la loi, car le projet n'est pas une activité concrète au sens de la *Loi sur l'évaluation d'impact* du gouvernement fédérale et les projets aéroportuaires ne sont pas assujettis à la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario. Le rapport d'étude d'EE comprend une figure (**figure 1-3**) qui compare clairement les principales étapes du processus d'évaluation environnementale pour le projet des RESA avec les exigences correspondantes des processus établis par la *Loi sur l'évaluation d'impact* et la *Loi sur les évaluations environnementales* (MEPP). Afin de s'harmoniser avec les pratiques exemplaires et les approches précédentes, le processus d'EE a suivi une méthodologie transparente et inclusive. Cela comprenait de nombreuses occasions d'examen et de commentaires tout au long de la préparation du rapport d'étude d'EE. Le processus de mobilisation a permis au public, aux communautés autochtones, aux intervenants et aux organismes de formuler des commentaires, garantissant ainsi que les réactions et les commentaires étaient reçus et traités de manière appropriée.
Clarté de l'ébauche de l'EE	7b	Veuillez également inclure une liste de contrôle permettant la comparaison avec le processus d'EE de PortsToronto et la façon dont le processus répond aux exigences fédérales et provinciales visant la portée et le processus d'une EE prescrite par la loi.	La Figure 13 illustrant les étapes clés de l'EE à l'échelle fédérale et provinciale et dans le cadre du projet a été préparée initialement pour l'EE de 2017 et a été mise à jour et incluse dans l'ébauche de l'EE pour expliquer comment le processus d'EE répond aux exigences fédérales et provinciales en matière de portée et de processus.
Clarté de l'ébauche de l'EE	7c	Veuillez également fournir une déclaration claire indiquant que le processus d'EE entrepris aurait satisfait aux exigences légales dans le cadre d'une EE prescrite par la loi.	À l'instar d'une EE prescrite par la loi, cette EE comprenait la collecte de données de référence, la détermination, l'évaluation et l'évaluation des solutions, ainsi que l'évaluation des impacts environnementaux et la détermination de mesures d'atténuation proposées associées à la solution privilégiée. L'EE comprenait également un processus complet de consultation du public et des organismes, ainsi qu'un processus de mobilisation des Autochtones.

Sujet	Nº	Commentaire	Réponse
Clarté de l'ébauche de l'EE	7d	Enfin, bien que nous comprenions pourquoi l'EE est décrite comme « volontaire », cela entraîne une certaine confusion; veuillez indiquer clairement que l'EE est une exigence du plan officiel de la Ville pour le remblayage du lac.	Le rapport d'étude d'EE précise qu'en vertu de l'article 3 de la politique 17 du plan officiel de la Ville de Toronto (2024), une EE est requise pour tout projet de remblayage dans le lac Ontario afin de protéger ou d'améliorer la qualité et la quantité de l'eau, ainsi que les habitats terrestres et aquatiques.
Clarté de l'ébauche de l'EE	8	Passages de véhicules sur la piste – veuillez inclure dans l'ébauche d'EE une analyse par catégorie des véhicules non aéroportuaires qui traversent la piste. Les données sont résumées par catégorie (ville, entrepreneurs, services publics, Toronto District School Board, etc.), et il est important de fournir ces précisions au public.	Toutefois, les données sur les traversées de pistes recensent près de 120 catégories de véhicules non aéroportuaires, un nombre qu'il ne serait pas raisonnable de détailler. Les véhicules non aéroportuaires qui traversent la piste sont notamment ceux de la Ville de Toronto, des entrepreneurs de la Ville, des services publics (ordures, eau, électricité, Rogers/Bell), de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, de la bibliothèque de la Ville de Toronto et du Toronto District School Board.
Clarté de l'ébauche de l'EE	9	Qualité de l'air – Nous comprenons qu'AECOM effectue une analyse quantitative des effets des travaux de construction sur la qualité de l'air, mais qu'en est-il d'une analyse qualitative des effets sur la qualité de l'air liés à d'autres changements tels que le déplacement des voies de circulation (selon l'EE de 2017). L'ébauche de l'EE, et en particulier son résumé, devrait être particulièrement claire sur cette question et sur la façon dont elle a été examinée (ou non) afin de que la collectivité comprenne bien le lien (ou l'absence de lien) avec l'étude de l'Université de Toronto et les études antérieures sur la qualité de l'air. Si l'on s'appuie sur l'EE de 2017 pour une analyse qualitative, il est important qu'elle soit rendue publique.	En réponse aux multiples demandes du public lors de la 2e séance portes ouvertes et assemblée publique, l'étude d'évaluation quantitative de la qualité de l'air pour le projet actuel des RESA couvre désormais les phases d'exploitation et de construction de la solution privilégiée. L'étude d'EE de 2017 et l'étude de l'Université de Toronto ont été examinées, mais elles n'ont pas été utilisées dans l'évaluation du projet actuel des RESA. Cette décision a été prise, car la mise en œuvre des RESA n'apportera aucun nouveau changement aux émissions des aéronefs par rapport aux conditions actuelles. Les volumes de circulation aérienne, la fréquence des vols et les types d'aéronefs demeureront inchangés. Pour de plus amples renseignements sur la méthode et les résultats de l'évaluation de la qualité de l'air, veuillez consulter le rapport d'étude d'EE de la RESA – annexe F.
Clarté de l'ébauche de l'EE	10	Plage de Hanlan – Comme il a été mentionné lors de l'assemblée publique et conformément au point 1a ci-dessus, il est important de clarifier les effets sur la plage en ce qui concerne le transport des sédiments et l'accumulation de sable, et de décrire clairement ce qui est ou n'est pas le résultat de la mise en œuvre des RESA (par opposition à d'autres travaux en cours ou prévus dans la région).	Veuillez vous référer à la **réponse 1b** ci-dessus.
Clarté de l'ébauche de l'EE	11	Pondération des critères d'évaluation – Comme il a été mentionné lors de l'assemblée publique et conformément au point 4 ci-dessus, veuillez vous assurer que l'ébauche d'EE énonce clairement les critères d'évaluation et la façon dont les divers domaines ont été pondérés ou pris en compte afin d'en arriver à la recommandation.	Le rapport d'étude d'EE détaille de manière exhaustive les critères d'évaluation appliqués pour évaluer les solutions proposées pour les RESA et présente une analyse détaillée des résultats de l'évaluation fondée sur des arguments motivés. Il comprend un classement clair de chaque solution et fournit une justification des compromis effectués dans le choix de la solution privilégiée.

Sujet	Nº	Commentaire	Réponse
Clarté de l'ébauche de l'EE	12	Divulgation publique Afin d'inspirer confiance dans le processus d'EE, le personnel de la Ville exhorte fortement PortsToronto à rendre publiques toutes les études de référence et à les mettre à disposition du public en un même endroit (site Web). Cela comprend l'étude technique des RESA réalisée par AVIA NG, les intrants et les rapports de base qui ont alimenté l'analyse des lacunes (comme l'EE de 2017 réalisée par AECOM et d'autres documents énumérés dans l'analyse des lacunes), l'analyse des lacunes elle-même et tout autre rapport qui a pu être utilisé ou cité dans le cadre du processus. Cela a également été demandé par les membres du public lors de l'assemblée du 15 octobre.	Le mémoire sur l'analyse des lacunes, qui résume les principaux résultats de ces études et d'autres recherches, sera annexé à l'EE. PortsToronto réfléchit actuellement avec les partenaires de l'accord tripartite pour décider si ces documents devraient être affichés publiquement aux côtés de l'ébauche de l'EE aux fins d'examen public.
Clarté de l'ébauche de l'EE	13	Consultation publique de la Ville 1. De nombreuses personnes ont évoqué les conclusions du processus de consultation publique de la Ville lors de l'assemblée du 15 octobre. Veuillez communiquer les rapports à AECOM si elle ne les a pas déjà en sa possession. ■ Résumé de la consultation publique – https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2024/ex/bgrd/backgroundfile-249035.pdf ■ Résumé du sondage – https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2024/cc/bgrd/backgroundfile-249289.pdf	Commentaire noté.

O5.4 Office de protection de la nature de Toronto et de la région

Remarque : L'Office de protection de la nature de Toronto et de la région a été un membre actif du Comité consultatif technique et a formulé des commentaires tout au long de l'étude d'évaluation environnementale. Les comptes rendus des consultations avec le Comité consultatif technique se trouvent à l'annexe O.3.

Objet : RE : Consultation publique de PortsToronto sur les RESA – 17 juillet
Date : 2024-05-07 11:15:26
De : Angela Homewood<AHomewood@portstoronto.com>
À : Brynn Coey; Stephen Denes
c.c. : Heather Dennis; Lee Thomas; Bernhard Schropp; Rasouli, Saeideh; Grueneis, Karl
Pièces jointes : DSG-2024-07-02-RESA-CommNotice-4-60733457.pdf

---

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour Brynn,
Pour faire suite au courriel de Steve, j'ai pensé utile de transmettre notre avis public qui a été publié dans 2 journaux locaux, à savoir l'édition d'hier pour le Toronto Star et l'édition de samedi prochain pour L'Express, en raison de l'exigence d'affichage en français.
Je vous remercie.
-Angela-

De : Stephen Denes <SDenes@portstoronto.com>
Date : 4 juillet 2024 12:45
À : Brynn Coey <Brynn.Coey@trca.ca>
Cc : Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>; Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>; Lee Thomas <Lee.Thomas@aviang.ca>; Bernhard Schropp <Bernhard.Schropp@aviang.ca>; Saeideh Rasouli <saeideh.rasouli@aecom.com>; Karl Grueneis <Karl.Grueneis@aecom.com>
Objet : Consultation publique de PortsToronto sur les RESA – 17 juillet

Bonjour Brynn,

La première assemblée publique pour le projet des RESA aura lieu le 17 juillet en deux séances : de 14 h à 16 h puis de 18 h à 20 h. La réunion aura lieu au campus Waterside du Collège George Brown, 51, promenade Dockside. Voici l'annonce concernant l'événement.

Nous vous encourageons à y assister. D'ici là, j'espère que nous aurons mis en place le cadre d'un accord. Par ailleurs, votre étude sur les poissons sera sur le point d'être lancée.

Steve

Stephen Denes
Project Lead – RESA | Chargé de projet – RESA
Tél. : 416-863-2006 | Cell. : 647-209-8816
Courriel : sdenes@portstoronto.com
Site Web : PortsToronto.com
207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500, Toronto (Ontario) M5J 1A7

PORTS TORONTO

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Aires de sécurité d'extrémité de piste

Définition de la portée et logistique de TRCA

Date : 8 juillet 2024 **N Projet :** 23BBT-10MCP

Heure : 09:00 **Lieu :** Zoom

Présents : PortsToronto (PT) – Steve Denes, Angela Homewood, Heather Dennis, Chris Pearce, Julien Vachon
TRCA – Brynn Coey, Rick Portiss, Brian Graham
Avia NG – Bernhard Schropp, Lee Thomas
AECOM – Saeideh Rasouli, Karl Grueneis, Brian McGill

Invités : Participants + Bojan Drakul, Michael MacWilliam (PT)

Distribution : Participants (par courriel)

Préparé par : S. Denes

Voici un résumé des points abordés durant la réunion. Il est à noter que le premier chiffre de la numérotation des points (p. ex. « 1.1 ») correspond au numéro de la réunion dans le cadre du projet global.

POINT	DESCRIPTION	MESURE PRISE PAR
1.1	Tous les participants se présentent et précisent leur affiliation au projet.	
1.2	TRCA souhaite comprendre le concept général de construction des RESA, notamment les opérations de transport par barges, le processus de remblayage du lac, le calendrier et l'échelonnement des travaux entre les deux extrémités de piste. PT présente un concept de haut niveau des travaux de construction impliquant les ouvrages dans l'eau. L'approche recommandée par l'expert-conseil consiste à construire d'abord le brise-lames du périmètre, puis à importer le remblai dans la « lagune ». Compte tenu du délai critique pour la mise en conformité, il est prévu que les travaux soient effectués simultanément aux deux extrémités de la piste.	
1.3	TRCA convient que la meilleure approche serait celle présentée par PT. Les travaux de construction de base ne peuvent se dérouler que pendant les périodes approuvées de l'année et en dehors des périodes de frai des poissons au printemps et à l'automne. Les cellules de construction peuvent être autorisées pendant les périodes restreintes avec l'approbation du ministère des Pêches et des Océans (MPO). TRCA peut contribuer à ces négociations.	
1.4	Le MPO devra délivrer une autorisation pour compenser la perte d'habitat aquatique. TRCA peut effectuer des sauvetages de poissons dans des cellules car la zone de construction est coupée du lac. TRCA peut également fournir son aide pour la lettre de crédit visant à garantir la compensation de l'habitat.	
1.5	Avia NG fournira à TRCA un plan à jour, illustrant le concept actuel de l'étendue des perturbations dues à la construction des RESA.	Avia NG

POINT	DESCRIPTION	MESURE PRISE PAR
1.6	Brian McGill d'AECOM pose plusieurs questions concernant l'habitat marin : - Il demande des précisions sur les relevés des communautés de poissons, les données de télémétrie sur les poissons, ainsi que les relevés du substrat et de la végétation du lit du lac, en soulignant que ces renseignements éclaireront la demande d'examen à présenter au MPO. - Il demande quand TRCA fournira ces renseignements, en insistant sur l'importance de disposer de ces données à temps pour l'élaboration de l'EE et la demande de permis.	
1.7	TRCA effectuera des relevés à l'aéroport et à proximité au cours des deux dernières semaines de juillet. Les relevés de poissons seront effectués à la pêche électrique. D'autres relevés sont prévus à l'automne et au printemps prochain.	TRCA
1.8	TRCA envisage d'obtenir des données sur le substrat en août grâce à son sonar à balayage latéral. Ces données seraient prêtes à temps pour faire la demande de permis auprès du MPO. La télémétrie devrait être réalisée d'ici à ce que nous parlions la Première Nation des Mississaugas de Credit et aux Six Nations de la rivière Grand.	TRCA
1.9	TRCA ne pense pas qu'un permis de son groupe de planification de l'infrastructure et des permis soit nécessaire, car l'aéroport n'entre pas dans le champ de compétence de l'Office. TRCA vérifiera cette information et confirmera si c'est bien le cas.	TRCA
1.10	Les moments les plus appropriés pour effectuer des relevés de l'habitat aquatique sont en journée, mais il est possible d'en effectuer certains la nuit. La pêche électrique prend généralement 20 minutes à chaque extrémité. Le relevé du substrat est une activité continue qui nécessite beaucoup de temps dans la zone de relevé. Avia NG et TRCA coordonneront les activités de jour et de nuit. Avia NG préparera un plan des opérations de construction pour diverses études et tâches associées à l'avant-projet sommaire et à l'évaluation environnementale.	Avia NG, TRCA

La séance est levée vers 10 h 15.

Le texte précédent est considéré comme un compte rendu réel et exact de tous les points qui ont été abordés. Si vous remarquez des divergences ou des incohérences, veuillez communiquer immédiatement le rédacteur.

Préparé par :
Stephen Denes, chef de projet – RESA
Tél. : (416) 863-2006 | Cell. : 647-209-8816
Courriel : sdenes@portstoronto.com

O5.5 Transports Canada

Tableau des commentaires et des réponses :
Commentaires de Transports Canada dans le rapport d'étude de l'évaluation environnementale
Le 3 février 2025

Section	Page dans le PDF	Commentaire de TC	Réponse de l'équipe du projet
Document général		■ Étant donné que l'évaluation environnementale sera maintenant publiée après la signature de l'accord tripartite, il faut rendre compte d'une façon ou d'une autre de l'ordonnancement des jalons et des développements en cours sur le projet de RESA. De plus, il faut examiner attentivement le temps des verbes tout au long du document. Bien qu'il soit raisonnable de désigner une option privilégiée, dans ce cas la RESA 3, aucune section de l'évaluation ne doit présumer de l'option choisie à aucun moment, car les partenaires de l'accord tripartite ont pris une décision en fonction de facteurs supplémentaires (p. ex. échéancier). Certaines propositions ont été indiquées dans le tableau. ■ Même si l'évaluation environnementale conclut que la RESA 3 est l'option privilégiée, en fonction d'une évaluation des critères clés, les lecteurs devraient être en mesure de se faire une idée rapide de la pondération attribuée à ces critères. Dans sa forme actuelle, certains pourraient se demander s'ils ont tous la même valeur, car différents critères peuvent souvent avoir des niveaux d'importance variables selon les objectifs du projet, les exigences réglementaires et les priorités des intervenants, etc. Certains pourraient dire que la conclusion est insuffisante, car l'évaluation environnementale risque de déformer les points forts et les points faibles comparatifs des options. Par exemple, la protection de l'environnement peut être d'une importance capitale dans ce contexte, tandis que d'autres facteurs comme le rapport coût-efficacité peuvent être secondaires. En l'absence d'information précise sur la pondération des critères, les conclusions tirées au sujet de l'option 3 pourraient être interprétées comme une opinion. ■ De plus, certains domaines semblent manquer de renseignements suffisants pour tirer une conclusion. Cela pourrait exacerber encore les préoccupations susmentionnées liées à la pondération. ■ Les impacts des différentes solutions ne sont pas clairs. Nous recommandons de montrer les changements progressifs entre les trois solutions.	■ Nous avons examiné le temps des verbes tout au long du document (en particulier dans la section 5 du rapport d'étude de l'EE, qui est axée sur la RESA 3) pour en assurer la cohérence, en évitant toute hypothèse sur l'option choisie. ■ Bien qu'aucun système de pondération quantitative n'ait été appliqué, l'évaluation de chaque solution a été effectuée à l'aide de la méthode des arguments raisonnés, qui est une approche transparente et qualitative pour évaluer les solutions possibles. Cette méthode tient compte des impacts et des avantages sur l'environnement naturel, social, économique et culturel, ainsi que sur l'infrastructure et le coût du projet. Elle tient également compte du contexte particulier du projet pour assurer l'harmonisation avec les besoins et les objectifs du projet (propres à ce projet : conformité aux règlements de l'aviation, amélioration de la sécurité et efficacité opérationnelle). Elle intègre également les commentaires des intervenants (propres à ce projet : préoccupations liées au remblayage du lac, aux impacts sur le bruit et la qualité de l'air, à la protection de la plage de Hanlan's Point, etc.). La méthode tient compte de la façon dont les mesures d'atténuation, les stratégies de compensation et les possibilités d'amélioration influencent l'évaluation globale. Les effets résiduels, c'est-à-dire ceux qui subsistent après l'application de ces mesures, sont un élément clé de l'évaluation, qui aident à éclairer et à justifier la décision finale. La méthode utilise un raisonnement défendable pour appuyer une prise de décision éclairée et équilibrée. L'approche comprend une discussion structurée qui équilibre les compromis et fournit une justification claire des raisons pour lesquelles une option est préférée aux autres. Nous avons révisé les articles 4.2.5, 4.2.6 et 4.2.7 du rapport d'étude de l'évaluation environnementale afin de clarifier le processus d'évaluation et de sélection de la solution à privilégier. ■ Les changements et les effets progressifs sont maintenant mentionnés pour les trois solutions tout au long du document.
Énoncé des critères de mérite et des limites	2	■ Cette section comprend un énoncé indiquant que certains renseignements « peuvent être fondés sur les renseignements fournis à AECOM qui n'ont pas fait l'objet d'une vérification indépendante ». ■ L'inclusion d'un tel renvoi est peut-être une pratique courante, mais il serait bon d'indiquer tout au long de l'évaluation quels renseignements fournis à AECOM n'ont pas été vérifiés et de fournir une justification rapide pour informer les lecteurs des raisons pour lesquelles les renseignements ou les allégations n'ont pas été fondés afin d'éviter les questions entourant la légitimité de certaines sections.	■ Nous comprenons votre préoccupation concernant l'inclusion de renseignements non vérifiés. L'énoncé sur les données non vérifiées est une clause de non-responsabilité standard que nous incluons pour assurer la transparence, en particulier lorsque nous nous appuyons sur des données ou des sources tierces qui ne font pas l'objet d'une vérification indépendante. Toutefois, il peut être impossible de fournir une justification détaillée pour chaque information non vérifiée dans le cadre de la présente étude d'évaluation environnementale. Nous visons plutôt à nous assurer que la méthodologie globale est claire et que les données utilisées, qu'elles soient vérifiées ou non, sont correctement citées. Cette approche aide à maintenir l'intégrité du rapport tout en assurant la clarté pour les lecteurs.

