

MÉMOIRE

Présenté au :

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes
Concernant l'évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens

Présenté par :

Auteur : La Markland Wood Homeowners Association

Toronto (Ontario)

Date :

Novembre 2018

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
Conception des pistes de l'aéroport international Pearson	3
L'incidence des vols de nuit	5
Surveillance gouvernementale relative au bruit dans tous les grands aéroports canadiens	6
Résumé des recommandations :	7
Références	8

Introduction

On a demandé à la Markland Wood Homeowners Association (l'Association) de formuler ses commentaires relativement à l'étude du Comité permanent des transports sur l'incidence du bruit des avions. Le présent mémoire résume les recherches et les recommandations de l'Association. On y fournit de l'information et des solutions proposées sur les vols de nuit et la surveillance gouvernementale relative au bruit, information et solutions qui s'appliquent aux collectivités situées près de tous les grands aéroports du Canada.

Markland Wood : Markland Wood (« Markland ») est une collectivité située à l'extrémité ouest de Toronto. Il convient de noter que Markland a été fondée en 1960, alors que l'aéroport international Pearson (« Pearson ») était toujours l'aéroport régional de Malton. La Markland Wood Homeowners Association a été fondée à la même époque. Depuis des décennies, l'Association organise une campagne annuelle de collecte d'aliments (pour les refuges et les banques alimentaires de la région du Grand Toronto), décerne des bourses d'études et tient les résidents au fait des enjeux qui touchent leur collectivité et se porte à leur défense.

Markland est un quartier situé à cinq kilomètres au sud de Pearson. Plusieurs autres quartiers au Canada sont aussi proches, voire plus proches de grands aéroports; aussi, l'information figurant dans le présent mémoire pourrait également intéresser ces collectivités.

Markland est un quartier résidentiel dynamique et actif disposant d'un petit centre professionnel et commercial. On y compte 1 200 maisons unifamiliales et plus de 1 400 appartements locatifs, maisons en rangée et copropriétés. Une demande d'autorisation pour construire d'autres appartements a été présentée. La population se compose de personnes âgées, bon nombre ayant déménagé à Markland dans les années 1960, ainsi que de jeunes familles. Le quartier est situé dans la circonscription d'Etobicoke-Centre.

Quatre excellentes écoles se trouvent à Markland, lesquelles attirent des élèves de toute la région ouest de Toronto, en particulier l'école secondaire et l'école primaire d'immersion française. Au total, 2 200 élèves passent leur journée en classe dans cette collectivité.

Conception des pistes de l'aéroport international Pearson

Les pistes de l'aéroport Pearson vont d'est en ouest¹. Les trois pistes est-ouest ont été conçues pour diriger le trafic aérien principalement vers des régions commerciales et industrielles. NAV CANADA a construit le système d'arrivées STAR 2012 en se fondant sur la conception est-ouest.

Cependant, l'aéroport Pearson comprend aussi deux pistes nord-sud (33 et 15). Les deux pistes nord-sud occasionnent du trafic aérien au-dessus de notre collectivité – l'une du côté ouest et l'autre du côté est.

¹ Plan directeur 2017-2037 de la GTAA et commentaires de Hillary Marshall à la réunion du 6 décembre 2017 du Comité consultatif communautaire sur l'environnement et le bruit (CENAC).
https://www.torontopearson.com/uploadedFiles/Pearson/Content/About_Pearson/Noise_Management/CENAC/2017-12-06%20Hillary%20Speaking%20Notes.pdf [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

L’Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (« GTAA ») garantit au public que le trafic occasionné par les pistes nord-sud au-dessus de Markland survient uniquement, de jour comme de nuit, lorsque des conditions météorologiques extrêmes ou l’entretien nécessaire des pistes est-ouest l’exigent². Outre cette garantie, il existe des règles strictes pour que seules les pistes préférentielles soient utilisées la nuit³. Les règles relatives aux pistes préférentielles devant être utilisées la nuit interdisent les vols au-dessus de Markland, sauf lorsque les conditions météorologiques l’exigent. En vertu de ces règles, si les pistes nord-sud sont utilisées la nuit, les avions doivent arriver ou décoller au nord de l’aéroport⁴. Néanmoins, des pilotes demandent d’emprunter ces pistes pour décoller vers le sud, et NAV CANADA les y autorise régulièrement. À notre avis, ces demandes proviennent souvent du pilote ou du transporteur (« demandes illicites ») et visent simplement à gagner du temps ou à économiser du carburant. La GTAA enquête sur de nombreuses infractions⁵, dont bon nombre sont envoyées à Transports Canada aux fins de sanctions, mais ces infractions n’ont guère de conséquences⁶.

