

RAPPORT PROVISOIRE DE SURVEILLANCE DU BRUIT

Humber River (Black Creek) et Vaughan-Woodbridge

Sommaire

Introduction

L'aéroport Pearson de Toronto est le plus grand aéroport du Canada; il se situe dans la région la plus peuplée du pays, avec plus de six millions d'habitants dans la Région du Grand Toronto. Nous formons une collectivité diversifiée, prospère et en croissance, avec des liens commerciaux et personnels partout dans le monde.

Situé au cœur de la deuxième zone d'emploi en importance du Canada, l'aéroport Pearson de Toronto est bien relié aux entreprises locales, provinciales, nationales et internationales, et constitue une infrastructure nationale essentielle. On ne saurait trop insister sur les avantages économiques nationaux et régionaux de l'aéroport. L'aéroport emploie directement environ 50 000 personnes, tandis que la zone économique Pearson est la deuxième zone d'emploi en importance au Canada. Elle compte plus de 400 000 emplois et injecte 58 milliards de dollars dans l'économie de l'Ontario.

Les activités aéroportuaires peuvent avoir des répercussions sur les collectivités environnantes, et le solide programme de gestion du bruit de l'aéroport Pearson fonctionne quotidiennement afin d'atténuer ces effets. Un élément crucial du programme consiste à fournir aux résidents des outils pour mieux comprendre les répercussions opérationnelles, y compris l'utilisation de [terminaux de surveillance du bruit](#).

Il y a 25 terminaux de surveillance du bruit dans les quartiers autour de l'aéroport. Lorsque les résidents souhaitent comprendre comment le bruit des aéronefs influence leur environnement sonore et croient qu'il n'est pas adéquatement capté par un terminal permanent de surveillance du bruit, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) peut envisager d'effectuer une surveillance temporaire du bruit pour compléter les données d'un terminal permanent de surveillance du bruit.

Objet

En réponse aux questions de la collectivité au sujet des répercussions du bruit dans les secteurs résidentiels de Humber River–Black Creek et Vaughan, la GTAA a mené une surveillance temporaire du bruit au printemps 2024.

La surveillance temporaire visait à fournir aux résidents des données sur la façon dont le bruit des aéronefs contribue au bruit ambiant existant dans leurs collectivités.

Contexte : comprendre l'utilisation des pistes

Le bruit des avions dépend de l'utilisation qu'on fait des pistes. Parmi les facteurs qui influent sur l'utilisation d'une piste, on compte le vent (direction et vitesse), les conditions météorologiques et l'état de la surface, la disponibilité de la piste, l'heure de la journée, les niveaux de trafic et l'efficacité opérationnelle. Ces facteurs varient, de même que les configurations de piste.

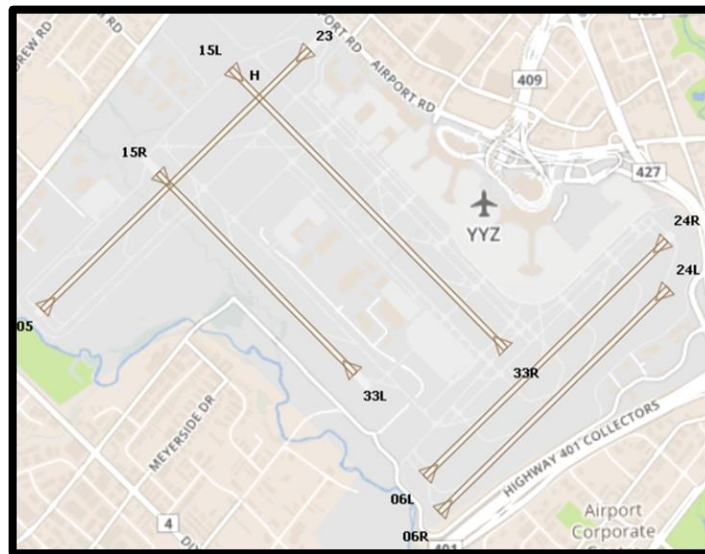
NAV CANADA, le fournisseur de système de navigation aérienne civile du Canada, établit les configurations des pistes. L'aéroport Pearson de Toronto possède cinq pistes avec 10 extrémités opérationnelles :

Pistes nord-sud

- Piste 15L/33R
- Piste 15R/33L

Pistes est-ouest

- Piste 05/23
- Piste 06L/24R
- Piste 06R/24L



Les configurations de piste est-ouest sont utilisées pour environ 95 % des opérations de l'aéroport Pearson de Toronto, principalement en raison des vents dominants d'est en ouest.