Tableau des commentaires et des réponses :
Commentaires de Transports Canada dans le rapport d'étude de l'évaluation environnementale
Le 3 février 2025

Section	Page dans le PDF	Commentaire de TC	Réponse de l'équipe du projet
Résumé	4	■ Compte tenu de l'ordonnancement en cours, il faudrait inclure une déclaration liminaire indiquant que, malgré les résultats de l'évaluation environnementale, une décision doit (a dû) être prise entre les partenaires tripartites en tenant compte de facteurs supplémentaires. ■ De plus, pour devancer les critiques potentielles, il serait peut-être bon d'inclure une déclaration liminaire soulignant que l'évaluation environnementale part du niveau de référence des opérations actuelles, qui serait maintenu avec RESA, et qu'elle ne vise pas à comparer l'état de l'environnement s'il n'y avait pas d'aéroport. ■ « Il n'y a pas d'exigences réglementaires en vertu des lois fédérales ou provinciales qui définissent le processus d'évaluation environnementale du projet » : nous recommandons de remplacer « définissent » par « rendent obligatoire ». ■ « La présente évaluation environnementale vise à définir une solution de RESA privilégiée, à évaluer ses impacts environnementaux... » : l'EE n'est-elle pas destinée à évaluer les impacts environnementaux d'un certain nombre d'options afin de définir une solution privilégiée?	■ Un texte a été ajouté au résumé (E.11) et à la section 11.3 (Prochaines étapes) du rapport comme suit : - Malgré les résultats de la présente évaluation environnementale, une décision était nécessaire entre les partenaires tripartites pour modifier l'accord tripartite, achevée le 28 janvier 2025. L'accord modifié prévoit les conditions requises pour se conformer aux RESA mandatées par Transports Canada. Parmi les autres conditions énoncées dans l'accord modifié, PortsToronto doit élaborer un plan de gestion des travaux des RESA qui réduit au minimum les répercussions sur la collectivité, y compris les travaux de nuit, et doit élaborer un plan de gestion de la circulation lié aux activités de construction, avant le début des travaux, et à la satisfaction de la Ville, en agissant raisonnablement. PortsToronto collaborera maintenant avec le personnel de la Ville et Transports Canada pour mettre en œuvre les RESA selon les modalités énoncées dans l'accord tripartite modifié de janvier 2025. ■ Ajout de l'énoncé suivant à la section E1 du résumé et à la section 1-1 de l'introduction : - La présente évaluation environnementale est menée en fonction de la base de référence opérationnelle existante, qui sera maintenue avec la mise en œuvre des RESA. Elle ne vise pas à être interprétée comme une comparaison de l'environnement, et ne doit pas être interprétée comme telle, en l'absence de l'aéroport. - Texte révisé par « rendent obligatoire », comme suggéré. - Par souci de clarté, nous avons révisé le texte révisé dans les sections E.1 (Résumé) et 1.1 (Introduction) comme suit : - La présente évaluation environnementale vise à établir une liste restreinte de solutions de rechange, à évaluer leurs effets environnementaux et à déterminer la solution privilégiée pour la RESA. Elle définit également les mesures d'atténuation et de surveillance, le plan de compensation et les engagements pour les travaux futurs. L'évaluation environnementale vise à bien comprendre les effets positifs et négatifs de l'aménagement de RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Les résultats devraient permettre d'informer et de mobiliser le public et les intervenants qui pourraient être touchés et de fournir des renseignements pour appuyer la prise de décisions sur la conception et la construction de la solution privilégiée, tout en assurant la conformité aux règlements de Transports Canada, aux politiques du Plan officiel de

Section	Page dans le PDF	Commentaire de TC	Réponse de l'équipe du projet
			la Ville de Toronto et à l'approbation et à la délivrance de permis exigés par les autorités fédérales, provinciales et municipales.
E5 Solution privilégiée	13-14	■ L'une des préoccupations majeures de la RESA 3 au cours des discussions était la voie d'accès sans restrictions, mais elle n'est pas mentionnée dans la description des options. Nous nous demandons pourquoi. ■ Bien que la RESA 3 soit définie comme l'option privilégiée, toute référence à une construction potentielle devrait probablement se faire au conditionnel afin d'être plus neutre et d'éviter toute confusion, par exemple : On prévoit que la construction de la RESA 3 se fasse peut-être en deux phases [...] On pourrait s'attendre à ce que la construction [...].	■ Les routes sans restrictions côté piste sont mentionnées à la section E.5 du résumé, comme suit : Routes sans restrictions côté piste aux deux extrémités de la piste 08/26, ce qui permet aux véhicules de contourner l'environnement contrôlé de la piste, éliminant ainsi le besoin d'autorisations de la tour de contrôle actuellement en vigueur. Le risque d'incursions sur piste est ainsi réduit, ce qui souscrit à la Liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports du Canada. ■ Le texte concernant la construction a été révisé, comme suggéré.
1.0 Introduction	40	■ Dans le deuxième paragraphe de l'introduction, il est indiqué : « *Le projet vise à se conformer à la sous-section 300.01 du* Règlement de l'aviation canadien – *Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), publiée en janvier 2022*. » Le texte devrait indiquer : « L'objectif du projet est de se conformer à la section VI de la sous-partie 2 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien* – Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), publiée... »	■ Texte révisé, comme suggéré, à la section 1.0.
1.2.2 Accord tripartite	44	■ Il serait préférable de conclure la section au début de la page 44 en soulignant que toute modification à l'accord tripartite nécessite l'approbation de tous les signataires, puis de créer une section subséquente pour faire référence à la décision du conseil municipal. Dans sa forme actuelle, la section pourrait créer de la confusion pour les lecteurs, en impliquant que seule cette décision était nécessaire pour aller de l'avant avec les modifications.	■ Texte révisé, comme suggéré, à la section 1.2.2. Cette section a également été mise à jour pour intégrer la récente modification à l'accord tripartite.
1.4.1 But et nécessité du projet	44-45	■ Le deuxième paragraphe indique que « PortsToronto explore également les possibilités d'améliorer la sécurité opérationnelle de l'aéroport », mais les paragraphes suivants notent très fermement que le projet « procurera des avantages environnementaux et communautaires ». Maintenant que la RESA 1 est l'option prévue, il faudrait ajuster cette section.	■ Le texte a été révisé, comme suggéré, pour le rendre plus clair et plus neutre : De plus, le projet explorera les possibilités de réduire les émissions atmosphériques et le bruit au sol, pendant l'exploitation, le long du lac grâce à une utilisation plus efficace des voies de circulation, à l'ajout de murs antibruit et à l'accès routier périmétrique côté piste sans restriction autour des extrémités de piste.
1.4.2 Exigences de Transports Canada au sujet des RESA	45	■ Des modifications sont nécessaires pour clarifier le fait que le règlement sur les RESA a été enregistré le 21 décembre 2021, mais qu'il est entré en vigueur le 5 janvier 2022.	■ Le texte a été révisé, comme suggéré, pour le rendre plus clair.
1.6.1 *Loi sur l'évaluation d'impact*	49-50 (ainsi que l'organigramme à la p. 53)	■ Compte tenu de l'ordonnancement en cours de la publication de l'ébauche d'évaluation environnementale (c.-à-d. dans quelques semaines), il faudrait peut-être mettre à jour cette section pour tenir compte des développements en cours (p. ex., demande de désignation officielle de novembre 2024 et décision à venir; processus en vertu de l'article 82 et résultat à venir).	■ Les sections 1.6.1. et 1.6.1.2 ont été mises à jour pour intégrer la demande de désignation, la décision de l'AEIC et le processus en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* et ses résultats. ■ Figure 1-3 (organigramme du processus d'évaluation environnementale mis à jour pour inclure le processus en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*.

Tableau des commentaires et des réponses :
Commentaires de Transports Canada dans le rapport d'étude de l'évaluation environnementale
Le 3 février 2025

Section	Page dans le PDF	Commentaire de TC	Réponse de l'équipe du projet
1.6.1.2 Article 82 de la LEI	49	■ Le deuxième paragraphe stipule : « Dans le cadre de ce projet, les plans d'eau autour des terrains de l'aéroport appartiennent à PortsToronto. En vertu des lettres patentes[2] de PortsToronto, l'article 82 de la LEI n'est pas déclenché pour ces zones. » ■ Pour préciser les raisons pour lesquelles l'article 82 n'est pas déclenché, nous recommandons de remplacer ces phrases par : « Dans le cadre de ce projet, la majorité des terrains touchés, ainsi que les plans d'eau autour des terrains de l'aéroport, appartiennent à PortsToronto. En vertu des lettres patentes de PortsToronto, ces terrains et ces plans d'eau sont détenus comme des biens non fédéraux; par conséquent, l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* n'est pas déclenché pour ces zones. »	■ Texte révisé, comme suggéré.
1.6.1.2 Article 82 de la LEI	50	■ L'ébauche de l'EE indique : « Afin de répondre à leurs exigences conjointes en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, PortsToronto et Transports Canada se fieront à ce document d'EE pour déterminer si les composantes du projet sur les terrains de Transports Canada pourraient avoir des effets environnementaux négatifs. » Cette affirmation n'est plus exacte. Afin de respecter les échéanciers, nous avons rédigé un rapport autonome en vertu de l'article 82. Par conséquent, nous recommandons la formulation suivante : « Afin de répondre à leurs exigences conjointes en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, PortsToronto et Transports Canada ont entrepris une évaluation des effets environnementaux afin de déterminer si les composantes du projet sur les terrains de Transports Canada pourraient avoir des effets environnementaux négatifs. »	■ Texte révisé, comme suggéré.
3.2.7.1 Collecte de données	90-91	■ La dernière analyse de la circulation a été effectuée en 2016. Bien que les opérations aéroportuaires n'aient pas changé, il y a probablement d'autres facteurs qui ont changé dans la région et qui mériteraient d'être pris en compte, mais la section conclut qu'« aucune mise à jour n'était nécessaire pour le projet ». S'agit-il d'un domaine à risque potentiel qui pourrait être contesté?	■ La mise en œuvre de la RESA ne modifiera pas les activités opérationnelles à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, y compris aucune augmentation des mouvements, l'ajout de destinations ou l'activité des passagers. Par conséquent, l'analyse de l'impact sur la circulation de 2016 demeure prudente. La section a été révisée pour inclure le texte suivant afin de clarifier l'approche et la nécessité de l'étude de circulation dans le cadre de la présente évaluation environnementale : - Étant donné que les données des études précédentes ont été jugées suffisantes pour ce projet, aucune nouvelle donnée sur la circulation n'a été recueillie ou jugée nécessaire pour évaluer les effets potentiels de la RESA sur le réseau de transport environnant et les usagers de la route. PortsToronto effectue actuellement une analyse du trafic et des passagers fondée sur des enquêtes sur la circulation menées en décembre 2023 et en août 2024. On prévoit qu'un programme complet de transport et de mobilité sera entrepris dans le cadre des travaux futurs dans les environs immédiats, y compris le plan global de l'aéroport, ainsi qu'à l'étape de la conception détaillée de ce projet dans le but d'évaluer les conditions de circulation temporaires pendant les travaux de construction.

Tableau des commentaires et des réponses :
Commentaires de Transports Canada dans le rapport d'étude de l'évaluation environnementale
Le 3 février 2025

Section	Page dans le PDF	Commentaire de TC	Réponse de l'équipe du projet
4.2.2 Étape 2 : Évaluation préalable des solutions proposées pour l'aménagement des RESA figurant sur la longue liste	112	■ Aucune référence au maintien de la ZEM existante : selon nos renseignements, il s'agissait d'un principe clé lors de l'examen des options de RESA.	■ La protection des zones d'exclusion maritime a été ajoutée aux critères de sélection.
4.2.2.1 Solutions préalablement examinées	113	■ « Solutions 4, 5, 6 et 6B » : la section note que ces solutions « amélioreront les considérations environnementales ». La solution 4 ne le fera pas.	■ Élément pris en compte. Révision du texte pour préciser que les améliorations environnementales sont propres aux solutions 5, 6 et 6B.
4.2.2.1.3 Option 3 : EMAS	114-115	■ Conformité réglementaire : rien ne prouve que l'approbation réglementaire de l'installation d'un EMAS ferait face à des incertitudes. L'EMAS est une option de conformité établie par Transports Canada. https://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2022/2022-01-05/html/sor-dors269-fra.html	■ Nous avons révisé cette section pour qu'elle soit plus claire au sujet de l'incertitude potentielle. Voici le texte révisé : - Bien que cette solution, qui serait la première installation utilisant un dispositif d'arrêt à matériau absorbant au Canada, réponde aux exigences de Transports Canada en matière de RESA, Transports Canada devrait accepter la circulaire AC *150/5220-22 Engineered Materials Arresting Systems for Aircraft Overruns* de la Federal Aviation Administration. Cela inclut l'exigence de remise en service sous 45 jours imposée par la Federal Aviation Administration et l'absence de fermeture de piste en raison de dommages au dispositif d'arrêt à matériau absorbant. De plus, la circulaire d'information AC 300-007 de Transports Canada s'en remet à une autorité aéronautique gouvernementale externe, c'est-à-dire la Federal Aviation Administration des États-Unis, pour les normes de planification, de conception, d'installation et d'entretien des dispositifs d'arrêt à matériau absorbant. Certes, Transports Canada s'assure ainsi une orientation claire à l'heure actuelle, mais ce choix introduit des risques futurs inconnus en raison des changements qui seraient apportés à ces normes et règlements et qui échapperaient à son action.
4.2.6.3.1 Résumé du classement dans la catégorie socioéconomique	130	■ Lorsque vous parlez de marche au ralenti, nous recommandons de noter qu'il s'agit d'un véhicule, y compris la marche au ralenti d'un camion, et non d'un aéronef.	■ Le texte a été révisé.

Tableau des commentaires et des réponses :
Commentaires de Transports Canada dans le rapport d'étude de l'évaluation environnementale
Le 3 février 2025

Section	Page dans le PDF	Commentaire de TC	Réponse de l'équipe du projet
5.1.2 Conduit de services publics	136	■ Rien n'indique pourquoi ce conduit est important. Nous recommandons de fournir des renseignements supplémentaires.	■ Ajout d'un contexte supplémentaire (texte ci-dessous) pour en expliquer l'importance : - Ce couloir de services publics améliorera la coordination des services publics, y compris les raccordements d'eau, d'égout et d'électricité, permettant des mises à niveau ultérieures et assurant un service ininterrompu à l'aéroport et à la communauté des îles de Toronto. Le déplacement des services publics se trouvant actuellement sous les pistes de l'aéroport facilitera l'accès pour l'entretien, les travaux d'urgence et la résolution des pannes de services publics, qui sont des préoccupations opérationnelles constantes pour le personnel de la Ville et de l'aéroport. De plus, selon la communication de PortsToronto avec Toronto Hydro (octobre 2024), le couloir réservé appuiera les futures améliorations de l'infrastructure et offrira des avantages à long terme aux opérations aéroportuaires et à la communauté des îles en général.
5.2 Constructibilité et mise en œuvre	139	■ Bien que la RESA 3 soit définie comme l'option privilégiée, toute référence à une construction potentielle devrait probablement se faire au conditionnel afin d'être plus neutre et d'éviter toute confusion, par exemple : On prévoit que la construction de la RESA 3 se fasse peut-être en deux phases [...] On pourrait s'attendre à ce que la construction [...].	■ Texte révisé à la section 5.2, comme suggéré, pour le rendre neutre.
8.2.1 Projets aéroportuaires passés, actuels et futurs	195	■ Nous suggérons quelques modifications à l'énoncé suivant pour le rendre plus clair : ■ « À l'avenir, l'aéroport prévoit mettre en place le contrôle préalable aux douanes et de la protection des frontières des États-Unis d'ici 2025, effectuer des mises à niveau de l'infrastructure essentielle ~~financées par Transports Canada,~~pour lesquelles le gouvernement du Canada a investi quelque 30 millions de dollars en juin 2023, en plus de mettre à jour le Plan directeur de 2018 de l'aéroport afin de guider la croissance et le développement futurs, assurant une modernisation continue et une meilleure expérience des passagers. »	■ Révisé comme suggéré.
Tableau 10-4 : Résumé de la consultation des organismes	232	■ Le tableau décrit certaines réunions qui ont eu lieu entre PortsToronto et d'autres organismes, mais comprend également une référence à la correspondance de PortsToronto à la Ville demandant à tous les signataires de l'accord tripartite de collaborer pour faciliter le processus d'examen et de mise à jour de l'accord. Sachant que l'objectif n'est pas d'avoir une liste exhaustive de toutes les discussions, peut-être pourrait-on ajouter une note de bas de page décrivant un énoncé générique, quelque chose comme ceci : ■ Les interactions entre les partenaires tripartites dans le cadre de ce projet ont été multidimensionnelles pour permettre à PortsToronto de prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre la RESA dans les délais prescrits par le *Règlement de l'aviation canadien*. En tant que cosignataires de l'accord tripartite, Transports Canada, la Ville de Toronto et PortsToronto ont participé activement à des réunions de groupes de travail pour déterminer la voie à suivre pour les diverses composantes du projet.	■ Conformément aux directives de PortsToronto, nous avons supprimé les documents de correspondance entre la Ville et PortsToronto au sujet de la modification de l'accord tripartite, car ils faisaient partie d'un groupe de travail indépendant de l'EE. Nous avons également ajouté le texte proposé par Transports Canada à la section 10.6 du rapport.
11.3 Prochaines étapes	237	■ Compte tenu de l'ordonnancement en cours des jalons de ce dossier (p. ex., l'évaluation environnementale sera publiée après l'annonce de l'option choisie), le dernier paragraphe	■ Texte révisé, comme suggéré, à la section 11.3, comme suit :

Section	Page dans le PDF	Commentaire de TC	Réponse de l'équipe du projet
		de cette section devrait peut-être être modifié pour supprimer la référence à la décision du conseil municipal et inclure un énoncé générique soulignant que, malgré le résultat de l'évaluation environnementale, une décision doit (a dû) être prise entre les partenaires tripartites en tenant compte de facteurs supplémentaires.	- Malgré les résultats de la présente évaluation environnementale, une décision était nécessaire entre les partenaires tripartites pour modifier l'accord tripartite, achevée le 28 janvier 2025. L'accord modifié prévoit les conditions requises pour se conformer aux RESA mandatées par Transports Canada. Parmi les autres conditions énoncées dans l'accord modifié, PortsToronto doit élaborer un plan de gestion des travaux des RESA qui réduit au minimum les répercussions sur la collectivité, y compris les travaux de nuit, et doit élaborer un plan de gestion de la circulation lié aux activités de construction, avant le début des travaux, et à la satisfaction de la Ville, en agissant raisonnablement. PortsToronto collaborera maintenant avec le personnel de la Ville et Transports Canada pour mettre en œuvre les RESA selon les modalités énoncées dans l'accord tripartite modifié de janvier 2025.

Rasouli, Saeideh

De : Di Giuseppe, Marilena <marilena.digiuseppe@aecom.com>
Date : 15 juillet 2025 16 h 03
À : Bice, Courtney (elle, her | elle, la) (TC/TC) <courtney.bice@tc.gc.ca>
CC : Angela <AHomewood@portstoronto.com>Homewood; stephen <SDenes@portstoronto.com>Denes; lee Thomas <Lee.Thomas@aviang.ca>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Leblanc, Maude-Emmanuelle (TC/TC) <maude-emmanuelle.leblanc@tc.gc.ca>; Quan, Darren (TC/TC) <darren.quan@tc.gc.ca>; Bernhard. Schropp <Bernhard.Schropp@aviang.ca>; Jane Graham <jgraham@shoreplan.com>; Gonzalez Toledo, Nelson <Nelson.</jgraham@shoreplan.com></Bernhard.Schropp@aviang.ca></darren.quan@tc.gc.ca></maude-emmanuelle.leblanc@tc.gc.ca></Karl.Grueneis@aecom.com></saeideh.rasouli@aecom.com></Lee.Thomas@aviang.ca></SDenes@portstoronto.com></AHomewood@portstoronto.com> Gonzalez Toledo@aecom.com>
Objet : RE : [Externe/Externe] : Projet sur l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville) – Exigences en vertu du Programme de protection de la navigation (PPN) de la Loi sur les eaux navigables canadiennes (LENC)

Bonjour Courtney, bon après-midi,
J'espère que tout va bien.

Veuillez noter que la demande relative à la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* pour le remplissage proposé requis pour le projet RESA a été soumise aujourd'hui au site externe de soumission du PPN. Référez-vous aussi au courriel de confirmation et à la lettre de motivation joints.

N'hésitez pas à communiquer avec nous si vous avez des questions ou des préoccupations.

Cordialement,

Marilena Di Giuseppe, M.Sc.A.
Planificatrice environnementale, AECOM

M +1-416-518-7612
Marilena.DiGiuseppe@aecom.com

Absence du bureau le mercredi

AECOM Canada ULC.
105, promenade Commerce Valley Ouest, 8e étage
Markham (Ontario) L3T 7W3
Canada

Téléphone : 905-886-7022
Télécopieur : 905-538-8076
www.aecom.com

Transports Canada, Bureau maritime, région de l'Ontario
100, rue Front S, 1er étage
Sarnia, ON N7T 2M4
519-383-1863
NPPONT-PPNONT@tc.gc.ca

Le 15 juillet 2025

Nº de projet
60733457

Chers membres de Transports Canada, du Bureau maritime, de la Région de l'Ontario :

RE : Loi canadienne sur les eaux navigables - Demande d'approbation du Programme de protection de la navigation : projet sur l'aire de sécurité d'extrémité de piste de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville)

Au nom de Ports Toronto, propriétaire et exploitant de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville), une demande d'approbation est en cours de soumission dans le cadre du Programme de protection de la navigation (PPN) de la Loi sur les eaux navigables canadiennes pour les travaux de remplissage proposés liés à la construction d'une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville).