Bien que les pistes nord-sud de l’aéroport Pearson soient beaucoup moins utilisées que les pistes est-ouest, l’incidence sur la collectivité résidentielle près de l’aéroport est importante. Comme l’aéroport Pearson se trouve à proximité, les avions empruntant les pistes nord-sud passent très lentement (ce qui dure plus longtemps) et à des altitudes aussi basses que 1 000 pieds⁷. En plus de la vitesse lente, le déploiement des volets, des becs de sécurité, du train d’atterrissage et des freins à air produit du bruit occasionné par le flux d’air circulant de part et d’autre et autour de ces éléments, et ce bruit ne survient qu’à cette étape du vol. Avant d’amorcer l’atterrissage, la cellule est plus épurée et silencieuse. Le bruit touche donc toutes les collectivités résidentielles situées immédiatement au sud de l’aéroport Pearson.

À noter que l’ensemble des avions devant emprunter les pistes nord-sud sont répartis entre les deux pistes en fonction de la sécurité, de la taille de l’appareil et de la longueur de piste correspondante. Il n’est pas techniquement possible de réduire la circulation sur une piste sans la réduire sur les deux pistes⁸. En outre, tenter de déplacer la circulation d’une piste nord-sud vers l’autre piste nord-sud accroîtrait davantage le niveau de bruit, ce qui serait insoutenable. La seule solution est de réduire à dessein le trafic sur les pistes nord-sud en exigeant que NAV CANADA se conforme à sa politique de refus des demandes illicites de pilotes et de transporteurs.

Ce trafic aérien a une incidence majeure sur toutes les collectivités résidentielles d’Etobicoke et de Mississauga situées immédiatement au sud de l’aéroport. Au cours des six premiers mois de 2018, plus de

² Plan directeur 2017-2037 de la GTAA, p. 53 et 54.

³ Plan directeur 2017-2037 de la GTAA, p. 184 à 190.

⁴ https://www.torontop Pearson.com/uploadedFiles/Pearson/Content/About_Pearson/Noise_Management/CENAC/CENAC_Backgrounder_PreferredRunwayUtilization_2013-02-13.pdf [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

⁵ Le CENAC de la GTAA. *Noise Statistics Update – Enforcement Investigations*, juillet 2018, p. 22, <https://www.torontop Pearson.com/fr/cenacpastagendasandminutes/#>, réunion du 20 septembre 2018.

⁶ Publications de Transports Canada sur l’application de la loi en aviation. *Entreprises contrevenantes*, <https://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/normes-applicationdelaloi-publications-entreprises-menu-680.htm>.

⁷ À titre d’exemple, le 29 octobre 2018, l’outil de surveillance de la GTAA (WebTrak) a montré ce jour-là que des vols d’arrivée sont passés au-dessus de Markland à une vitesse moyenne de 230 km/h.

⁸ Plan directeur 2017-2037 de la GTAA, p. 53 et 54.

28 000 plaintes relatives au bruit ont été déposées auprès de la GTAA dans la circonscription d’Etobicoke-Centre⁹.

En ce qui concerne toutes les pistes de l’aéroport Pearson, on pourrait augmenter la capacité en ajoutant une autre installation. Pourquoi le gouvernement n’a-t-il pas relancé la construction d’un deuxième important aéroport dans la région du Grand Toronto, comme Pickering ou l’agrandissement de Hamilton?

En résumé, nous vous demandons de ne pas permettre à Transports Canada d’augmenter la circulation sur les pistes nord-sud :

- il ne faut rien changer, sauf réduire la circulation sur les deux pistes;
- il faut exiger le respect strict des règles d’utilisation de ces deux pistes uniquement lorsque l’entretien de la piste est-ouest ou les conditions météorologiques extrêmes l’exigent;
- il faut exiger que Transports Canada et NAV CANADA appliquent les règles contre les demandes illicites de pilotes et de transporteurs la nuit.