Les collectivités dont il est question dans le rapport sont principalement touchées par les départs à l'est de la piste 05.

Étude de surveillance temporaire du bruit

La GTAA a conclu un contrat avec [Akoustik Engineering Limited](#), une entreprise d'ingénierie du bruit et des vibrations, pour qu'elle effectue une mesure temporaire du bruit et qu'elle produise une évaluation des résultats. Un aperçu de l'étude figure ci-dessous, et le rapport complet est joint au présent document.

Démarche

Akoustik Engineering a suivi les pratiques exemplaires et a respecté les protocoles du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs tels qu'ils sont définis dans le document NPC-103 du Ministère. La section pertinente figure au présent document.

Des données sur le bruit ont été recueillies aux deux sites entre le 8 et le 16 avril 2024. Un emplacement dans chaque collectivité a servi à la surveillance temporaire du bruit.

1. Humber Summit, près du chemin Rowntree Mill et de l'avenue Islington (M9L 1C4). Cet emplacement a été choisi pour capter le bruit des aéronefs au départ initial vers l'est de la piste 05.
2. Vaughan, près de Wakelin Court et de l'avenue Islington (L4L 2P1). Cet emplacement a été choisi pour capter le bruit des aéronefs qui viraient vers le nord après avoir décollé de la piste 05.

Résultats et conclusion

Les données détaillées sur le bruit se trouvent aux tableaux 1 et 2 pour Humber Summit et la ville de Vaughan, respectivement. Les tableaux présentent toutes les données enregistrées sur le bruit et les conditions météorologiques. Ils comprennent également les périodes pendant lesquelles des opérations de départ vers l'est ont eu lieu sur la piste 05, avec le nombre d'opérations qui se sont déroulées au cours de chacune des périodes horaires.

Résultats pour le site du Humber Summit

- Des augmentations du niveau acoustique équivalent de 5 à 10 dB sont évidentes pendant les périodes de départ vers l'est sur la piste 05, comparativement à des périodes semblables où il n'y a pas d'opérations.
- D'après les données, le bruit des aéronefs contribue au paysage sonore pendant les périodes de départ vers l'est sur la piste 05.

Résultats pour le site de la ville de Vaughan

- Les données recueillies au site de Vaughan montrent que les niveaux de bruit suivent une tendance régulière, peu importe les opérations de départ sur la piste 05.
- Bien que les aéronefs puissent être audibles dans la zone, le bruit n'est pas plus élevé que les niveaux de bruits existants dans les autres collectivités.

Autres ressources

L'évaluation des données sur le bruit provenant des appareils de mesure du bruit n'est qu'une façon parmi d'autres de comprendre les répercussions opérationnelles de l'aéroport Pearson de Toronto. Les rapports opérationnels et l'information propre à des emplacements qui sont accessibles dans [InsightFull](#) constituent souvent la meilleure source pour comprendre les activités de l'aéroport Pearson de Toronto dans des quartiers particuliers.

Il ne faut pas oublier que l'aéroport Pearson de Toronto relève de la compétence du gouvernement fédéral, et qu'il n'est assujéti à aucun règlement municipal sur le bruit. Sous le régime de la réglementation fédérale, il n'y a aucune limite maximale pour le niveau de bruit. Les outils les plus importants que l'aéroport utilise pour gérer les niveaux de bruit dans la collectivité sont les procédures d'atténuation du bruit et la planification continue sur l'utilisation des terrains.