Selon notre correspondance précédente datée du 31 janvier 2025 (voir pièce jointe « LET_Correspondance avec Transports Canada PPN » téléchargé dans le portail sous « Documents annexes-Autres agences gouvernementales impliquées »), il est entendu que le remplissage proposé constitue un « travail » tel qu'il est défini par la Loi sur les eaux navigables canadiennes et se trouve dans le lac Ontario, une voie navigable programmée. Ainsi, une approbation serait requise en vertu de la Loi sur les eaux navigables canadiennes. Cette demande est soumise conformément à cette exigence.

Le projet de RESA est entrepris pour se conformer au Règlement de l'aviation canadien, introduit en janvier 2022, plus précisément à la partie III, sous-partie 2, division VI – RESA (sections 302.600 à 302.604), qui impose des RESA pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. À l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville), les exigences en matière de RESA ne s'appliquent qu'à la piste principale 08/26, puisqu'il s'agit de la seule piste qui est utilisée dans le cadre d'un service aérien régulier pour le transport de passagers. Le RESA, qui sera construit aux deux extrémités des pistes 08/26, est conçu pour améliorer la sécurité aérienne sans prolonger la piste, modifier les types d'aéronefs ni augmenter les opérations aéroportuaires. Les limites et les niveaux de protection de la zone d'exclusion pour les mammifères marins demeureront inchangés.

Ports Toronto a complété une évaluation environnementale pour la mise en œuvre de RESA pour la piste 08/26 de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville) afin de se conformer au nouveau Règlement de l'aviation canadien mentionné ci-dessus. Il n'y a pas d'exigences réglementaires en vertu des lois fédérales ou provinciales qui mandatent le processus d'EE du projet; toutefois une évaluation en vertu de l'article 82 de la Loi sur l'évaluation d'impact était requise pour les composantes du projet qui se trouvent sur des terres appartenant à Transports Canada. L'examen en vertu de l'article 82 a été effectué, et le 27 janvier 2025, Transports Canada et Ports Toronto ont publié l'avis de détermination, où il a été jugé que le projet n'est pas susceptible de causer des effets environnementaux négatifs importants sur les terres fédérales (voir la pièce jointe « LET_Avis de Détermination-Transports Canada » téléchargée dans le portail sous « Documents annexes – Autres agences gouvernementales impliquées »). De plus, le Plan officiel de la Ville de Toronto (2024) comporte des politiques pour les projets pour lesquels le remblayage du lac Ontario devrait faire l'objet d'une EE, qui ont aussi été prises en compte pour ce projet. Le projet de rapport d'étude de l'évaluation environnementale a été publié pour examen public et commentaires le 30 mai 2025 (voir pièce jointe « RPT_RESA EA Rapport étude_Ébauche » téléchargé dans le portail sous « Documents annexes-Informations sur l'examen environnemental »). La période d'examen public s'est terminée le 7 juillet 2025, et l'équipe du projet examine actuellement les commentaires reçus et y répond.

Le projet progresse selon un modèle d'approvisionnement conception-construction, avec actuellement environ 30 % (stade préliminaire) d'achèvement de conception. L'entrepreneur de conception-construction devrait se voir attribuer les phases de conception détaillée et de construction d'ici septembre 2025. L'entrepreneur conception-construction devra achever la conception détaillée dans les limites actuelles d'empreinte du projet en eau établies lors de la conception préliminaire.

La construction est prévue entre juillet 2026 et septembre 2028. Tous les travaux dans l'eau associés à la construction des brise-lames est et ouest doivent commencer le 16 juillet 2026 et devraient être terminés au-dessus de la ligne de flottaison d'ici le 14 mars 2027. Tous les travaux liés au remplissage et à la construction des extensions de masse terrestre se feront en dehors des périodes d'eaux vives derrière les digues permanentes.

Pour soutenir cette demande, les documents suivants ont été inclus, fournis directement dans la demande d'approbation (téléchargée via le portail en ligne du PPN) et également listés ici :

Documents obligatoires :

- Carte montrant l'emplacement du projet :
  - MAP_Carte site– emplacement du projet RESA.
- Croquis de conception :
  - DWG_Ports Toronto Croquis de conception du rapport de conception préliminaire RESA, datés de juin 2025.

Documents connexes :

- Informations sur le plan d'eau :
  - EE RPT Annexe C_RESA EE_Effets marins physiques Ébauche_Évaluation.
  - EE RPT Annexe D_RESA EE_Effets qualité eau Ébauche_Évaluation.
- Informations sur l'utilisation et la propriété des terres :
  - Conception préliminaire RPT Annexe B – Cartographie légale des limites aéroportuaires.
- Informations sur l'utilisation des plans d'eau :
  - EE RPT Annexe I_RESA EE_Effets navigation marine Ébauche_Évaluation.
- Impacts, obstacles et plans d'atténuation :
  - EE RPT Annexe I_RESA EE_Effets navigation marine Ébauche_Évaluation.
- Informations sur l'examen environnemental :
  - RPT_ÉBAUCHE RESA EE Rapport étude_Ébauche.
- Plans d'exploitation, d'entretien et de marquage :
  - RPT CYTZ RESA – Rapport de conception préliminaire final.
  - RPT CYTZ RESA Final PDR - Annexe J - Rapport constructibilité.
  - MEM2025-07-1_BBTCA-RESA-TC-PPN-Application-Description PROJET
- Photographies du chantier et du plan d'eau :
  - LOG_Photolog-RESA-juin 2025.
- Consultation des Autochtones :
  - RESA-Consultation des Autochtones, juillet 2025.
- Autres agences gouvernementales impliquées :
  - Avis de détermination – Transports Canada.
  - LET_Correspondance avec le PPN de Transports Canada.
  - LET_AEIC Demande de désignation et décision.
  - LET - Correspondance avec MRN-PLA-Terres privées.
  - MPO_demande examen_Ports Toronto RESA_2025-06-13.

Notez également que les activités de construction s'étendant dans l'eau, y compris à l'intérieur de la zone d'exclusion pour les mammifères marins, nécessitent une autorisation du capitaine de port de Ports Toronto. Cette autorisation, obtenue sous le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires exigent l'approbation des propriétaires de lots d'eau, la coordination avec l'aéroport Billy Bishop et NAV CANADA, ainsi que le respect des protocoles de sécurité et de navigation.

Cela inclut un plan de sécurité, l'utilisation de dispositifs de flottaison personnels, l'éclairage et le marquage appropriés des équipements marins, le retrait de l'équipement après les travaux, la délivrance d'avis de navigation et l'avis au capitaine de port lorsque le projet est terminé.

Nous apprécions votre considération de la candidature et attendons votre examen avec impatience. Si vous avez besoin d'informations ou de précisions supplémentaires, n'hésitez pas à contacter le soussigné à votre convenance.

Cordialement,



Marilena Di Giuseppe
Planificatrice environnementale, AECOM
Marilena.DiGiuseppe@aecom.com

C.c. : Stephen Denes, chef de projet RESA, Ports Toronto
Angela Homewood, responsable des projets environnementaux, Ports Toronto
Lee Thomas, chef de projet RESA, Avia NG
Karl Grueneis, gestionnaire de projet RESA, AECOM
Saeideh Rasouli, gestionnaire adjointe de projet RESA, AECOM

De : NWAR-ESS<nwaress@notification.canada.ca>
Date : 15 juillet 2025 à 15 h 52
À : Di Giuseppe, Marilena
Objet : Demande d'approbation soumise

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect



Votre demande d'approbation pour le Programmation de protection de la navigation a été transmise avec succès.

De : Marilena Di Giuseppe

Situé sur : Lac Ontario, Toronto (Ville), Ontario

Pour : Remplissage

Les informations de votre projet ont été envoyées à votre bureau régional du Programme de protection de la navigation pour examen.

Un agent du PPN vous contactera pour vous conseiller sur les prochaines étapes.

Si vous souhaitez consulter votre candidature soumise, vous pouvez vous connecter à votre compte existant sur le site de soumission externe.



Di Giuseppe, Marilena

De :	Bice, Courtney (she, her | elle, la) (TC/TC) <Courtney.Bice@tcgc.ca >
Envoyé :	20 février 2025 16 h 03
À :	Di Giuseppe, Marilena
Ce :	Angela Homewood ; Stephen Denes ; Lee Thomas ; Rasouli, Saeideh ; Grueneis, Karl ; Leblanc, Maude-Emmanuelle (TC/TC) ; Quan, Darren (TC/TC)
Objet :	RE : [Externe/External] : Exigences du projet de zone de sécurité en bout de piste (RESA) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT) dans le cadre du PPN de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*
Drapeau de suivi :	Suivi
Statut du drapeau :	Signalé

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message provient de l'extérieur de votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes à moins que vous ne reconnaissiez l'expéditeur et que vous soyez certain que le contenu est sans risque.

Signaler du courriel indésirable

NON CLASSIFIÉ / NON CLASSIFIÉ

Marilena,

J'ai ajouté des réponses ci-dessous en rouge.

Merci,

Courtney Bice

A/Manager | Gestionnaire
Navigation Protection Program | Programme de protection de la navigation
Transports Canada | Transport Canada
100, rue Front Sud, Sarnia ON N7T 2M4
519-381-7844 | courtney.bice@tc.gc.ca
Government of Canada | Gouvernement du Canada

Transport Canada has introduced new fees for services, under the *Canadian Navigable Waters Act*, as part of the Fee Modernization initiative. Find out more at: Canada Gazette, Part 2, Volume 158, Number 14 ; Canadian Navigable Waters Act Fees Regulations

Transports Canada introduit une nouvelle structure de redevances, en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes,* dans le cadre de l'initiative de modernisation des frais. Plus de renseignements ici : La Gazette du Canada, Partie 2, volume 158. numéro 14 : Règlement sur les droits relatifs à la Loi sur les eaux navigables des îles canadiennes

De : Di Giuseppe, Marilena marilena.digiuseppe aecom.com
Envoyé : lundi 10 février 2025 17 h 05
Destinataire : Bice, Courtney (she, her | elle, la) (TC TC) Courtney.Bice tc.gc.ca
Cc : Angela Homewood A Homewood portstoronto.com Stephen Denes SDenes portstoronto.com Lee Thomas Lee.Thomas aviang.ca Rasouli, Saeideh saeideh.rasouli aecom.com Grueneis, Karl Karl.Grueneis aecom.com Leblanc, Maude-Emmanuelle (TC TC) maude-emmanuelle.leblanc tc.gc.ca Quan, Darren (TC TC) Darren.Quan tc.gc.ca
Objet : RE [Externe/External] : Exigences du projet de zone de sécurité en bout de piste (RESA) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT) dans le cadre du PPN de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*

NON CLASSIFIÉ / NON CLASSIFIÉ

Bonjour Courtney,

Merci beaucoup pour votre courriel. Nous apprécions vraiment vos conseils à ce sujet. Nous avons quelques questions supplémentaires à vous poser, comme suit :

1. Serait-il possible de connaître les délais actuels pour l'examen et l'approbation des soumissions relatives aux centrales nucléaires? Étant donné que le projet RESA est très urgent et que la construction devrait commencer dès l'automne 2025, avec des activités en mer prévues pour le printemps 2026, nous aimerions savoir s'il y a des implications sur le calendrier.
   Le délai de traitement habituel d'une demande d'approbation est de 50 à 60 jours ouvrables, auxquels s'ajoutent 30 jours civils supplémentaires pour notre période de publicité et de consultation publique. De plus, la demande sera transmise à notre service des relations avec les autochtones aux fins d'examen. Si cet examen permet de déterminer qu'une consultation est nécessaire, le délai peut être prolongé. Veuillez garder à l'esprit qu'il s'agit là des délais applicables si nous déterminons qu'une autorisation est nécessaire. Si nous déterminons que les travaux répondent aux critères de non-interférence, une lettre sera envoyée et le dossier sera clos.
2. En ce qui concerne le calendrier, compte tenu de l'urgence de ce projet, si nous soumettons notre demande sur la base de la conception 60 % et que nous devons ensuite la soumettre de nouveau en raison de modifications apportées à la conception, pouvons-nous espérer un délai d'examen plus court pour la nouvelle soumission?
   Malheureusement, non. Le même processus d'examen devrait être suivi, ce qui reviendrait essentiellement à tout recommencer depuis le début.
3. En ce qui concerne les modifications de conception, nous comprenons que seuls les éléments du projet liés aux travaux dans l'eau (éléments susceptibles d'interférer avec la navigabilité) sont pertinents pour la demande du PPN. Par exemple, si des modifications sont apportées aux éléments terrestres du projet, il ne serait pas nécessaire de soumettre de nouveau la demande. Est-ce exact?
   Oui, c'est exact. Tout ce qui se passe dans, sur, au-dessus, en dessous ou à travers de l'eau est soumis à la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*. Les éléments du projet qui se déroulent sur terre ne nécessitent pas l'approbation du PPN.
4. Les délais d'approbation sont-ils différents pour une décision et pour l'octroi d'un permis?
   Si nous déterminons que les travaux n'auront aucune incidence, cette décision est prise lors de l'examen (une fois la demande soumise) et vous serez informé dans un délai de quelques jours ouvrables qu'aucune autorisation n'est requise.
5. Sur la base du barème actuel des frais de dossier (disponible ici Canada Gazette, Partie 2, Volume 15, Numéro 1 Règlement sur les droits pris en application de la Loi sur les eaux non navigables du Canada), nous comprenons que le projet RESA relève probablement de la catégorie 3. Est-ce exact?
   Oui, c'est exact. Des frais doivent être payés si une autorisation est requise. Si nous déterminons que les travaux n'interfèrent pas avec la navigation, aucuns frais ne seront exigés.

Merci pour vos conseils et votre aide.

Je vous souhaite une excellente soirée.

Cordialement,

Marilena

Marilena Di Giuseppe, M.A.Sc.
Planificatrice environnementale

M 1- 1 -51 - 12
Marilena DiGiuseppe aecom.com

Absente du bureau le mercredi

De : Bice, Courtney (she, her | elle, la) (TC TC) Courtney.Bice tc.gc. ca
Envoyé : mercredi 5 février 2025 10 h 13
À : Di Giuseppe, Marilena marilena.dipiuseppe aecom.com
Cc : Angela Homewood A Homewood portstoronto.com Stephen Denes Sdenes portstoronto.com Lee Thomas Lee.Thomas aviang.ca Rasouli, Saeideh saeideh. Rasouli aecom.com Grueneis, Karl Karl.Grueneis aecom. Com Leblanc, Maude-Emmanuelle (TC TC) maude-emmanuelle.leblanc tc.gc. ca Quan, Darren (TC TC) darren.quan tc.gc.ca
Objet : RE [Externe/External] : Exigences du projet de zone de sécurité en bout de piste (RESA) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT) en vertu du PPN de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*

NON CLASSIFIÉ / NON CLASSIFIÉ

Bonjour Marilena,

Toutes mes excuses, j'aurais dû fournir des renseignements sur la manière de soumettre une demande dans mon courriel initial! Vous avez raison, les demandes doivent être soumises par l'intermédiaire du site de soumission externe.

Nous avons besoin des plans définitifs pour prendre une décision en vertu de la *Loi*. En effet, si des modifications sont apportées, vous devrez peut-être soumettre une nouvelle demande pour examen.

Je serais heureuse de pouvoir en discuter plus en détail si vous le souhaitez.

Merci,

Courtney Bice
A/Manager | Gestionnaire
Navigation Protection Program | Programme de protection de la navigation
Transports Canada | Transport Canada
100, rue Front Sud, Sarnia ON N7T 2M4
519-381-7844 | courtney.bice@tc.gc.ca
Government of Canada | Gouvernement du Canada

Transport Canada has introduced new fees for services, under the *Canadian Navigable Waters Act*, as part of the Fee Modernization initiative. Find out more at: Canada Gazette, Part 2, Volume 158, Number 14 ; Canadian Navigable Waters Act Fees Regulations

Transports Canada introduit une nouvelle structure de redevances, en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes,* dans le cadre de l'initiative de modernisation des frais. Plus de renseignements ici : La Gazette du Canada, Partie 2, volume 158. numéro 14 : Règlement sur les droits relatifs à la Loi sur les eaux navigables des îles canadiennes

De : Di Giuseppe, Marilena marilena.digiuseppe aecom.com
Envoyé : mardi 4 février 2025 16 h 30
À : Bice, Courtney (she, her / elle, la) (TC TC) Courtney.Bice tc.gc.ca
Cc : Angela Homewood A Homewood portstoronto.com Stephen Denes SDenes portstoronto.com Lee Thomas Lee.Thomas aviang.ca Rasouli, Saeideh saeideh.rasouli aecom.com Grueneis, Karl Karl.Grueneis aecom.com Leblanc, Maude-Emmanuelle (TC TC) maude-emmanuelle.leblanc tc.gc.ca Quan, Darren (TC TC) Darren.Quan tc.gc.ca
Objet : RE [Externe/External] : Exigences du projet de zone de sécurité en bout de piste (RESA) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT) dans le cadre du PPN de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*

NON CLASSIFIÉ / NON CLASSIFIÉ

Bonjour Courtney,

Nous vous remercions pour votre réponse rapide et votre courriel complet concernant le projet de zone de sécurité en bout de piste (RESA). Nous apprécions grandement vos conseils détaillés sur le processus de demande dans le cadre du PPN de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*.

Votre explication sur la manière dont le projet de remblayage pour l'extension de la masse terrestre est considéré comme un travail plutôt que comme une activité interdite en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* est particulièrement utile. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir clarifié les paragraphes 21-22(1) et 22(2), en particulier la distinction entre les matériaux qui flottent et ceux qui coulent, et les cas où l'interdiction s'applique et ceux où elle ne s'applique pas.

Les renseignements que vous avez fournis sur les exigences en matière de demande pour le lac Ontario, qui figure à l'annexe de la *Loi*, sont extrêmement précieux. Nous veillerons à ce que notre demande comprenne tous les éléments nécessaires, notamment :

i. Une demande dûment remplie avec les détails du projet, la méthodologie de construction, les répercussions prévues sur la navigation, les renseignements sur les travaux temporaires, etc.
ii. Plans et profils en coupe
iii. Carte

Pourriez-vous nous indiquer si nous devons toujours soumettre notre demande d'approbation en ligne par l'intermédiaire du site de soumission externe du PPN?

Nous comprenons que le PPN examinera le projet de manière approfondie, en tenant compte à la fois des répercussions de la construction et du remplissage final, même si les travaux ont lieu dans la zone d'exclusion marine. Nous reconnaissons que Transports Canada conserve le pouvoir, en vertu de l'article de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* pour déterminer si les travaux nuiront à la navigation, et que cette décision nécessite une demande complète accompagnée des dessins associés.

Sur la base du calendrier actuel du projet et des directives que vous nous avez fournies, nous prévoyons soumettre la demande pour le projet RESA d'ici avril 2025. Veuillez noter que nous ne disposerons pas des dessins définitifs à ce moment-là, mais que nous pourrons donner suite à notre demande dès qu'ils seront disponibles. L'équipe du projet travaille avec diligence pour rassembler tous les renseignements nécessaires et préparer les documents nécessaires. Compte tenu de la date limite ferme fixée par le projet RESA au 12 juillet 2027, la construction devrait débuter dès

l'automne 2025. Nous vous serions très reconnaissants de bien vouloir nous faire part de vos conseils ou considérations susceptibles d'accélérer le processus d'examen par l'équipe du programme de protection de la navigation.

Une fois encore, merci pour vos conseils et vos explications claires. Nous vous sommes très reconnaissants de votre aide qui nous permet de mener à bien ce processus.

Veuillez noter que, conformément à la demande de PortsToronto, nous tenons les responsables des politiques de Transports Canada (Maude Leblanc et Darren Quan), tous deux en copie de ce courriel, informés de notre processus de demande.

Si vous avez d'autres conseils à nous donner ou si vous disposez de renseignements supplémentaires dont nous devrions être informés, n'hésitez pas à nous en faire part.

Cordialement,

Marilena Di Giuseppe, M.A.Sc.
Planificatrice environnementale

M 1- 1 -51 - 12
Marilena. DiGiuseppe aecom.com

Absente du bureau le mercredi

De : Bice, Courtney (she, her | elle, la) (TC TC) Courtney Bice tc.gc.ca
Envoyé : vendredi 31 janvier 2025 9 h37
À : Di Giuseppe, Marilena marilena.digiuseppe aecom.com
Cc : Angela Homewood A Homewood portstoronto.com Stephen Denes Sdenes portstoronto.com Lee Thomas Lee.Thomas aviang.ca Rasouli, Saeideh saeideh. Rasouli aecom.com Grueneis, Karl Karl.Grueneis aecom.com
Objet : RE [Externe/External] : Exigences du projet de zone de sécurité en bout de piste (RESA) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT) dans le cadre du PPN de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*

NON CLASSIFIÉ / NON CLASSIFIÉ

Bonjour Marilena,

Joey m'a transféré votre courriel. Je travaille sur le projet RESA et je peux donc vous fournir quelques renseignements.