L’incidence des vols de nuit

On dispose maintenant de suffisamment de preuves pour établir un lien entre le bruit environnemental, y compris le bruit des avions, et les effets négatifs importants sur la santé¹⁰. Le service de santé publique de Toronto a publié en 2017 un rapport mis à jour sur l’incidence du bruit environnemental sur la santé dans les régions urbaines, y compris la circulation automobile, la construction, le son amplifié et le bruit des avions. On y décrit l’incidence du bruit non seulement sur la qualité de vie, mais aussi sur la santé, notamment les effets cardiovasculaires, les répercussions cognitives, les troubles du sommeil et les effets sur la santé mentale¹¹.

Le bruit causé par les vols de nuit est particulièrement néfaste en raison de la privation de sommeil qu’il occasionne.

Les pays européens sont nettement en avance sur le Canada dans ce domaine. Ils ont mis en œuvre des règlements sur le bruit beaucoup plus stricts que les nôtres, et certains ont même interdit les vols de nuit.

Pourquoi notre gouvernement permet-il les vols de nuit?

Les autorités aéroportuaires affirment que ces vols sont nécessaires au maintien des livraisons « juste-à-temps », qui s’avèrent essentielles pour nos économies modernes; or, les vols de fret ne

⁹ Le CENAC de la GTAA. *Noise Statistics Update*, juillet 2018, p. 4, <https://www.torontopearson.com/fr/cenacpastagendasandminutes/#>, réunion du 20 septembre 2018.

¹⁰ Rapport de l’Organisation mondiale de la Santé intitulé *Burden of disease from Environmental Noise*, 2011, Dr^e Eileen de Villa, médecin hygiéniste.

¹¹ *Health Impacts of Environmental Noise in Toronto*, 29 mai 2017, <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2017/hl/bgrd/backgroundfile-104524.pdf> [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT]. Ce document comprend *How Loud is Too Loud : Health Impacts of Environmental Noise in Toronto*, par Kelly Drew, Ronald Macfarlane, Tor Oiamo, Meghan Mullaly, Desislava Stefanova, Monica Campbell.

représentent que 12 % des vols de nuit à l'aéroport Pearson¹². La plupart des autres vols sont des vols de passagers, et bon nombre d'entre eux se rendent à des destinations de vacances dans les Caraïbes.

Les autorités aéroportuaires affirment que les vols de nuit génèrent beaucoup de revenus, mais ils représentent 3,7 % du total des vols et probablement 3,7 % des revenus à l'aéroport Pearson. Aucun aéroport ne deviendrait financièrement instable en perdant des vols de nuit. Francfort en est la preuve. Tant la ville que l'aéroport sont en plein essor depuis l'interdiction des vols de nuit mis en place en 2011. Parmi les autres aéroports frappés d'une interdiction de vols de nuit, mentionnons Zurich, Paris-Orly, Sydney et Montréal-Trudeau. Les deux derniers autorisent seulement aux petits avions moins bruyants, comme les avions régionaux, de voler la nuit. Et Heathrow interdira les vols de nuit lorsque la troisième piste deviendra opérationnelle.

Il semble que lorsqu'il existe une volonté politique d'y parvenir, on y parvient.

La période nocturne de l'aéroport Pearson s'échelonnait initialement de 22 h à 7 h et ne prévoyait aucun vol régulier de nuit. Le premier empiètement l'a réduite à huit heures (de 23 h à 7 h); elle n'est dorénavant que de six heures (de 0 h 30 à 6 h 30). Transports Canada doit reconnaître que le corps humain a besoin d'un sommeil ininterrompu.

Le nombre de vols de nuit à l'aéroport Pearson a doublé au cours des 20 dernières années, pour s'établir à 18 000, et il devrait continuer d'augmenter au cours des 20 prochaines années. La décision de NAV CANADA et de Transports Canada de réduire la « période nocturne » définie et d'augmenter le nombre de vols de nuit durant cette période a une incidence sur la santé de toutes les collectivités à proximité des aéroports. Cette situation est inacceptable.

Santé Canada affirme qu'il fournit des conseils aux organismes de réglementation, comme Transports Canada, sur les effets du bruit des aéronefs sur la santé et qu'il veille ainsi à ce que les risques pour la santé soient pris en compte au moment de prendre des décisions influant sur l'exposition au bruit des avions. Cependant, à notre avis, les organismes de réglementation ne déploient pas suffisamment d'efforts pour tenter d'influencer les décisions des aéroports en ce qui concerne les vols de nuit¹³.

Nous vous demandons de recommander que soient interdits tous les vols réguliers de nuit.

Surveillance gouvernementale relative au bruit dans tous les grands aéroports canadiens

L'absence de surveillance gouvernementale de la GTAA semble sans précédent au niveau international.

