

**Mémoire au
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités
pour l'évaluation de l'impact du bruit produit par les aéronefs au voisinage
des grands aéroports canadiens**

préparé par

Antonio Natalizio,
résident d'Etobicoke-Centre

Le présent mémoire complète mon témoignage du 27 novembre devant le Comité, que j'enjoins à :

- évaluer l'impact du bruit de l'aviation sur la santé humaine;
- examiner et à renforcer les dispositions du *Règlement de l'aviation canadien* relativement au bruit;
- répondre à la nécessité d'élaborer un plan et une stratégie de longue durée sur l'aviation dans le sud de l'Ontario.

TABLE DES MATIÈRES

1. IMPACTS DU BRUIT SUR LA SANTÉ	2
2. RÉGLEMENTATION SUR LE BRUIT	5
3. PLAN ET STRATÉGIE À LONG TERME	8
4. POURQUOI NOUS AVONS BESOIN D'UN OMBUDSMAN	8
5. COMMENT NOUS EN SOMMES ARRIVÉS LÀ	11
6. PRATIQUES DE GESTION DU BRUIT DE LA GTAA	13

1. Impacts du bruit sur la santé

1.1 Introduction

D'autres pays ont reconnu que les impacts sur la santé du bruit de l'aviation étaient réels, et j'espère que le Canada ira dans le même sens. D'autres gouvernements ont répondu aux préoccupations des collectivités de manière à permettre aux aéroports d'offrir leurs services essentiels à la nation tout en protégeant la santé des résidents concernés. Bien que l'Aéroport international Lester-B.-Pearson de Toronto (aéroport Pearson) apporte sans nul doute des avantages économiques à la région et au pays dans son ensemble, les impacts sur la santé attribuables à sa croissance incessante n'ont été ressentis que par les collectivités voisines. Il faut adopter une approche mieux équilibrée.

La documentation ci-après m'a convaincu que les impacts sur la santé du bruit des aéronefs sont réels et qu'il faut prendre des mesures afin de protéger les collectivités concernées. J'espère que le Comité en arrivera à la même conclusion.

1.2 Position de Santé Canada

La position de Santé Canada est exposée dans un bulletin intitulé *Le bruit des avions près des aéroports* [1].

On y dit que « Santé Canada fournit des conseils au public et aux autorités chargées de la réglementation, telle que Transports Canada, sur les effets du bruit des avions sur la santé. Ainsi, on tient compte des risques pour la santé lorsque des décisions sont prises qui affectent notre exposition au bruit des avions ».

Santé Canada donne les conseils suivants aux collectivités voisines des aéroports :

« Si vous vivez près d'un aéroport, ou envisagez de déménager près d'un aéroport, il serait bon de vous renseigner sur l'intensité du bruit dans le voisinage. Vous pouvez communiquer avec l'aéroport de votre région pour obtenir la courbe sonore (ou carte sonore) de votre secteur. Vous pourrez ensuite comparer la courbe de votre région à celles que recommande ce document : [Utilisation des terrains au voisinage des aéroports \(TP 1247F\), partie IV, Bruit des aéronefs.](#) »

La carte de la courbe sonore de l'aéroport Pearson a été produite avant que la GTAA ne prenne en charge l'exploitation de l'aéroport, en 1996. Depuis, le nombre de vols a augmenté de 25 %. S'il est exact que les nouveaux aéronefs sont moins bruyants, ce sont les vols de nuit qui dérangent : leur nombre a augmenté de presque 100 %. En outre, la carte de la courbe sonore a précédé la mise en service de la seconde piste nord-sud, qui touche notre collectivité, et est clairement périmée. La GTAA continue de refuser de publier une version mise à jour.

Santé Canada n'est manifestement pas en contact avec la réalité et propose de l'information complètement inutile aux collectivités voisines des aéroports.

Le bulletin [1] indique encore : « Des études scientifiques chez l'adulte révèlent qu'une brève exposition à un bruit intense peut avoir des effets temporaires, notamment une hausse de la fréquence cardiaque et de la pression artérielle. Cependant, il n'y a pas de preuves cohérentes que l'exposition chronique au bruit des avions entraîne l'hypertension ».

1.3 Positions d'autres organisations de la santé

D'autres organisations sont d'un avis différent.