Le remblayage prévu dans le cadre de ce projet serait considéré comme un ouvrage au sens de la *Loi sur les eaux navigables du Canada*, plutôt que comme une activité interdite. Les paragraphes 21 et 22(1) de la *Loi sur les eaux navigables du Canada,* respectivement, interdit de jeter ou de déposer de la sciure, des rognures, des dosses, des écorces (ce que nous appelons les « débris flottants ») et interdit de jeter ou de déposer de la pierre, du gravier, de la terre, des escarbilles, des matières submersibles (ce que nous appelons les « débris coulants »). Toutefois, le paragraphe 22(2) décrit ce qui suit :

> (2) Cette interdiction ne s'applique toutefois pas aux déversements de remblais faits **conformément à une approbation délivrée en vertu du paragraphe 7(6).**

5

En clair, la PPN peut approuver les déversements de remblais dans le cadre d'une autorisation, plutôt que d'exiger une exemption du gouverneur en conseil.

Le lac Ontario figure à l'annexe de la *Loi*, de sorte que ces travaux nécessiteraient une autorisation en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*. Une demande d'autorisation comprend les éléments suivants :

i. Une demande dûment remplie, comprenant des détails sur le projet, la méthodologie de construction, les répercussions prévues sur la navigation, les travaux temporaires, etc.
ii. Plans et profils en coupe
iii. Carte

Le PPN examinera le projet afin de déterminer ses répercussions sur la navigation, notamment celles liées à la construction elle-même et au remblayage final. Même si les travaux sont effectués dans la zone d'exclusion marine, ils modifient tout de même les dégagements naturels disponibles. Une demande doit donc être présentée. TC a le pouvoir, en vertu de l'article de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* pour déterminer que les travaux n'entraveront pas la navigation, mais une demande dûment remplie et les dessins connexes sont nécessaires pour prendre cette décision. Si TC détermine que les travaux n'entraveront pas la navigation, aucune approbation ne sera requise et aucune autre mesure ne sera prise par le PPN.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à me les poser.

Merci,

Courtney Bice
A/Manager | Gestionnaire
Navigation Protection Program | Programme de protection de la navigation
Transports Canada | Transport Canada
100, rue Front Sud, Sarnia ON N7T 2M4
519-381-7844 | courtney.bice@tc.gc.ca
Government of Canada | Gouvernement du Canada

Transport Canada has introduced new fees for services, under the *Canadian Navigable Waters Act*, as part of the Fee Modernization initiative. Find out more at: Canada Gazette, Part 2, Volume 158, Number 14 ; Canadian Navigable Waters Act Fees Regulations

Transports Canada introduit une nouvelle structure de redevances, en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes,* dans le cadre de l'initiative de modernisation des frais. Plus de renseignements ici : La Gazette du Canada, Partie 2, volume 158. numéro 14 : Règlement sur les droits relatifs à la Loi sur les eaux navigables des îles canadiennes

De : Di Giuseppe, Marilena marilena.digiuseppe aecom.com
Envoyé : mercredi 2 janvier 2025, 15 h 53
À : immer, Joey (TC TC) joey.immer tc.gc.ca
Cc : Angela Omewood A Omewood portstoronto.com Stephen Denes Sdenes portstoronto.com Lee Thomas Lee.Thomas avian ca Rasouli, Saeideh saeideh.rasouli aecom.com Grueneis, Karl Karl.Grueneis aecom.com NPP ONT PPN ONT NPPONT-PPNONT tc.gc.ca
Objet : [Externe/External] : Exigences du projet de zone de sécurité en bout de piste (RESA) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT) dans le cadre du PPN de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*

Cher Joey Immer,

6

Objet : Exigences du projet de zone de sécurité en bout de piste (RESA) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT) dans le cadre du PPN de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*

Au nom de PortsToronto, propriétaire et exploitant de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT), nous vous adressons cette lettre afin d'obtenir des conseils et des directives pour nous assurer que notre équipe suit la bonne voie dans le cadre du Programme de protection de la navigation (PPN) pour le projet de zone de sécurité en bout de piste (RESA) de PortsToronto.

Contexte du projet

Une zone de sécurité en bout de piste (RESA) doit être construite à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT) (le projet). Le promoteur de ce projet est PortsToronto. Le projet a pour objectif de se conformer au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), partie X, sous-partie 2, division Zone de sécurité d'extrémité de piste (RESA), sections 302.600 à 302.604 RESA, publiées en janvier 2022, qui imposent la mise en place de RESA pour les aéroports accueillant plus de 325 000 passagers commerciaux par an. Une RESA est une zone adjacente à une piste ou située sur celle-ci, conçue pour réduire la gravité des dommages subis par un avion en cas de dépassement ou de sortie de piste. À l'ABBT, les exigences RESA s'appliquent aux deux extrémités de la piste principale, la piste 08/26, qui permet l'utilisation d'avions commerciaux.

La zone d'étude du projet englobe toutes les terres de l'ABBT concernées par la mise en œuvre de la RESA, y compris la zone d'exclusion marine. La zone d'étude du projet est illustrée à l'**annexe 1 - Carte de la zone d'étude**. La construction des RESA, ainsi que toute amélioration supplémentaire, n'allongera pas la piste principale, ne facilitera pas l'utilisation de nouveaux avions et n'augmentera pas les opérations à l'ABBT. Les limites et la taille de la zone d'exclusion marine existante resteront également inchangées.

Bien qu'aucune exigence réglementaire en vertu des lois fédérales ou provinciales ne définisse un processus d'EE pour le projet, une évaluation en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation des répercussions* est requise pour tous les éléments du projet qui se trouvent sur des terrains appartenant à Transports Canada. L'examen en vertu de l'article 82 est terminé, aucune observation n'a été reçue et l'avis de décision a été publié dans le registre de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada à la rubrique Zone de sécurité en bout de piste - Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Dans le plan officiel de la Ville de Toronto (2024), il existe des politiques précisant que les projets de remblayage du lac Ontario doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale, qui doit être prise en considération. À ce titre, PortsToronto a entrepris une évaluation environnementale volontaire non réglementaire pour le projet RESA à l'ABBT. Un rapport préliminaire d'évaluation environnementale a été préparé en décembre 2024 et est en cours d'examen. Les conclusions de l'EE devraient informer et mobiliser le public et les parties prenantes potentiellement concernées, et fournir des renseignements pour appuyer la prise de décision sur la conception et la construction de l'option privilégiée, tout en tenant compte des répercussions des trois options. L'objectif principal est de garantir la conformité avec la réglementation de Transports Canada, les politiques du plan officiel de la Ville de Toronto et les autorisations et permis requis par les autorités fédérales, provinciales et municipales.

L'aéroport occupe un terrain de 210 acres sur l'île de Toronto. L'Administration portuaire de Toronto est propriétaire de 78,5 de terrain, dont 165 acres appartiennent à la Ville de Toronto, qui détient 20 % du terrain, soit 42 acres et Transports Canada 1,5 % du terrain, soit 3 acres. La propriété des terrains se répartit comme suit :

- Sur terre, comprend les zones indiquées dans la zone A (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), les zones D et E (propriété de Transports Canada) et les zones B et C (propriété de la Ville de Toronto), qui sont représentées dans **l'annexe 2 - Propriété foncière**.
- Sur l'eau, comprend la zone indiquée dans les lots aquatiques à chaque extrémité de la piste d'atterrissage (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), qui est représentée à **l'annexe 3 - Propriété des lots aquatiques**.

7

Exigences relatives au PPN et prochaines étapes

La construction des RESA sur la piste 08/26 comprend une extension de la masse terrestre d'environ 60 m à partir de la digue, d'une largeur d'environ 120 à 136 m (7 700 m²) à l'extrémité est, et d'environ 63 à 77 m de la digue sur une largeur d'environ 122 à 137 m (8 660 m^2) à l'extrémité ouest de la piste. Veuillez noter que les mesures sont approximatives à ce stade, car la conception est toujours en cours et susceptible d'être affinée. Les extensions terrestres nécessiteront le dépôt de matériaux de remblayage dans le lac Ontario. En outre, les activités dans l'eau comprennent également la construction d'un brise-lames en enrochement le long des extrémités est et ouest de la piste 08/26 afin de protéger les RESA contre la glace et les embruns.

Après avoir rempli l'outil d'examen de projet en ligne et examiné les lignes directrices relatives au PPN, nous avons évalué le projet en vertu de la *Loi sur les eaux navigables du Canada*. Il a été déterminé que le projet ne relève ni de la catégorie des **travaux mineurs**, ni de celle des **travaux majeurs** énumérés. Nous avons déduit les étapes suivantes après avoir examiné les lignes directrices et les exigences relatives aux projets de construction navale de la *Loi sur les eaux navigables du Canada*, et nous apprécierions vos conseils et vos commentaires concernant les prochaines étapes.

- Étape 1. Une demande d'exemption doit être soumise et approuvée avant de procéder à la demande du PPN. Nous comprenons que le projet est soumis aux articles 22(1) et 24(1) de la *Loi sur les eaux navigables du Canada* en raison de la nature des travaux et des matériaux déposés.

    - *L'article 22(1) de la Loi sur les eaux navigables canadiennes mentionne ce qui suit :* Il est interdit de jeter ou déposer, de faire jeter ou déposer ou de permettre ou tolérer que soient jetés ou déposés de la pierre, du gravier, de la terre, des escarbilles, cendres ou autres matières ou déchets submersibles dans des eaux dont une partie est navigable ou qui se déversent dans des eaux navigables et où il n'y a pas continuellement une profondeur d'au moins trente-six mètres d'eau; le présent article n'a toutefois pas pour effet de permettre de jeter ou déposer une substance dans des eaux navigables là où une autre loi fédérale interdit de le faire.
    - *L'article 24(1) de la Loi sur les eaux navigables canadiennes dispose ce qui suit* : Si le ministre reçoit une demande d'exemption et que le gouverneur en conseil est convaincu que l'intérêt public serait ainsi servi, ce dernier peut, par décret, exempter de l'application des articles 21 à 23 des fleuves, rivières, cours d'eau ou autres eaux, en tout ou en partie.

- Étape 2 : Dépôt d'une demande de permis en vertu du PPN. En ce qui concerne cette deuxième étape, veuillez consulter nos remarques suivantes :

    - Les travaux aquatiques du projet seront réalisés dans la zone d'exclusion marine déjà établie, où la navigation est actuellement strictement interdite (voir **l'annexe 1).** Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous faire part de votre avis sur la manière dont cet aspect du projet s'inscrit dans le processus de demande en deux étapes décrit ci-dessus. Par exemple, le processus de demande dans le cadre du PPN serait-il modifié et le projet pourrait-il être exempté du PPN de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, étant donné que la navigation ne sera techniquement pas affectée dans une zone du lac Ontario où elle est déjà interdite (c'est-à-dire dans la zone d'exclusion marine)?
    - De plus, nous apprécierions que Transports Canada nous fournisse des précisions et des directives sur la catégorie dans laquelle ce projet unique s'inscrirait aux fins de notre demande (si cela s'avère nécessaire), car il ne s'agit pas d'un projet de **travaux majeurs** et il ne figure pas parmi les projets de **travaux majeurs** répertoriés.

Nous vous remercions de votre attention et de votre examen, et attendons avec impatience votre réponse et vos directives concernant les exigences du projet en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*. Notre équipe se tient à votre disposition pour discuter plus en détail avec vous au cours d'une

réunion, au cours de laquelle nous pourrions échanger davantage de renseignements sur le projet et confirmer les mesures appropriées à prendre pour satisfaire aux exigences de la centrale nucléaire. Nous vous remercions à l'avance de votre aide à cet égard.

Cordialement,

Marilena Di Giuseppe, Hon BSc, MASc
Planificatrice environnementale, IAP, Canada

M +1-416-518-7612
Marilena.digiuseppe@aecom.com

Absente du bureau le mercredi

AECOM
105 Commerce Valley Drive West
6e étage
Markham, Ontario L3T 7\/V3, Canada
T +1-905-886-7022
aecom.com

Pour un monde meilleur

LinkedIn | Twitter | Facebook | Instagram



Avis de décision

[Toronto, Ontario] - **[Le 27 janvier 2025]** — Les autorités ont déterminé que le projet proposé, « Aire de sécurité d'extrémité de piste, Aéroport Billy Bishop de Toronto », n'est pas susceptible d'entraîner des effets négatifs importants sur l'environnement.

Cette décision a été prise après avoir pris en considération les facteurs suivants :

- les répercussions sur les droits des peuples autochtones;
- les connaissances autochtones;
- les connaissances communautaires;
- les commentaires reçus du public;
- les mesures d'atténuation techniquement et économiquement réalisables.

Les mesures d'atténuation prises en compte pour cette décision sont les suivantes :

Végétation :

- Délimiter clairement les zones de déboisement (à l'aide de barrières anti-érosion ou de protection des arbres) sur les plans de construction et sur le terrain avant de procéder au déboisement et au nivellement.

- Le cas échéant, des clôtures de chantier ou des clôtures anti-sédimentation doivent être installées et entretenues afin de délimiter clairement l'empreinte du chantier et d'éviter tout dommage accidentel ou toute intrusion dans les communautés végétales adjacentes.

- Un plan de contrôle de l'érosion et des sédiments doit être élaboré afin de garantir qu'aucun sédiment ne pénètre dans les communautés végétales adjacentes.

- Les zones temporairement perturbées doivent être revégétalisées à l'aide de plantes non envahissantes, de préférence indigènes, ou d'un mélange de graines adapté aux conditions du site et aux communautés végétales adjacentes.

- Toutes les machines, tous les équipements de construction et tous les véhicules arrivant sur le site doivent être propres (par exemple, ne présenter aucune fuite de liquide, ne contenir aucune terre contenant des graines d'espèces végétales envahissantes) et être inspectés et nettoyés conformément au protocole sur la propreté des équipements pour l'industrie (Halloran *et coll.*, 2013) avant d'arriver sur le chantier et de le quitter afin d'éviter la propagation d'espèces envahissantes vers d'autres endroits.

Faune sauvage :

- Élaborer et mettre en œuvre un protocole en cas de rencontre avec des animaux sauvages et des espèces en péril. En cas de rencontre avec des animaux sauvages, des mesures doivent être mises en œuvre pour éviter la destruction, la blessure ou la perturbation de l'espèce ou de son habitat. Par exemple, les activités de construction doivent être interrompues ou réduites, et les animaux sauvages doivent être encouragés à quitter le site et à s'éloigner de la zone de construction de leur propre chef. Un biologiste qualifié doit être contacté si les animaux sauvages ne partent pas d'eux-mêmes.

- Former le personnel de construction à prévenir les rencontres avec la faune sauvage, notamment en veillant à ce qu'aucun membre du personnel ne s'approche, ne nourrisse ou ne harcèle les animaux sauvages, que les déchets alimentaires soient correctement entreposés et éliminés, et que les véhicules cèdent le passage aux animaux sauvages.

Oiseaux migrateurs nicheurs et nids :

- Tous les travaux doivent être conformes à la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* (MBCA), y compris l'abattage d'arbres et le débroussaillage en dehors de la période de nidification des oiseaux (du 1er avril au 31 août).

- Si des activités sont offertes pendant la période générale de nidification, un inventaire des oiseaux nicheurs et des nids doit être réalisé avant le début des activités requises. La recherche des nids par un chercheur expérimenté est obligatoire et doit être effectuée par un biologiste qualifié au plus tard 48 heures avant l'élagage de la végétation. Une zone tampon de taille appropriée, dans laquelle aucune activité de construction ne doit avoir lieu, doit être établie autour d'un nid actif protégé par la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* jusqu'à ce que les oisillons aient pris leur envol et que le nid soit considéré comme inactif par un biologiste qualifié.

- Si un nid d'oiseau migrateur est trouvé en dehors de cette période de nidification (y compris un nid au sol), il bénéficie toujours d'une protection.

- Tous les matériaux stockés, tels que la terre, les morts-terrains ou autres matériaux similaires, doivent être maintenus à une température maximale de 70 degrés en inclinant les stocks afin de créer un angle de dépouille qui ne favorisera pas la nidification des oiseaux nicheurs pendant la saison de reproduction (du 1er avril au 31 août).

Qualité du sol, des sédiments et de l'eau :

- Un plan de prévention et d'intervention en cas de déversement doit être élaboré et respecté.

- Les déversements doivent être immédiatement confinés et nettoyés conformément aux exigences réglementaires provinciales et au plan d'urgence.

- Les stations de ravitaillement en carburant et d'entretien/nettoyage des équipements doivent être situées dans un endroit centralisé sur le site, à au moins 30 mètres des milieux humides, des cours d'eau, des plans d'eau ou d'autres éléments de drainage du site.

- Tous les transferts de produits chimiques, le ravitaillement en carburant et l'entretien des véhicules doivent être effectués dans les zones réservées aux stations de ravitaillement.

- Une trousse d'intervention d'urgence doit être disponible dans chaque station de ravitaillement en carburant en cas de déversement. Tous les véhicules et équipements de construction doivent également être équipés d'une trousse de déversement adaptée au véhicule ou à l'équipement.

- Les machines, les équipements de construction et les véhicules arrivant sur le site doivent être propres (par exemple, ne présenter aucune fuite de liquide ni aucune trace de terre susceptible de contenir des graines d'espèces végétales envahissantes) et être inspectés et lavés conformément au protocole sur la propreté des équipements dans l'industrie (Halloran *et coll.*, 2013) avant d'arriver sur le chantier et de le quitter.

- Tous les membres de l'équipe sur place qui conduisent des véhicules de chantier doivent être correctement formés à la gestion des déversements potentiels et avoir suivi une formation sur le système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail.

- Un plan de contrôle de l'érosion et des sédiments doit être élaboré afin de garantir qu'aucun sédiment ne pénètre dans le lac Ontario.

Qualité de l'air
Phase de construction :

- Installer des écrans ou des barrières à des endroits pratiques dans la zone d'étude de la qualité de l'air afin de réduire les émissions de particules entraînées par le vent.

- Avant le début des travaux, un plan détaillé de gestion de la qualité de l'air pendant la construction doit être préparé.

- Élaborer un protocole de communication et un protocole de traitement des plaintes afin de répondre à toute préoccupation liée à la qualité de l'air soulevée pendant la construction.

- Utiliser des suppresseurs de poussière tels que des pulvérisateurs d'eau.

Phase d'exploitation :

- Mettre en œuvre des programmes de réduction de la marche au ralenti afin de limiter les émissions des véhicules, en particulier des camions, des remorqueurs et autres véhicules circulant à l'ABBT et le long de la route périphérique côté piste.

Bruit :

- Maintenir l'équipement en état de fonctionnement afin d'éviter tout bruit inutile, notamment, mais sans s'y limiter, des systèmes d'échappement efficaces, des composants correctement fixés et la lubrification des pièces mobiles.

- Limiter la marche au ralenti des équipements au minimum nécessaire pour effectuer le travail spécifique.

- Veiller à ce que les véhicules utilisés en continu sur le chantier pendant une période prolongée (deux jours ou plus) soient équipés d'alarmes sonores à large bande plutôt que d'alarmes tonales.

- Éviter de faire tourner inutilement les moteurs et éteindre les équipements lorsqu'ils ne sont pas nécessaires (ne pas les laisser tourner au ralenti).

- Réduire au minimum la hauteur de chute des matériaux.

- Utiliser des équipements de construction conformes aux devis en matière de niveau sonore figurant dans les publications NPC-115 et NPC 118 du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario.

Les autorités sont convaincues que la réalisation du projet n'est pas susceptible d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement.

Par conséquent, les autorités peuvent mener à bien le projet, exercer tout pouvoir, accomplir toute tâche ou fonction, ou fournir une aide financière afin de permettre la réalisation totale ou partielle du projet.

Transports Canada
Transports Canada

4900, rue Yonge, 3e étage
Toronto (Ontario) M2N 6A5

Votre référence — Your file

Notre référence — Our file
5151-1-180
Numéro de SGDDI — RDIMS Number
20421640

Par courriel

12 juillet 2024

Warren Askew
Vice-président, Aéroport
PortsToronto
207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500
Toronto (Ontario) M5J 1A7
WAskew@portstoronto.com

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 28 juin 2024. Transports Canada apprécie les efforts continus faits par PortsToronto afin de se conformer au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), notamment aux exigences réglementaires relatives aux aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Dans sa lettre du 28 juin 2024, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT) a confirmé qu'il a accueilli plus de 325 000 passagers (embarqués et débarqués) au cours des années civiles 2022 et 2023. De plus, le 4 juillet 2024, Statistique Canada a publié les résultats de l'Enquête sur l'activité aéroportuaire, qui fournit des estimations sur le nombre de passagers embarqués et débarqués dans les aéroports du Canada. La loi interdit toutefois à Statistique Canada de divulguer toute information qui pourrait dévoiler l'identité d'une personne, d'une entreprise ou d'un organisme. Pour cette raison, le nombre de passagers embarqués et débarqués à l'ABBT n'a pas été publié.

En conséquence, et conformément au paragraphe 302.600(4) du RAC, je vous écris pour informer PortsToronto que, selon l'information recueillie par Transports Canada en collaboration Statistique Canada, dans le cadre de la Collection électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA), le volume de passagers à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a dépassé le nombre minimal de passagers prévu au paragraphe 302.600 (1) du RAC au cours de deux années civiles consécutives. PortsToronto est donc tenu, en sa qualité de propriétaire et d'exploitant de l'aéroport, de se conformer aux exigences réglementaires relatives à l'aménagement de RESA dans les trois ans suivant la date de la présente lettre.