Partout dans le monde, les gouvernements ont une grande influence sur les opérations aéroportuaires et la santé publique. Le public a besoin de ce niveau de surveillance et s'y attend.

Au Canada, la surveillance de la sécurité est assurée par le Bureau de la sécurité des transports, mais il n'existe aucune surveillance indépendante des problèmes de bruit et de santé touchant les collectivités

¹² Le CENAC de la GTAA. *Noise Statistics Update*, juillet 2018, p. 20. *Night Flight Usage by Operation Type*, <https://www.torontopearson.com/fr/cenacpastagendasandminutes/#>, réunion du 20 septembre 2018.

¹³ Bulletin de Santé Canada mis à jour en janvier 2010, *Le bruit des avions près des aéroports*.

aéroportuaires. D'autres pays comme le Royaume-Uni et l'Australie, disposent de solides organismes indépendants pour protéger leurs citoyens¹⁴.

La GTAA ne semble pas avoir à rendre de comptes. Le bail foncier signé en 1996 entre Sa Majesté la Reine du chef du Canada et la GTAA confère au gouvernement fédéral un certain pouvoir sur la GTAA. Ce document stipule que la GTAA doit créer un comité de gestion du bruit chargé d'assurer l'atténuation du bruit¹⁵. Le Comité consultatif communautaire sur l'environnement et le bruit (« CENAC ») a été créé, mais est devenu essentiellement un porte-parole de la GTAA. Les préoccupations des collectivités sont souvent ignorées. Pour cette raison, le Canada a besoin d'un ombudsman indépendant et habilité à intervenir (comme il en existe dans d'autres pays) pour veiller à ce que les préoccupations des collectivités soient traitées de manière équitable et objective.

Les modifications du bail foncier en ce qui a trait aux procédures de vol pour réduire le bruit doivent être approuvées par le ministre des Transports¹⁶. Malgré l'appui de notre député local au cours des deux dernières années, nous n'avons toujours pas vu l'approbation ministérielle des dernières augmentations de vols de nuit.

L'absence de reddition de comptes et le manque de surveillance gouvernementale en ce qui a trait au bruit des aéroports canadiens ont des répercussions sur la santé et la jouissance de la vie de toutes les collectivités environnantes. La philosophie de gestion actuelle est axée sur les avantages économiques de la croissance aux dépens de la santé. Le gouvernement a oublié que des citoyens en bonne santé constituent les véritables moteurs économiques de notre pays.

Résumé des recommandations

- 1. N'autoriser aucune augmentation du trafic ou tout autre transfert de trafic sur les deux pistes nord-sud de l'aéroport Pearson.**
- 2. Éliminer les vols de nuit dans tous les grands aéroports du Canada.**
- 3. Nommer un ombudsman indépendant et habilité à intervenir ayant pour responsabilités, entre autres, l'atténuation du bruit des aéroports et des avions.**

¹⁴ *Aircraft Noise*, ombudsman.Australie.ano@ano.gov.au [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

¹⁵ *Ground Lease*, 2 décembre 1996, bail foncier entre Sa Majesté la Reine du chef du Canada et la GTAA, art. 8.11 et 8.12, p. 146, <https://www.torontopearson.com/fr/gtaa/corporate-documentation/> [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

¹⁶ *Ibid.*

Références

Plan directeur 2017-2037 de la GTAA.

Hillary Marshall, vice-présidente, Relations avec les intervenants et communications.
Commentaires formulés à la réunion du CENAC du 6 décembre 2017 au sujet du Plan directeur 2017-2037 de la GTAA.

Le CENAC de la GTAA. *Noise Statistics Update*, juillet 2018,
<https://www.torontopearson.com/fr/cenacpastagendasandminutes/#>.

Publications de Transports Canada sur l'application de la loi en aviation

Rapport de l'Organisation mondiale de la Santé intitulé *Burden of disease from Environmental Noise*, 2011.

Health Impacts of Environmental Noise in Toronto, 29 mai 2017, D^{re} Eileen de Villa, médecin hygiéniste.

Site Web de Santé Canada. <https://www.canada.ca/fr/sante-canada.html>.

<http://ano.gov.au/reportsstats/>

Le bail foncier de l'aéroport international de Toronto signé le 2 décembre 1996 entre Sa Majesté la Reine du chef du Canada et la GTAA.

Outil de surveillance de la GTAA (WebTrack).