De plus, conformément à l'article 302.603 du RAC, PortsToronto doit aviser le ministre des Transports, au plus tard 90 jours avant la date limite du lundi 12 juillet 2027, de la façon dont il entend se conformer aux exigences réglementaires relatives aux RESA.

Transports Canada reconnaît que l'aménagement de RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est complexe. Transports Canada demeure déterminé à collaborer avec PortsToronto et la Ville de Toronto afin de faire avancer le projet. Dans cette optique, je me réjouis à l'idée de participer à la séance de consultation de la collectivité que PortsToronto tiendra le 17 juillet 2024.

Enfin, à mesure que vous progresserez dans la réalisation des RESA, n'hésitez pas à communiquer avec Ovais Mateen, chef d'équipe technique par intérim, Opérations et Spécialités, par téléphone au 416-414-0350, si vous avez des questions précises concernant les exigences relatives aux RESA ou durant l'élaboration du plan des activités de construction.

Cordialement,

MEGeorge

Marcia George
Directrice régionale
Aviation civile, Région de l'Ontario

c.c. : R.J. Steenstra, président et chef de la direction, PortsToronto
Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Transports Canada
Duwayne Williams, directeur général régional, Transports Canada
Imi Waljee, directeur général régional par intérim, Transports Canada
Felix Meunier, directeur général, Aviation civile, Transports Canada
Paul Johnson, directeur municipal, Ville de Toronto

Rasouli, Saeideh

De : Stephen Denes <SDenes@portstoronto.com>
Date : 4 juillet 2024 15:36
À : Rasouli, Saeideh; Grueneis, Karl; Lee Thomas; Bernhard Schropp
c.c. : Heather Dennis; Angela Homewood
Objet : FW : Publication de l'avis d'assemblée publique et mise en ligne du site Web sur les RESA
Pièces jointes : DSG-2024-07-02-RESA-CommNotice-4-60733457.pdf; DSG-2024-07-02-RESA-CommNotice-FR-60733457.pdf

Pour information et ajout à vos dossiers.

Steve
647-209-8816 (cellulaire)

De : Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>
Date : 4 juillet 2024 10:20
À : Voortman, John (TC/TC) <John.Voortman@tc.gc.ca>; Dawson, Dave <dave.dawson@tc.gc.ca>; Novak, Katie (she,her | elle,la) (TC/TC) <Katie.Novak@tc.gc.ca>; Brodkin, Christopher (TC/TC) <christopher.brodkin@tc.gc.ca>; Chum, Amanda (TC/TC) <Amanda.Chum@tc.gc.ca>; Quan, Darren (TC/TC) <Darren.Quan@tc.gc.ca>; Bryan Bowen <Bryan.Bowen@toronto.ca>; Jay Paleja <Jay.Paleja@toronto.ca>; Meg St John <Meg.StJohn@toronto.ca>; Warren Askew <WAskew@portstoronto.com>; Deborah Wilson <deborah.wilson@portstoronto.com>; Bojan Drakul <BDrakul@portstoronto.com>; Stephen Denes <SDenes@portstoronto.com>; Glynys Jones <GJones@portstoronto.com>; Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>; Peter MacLeod <peter@masslbp.com>; Sarah Yaffe <sarah@masslbp.com>
Objet : Publication de l'avis d'assemblée publique et mise en ligne du site Web sur les RESA

Bonjour à tous,
Notre équipe des communications, avec l'appui de notre équipe d'experts-conseils sur les RESA (Avia NG et AECOM), a publié l'avis d'assemblée publique dans deux journaux locaux, le Toronto Star (dans l'édition d'aujourd'hui) et L'Express (dans l'édition de samedi). Conformément aux exigences du processus d'évaluation environnementale, les avis publics doivent être publiés dans deux journaux locaux, avec les détails requis, notamment une carte de la zone d'étude. PortsToronto impose comme exigence supplémentaire de publier l'avis dans un journal francophone. Conformément aux exigences de documentation, je joins les deux avis pour qu'AECOM puisse les inclure dans ses dossiers et dans le rapport d'évaluation environnementale.

De plus, le site Web a été mis en ligne aujourd'hui à l'adresse safecleanquiet.ca
La FAQ sur le site Web est basée sur les commentaires que nous avons reçus de Transports Canada et de la Ville de Toronto lors des réunions de notre groupe de travail en mai, lorsque nous avions prévu de tenir notre première assemblée publique en juin.

Merci, et n'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions.
-Angela-

O5.6 Environnement et Changement climatique Canada

Rasouli, Saeideh

De : Faune Ontario (ECCC) <wildlifeontario@ec.gc.ca>
Date : 10 octobre 2025 à 10 h 37
À : Anevich, Megan
CC : deCatanzaro, Rachel (elle | elle, la) (ECCC); permislep/sarapermis (ECCC); Registre LEP / Registre SARA (ECCC); Rasouli, Saeideh; gonzalez Toledo, Nelson; hropach, Olga; dunford, Wendy (ECCC)
Objet : Objet : Demande de confirmation des exigences de permis en vertu de la Loi sur les espèces en péril à l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville)

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour Megan – merci de m'avoir contacté pour des précisions. Votre interprétation est correcte. Les individus et nids actifs du pluvier siffleur sont protégés sur les terres non fédérales en vertu de la Loi sur les espèces en péril et de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. Cependant, la réalisation d'activités en dehors de la saison active (c'est-à-dire lorsque les pluviers ne sont pas présents; la saison active est généralement du début avril à la fin août, mais peut varier d'une année à l'autre) éviterait de contrevenir à ces interdictions.

Cordialement,

Service canadien de la faune
Bureau des permis
335, rue River
Ottawa, Ontario, K1V 1C7
Téléphone : 613-990-8355
Télécopieur : 613-990-8400
Courriel : wildlifeontario@ec.gc.ca

De : Anevich, Megan <megan.anevich@aecom.com>
Date : Mardi 7 octobre 2025 à 13 h 50
À : Faune Ontario (ECCC) <wildlifeontario@ec.gc.ca>
CC : Dunford, Wendy (ECCC) <Wendy.Dunford@ec.gc.ca>; deCatanzaro, Rachel (elle | she, her) (ECCC) <Rachel.DeCatanzaro@ec.gc.ca>; permislep / sarapermis (ECCC) <permislep-sarapermits@ec.gc.ca>; Registre LEP / SARA Registry (ECCC <sararegistry@ec.gc.ca>); Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>; Gonzalez Toledo, <Nelson.GonzalezToledo@aecom.com>Nelson; hropach, Olga <Olga.</Nelson.GonzalezToledo@aecom.com></saeideh.rasouli@aecom.com></sararegistry@ec.gc.ca></permislep-sarapermits@ec.gc.ca></Rachel.DeCatanzaro@ec.gc.ca></Wendy.Dunford@ec.gc.ca> Hropach@aecom.com>
Objet : RE : Demande de confirmation des exigences de permis en vertu de la Loi sur les espèces en péril à l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville)

Certaines personnes qui ont reçu ce message ne reçoivent pas souvent un courriel du megan.anevich@aecom.com. Découvrez pourquoi c'est important

Bonjour,

Merci pour votre réponse détaillée concernant l'applicabilité de la Loi sur les espèces en péril et de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs à l'aire de sécurité d'extrémité de piste de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville) (RESA) projet. Nous apprécions également les ressources et les conseils que vous avez partagés concernant la description de l'habitat du pluvier siffleur et les directives fédérales visant à éviter de nuire aux oiseaux migrateurs.

Nous souhaitons confirmer notre compréhension des directives d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) concernant les exigences fédérales de permis pour le projet. Comme mentionné, le projet de RESA de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville) est principalement situé sur des terres non fédérales, et des occurrences connues d'individus et de nids de pluvier siffleur à proximité du site du projet se trouvent également sur des terres non fédérales. De plus, aucun habitat critique pour l'espèce n'a été repéré dans le cadre de la Loi sur les espèces en péril sur le site du projet. Sur cette base, nous comprenons qu'un permis en vertu de la Loi sur les espèces en péril n'est pas requis pour le projet. Cependant, nous reconnaissons que les individus, nids et œufs du pluvier siffleur demeurent protégés par la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et, à ce titre, pour éviter toute violation de ladite loi et de la Loi sur les espèces en péril SARA fédérales, des activités pouvant perturber, nuire ou détruire les nids ou les individus seront prévues en dehors de la saison active de reproduction de l'espèce (du 1er avril au 31 août). Ceci est actuellement consigné dans l'évaluation environnementale comme un engagement. De plus, l'équipe de projet veillera à ce que ce calendrier soit inclus dans le dossier de projet pour la construction de l'entrepreneur. Nous apprécierions votre confirmation de cette compréhension.

Nous tenons également à souligner que le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPP) a examiné le formulaire de collecte d'informations du projet et a confirmé qu'un permis en lien avec la Loi sur les espèces en voie de disparition n'est pas requis pour le pluvier siffleur, puisque le projet n'aura pas d'impact sur son habitat.

Je vous remercie.

Megan
Megan Anevich
Elle/La
Écologiste, Environnement
M 416-509-4305
Megan anevich@aecom.com
AECOM
201-45, rue Goderich
Hamilton ON L8E 4W8, Canada
T 416-509-4305
aecom.com
Offrir un monde meilleur
LinkedIn | Twitter | Facebook | Instagram

Vacances à venir – 13 au 17 octobre et 27 au 29 octobre

De : Faune Ontario (ECCC) wildlifeontario@ec.gc.ca>
Date : 9 avril 2025 12 h 49
À : Anevich, Megan megan.anevich@aecom.com>
CC : Dunford, Wendy (ECCC) Wendy.Dunford@ec.gc.ca>; deCatanzaro, Rachel (elle | she, her) (ECCC) Rachel.DeCatanzaro@ec.gc.ca>; permislep / sarapermits (ECCC) permislep-sarapermits@ec.gc.ca>; Registre LEP /SARA Registry (ECCC) SARAregistry@ec.gc.ca>
Objet : TR : Demande de confirmation des exigences de permis en vertu de la Loi sur les espèces en péril à l'aéroport Billy Bishop de Toronto

Bonjour Megan,

Merci d'avoir contacté le Service canadien de la faune pour votre demande concernant l'obtention de permis en vertu de la LEP pour le Pluvier siffleur en lien avec le projet d'aménagement d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Le Pluvier siffleur est inscrit comme espèce en voie de disparition en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) du gouvernement fédéral et est protégé par la *Loi sur la Convention sur les oiseaux migrateurs* (LCOM). Il est également inscrit comme espèce en voie de disparition en vertu de la *Loi sur les espèces en voie de disparition* de l'Ontario.

La responsabilité de la conservation de la faune au Canada est partagée entre les gouvernements fédéral, provincial et territorial. La LEP du gouvernement fédéral a été conçue pour fonctionner conjointement avec la législation provinciale et territoriale afin de protéger les espèces en péril. En vertu de la LEP, le gouvernement fédéral est responsable des oiseaux migrateurs et des espèces aquatiques en péril partout où ils se trouvent, ainsi que des espèces terrestres en péril présentes sur les terres fédérales. Dans les circonstances mentionnées ci-dessus, certaines interdictions de la LEP, protégeant les individus et les résidences (p. ex. nids ou terriers) d'espèces en voie de disparition, menacées ou disparues, s'appliquent automatiquement.

La LCOM et son règlement (Règlement sur les oiseaux migrateurs, 2022 [ROM]) protègent les oiseaux migrateurs et interdisent la perturbation ou la destruction des nids d'oiseaux migrateurs lorsqu'ils contiennent un œuf viable ou un oiseau migrateur (jeune ou adulte). L'annexe 1 du ROM assure la protection des nids toute l'année pour 18 espèces. La Loi et le Règlement s'appliquent à toutes les terres et eaux du Canada, peu importe à qui elles appartiennent. Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) est responsable de l'administration de la LCOM au nom du gouvernement fédéral.

En Ontario, sur les terres non fédérales, la *Loi sur les espèces en voie de disparition* offre généralement une protection automatique aux individus et à l'habitat des espèces inscrites sur la liste provinciale des espèces en péril. Comme vous le savez, le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario est responsable de l'administration de cette loi et de la supervision de tout permis ou autorisation.

En ce qui concerne votre situation, nous notons que le projet de RESA de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto se trouve principalement sur des terres non fédérales et que les occurrences d'individus et de nids de Pluvier siffleur à proximité du site du projet se trouvent également sur des terres non fédérales. Comme vous le notez, il n'y a actuellement aucun habitat essentiel légalement protégé par la LEP pour le Pluvier siffleur sur le site. Cependant, il existe une protection fédérale pour les individus, les nids et les œufs de cette espèce en vertu de la LEP et de la LCOM, qui comprend la protection contre les perturbations. Pour plus de clarté, l'ECCC recommande que, pour éviter toute violation de la LEP et de la LCOM, toute activité du site pouvant nuire à des individus ou entraîner la perturbation, l'endommagement ou la destruction de nids de Pluvier siffleur soit entreprise en dehors de la saison de reproduction active de l'espèce. Veuillez noter qu'il n'existe aucun mécanisme d'obtention de permis en vertu de la LCOM pour autoriser la perturbation ou la destruction accidentelle des nids.

Une description de la résidence du Pluvier siffleur est disponible à l'adresse suivante : https://registrelep-sararegistry.gc.ca/virtual_sara/files/rd_Piping_Plover_0505_f.pdf. Les nids actifs de l'espèce sont protégés à titre de résidences dans le cadre de la LEP.

En ce qui concerne la perturbation ou les dommages causés aux oiseaux nicheurs, les principaux facteurs de risque sont l'emplacement et la période de l'année. L'ECCC met à disposition un site Web (https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/prevention-effets-nefastes-oiseaux-migrateurs/reduction-risque-oiseaux-migrateurs.html) pour aider à la planification des activités afin de réduire le risque d'effets néfastes sur les oiseaux migrateurs, leurs nids et leurs œufs, conformément à l'objectif de la LCOM.

Les directives sur les périodes générales de nidification sont disponibles sur le site Web d'ECCC : https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/prevention-effets-nefastes-oiseaux-migrateurs/periodes-generales-nidification.html

En ce qui concerne les protections provinciales, y compris la protection potentielle de l'habitat du Pluvier siffleur (en dehors des nids et des résidences), nous vous encourageons à consulter le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs pour obtenir des conseils.

Nous tenions également à souligner que, s'agissant de la procédure, la question de l'obtention de permis en vertu de la LEP aurait dû être abordée avant que Transports Canada ne conclue le processus au titre de l'article 82. La délivrance d'un permis en vertu de la LEP signifierait qu'ECCC deviendrait aussi une autorité fédérale au titre de l'article 82 et devrait également approuver la décision.

Si après lecture des renseignements ci-dessus, vous avez d'autres questions, nous vous invitons à communiquer avec notre bureau régional par téléphone (613-990-8355) ou par courriel (wildlife.ontario@ec.gc.ca).

Cordialement,

Service canadien de la faune
Bureau des permis
335, rue River
Ottawa, Ontario, K1V 1C7
Téléphone : 613-990-8355
Télécopieur : 613-990-8400
Courriel : wildlifeontario@ec.gc.ca

De : Anevich, Megan <megan.anevich@aecom.com>
Date : mercredi 2 avril 2025 13 h 25
À : Registre LEP / SARA Registry (ECCC) <SARAregistry@ec.gc.ca>
CC : Hropach, Olga <Olga.Hropach@aecom.com>; Lee Thomas <Lee.Thomas@aviang.ca>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Di Giuseppe, Marilena <marilena.digiuseppe@aecom.com>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>; Stephen Denes <SDenes@portstoronto.com>; Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>; McGill, Brian (Kitchener) <Brian.McGill@aecom.com>
Objet : Demande de confirmation des exigences de permis en vertu de la Loi sur les espèces en péril à l'aéroport Billy Bishop de Toronto

Vous ne recevez pas souvent des courriels de megan.anevich@aecom.com. Découvrez pourquoi c'est important.

Bonjour,

Au nom de PortsToronto, propriétaire et exploitant de l'aéroport Billy Bishop de Toronto, AECOM Canada ULC. souhaite savoir si des exigences fédérales d'obtention de permis en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* de 2002 (LEP) s'appliquent pour le Pluvier siffleur (*Charadrius melodus melodus*) dans le cadre de la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'aéroport Billy Bishop de Toronto, situé sur les îles de Toronto à Toronto (Ontario).

Veuillez consulter la lettre ci-jointe pour obtenir des détails précis, y compris des chiffres, qui placent la demande dans son contexte.

Si vous pouviez nous donner confirmation d'ici le 30 avril 2025, nous vous en serions très reconnaissants.

Je vous remercie.

Megan

Megan Anevich
Elle/La

Écologiste, Environnement
M 416-509-4305
megan.anevich@aecom.com

AECOM
201-45, rue Goderich
Hamilton ON L8E 4W8, Canada
T 416-509-4305
aecom.com

Offrir un monde meilleur
LinkedIn | Twitter | Facebook | Instagram

AECOM Canada Ltd
105, promenade Commerce Valley Ouest,
7e étage Markham (Ontario) L3T 7W3
Canada

Téléphone : 905-886-7022
Télécopieur : 905-538-8076
www.aecom.com

Environnement et Changement climatique Canada,
Service canadien de la faune
4905, rue Dufferin
North York (Ontario)
M3H 5T4

2 avril 2025

Nº de projet
60733457

Objet : Demande de confirmation des exigences en matière de permis en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto pour la mise en œuvre d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

À qui de droit;

Au nom de PortsToronto, propriétaire et exploitant de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT), nous envoyons la présente lettre pour demander des directives et confirmer si des exigences fédérales d'obtention de permis en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) de 2002 sont à satisfaire pour la mise en œuvre d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'ABBT sur les îles de Toronto à Toronto, en Ontario.

Aperçu du projet

Une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) doit être construite à l'ABBT (« le projet »). Le promoteur de ce projet est PortsToronto. Le projet vise à se conformer à la section VI de la sous-partie 2 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien – Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA)*, sections 302.600 à 302.604, publiée en janvier 2022, qui exige des RESA pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. Une RESA, ou aire de sécurité d'extrémité de piste, est une aire adjacente à la piste ou sur la piste destinée à réduire la gravité des dommages subis par un avion en cas d'un atterrissage trop court ou d'une sortie d'extrémité de piste de celui-ci. À l'ABBT, les exigences de RESA s'appliquent aux deux extrémités de la piste principale, la piste 08/26, qui permet l'utilisation d'aéronefs commerciaux.

La zone d'étude du projet englobe toutes les terres de l'ABBT touchées par la mise en œuvre de la RESA, y compris la zone d'exclusion marine (ZEM). La zone d'étude du projet est illustrée à la **pièce jointe 1 – Carte de la zone d'étude.** La construction de RESA, ainsi que toute autre amélioration, n'allongera pas la piste principale, ne facilitera pas l'utilisation de nouveaux aéronefs et n'entraînera aucune augmentation des activités opérationnelles à l'ABBT. Les limites et la taille de la zone d'exclusion maritime (ZEM) existante resteront elles aussi inchangées.

Comme l'exploitation des aéroports relève de la compétence du gouvernement fédéral, PortsToronto n'est pas tenue de réaliser une évaluation environnementale (EE) à l'échelle provinciale en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* (LEE) de l'Ontario. Le projet ne répond pas non plus aux critères d'un projet désigné en vertu du *Règlement sur les activités concrètes* pris en application de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI). Il n'y a pas d'exigences réglementaires en vertu des lois fédérales ou provinciales qui rendent obligatoire le processus d'EE du projet; toutefois une évaluation en vertu de l'article 82 de la LEI est requise pour toutes les composantes du projet qui se trouvent sur des terres appartenant à Transports Canada. L'évaluation en vertu de l'article 82 est terminée; aucun commentaire n'a été reçu, et l'avis de décision a été publié sur le registre de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada à la page Zone de sécurité d'extrémité de piste - l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Le Plan officiel de la Ville de Toronto (2024) comporte des politiques pour les projets pour lesquels le remblayage du lac Ontario devrait faire l'objet d'une EE, dont il faut tenir compte. À ce titre, PortsToronto a entrepris un processus d'EE non prescrit par la loi ou volontaire pour le projet de RESA à l'ABBT. Une ébauche du rapport d'étude de l'EE a été préparée en décembre 2024 et est actuellement en cours d'examen. Les résultats de l'EE devraient éclairer et mobiliser le public et les intervenants potentiellement touchés et fournir de l'information pour appuyer la prise de décisions sur la conception et la construction de la solution de rechange privilégiée, tout en tenant compte des impacts des trois solutions.

L'objectif principal est d'assurer la conformité aux règlements de Transports Canada, aux politiques du Plan officiel de la Ville de Toronto et aux exigences d'approbation et d'obtention de permis requises par les autorités fédérales, provinciales et municipales.

Décision concernant les exigences d'obtention de permis en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP)

L'empreinte de la RESA proposée par rapport à la communauté d'habitat du pluvier siffleur candidat connexe, à savoir la plage/bande minérale ouverte (BBO1), est jointe à titre de référence (**pièce jointe 2 – Carte de terrain de la CET et pièce jointe 3 – Habitat de catégorie 2 du pluvier siffleur**).

Pendant la rédaction du *rapport d'évaluation des effets sur le patrimoine naturel* pour l'EE, AECOM a relevé des mentions antérieures de nidification du pluvier siffleur (*Charadrius melodus melodus)* sur la plage de Hanlan, à l'extérieur des limites de l'ABBT. Les données du Centre d'information sur le patrimoine naturel indiquent qu'il y a eu une observation de pluvier siffleur en 2023 sur la plage de Hanlan, située à l'extérieur de l'ABBT, à environ 467 m au sud de la limite de l'empreinte proposée pour la RESA. L'empreinte terrestre proposée pour la RESA se limite aux terrains de l'ABBT et ne touche pas les communautés de plages et de dunes qui s'étendent vers le sud en direction de la plage de Hanlan. De plus, l'ABBT dissuade activement la nidification des oiseaux sur le terrain de l'ABBT en raison des règles de sécurité aéroportuaire, ce qui signifie que l'utilisation du terrain de l'aéroport par le pluvier siffleur est peu probable et serait dissuadée. D'après l'évaluation des effets réalisée par AECOM, les travaux associés à la RESA proposée ne devraient pas avoir d'impact sur le pluvier siffleur et son habitat.

Étant donné que le pluvier siffleur est inscrit sur la liste des espèces en voie de disparition à l'annexe 1 de la LEP et qu'il est également protégé en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, mais qu'aucun habitat essentiel n'a été désigné pour cette espèce en Ontario selon le *Programme de rétablissement du Pluvier siffleur (Charadrius melodus melodus) au Canada*, AECOM croit comprendre que les mesures de protection prévues aux articles 32 et 33 sont limitées respectivement à l'espèce individuelle et à sa résidence (c.-à-d. l'emplacement où l'oiseau gratte pour faire son nid), respectivement. On suppose que la résidence (c.-à-d. l'emplacement gratté) se trouve à plus de 450 m des activités de construction proposées, puisqu'un habitat de nidification abondant se trouve ailleurs le long de la plage Hanlan. De ce fait, il est peu probable que l'espèce se trouve dans les terrains actifs de l'ABBT. Par conséquent, AECOM croit comprendre que les travaux proposés ne contreviennent pas à la LEP et qu'un permis en vertu de l'article 73 n'est donc pas requis.

AECOM serait vivement reconnaissante au Service canadien de la faune (SCF) d'Environnement et Changement climatique Canada de confirmer sa compréhension des exigences d'obtention de permis en vertu de la LEP pour le pluvier siffleur. Nous aimerions également confirmer si le SCF est le seul organisme de réglementation pour toutes les espèces en péril dans le cadre de ce projet et si une consultation avec le MEPP est nécessaire pour les exigences d'obtention de permis en vertu de la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition*. Si vous pouviez confirmer notre évaluation d'ici le 30 avril 2025, nous vous en serions très reconnaissants.

Si vous avez besoin de renseignements supplémentaires pour vous aider à prendre votre décision, n'hésitez pas à communiquer avec le soussigné. Nous nous engageons à assurer le respect total de tous les règlements applicables et nous vous remercions de votre aide à cet égard.

Merci de votre temps et de votre attention. Dans l'attente de votre réponse.

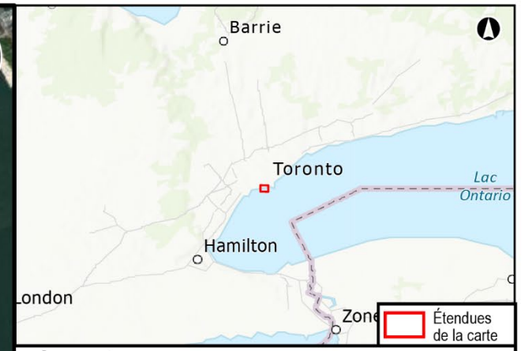
Veuillez agréer, Monsieur, l’expression de mes sentiments distingués.
AECOM Canada Ltd



Olga Hropach
Principale écologiste du milieu terrestre et
gestionnaire de l’environnement
Olga.hropach@aecom.com

P.j.
c.c. :





Légende

- Routes
- Voies ferrées
- Limite de l'aéroport
- Zone d'étude du projet
- Zone d'exclusion maritime (demeure inchangée)

Sources de données :
Contient des renseignements sous licence visés par la Licence du gouvernement ouvert de l'Ontario.

Cartes de base fournies par : Ville de Toronto, province de l'Ontario, Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS, EPA, RNCan, Parcs Canada, Esri, USGS, Maxar

EE des RESA – PortsToronto

Zone d'étude du projet

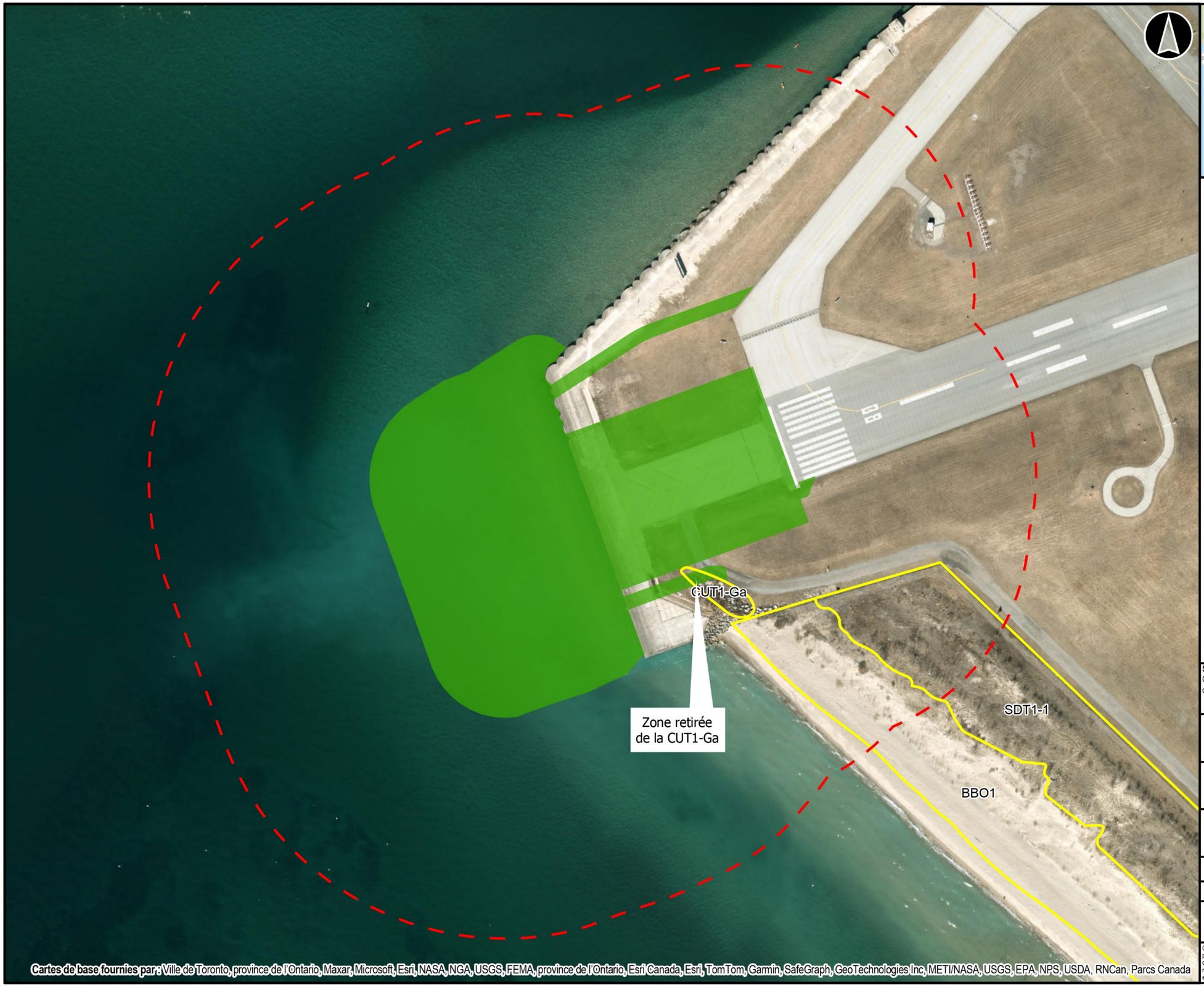
NAD 1983 zone UTM 17N

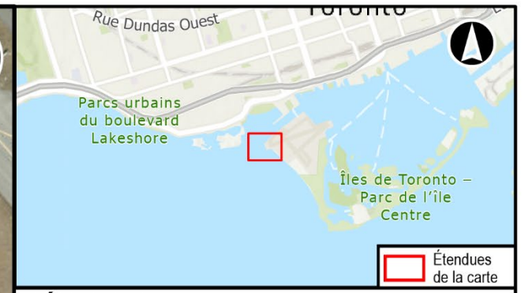
Juin 2024	01 : 14 000
P : 04010299	Version : 00

AECOM

Contient des renseignements sous licence visés par la Licence du gouvernement ouvert de l'Ontario. Ce dessin a été préparé pour l'usage du client d'AECOM et ne peut être utilisé, reproduit ni invoqué par des tiers, sauf si AECOM et son client en ont convenu, comme l'exige la loi, ou pour être utilisé par des organismes d'examen gouvernementaux. AECOM n'accepte aucune responsabilité, quelle qu'elle soit, envers toute partie qui modifie ce dessin sans le consentement écrit exprès d'AECOM.

Emplacement du projet : C:\Users\Wang52\Documents\Legacy\Data\work\ PROJECTS\60328546 - BBTOA\Task 4.1 - Archaeology Cultural Heritage\Technical\GIS\V Ports Toronto RESA\Ports Toronto RESA.aprx Présentation : GEN – Zone d'étude du projet
Date d'enregistrement : 2024-06-25 9:14 Utilisateur : Wang52





LÉGENDE

- Zone tampon de la RESA 1 (120 m)
- Classification écologique des terres (CEL)
- Empreinte RESA 1

Description de la CET

BBO1 : Plage/bande minérale ouverte

CUT1-Ga : Fourré à feuilles caduques de saule culturel

TDT1-1 : Dune arborée de peupliers

Sources de données :
Contient des renseignements sous licence visés par la Licence du gouvernement ouvert de l'Ontario.

Cartes de base fournies par : Ville de Toronto, province de l'Ontario, Maxar, Microsoft, Esri, NASA, NGA, USGS, FEMA, province de l'Ontario, Esri Canada, Esri, TomTom, Garmin, SafeGraph, GeoTechnologies Inc, METI/NASA, USGS, EPA, NPS, USDA, RNCan, Parcs Canada

Aires de sécurité d'extrémité de piste à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Classification écologique des terres (CEL)

0 50 100 M

NAD 1983 zone UTM 17N

Mars 2025	1 : 2 000
P : 60733457	Version : 00

Figure 1

AECOM

Contient des renseignements sous licence visés par la Licence du gouvernement ouvert de l'Ontario. Ce dessin a été préparé pour l'usage du client d'AECOM et ne peut être utilisé, reproduit ni invoqué par des tiers, sauf si AECOM et son client en ont convenu, comme l'exige la loi, ou pour être utilisé par des organismes d'examen gouvernementaux. AECOM n'accepte aucune responsabilité, quelle qu'elle soit, envers toute partie qui modifie ce dessin sans le consentement écrit exprès d'AECOM.

Emplacement du projet : C:\Users\WangS12\OneDrive - AECOM\Documents\Legacy\Data\work\PROJECTS\60328548 - BBTCA\Task 4.1 - Archaeology Cultural Heritage\Technical\GIS\Ports Toronto RESA\Ports Toronto RESA.aprx Présentation : Carte des champs
Date d'enregistrement : 2025-03-25 10:12:24 Utilisateur : WangS12





LÉGENDE

- Zone tampon de la RESA 1 (120 m)
- Classification écologique des terres (CEL)
- Empreinte RESA 1

Description de la CET

CUH : Haie culturelle

CUT1-Gb : Fourré à feuilles caduques de saule

Cartes de base fournies par : Ville de Toronto, province de l'Ontario, Maxar, Microsoft, Esri, NASA, NGA, USGS, FEMA, province de l'Ontario, Esri Canada, Esri, TomTom, Garmin, SafeGraph, GeoTechnologies Inc, METI/NASA, USGS, EPA, NPS, USDA, RNCan, Parcs Canada

Sources de données :
Contient des renseignements sous licence visés par la Licence du gouvernement ouvert de l'Ontario.

Aires de sécurité d'extrémité de piste à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Classification écologique des terres (CEL)

0 50 100 M

NAD 1983 zone UTM 17N

Mars 2025	1 : 2 000
P : 60733457	Version : 00

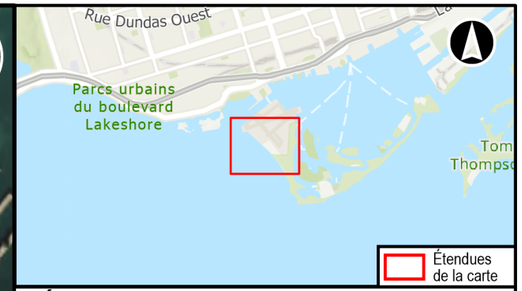
Figure 1

AECOM

Contient des renseignements sous licence visés par la Licence du gouvernement ouvert de l'Ontario. Ce dessin a été préparé pour l'usage du client d'AECOM et ne peut être utilisé, reproduit ni invoqué par des tiers, sauf si AECOM et son client en ont convenu, comme l'exige la loi, ou pour être utilisé par des organismes d'examen gouvernementaux. AECOM n'accepte aucune responsabilité, quelle qu'elle soit, envers toute partie qui modifie ce dessin sans le consentement écrit exprès d'AECOM.

Emplacement du projet : C:\Users\Wang31\OneDrive - AECOM\Documents\Legacy\Datawork\PROJECTS\60328548 - BBTCA\Task 4.1 - Archaeology Cultural Heritage\Technical\GIS\PortsToronto RESA\PortsToronto RESA.aprx Présentation - Field Map
Date d'enregistrement : 2025-03-25 10:24 AM User: Wang31





LÉGENDE

- Empreinte RESA 1
- Observation du pluvier siffleur (le 27 mai 2023)
- Observation du pluvier siffleur, zone tampon de 500 m
- Catégorie 2 – Habitat du pluvier siffleur
- Classification écologique des terres (CEL)

Description de la CET

BBO1 : Plage ouverte minérale / barre
CUH : Haie culturelle
CUM1a : Pré culturel minéral
CUT1-Ga : Fourré à feuilles caduques de saule culturel
CUW1 : Forêt culturelle minérale
TDT1-1 : Dune arborée de peupliers

Sources de données :
Contient des renseignements sous licence visés par la Licence du gouvernement ouvert de l'Ontario.

Aires de sécurité d'extrémité de piste à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Habitat du pluvier siffleur

0 75 150 300 M

NAD 1983 zone UTM 17N

Mars 2025	1 : 4 688
P : 60733457	Version : 00

Figure 4

AECOM

Contient des renseignements sous licence visés par la Licence du gouvernement ouvert de l'Ontario. Ce dessin a été préparé pour l'usage du client d'AECOM et ne peut être utilisé, reproduit ni invoqué par des tiers, sauf si AECOM et son client en ont convenu, comme l'exige la loi, ou pour être utilisé par des organismes d'examen gouvernementaux. AECOM n'accepte aucune responsabilité, quelle qu'elle soit, envers toute partie qui modifie ce dessin sans le consentement écrit exprès d'AECOM.

Emplacement du projet : D:\Projects\60328546_PortsToronto\PortsToronto RESA\PortsToronto RESA.aprx: Présentation : Carte des champs1
Date d'enregistrement : 2025-03-25 11:54 Utilisateur : Marino5

Cartes de base fournies par : Esri, NASA, NGA, USGS, province de l'Ontario, Esri Canada, Esri, TomTom, Garmin, SafeGraph, GeoTechnologies Inc, METI/NASA, USGS, EPA, NPS, USDA, RNCan, Parcs Canada, Ville de Toronto, province de l'Ontario, Maxar

O5.7 Ministère des Richesses naturelles

Rasouli, Saeideh

De :	Permis de collecte à des fins scientifiques Aurora (MRN) <scp.aurora@ontario.ca>
Date :	22 septembre 2025 09:39
À :	Di Giuseppe, Marilena
CC :	Grueneis, Karl; Rasouli, Saeideh; Gonzalez Toledo, Nelson; Angela Homewood; Stephen Denes; Heather Dennis; Bernhard Schropp; Edward Abreu; Jane Graham
Objet :	RE : Demande de renseignements concernant l'applicabilité de la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières* – Projet d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'aéroport Billy Bishop de Toronto

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour,

Merci de votre patience pendant l'examen du projet au regard des exigences de la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières*.

Le Ministère estime que la *Loi* ne s'appliquerait pas au projet de RESA à l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec nous.

Cordialement,
Centre de travail Aurora du MRNF
Division des opérations régionales
Ministère des Richesses naturelles et des Forêts | Fonction publique de l'Ontario
905-713-7400 | scp.aurora@ontario.ca

Ontario

Être fiers de renforcer l'Ontario, ses lieux et ses gens.

Remarque : Dans le cadre de l'accessibilité du service à la clientèle, veuillez nous indiquer si vous avez besoin de mesures d'adaptation, de supports de communication ou de médias substituts.

De : Permis de collecte à des fins scientifiques Aurora (MRN)
Date : mercredi 3 septembre 2025 9 h 54
De : Di Giuseppe, Marilena <marilena.digiuseppe@aecom.com>
CC : Grueneis, Karl <karl.grueneis@aecom.com>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>; 'Nelson.GonzalezToledo@aecom.com' <Nelson. GonzalezToledo@aecom.com>; 'AHomewood@portstoronto.com' <AHomewood@portstoronto.com>; Stephen Denes <sdenes@portstoronto.com>; Heather Dennis <hdennis@portstoronto.com>; 'Bernhard.Schropp@aviang.ca' <Bernhard.Schropp@aviang.ca>; 'Edward.Abreu@aviang.ca' <Edward.Abreu@aviang.ca>; 'jgraham@shoreplan.com' <jgraham@shoreplan.com>

Objet : RE : Demande de renseignements concernant l'applicabilité de la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières* – Projet d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'aéroport Billy Bishop de Toronto

Bonjour,

Merci pour votre courriel.

Le projet proposé sera examiné au regard des exigences potentielles de la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières*, et notre bureau communiquera avec vous sous peu.

Cordialement,
Centre de travail Aurora du MRNF
Division des opérations régionales
Ministère des Richesses naturelles et des Forêts | Fonction publique de l'Ontario
905-713-7400 | scp.aurora@ontario.ca

Ontario

Être fiers de renforcer l'Ontario, ses lieux et ses gens.

Remarque : Dans le cadre de l'accessibilité du service à la clientèle, veuillez nous indiquer si vous avez besoin de mesures d'adaptation, de supports de communication ou de médias substituts.

De : Di Giuseppe, Marilena <marilena.digiuseppe@aecom.com>
Date : lundi 18 août 2025 15 h 38
À : CISRN (MRN) NRISC@ontario.ca>
CC : Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>; Gonzalez Toledo, Nelson <Nelson.GonzalezToledo@aecom.com>; Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>; Stephen Denes <SDenes@portstoronto.com>; Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>; Bernhard Schropp <Bernhard.Schropp@aviang.ca>; Edward Abreu <Edward.Abreu@aviang.ca>; Jane Graham <igraham@shoreplan.com>
Objet : Demande de renseignements concernant l'applicabilité de la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières* – Projet d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'aéroport Billy Bishop de Toronto

ATTENTION – COURRIEL EXTERNE – Ne cliquez sur aucun lien et n'ouvrez pas de pièce jointe, excepté si vous connaissez l'expé

Madame, Monsieur,

RE : Demande de renseignements concernant l'applicabilité de la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières* – Projet d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'aéroport Billy Bishop de Toronto

Au nom de PortsToronto, propriétaire et exploitant de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT), nous envoyons ce courriel pour obtenir des éclaircissements sur l'applicabilité de la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières* au projet d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de PortsToronto à l'ABBT. Le projet comprend la construction de RESA, ce qui nécessitera des travaux à l'intérieur de plans d'eau de PortsToronto adjacents à la limite actuelle de l'aéroport aux extrémités est et ouest.

Contexte du projet

Une RESA doit être construite à l'ABBT (« le projet »). Le promoteur de ce projet est PortsToronto. Le projet vise à se conformer à la section VI de la sous-partie 2 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien – Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA)*, sections 302.600 à 302.604, publiée en janvier 2022, qui exige des RESA pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. Une RESA, ou aire de sécurité d'extrémité de piste, est une aire adjacente à la piste ou sur la piste destinée à réduire la gravité des dommages subis par un avion en cas d'un atterrissage trop court ou d'une sortie d'extrémité de piste de celui-ci.

À l'ABBT, les exigences de RESA s'appliquent aux deux extrémités de la piste principale, la piste 08/26, qui permet l'utilisation d'aéronefs commerciaux.

Zone d'étude du projet
La zone d'étude du projet englobe toutes les terres de l'ABBT touchées par la mise en œuvre de la RESA, y compris la zone d'exclusion marine (ZEM). La zone d'étude du projet est illustrée à la **pièce jointe 1 – Carte de la zone d'étude.** La construction de RESA, ainsi que toute autre amélioration, n'allongera pas la piste principale, ne facilitera pas l'utilisation de nouveaux aéronefs et n'entraînera aucune augmentation des activités opérationnelles à l'ABBT. Les limites et la taille de la zone d'exclusion maritime (ZEM) existante resteront elles aussi inchangées.

Il n'y a pas d'exigences réglementaires en vertu des lois fédérales ou provinciales qui définissent le processus d'EE du projet; toutefois une évaluation en vertu de l'article 82 de la LEI est requise pour toutes les composantes du projet qui se trouvent sur des terres appartenant à Transports Canada. L'évaluation en vertu de l'article 82 est terminée; aucun commentaire n'a été reçu, et l'avis de décision a été publié le 27 janvier 2025 sur le registre de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada à la page Zone de sécurité d'extrémité de piste - l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Le Plan officiel de la Ville de Toronto (2024) comporte des politiques pour les projets pour lesquels le remblayage du lac Ontario devrait faire l'objet d'une EE, dont il faut tenir compte. À ce titre, PortsToronto a entrepris un processus d'EE non prescrit par la loi ou volontaire pour le projet de RESA à l'ABBT. La version préliminaire du rapport d'étude de l'EE a été rédigée en mai 2025 et publiée pour examen public et commentaires le 2 juin 2025. La période de commentaires a pris fin le 7 juillet 2025. L'équipe du projet est actuellement en train de répondre aux commentaires reçus, et le rapport d'étude de l'EE final devrait être publié à l'automne 2025. Les résultats de l'EE devraient permettre d'informer et de mobiliser le public et les intervenants qui pourraient être touchés et de fournir des renseignements pour appuyer la prise de décisions sur la conception et la construction des RESA, tout en assurant la conformité aux règlements de Transports Canada, aux politiques du Plan officiel de la Ville de Toronto et à l'approbation et à la délivrance de permis exigés par les autorités fédérales, provinciales et municipales.

Propriété des terrains et des plans d'eau
L'aéroport occupe une superficie de 210 acres sur les îles de Toronto. L'Administration portuaire de Toronto possède 78,5 % des terrains, soit 165 acres; la Ville de Toronto en possède 20 % (42 acres) et Transports Canada, 1,5 % (3 acres). La propriété des terrains se répartit comme suit :

- Sur terre, comprend les zones désignées aire A (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), aires D et E (propriété de Transports Canada) et aires B et C (propriété de Transports Canada) sur la **pièce jointe 2 – Propriété foncière**.
- Dans l'eau, comprend les zones dans les plans d'eau qui sont situées à chaque extrémité de la piste (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), tel qu'il est indiqué sur la **pièce jointe 3 – Propriété des plans d'eau**.

La correspondance avec le MRN en mars et avril 2025, concernant l'applicabilité de la *Loi sur les terres publiques* au projet, a confirmé que les terres de PortsToronto sont considérées comme des « terres privées » en vertu de la *Loi sur les terres publiques* et qu'aucun permis n'est donc requis pour le projet en vertu de cette législation.

Travaux dans l'eau
Le projet des RESA comprend la construction d'aires de sécurité aux deux extrémités de la piste 08/26, qui s'étendront dans le lac Ontario. Les travaux dans l'eau comprendront :
- l'amélioration du lit du lac à l'intérieur de l'empreinte du projet
- la construction de structures de brise-lames
- la mise en place de remblai pour créer les aires de sécurité dans le prolongement de la piste

L'agrandissement de la masse terrestre sera réalisé par la mise en place de matériaux de remplissage propres et granulaires à l'intérieur (c'est-à-dire derrière) des digues en pierre armée. Chaque revêtement de brise-lames englobera entièrement la zone de masse terrestre étendue aux extrémités est et ouest de la piste et offrira une stabilité structurelle et une protection du rivage pour chaque extension.

Afin d'accueillir les éléments proposés et d'assurer les dégagements aéronautiques au-dessus de la nouvelle infrastructure, les dimensions approximatives des agrandissements de la masse terrestre basées sur la conception préliminaire sont les suivantes :

Est (au-dessus du niveau de l'eau) :

- Environ 72 m de long (par rapport à la digue existante) x environ 135 m de large (moyenne).
- Les 72 m de longueur sont constitués d'environ 60 m de nouvelle surface terrestre.
- La longueur maximale totale de la structure de brise-lames proposée est d'environ 240 m.

Est (sous le niveau de l'eau) :

- Environ 100 m de long (par rapport à la digue existante) x environ 200 m de large.
- Empreinte totale dans l'eau d'environ 18 555m².

Ouest (au-dessus du niveau de l'eau) :

- Environ 100 m de long (par rapport à la digue existante) x environ 145 m de large (moyenne).
- Les 100 m de longueur sont constitués d'environ 63 m de nouvelle surface terrestre.
- La longueur maximale totale de la structure de brise-lames proposée est d'environ 295 m.

Ouest (sous le niveau de l'eau) :

- Environ 111 m de long (par rapport à la digue existante) x environ 190 m de large.
- Empreinte totale dans l'eau d'environ 19 897 m²

L'empreinte totale dans l'eau du projet est d'environ 38 452 m².

À l'extrémité ouest, la structure du brise-lames serait portée à 79,5 m au-dessus du niveau de la mer, soit environ 4 m au-dessus du seuil de la piste 08/26, afin d'empêcher le débordement des vagues et les embruns. Le brise-lames à l'extrémité est (arrière-port) sera porté à 77 m au-dessus du niveau de la mer, soit moins de 1 m environ au-dessus du seuil, puisqu'il n'est pas nécessaire de contrôler les vagues ou les embruns. Il est à noter que l'altitude du seuil de la piste à l'extrémité ouest est de 75,5 m et de 76,2 m à l'extrémité est.

Le brise-lames sera construit en forme de U pour englober l'extension des RESA à l'est et à l'ouest. Il sera composé de plusieurs couches : une berme principale, une couche de roche filtrante et une couche de pierre armée. La première étape consiste à placer le matériau de la berme principale. Une fois la berme en place, la roche filtrante sera ajoutée pour protéger et conserver la pente du matériau noyau. Cette couche est essentielle à la stabilité de la structure. La troisième étape consiste à placer des pierres armées sur la pente extérieure au-dessus de la couche filtrante. Une fois les couches extérieures protectrices en place, un remblai propre sera placé derrière la berme protégée. La construction sera réalisée par étapes, en répétant ces étapes jusqu'à ce que le cailloutage et les opérations de remblai soient au-dessus de la ligne de flottaison.

Détermination de l'applicabilité de la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières*

Nous comprenons que la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières* réglemente la construction, la modification et l'entretien des barrages et autres ouvrages (p. ex. ouvrage de franchissement de cours d'eau, enclos, canalisations, câbles et pipelines) lorsque ces travaux sont susceptibles d'avoir des répercussions sur les fonctions naturelles d'un lac ou d'une rivière.

En nous basant sur les renseignements présentés ci-dessus concernant les activités du projet dans l'eau, et sur le fait que le projet de RESA soutient l'exploitation d'un aéroport relevant de la compétence fédérale, nous estimons que la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières* pourrait ne pas s'appliquer. Cependant, nous aimerions confirmer cette interprétation et apprécierions grandement votre avis sur les points suivants :

1. Le projet de RESA à l'aéroport Billy Bishop de Toronto est-il assujetti à la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières*?
2. Si oui, quelles dispositions précises de la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières* s'appliqueraient?
3. Existe-t-il des considérations ou exigences particulières que nous devrions connaître, compte tenu de l'emplacement et de la nature du projet?

Si vous avez besoin de renseignements supplémentaires pour vous aider à prendre votre décision, n'hésitez pas à communiquer avec nous. La directive

L’équipe de projet s’engage à assurer le respect total de tous les règlements applicables et vous remercie de votre aide à cet égard.

Merci de votre temps et de votre attention. Dans l’attente de votre réponse.

Cordialement,

Marilena Di Giuseppe, B.Sc. avec distinction, M.Sc.A Planificatrice environnementale, Étude d’impact et demande de permis, Canada

M +1-416-518-7612
marilena.digiuseppe@aecom.com

Absence du bureau le mercredi
Vacances à venir : du 2 au 19 septembre

AECOM
105, promenade Commerce Valley
Ouest, 8e étage
Markham (Ontario) L3T 7W3 Canada
Tél. : +1-905-886-7022
aecom.com

Offrir un monde meilleur

LinkedIn | Twitter | Facebook | Instagram



Di Giuseppe, Marilena

De : Tom, Michelle (MRN) <Michelle.Tom@ontario.ca>
Date : 8 avril 2025 à 11 h 21
À : Di Giuseppe, Marilena
c.c. : CISRN (MRN); Rasouli, Saeideh; Grueneis, Karl; Lee Thomas; Stephen Denes; Heather Dennis
Objet : Re : Demande de renseignements concernant l'applicabilité de la *Loi sur les terres publiques* – Projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Bonjour, Marilena,

C'est un plaisir pour moi de vous aider. Je vous présente mes excuses pour toute confusion dans mon courriel précédent.

Les terres appartenant à PortsToronto sont considérées comme des terres privées et ne nécessiteraient pas de permis en vertu de la *Loi sur les terres publiques*.

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions.

Cordialement,
Michelle Tom (elle/la)
Spécialiste technique en gestion intégrée des ressources | Centre de travail d'Aurora, ministère des Richesses naturelles
✉ michelle.tom@ontario.ca
☎ 289-221-6801
Être fiers de renforcer l'Ontario, ses lieux et ses gens.

Ontario

Remarque : Dans le cadre de l'accessibilité du service à la clientèle, veuillez m'indiquer si vous avez besoin de mesures d'adaptation, de supports de communication ou de médias substituts.

De : Di Giuseppe, Marilena <marilena.digiuseppe@aecom.com>
Date : lundi 7 avril 2025 à 15 h 08
À : Tom, Michelle (MRN) Michelle.Tom@ontario.ca>
C.c. : CISRN (MRN) <NRISC@ontario.ca>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Lee Thomas <Lee.Thomas@aviang.ca>; Stephen Denes <SDenes@portstoronto.com>; Heather Dennis <HDennis@portstoronto.com>
Objet : Re : Demande de renseignements concernant l'applicabilité de la *Loi sur les terres publiques* – Projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

ATTENTION – COURRIEL EXTERNE – Ne cliquez sur aucun lien et n'ouvrez pas de pièce jointe, excepté si vous connaissez l'expéditeur.

Bonjour, Michelle,
Merci de votre réponse à notre demande. C'est très utile et nous en sommes vivement reconnaissants.

Nous tenons également à préciser que PortsToronto, le propriétaire foncier, est une entreprise gouvernementale établie en vertu de la *Loi maritime du Canada*. Elle est financièrement autonome et ne reçoit aucun financement des gouvernements fédéral, provinciaux ou municipaux. Elle fonctionne conformément à la *Loi maritime du Canada*, aux lettres patentes délivrées par le ministre fédéral des Transports, en plus d'une série de politiques et de procédures particulières. Dans ce cas, les terres de PortsToronto sont-elles considérées comme des « terres privées » en vertu de la *Loi sur les terres publiques*, puisque PortsToronto est une entreprise gouvernementale?

Merci de votre aide à l'égard de cette question. Dans l'attente de votre réponse.

Cordialement,

Marilena Di Giuseppe, M.Sc.A.
Planificatrice environnementale

M +1-416-518-7612
Marilena.DiGiuseppe@aecom.com

Absence du bureau le mercredi

De : Tom, Michelle (MRN) Michelle.Tom@ontario.ca>
Date : lundi 31 mars 2025 à 15 h 33
À : Di Giuseppe, Marilena marilena.digiuseppe@aecom.com>
C.c. : CISRN (MRN) NRISC@ontario.ca>
Objet : Re : Demande de renseignements concernant l'applicabilité de la *Loi sur les terres publiques* – Projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Bonjour, Marilena,

Je vous remercie de votre patience pendant que j'examinais les documents du projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste que vous avez fournis.

Si les travaux proposés se déroulent entièrement sur des terres privées, il n'y aurait pas d'exigence d'obtention de permis pour ce projet en vertu de la *Loi sur les terres publiques*.

Cela ne vous libère pas de la responsabilité d'obtenir d'autres permis ou autorisations qui peuvent être requis en vertu des lois fédérales, provinciales ou municipales. Il peut s'agir, par exemple, des permis ou des autorisations en vertu de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur les offices de protection de la nature*, etc.

N’hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions.

Cordialement,
Michelle Tom (elle/la)
Spécialiste technique en gestion intégrée des ressources | Centre de travail d’Aurora, ministère des Richesses naturelles
✉ michelle.tom@ontario.ca
☎ 289-221-6801
Être fiers de renforcer l’Ontario, ses lieux et ses gens.

Ontario

Remarque : Dans le cadre de l’accessibilité du service à la clientèle, veuillez m’indiquer si vous avez besoin de mesures d’adaptation, de supports de communication ou de médias substituts.

De : Permis de collecte à des fins scientifiques Aurora (MRN)
Date : vendredi 28 mars 2025 à 11 h 32
À : ‘marilena.digiuseppe@aecom.com’ marilena.digiuseppe@aecom.com>
Objet : Re : Demande de renseignements concernant l’applicabilité de la *Loi sur les terres publiques* – Projet d’aire de sécurité d’extrémité de piste (RESA) à l’Aéroport Billy Bishop de Toronto

Bonjour, Marilena,

Nous vous remercions de votre courriel et de votre demande de renseignements concernant le projet de RESA proposée sur les terrains de l’Aéroport Billy Bishop.

Votre demande a été confiée à un membre du personnel qui examinera vos questions, le projet et la documentation fournie. Il communiquera directement avec vous pour un suivi ou pour toute question.

Cordialement,
Centre de travail Aurora du MRNF
Division des opérations régionales
Ministère des Richesses naturelles et des Forêts | Fonction publique de l’Ontario 905-713-7400 | scp.aurora@ontario.ca

Ontario

Être fiers de renforcer l’Ontario, ses lieux et ses gens.

Remarque : Dans le cadre de l’accessibilité du service à la clientèle, veuillez nous indiquer si vous avez besoin de mesures d’adaptation, de supports de communication ou de médias substituts.

De : CISRN (MRN) <NRISC@ontario.ca>
Date : vendredi 21 mars 2025 à 9 h 15
À : Permis de collecte à des fins scientifiques Aurora (MRN) <scp.aurora@ontario.ca>
Objet : Tr : Demande de renseignements concernant l'applicabilité de la *Loi sur les terres publiques* – Projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Bonjour,

Le Centre d'information et de soutien pour les ressources naturelles (CISRN) a reçu le courriel ci-après. Veuillez répondre directement au client ou demander à quelqu'un de votre région de lui répondre, et mettre en copie le CISRN à titre informatif; vous pouvez également nous fournir une réponse à transmettre au client.

Cordialement,

Lecteur Web du CISRN – IR
****

Centre d'information et de soutien pour les ressources naturelles
Ministère des Richesses naturelles
300, rue Water

Peterborough (Ontario) K9J 3C7
Tél. : 1-800-667-1940/1-800-387-7011
ATS : 1-866-686-6072
NRISC@ontario.ca

Ontario

Les messages envoyés par courriel ne sont pas sécurisés. Si vous choisissez de fournir vos renseignements personnels, ils ne seront pas chiffrés, et notre réponse ne sera pas chiffrée. Vous pouvez également nous appeler au 1-800-667-1940 entre 8 h 30 et 17 h, du lundi au vendredi.

De : Di Giuseppe, Marilena <marilena.digiuseppe@aecom.com>
Date : jeudi 20 mars 2025 à 16 h 25
À : CISRN (MRN) <NRISC@ontario.ca>
C.c. : Grueneis, Karl Karl.Grueneis@aecom.com>; Rasouli, Saeideh saeideh.rasouli@aecom.com>; Lee Thomas <Lee.Thomas@aviang.ca>; Angela Homewood <AHomewood@portstoronto.com>; Stephen Denes <SDenes@portstoronto.com>
Objet : Demande de renseignements concernant l'applicabilité de la *Loi sur les terres publiques* – Projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

ATTENTION – COURRIEL EXTERNE – Ne cliquez sur aucun lien et n'ouvrez pas de pièce jointe, excepté si vous connaissez l'expéditeur.

Madame, Monsieur,

Objet : Demande de renseignements concernant l'applicabilité de la *Loi sur les terres publiques* – Projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Au nom de PortsToronto, propriétaire et exploitant de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (ABBT), nous envoyons ce courriel pour obtenir des éclaircissements sur l'applicabilité de la *Loi sur les terres publiques* au projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de PortsToronto à l'ABBT. Le projet comprend la construction de RESA, ce qui nécessitera des travaux à l'intérieur de plans d'eau adjacents à la limite actuelle de l'aéroport aux extrémités est et ouest.

Contexte du projet

Une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) doit être construite à l'ABBT (« le projet »). Le promoteur de ce projet est PortsToronto. Le projet vise à se conformer à la section VI de la sous-partie 2 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien – Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA),* sections 302.600 à 302.604, publiée en janvier 2022, qui exige des RESA pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. Une RESA, ou aire de sécurité d'extrémité de piste, est une aire adjacente à la piste ou sur la piste destinée à réduire la gravité des dommages subis par un avion en cas d'un atterrissage trop court ou d'une sortie d'extrémité de piste de celui-ci. À l'ABBT, les exigences de RESA s'appliquent aux deux extrémités de la piste principale, la piste 08/26, qui permet l'utilisation d'aéronefs commerciaux.

La zone d'étude du projet englobe toutes les terres de l'ABBT touchées par la mise en œuvre de la RESA, y compris la zone d'exclusion marine (ZEM). La zone d'étude du projet est illustrée à la **pièce jointe 1 – Carte de la zone d'étude.** La construction de RESA, ainsi que toute autre amélioration, n'allongera pas la piste principale, ne facilitera pas l'utilisation de nouveaux aéronefs et n'entraînera aucune augmentation des activités opérationnelles à l'ABBT.

Les limites et la taille de la zone d'exclusion maritime (ZEM) existante resteront elles aussi inchangées.

Il n'y a pas d'exigences réglementaires en vertu des lois fédérales ou provinciales qui définissent le processus d'EE du projet; toutefois une évaluation en vertu de l'article 82 de la LEI est requise pour toutes les composantes du projet qui se trouvent sur des terres appartenant à Transports Canada. L'évaluation en vertu de l'article 82 est terminée; aucun commentaire n'a été reçu, et l'avis de décision a été publié sur le registre de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada à la page Zone de sécurité d'extrémité de piste - l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Le Plan officiel de la Ville de Toronto (2024) comporte des politiques pour les projets pour lesquels le remblayage du lac Ontario devrait faire l'objet d'une EE, dont il faut tenir compte. À ce titre, PortsToronto a entrepris un processus d'EE non prescrit par la loi ou volontaire pour le projet de RESA à l'ABBT. Une ébauche du rapport d'étude de l'EE a été préparée en décembre 2024 et est actuellement en cours d'examen. Les résultats de l'EE devraient éclairer et mobiliser le public et les intervenants potentiellement touchés et fournir de l'information pour appuyer la prise de décisions sur la conception et la construction de la solution de rechange privilégiée, tout en tenant compte des impacts des trois solutions.

L'objectif principal est d'assurer la conformité aux règlements de Transports Canada, aux politiques du Plan officiel de la Ville de Toronto et aux exigences d'approbation et d'obtention de permis requises par les autorités fédérales, provinciales et municipales.

Propriété des terrains et des plans d'eau

L'aéroport occupe une superficie de 210 acres sur les îles de Toronto. L'Administration portuaire de Toronto possède 78,5 % des terrains, soit 165 acres; la Ville de Toronto en possède 20 % (42 acres) et Transports Canada, 1,5 % (3 acres). La propriété des terrains se répartit comme suit :

- Sur terre, comprend les zones désignées aire A (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), aires D et E (propriété de Transports Canada) et aires B et C (propriété de Transports Canada) sur la **pièce jointe 2 – Propriété foncière**.
- Dans l'eau, comprend les zones dans les plans d'eau qui sont situées à chaque extrémité de la piste (propriété de l'Administration portuaire de Toronto), tel qu'il est indiqué sur la **pièce jointe 3 – Propriété des plans d'eau** et sur le dessin à la **l'annexe 4 – Plan de l'emplacement de la RESA sur le plan R-66R-28881**.

Détermination de l'applicabilité de la *Loi sur les terres publiques*

Nous aimerions confirmer si ce projet est assujetti à la *Loi sur les terres publiques* et si une demande de permis serait nécessaire, compte tenu des renseignements suivants :

- PortsToronto (anciennement l'Administration portuaire de Toronto) possède ou loue les terrains et les plans d'eau où se dérouleront les travaux du projet.
- Le projet est lié à l'exploitation de l'aéroport, qui relève de la compétence du gouvernement fédéral.
- Le projet comprend un remblayage pour créer des prolongements de la masse terrestre, comme décrit ci-dessus.
- La superficie totale des plans d'eau touchés est d'environ 16 360 m^2. La construction des RESA sur la piste 08/26 comprend un prolongement de la masse terrestre d'environ 60 m à partir de la digue sur environ 120 à 136 m de largeur (7 700 m^2) à l'extrémité est, et d'environ 75 m de la digue sur environ 122 à 137 m de largeur (8 660 m^2) à l'extrémité ouest de la piste. Veuillez noter que les mesures sont approximatives à ce stade, car la conception est toujours en cours et est sujette à des améliorations. Les prolongements de la masse terrestre nécessiteront le dépôt de matériaux de remblai dans le lac Ontario.

Nous vous serions très reconnaissants de vos conseils sur les questions suivantes :

- Le projet de RESA à l'Aéroport Billy Bishop est-il assujetti à la *Loi sur les terres publiques*, étant donné que le projet est lié à l'exploitation de l'aéroport et PortsToronto est le propriétaire ou le locataire des terrains et des plans d'eau?
- Si le projet est assujetti à la Loi, quel type de permis ou d'autorisation serait requis?
- Y a-t-il des considérations particulières qui pourraient s'appliquer à notre projet, compte tenu de sa nature et de son emplacement?

Si vous avez besoin de renseignements supplémentaires pour vous aider à prendre votre décision, n'hésitez pas à communiquer avec nous. Nous nous engageons à assurer le respect total de tous les règlements applicables et nous vous remercions de votre aide à cet égard.

Merci de votre temps et de votre attention. Dans l'attente de votre réponse.

Cordialement,

Marilena Di Giuseppe, B.Sc. avec distinction,
M.Sc.A.
Planificatrice principale en environnement, Étude d'impact et demande de permis, Canada

M +1-416-518-7612
marilena.digiuseppe@aecom.com

Absence du bureau le mercredi

AECOM
105, promenade Commerce
Valley Ouest, 6th étage
Markham (Ontario) L3T 7W3 Canada
Tél. : +1-905-886-7022
aecom.com

Offrir un monde meilleur

LinkedIn | Twitter | Facebook | Instagram



O5.8 Pêches et Océans Canada

Rasouli, Saeideh

De :	Taylor, Jess (elle/she, her) (MPO/DFO) <Jess.Taylor@dfo-mpo.gc.ca >
Date :	3 juillet 2025 10 h 17
À :	McGill, Brian (Kitchener)
CC :	Hancock, Hannah (MPO/DFO); Stephen Denes; Angela Homewood; Heather Dennis; Lee Thomas; Bernhard.Schropp; Edward Abreu; Rasouli, Saeideh; Grueneis, Karl; Ingriselli, Amy
Objet :	25-HCAA-01217 : Terrain intercalaire, lac Ontario, Toronto - RESA
Drapeau de suivi :	Suivi
Statut du drapeau :	Achevé

Ce message provient d'un expéditeur externe.

Ce message a été envoyé par une personne extérieure à votre organisation. Ne cliquez pas sur les liens et n'ouvrez pas les pièces jointes si vous ne reconnaissez pas l'expéditeur et si vous ne savez pas si le contenu est sûr.

Signaler un message suspect

Non classifié – classifié

Salut Brian,

Merci d'avoir fait un suivi. Oui, nous l'avons reçu et il m'a été assigné comme biologiste évaluateur. J'ai inclus le courriel officiel ci-dessous, n'hésitez pas à communiquer avec moi pour si vous avez des questions.

Bonjour M. McGill,

Le projet suivant a été envoyé à l'unité d'examen réglementaire du Programme de protection du poisson et de son habitat à Burlington pour un examen propre au site.

Titre du dossier : Terrain intercalaire, lac Ontario, Toronto - RESA
Numéro de dossier MPO : 25-HCAA-01217

Un biologiste de l'Unité d'examen réglementaire communiquera avec vous sous peu. À titre d'information, voici le nom du gestionnaire de l'examen réglementaire :

William Glass
William.Glass@dfo-mpo.gc.ca _

Veuillez noter que si le MPO détermine que votre projet proposé nécessite une autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches*, les échéanciers réglementés s'appliqueront. Après la présentation d'une demande d'autorisation, le MPO répondra dans les 60 jours pour déterminer si la demande est complète ou incomplète. Lorsqu'une demande d'autorisation complète a été reçue, le MPO délivrera l'autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches* ou informera le promoteur de son refus de le faire, dans les 90 jours suivant la date à laquelle la demande a été jugée complète. Ces échéanciers réglementés peuvent être arrêtés par un avis du MPO. Vous trouverez de plus amples renseignements sur le site : http://www.dfo-mpo.gc.ca/pnw-ppe/reviews-revues/request-review-demande-d-examen-005-eng.html.

Cordialement,

Jess

Jess Taylor
Elle/la | she/her
Biologiste spécialisé dans la protection du poisson et de son habitat | Biologiste Ontario et Prairie Region | Ontario and Prairie Région Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada
Jess.taylor@dfo-mpo.gc.ca

Expéditeur : McGill, Brian (Kitchener)<Brian.McGill@aecom.com>
Date : Jeudi 3 juillet 2025 à 8 h 40
Destinataire: Taylor, Jess (elle, elle / she, her) (MPO/DFO) <Jess.Taylor@dfo-mpo.gc.ca>
C. c. : Hancock, Hannah (MPO/DFO) <Hannah.Hancock@dfo-mpo.gc.ca>; Stephen <SDenes@portstoronto.com>Denes; angela <AHomewood@portstoronto.com>Homewood; heather <HDennis@portstoronto.com>Dennis; lee Thomas <Lee.Thomas@aviang.ca>; Bernhard. Schropp <Bernhard.Schropp@aviang.ca>; Edward Abreu <Edward.Abreu@aviang.ca>; Rasouli, Saeideh <saeideh.rasouli@aecom.com>; Grueneis, Karl <Karl.Grueneis@aecom.com>; Ingriselli, Amy <Amy.Ingriselli@aecom.com></Karl.Grueneis@aecom.com></saeideh.rasouli@aecom.com></Edward.Abreu@aviang.ca></Bernhard.Schropp@aviang.ca></Lee.Thomas@aviang.ca></HDennis@portstoronto.com></AHomewood@portstoronto.com></SDenes@portstoronto.com></Hannah.Hancock@dfo-mpo.gc.ca>
Objet :: Demande d'examen de projet - Aéroport Billy Bishop de Toronto - aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) Mise en œuvre pour la piste 08/26, Toronto, Ontario

> Certaines personnes qui ont reçu ce message ne reçoivent pas souvent un courriel de brian.mcgill@aecom.com. Découvrez pourquoi c'est important

Bonjour Jess,

J'espère que vous allez bien.

Je voulais faire un suivi de notre demande d'examen pour le projet de mise en œuvre de l'aire de sécurité de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto – aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à Toronto, en Ontario, présentée le 13 juin (voir ci-dessous), et confirmer que vous avez reçu notre dossier de présentation.

Si vous avez des questions ou souhaitez obtenir des renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à nous en faire part.

Cordialement,
Brian

Brian McGill, B. sc., CAN-CISEC
Inspecteur principal de l'environnement et biologiste aquatique, Évaluation d'impact et délivrance de permis, Canada
M +1-519-505-4453
Brian mcgill@aecom.com

ALERTE VACANCES : 30 juin au 4 juillet 2025 (inclus)

Expéditeur : McGill, Brian (Kitchener)
Date : Le 13 juin 2025 à 17 h 30
Destinataire:PêchesProtection@dfo-mpo.gc.ca

C. c. :jess.taylor@dfo-mpo.gc.ca; Hancock, Hannah Hannah. Hancock@dfo-mpo.gc.ca>; Stephen Denes sdenes@portstoronto.com>; Angela Homewood AHomewood@portstoronto.com>; Heather Dennis hdennis@portstoronto.com>; Lee Thomas Lee.Thomas@aviang.ca>; Bernhard.Schropp bernhard.schropp@aviang.ca>;

Rasouli, Saeideh saeideh.rasouli@aecom.com>; Grueneis, Karl Karl.Grueneis@aecom.com>; Ingriselli, Amy Amy.Ingriselli@aecom.com>; Smelt, Brandon brandon.smelt@aecom.com>
Objet : Demande d'examen de projet - Aéroport Billy Bishop de Toronto - aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) Mise en œuvre pour la piste 08/26, Toronto, Ontario

Bonjour,

Veuillez trouver ci-joint un formulaire de demande d'examen rempli ainsi que des renseignements supplémentaires pour le projet de mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville), Ontario.

Ports Toronto (le promoteur du projet) est le propriétaire-exploitant de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (centre-ville), situé dans la ville de Toronto, sur les îles de Toronto. Le projet est nécessaire afin de se conformer au nouveau Règlement de l'aviation canadien et répond aux normes de sécurité de Transports Canada pour l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA). Les RESA sont des zones désignées d'espace ouvert aux deux extrémités des pistes, conçues pour réduire les dommages de l'aéronef dans les cas où l'aéronef ou rate la piste.

Le projet consistera à agrandir la masse terrestre aux extrémités est et ouest des pistes 08/26 et sera construit par le placement de matériaux de remplissage propres et granulaires à l'intérieur (c'est-à-dire derrière) des digues en pierre blindée. Chaque revêtement de brise-lames englobera entièrement la zone de masse terrestre étendue aux extrémités est et ouest de la piste et offrira une stabilité structurelle et une protection du rivage pour chaque extension.

Pour conserver la taille du fichier, les feuilles de dessin de conception pertinentes à cette évaluation ont été extraites et sont jointes ci-dessus. Le dossier de conception complet peut être fourni sur votre demande.

Si vous avez des questions ou souhaitez obtenir des renseignements supplémentaires, vous pouvez communiquer avec moi par courriel à l'adresse suivante ou par téléphone au 1-519-505-4453.

Cordialement,
Brian

Brian McGill, B. sc., CAN-CISEC
Inspecteur principal de l'environnement et
biologiste aquatique, Évaluation d'impact et
délivrance de permis, Canada
M +1-519-505-4453

brian.mcgill@aecom.com

AECOM

50, rue Sportsworld Crossing

Bureau 290, West
Entrance Kitchener,
(Ontario) N2P 0A4,
Canada T+1-519-650-
5313

aecom.com

Offrir un monde meilleur

LinkedIn | Twitter | Facebook | Instagram

O5.9 Ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme

Ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme (MACM)

Unité des programmes d'archéologie
Direction des opérations du patrimoine
Division des affaires civiques, de l'inclusion et du patrimoine, 5e étage, 400, avenue University.
Toronto (Ontario) M7A 2R9
Tél. : 519 488-7174
Courriel : jason.stephenson@ontario.ca

Ministry of Citizenship and Multiculturalism (MCM)

Archaeology Program Unit
Heritage Operations Branch
Citizenship, Inclusion and Heritage Division 5th Floor, 400 University Ave.
Toronto, Ontario M7A 2R9
Tél. : 519 488-7174
Courriel : Jason.stephenson@ontario.ca

Ontario

10 septembre 2025

Sherri Pearce (P316)
AECOM
410 - 250 York London (Ontario) N6A 6K2

OBJET : Examen et inscription au Registre public ontarien des rapports sur les sites archéologiques : Rapport d'évaluation archéologique intitulé « Aire de sécurité d'extrémité de piste, Aéroport Billy Bishop de Toronto, 2 Eireann Quay, Ville de Toronto, anciennement le canton de York, comté de York, Ontario. », daté du 7 août 2025, déposé auprès du MCM le 15 août 2025, formulaire d'information du projet MACM numéro P316-0558-2024, Numéro de fichier MACM 20EA055

Bonjour Mme Pearce,

Ce bureau a examiné le rapport mentionné ci-dessus, qui a été présenté à ce ministère à titre condition de délivrance de permis conformément à la partie VI de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, L.R.O., 1990, chap. O.18.[1] Cet examen a été réalisé afin de déterminer si l'archéologue consultant autorisé a respecté les conditions de son permis, si le titulaire du permis a évalué la propriété et consigné les ressources archéologiques selon un processus conforme aux *Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils* de 2011 établies par le Ministère, et que les travaux de terrain archéologiques ainsi que les recommandations du rapport sont compatibles avec la conservation, la protection et la préservation du patrimoine culturel de l'Ontario.

Le rapport explique l'évaluation de la zone d'étude comme représentée à la figure 2 du rapport ci-dessus et recommande ce qui suit :

L'étude de fond de l'étape 1 d'AECOM pour les terres supplémentaires de la zone d'étude des aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a déterminé que le potentiel de récupération des ressources archéologiques autochtones avant et après l'arrivée des Européens ainsi que des colons du XIX^{e} siècle dans la zone d'étude a été éliminé en raison des zones naturelles faisant l'objet de modifications profondes et intensives des terres, comme le reste des terres constituées d'une masse terrestre fabriquée. À la lumière de ces constatations, les recommandations suivantes sont formulées :

La zone d'étude ne conserve aucun potentiel archéologique. On ne prévoit aucune répercussion de l'entreprise proposée sur les ressources archéologiques terrestres et aucune autre évaluation archéologique n'est recommandée.

On demande au ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme d'accepter ce rapport dans le Registre public ontarien des rapports sur les sites archéologiques, ce qui concorde avec les recommandations présentées dans le présent document.

Comme aucune autre évaluation archéologique n'est recommandée, les préoccupations archéologiques concernant la zone d'étude des aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, située sur les îles de Toronto, adjacente au secteur riverain de Toronto, dans le comté géographique de York Sud-Ouest, Ville de Toronto, comté de York, en Ontario, ont été entièrement traitées.

Veuillez noter que le présent rapport d'évaluation archéologique a été rédigé pour satisfaire aux exigences des *Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils* du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme (gouvernement de l'Ontario, 2011); toutefois, les propriétés qui font l'objet d'une évaluation archéologique ne sont pas considérées comme traitées pour les activités de perturbation du sol tant que le rapport connexe n'a pas été examiné et accepté par le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme. Afin de maintenir la conformité au ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme et à la Loi sur le patrimoine de l'Ontario (1990b), aucune activité perturbant le sol ne doit se produire tant que le promoteur et l'autorité approbatrice n'ont pas reçu une lettre officielle du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme indiquant que les recommandations fournies dans le présent document sont conformes et que le rapport a été accepté dans le registre des rapports archéologiques du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme.

D'après les renseignements dans le présent rapport, le Ministère est convaincu que le travail de terrain et les rapports pour l'évaluation archéologique sont conformes aux *Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils* de 2011 ainsi qu'aux conditions des licences archéologiques. Le présent rapport a été inscrit au Registre public ontarien des rapports sur les sites archéologiques. Veuillez noter que le Ministère ne fait aucune déclaration ni garantie quant à l'exhaustivité, l'exactitude ou la qualité des rapports inscrits au registre.

Si vous souhaitez obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

Cordialement,

Jason Stephenson
Agent de révision en matière d'archéologie

c.c.p.. : Agent de délivrance des licences en archéologie
Heather Dennis, PortsToronto
À déterminer, Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs

[1]*En aucun cas le ministère ne sera responsable de tout préjudice, dommage, coût, dépense, perte, réclamation ou action pouvant en découler : (a) si les Rapports ou leurs recommandations sont jugés inexacts, incomplets, trompeurs ou frauduleux, ou (b) à la suite de la transmission de la présente lettre. Des mesures supplémentaires pourraient devoir être prises si d'autres artefacts ou sites archéologiques sont repérés ou si les rapports sont jugés inexacts, incomplets, trompeurs ou frauduleux.*

Ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme
Unité des programmes d'archéologie
Direction du patrimoine
Division des affaires civiques, de l'inclusion et du patrimoine
5e étage, 400, avenue University. Toronto (Ontario) M7A 2R9
Tél. : 437- 339-9197
Courriel :andrea.williams@ontario.ca

Ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme
Unité des programmes archéologique
Direction du patrimoine
Division des affaires civiques, de l'inclusion et du patrimoine
5e étage, 400 ave. University
Toronto, ON, M7A 2R9
Tél. : 437- 339-9197
Courriel : andrea.williams@ontario.ca

Ontario

Le 12 septembre 2025

Scarlett Janusas
janusasscarlett@gmail.com

OBJET : Examen et inscription au Registre public ontarien des rapports sur les sites archéologiques : Rapport d'évaluation archéologique marine intitulé « *Évaluation archéologique marine – aire de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, Center Island, Ville de Toronto, Ontario »,* daté du 30 juillet 2025, déposé le 30 juillet 2025, numéro de licence 2024-30

Mme Janusas :

Ce bureau a examiné le rapport mentionné ci-dessus, qui a été présenté à ce ministère à titre condition de délivrance de permis conformément à la partie VI de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, L.R.O., 1990, chap. O.18. Cet examen a été réalisé afin de déterminer si l'archéologue sous-marin autorisé a respecté les conditions de son permis et si les travaux de terrain archéologiques et les recommandations du rapport sont conformes à la conservation, à la protection et à la préservation du patrimoine culturel de l'Ontario.

Le rapport explique l'évaluation de la zone d'étude comme représentée aux **figures 2, 3 et 4** du rapport ci-dessus et recommande ce qui suit :
Après avoir examiné tous les documents mentionnés inclus dans ce rapport et analysé en profondeur le dossier visuel, voici quelle est la recommandation :

Le sonar à balayage latéral et le magnétomètre ont produit 28 cibles, dont 10 étaient des marqueurs de bouées non culturels (S13, 514, 515, S18, S20, 526, 533, 535, 536 et S37). Quinze autres cibles n'étaient détectables qu'avec le magnétomètre, ce qui sous-entendait qu'elles étaient enfouies dans le lit du lac ou se trouvaient à plat sur le lit du lac (cibles S2, S8, S11, S16, S17, S19, S21, S22, S23, S24, S25, S28, S30, S31 et S32). Le sonar à balayage latéral utilisé dans les mêmes zones n'a produit aucun résultat montant des objets debout sur le fond. Les cibles étaient soit enfouies, soit couchées à plat sur le fond, indétectables au sonar à balayage latéral. Aucun des objets détectés par le magnétomètre n'était d'une ampleur extrêmement importante, et certains sont probablement des déchets provenant d'avions (directement à l'extrémité de la piste ouest pour les cibles S2, S16 et S17). L'extrémité est de l'aéroport, en particulier dans les zones à proximité de la base anthropique, a produit des résultats au magnétomètre, suggérant encore une fois des déchets associés soit aux avions, soit à la construction de la base anthropique. En aucun cas, le magnétomètre autonome n'a suggéré un objet qui pourrait être considéré comme ayant une importance historique, compte tenu de l'historique du développement de cette assise territoriale.

*En aucun cas, le ministère ne sera responsable de tout préjudice, dommage, coût, dépense, perte, réclamation ou action pouvant en découler : (a) si les Rapports ou leurs recommandations sont jugés inexacts, incomplets, trompeurs ou frauduleux, ou (b) à la suite de la transmission de la présente lettre. Des mesures supplémentaires pourraient devoir être prises si d'autres artefacts ou sites archéologiques sont repérés ou si les rapports sont jugés inexacts, incomplets, trompeurs ou frauduleux.

La cible S32 se présente sous la forme d'une série de points linéaires en bas. Ceux-ci se trouvent près du brise-lames et des pilotis connexes, reliés à la construction du brise-lames. Le brise-lames est postérieur à 1930 et n'est pas considéré comme historiquement significatif.

Une autre cible notable se présente comme un chemin de fer maritime possible. La cible 529 est située à l'angle nord-ouest de la moitié est de la zone d'étude. Elle s'aligne sur une cale de mise à l'eau en béton (en mauvais état) existante. Elle est postérieure à la construction des terrains anthropiques de l'aéroport et n'est pas considérée comme importante sur le plan historique. Des pilotis ont été détectés le long d'un brise-lames existant construit après 1930 et ne sont pas considérés comme importants sur le plan historique. Un chemin de fer maritime était présent dans la section est de la zone d'étude, à côté d'une cale de mise à l'eau en béton. Il a également été construit après 1930, est associé aux terrains anthropiques et n'est pas considéré comme important sur le plan historique.

Par conséquent, sur la base de la recherche archéologique marine et de l'étude sur le terrain, les recommandations suivantes sont formulées :

- Les zones d'étude, comme l'indiquent les figures 1 et 2, sont considérées comme exemptes de toute ressource archéologique marine, et aucune atténuation archéologique supplémentaire n'est nécessaire; toutefois,

- Les lois sur la conformité doivent être respectées en cas de découverte de caractéristiques ou de matériel culturels profondément enfouis.

En fonction des renseignements dans le rapport, le Ministère est convaincu que le travail de terrain et les rapports pour l'évaluation archéologique sont conformes aux conditions d'une licence d'archéologie marine. Le présent rapport sera inscrit au Registre public ontarien des rapports sur les sites archéologiques. Veuillez noter que le Ministère ne fait aucune déclaration ni garantie quant à l'exhaustivité, l'exactitude ou la qualité des rapports inscrits au registre.

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions.

Cordialement,

Andrea K. Williams

Andrea Williams
Agente de révision en matière d'archéologie/archéologie marine/information et de délivrance des licences

c. c. Angela Homewood, responsable des projets, Ports Toronto

Warren Cruse, Ports Toronto

*En aucun cas le ministère ne sera responsable de tout préjudice, dommage, coût, dépense, perte, réclamation ou action pouvant en découler : (a) si les Rapports ou leurs recommandations sont jugés inexacts, incomplets, trompeurs ou frauduleux, ou (b) à la suite de la transmission de la présente lettre. Des mesures supplémentaires pourraient devoir être prises si d'autres artefacts ou sites archéologiques sont repérés ou si les rapports sont jugés inexacts, incomplets, trompeurs ou frauduleux.