L'Organisation mondiale de la santé déclare ceci : « On dispose de preuves suffisantes tirées d'études épidémiologiques à grande échelle établissant des liens entre l'exposition de la population au bruit et des effets néfastes sur la santé. Le bruit doit être par conséquent considéré non seulement comme une source de nuisance, mais aussi comme une préoccupation pour la santé publique et la salubrité de l'environnement [...] au moins un million d'années de vie en bonne santé sont perdues chaque année dans les pays de l'Europe de l'Ouest en raison du bruit produit par le trafic [2]. » [TRADUCTION]

En outre, un article publié dans le *British Medical Journal* en 2013 se conclut ainsi : « Malgré les limites associées à une erreur de classification possible de l'exposition, nous avons constaté une association statistiquement significative entre l'exposition au bruit des aéronefs et le risque d'hospitalisation due à une maladie cardiovasculaire chez les personnes plus âgées résidant près d'un aéroport [3]. » [TRADUCTION]

De plus, le service de santé publique de Toronto a publié en avril 2017 un rapport [4] intitulé *How Loud is Too Loud? Health Impacts of Environmental Noise in Toronto*. Le rapport indique ce qui suit : « Il existe une inquiétude grandissante quant aux impacts du bruit sur la santé, dans les zones urbaines en particulier. Les preuves, toujours plus nombreuses, indiquent que l'exposition à un bruit excessif nuit à la qualité de vie et provoque la perte de l'audition, mais a aussi d'autres impacts sur la santé, tels que des effets cardiovasculaires, des impacts cognitifs, une perturbation du sommeil et des effets sur la santé mentale. » [TRADUCTION]

La prise en compte des impacts sur la santé du bruit associé aux projets de développement est dorénavant une politique municipale.

Le service de santé publique de Toronto a pris des mesures, mais Santé Canada n'a pas encore pris position, dans un contexte où l'aéroport Pearson continue d'augmenter le nombre de vols, surtout la nuit, soit au moment où leur impact est le plus grave.

De plus, le Centre for Disease Control and Prevention (CDC) des États-Unis a déclaré que le manque de sommeil constituait un **problème de santé publique**. Selon une récente étude du CDC, plus d'un tiers des adultes aux États-Unis ne dorment pas suffisamment de façon régulière [5]. Mais le manque de sommeil n'est pas un problème exclusif aux États-Unis; il touche aussi d'autres pays industrialisés, comme le Royaume-Uni, le Japon, l'Allemagne et le Canada [6].

Enfin, selon Matthew P. Walker, un psychologue de la cognition dirigeant le laboratoire du sommeil et de la neuro-imagerie de l'Université de la Californie à Berkeley, « il ne semble y avoir aucun organe vital ou processus de notre cerveau qui ne soit pas optimisé par le sommeil (et négativement affecté par son insuffisance) ». [TRADUCTION]

Santé Canada sait tout cela; pourquoi le ministère reste-t-il spectateur?

1.4 Un test imprévu d'impact sur les collectivités

En 2017, en raison de travaux de maintenance effectués sur les pistes qui ont débuté le 28 mars et se sont poursuivis jusqu'au 16 mai, les collectivités situées au sud de l'aéroport Pearson ont été exposées au double du trafic et du bruit normal des aéronefs.

Il fallait s'y attendre : il y a eu une importante augmentation des plaintes sur le bruit. Le nombre de personnes appelant pour se plaindre est passé de 213 en mars (7 par jour) à

1 156 en avril (36 par jour). En mai, le nombre de plaignants réagissant à l'augmentation de l'exposition au bruit a été de 525, soit 312 de plus qu'en mars. Au cours des deux premières semaines de mai, le taux de réaction a donc été de 20 personnes de plus par jour qu'en mars. Cela signifie que pendant les travaux de maintenance des pistes, le taux moyen quotidien des réactions au bruit des aéronefs a augmenté d'un peu plus de quatre fois.

Les pistes nord-sud, qui ont généré la majeure partie du bruit, ont vu leur trafic doubler en 2017, passant de 6,8 % de l'ensemble des vols en 2016 à 13,5 % en 2017. Le trafic aérien au-dessus des collectivités situées au sud de l'aéroport a aussi doublé, passant de 12 275 vols en 2016 à 25 192 en 2017.

Le trafic n'a que doublé, les réactions au bruit à Etobicoke-Centre et à Etobicoke-Lakeshore ont plus que quadruplé. Elles ont atteint des sommets (de **157** en 2016 à **1 197** en 2017), dépassant de loin tout ce qu'on aurait pu prévoir si la réaction au bruit avait été linéaire.

Ces résultats indiquent que la relation entre l'exposition au bruit et la réaction est non linéaire. Les gens ne réagissent pas qu'à l'amplitude des événements bruyants, mais aussi à leur fréquence.

Les vols de nuit ont été particulièrement éprouvants pendant cette période de test imprévue. La privation de sommeil et l'élévation de la tension artérielle sont devenues de graves sujets d'inquiétude. Chacun dans la collectivité en a ressenti l'impact et cette affreuse expérience nous a fait prendre conscience de ce que l'avenir pourrait nous réserver.

On prévoit qu'au cours de 20 prochaines années, à mesure que le budget de nuit de l'aéroport Pearson augmentera, le trafic nocturne doublera. Il ne s'agit pas que des vols effectués pendant la période que la GTAA définit comme étant la nuit (de 0 h 30 à 6 h 30), mais de tous les vols effectués pendant la vraie nuit qui, pour la plupart des gens, va de 23 h à 7 h. Nous savons maintenant à quel point ce futur scénario sera pénible et il est inacceptable pour les gens vivant au sud de l'aéroport.

1.5 L'élément marginal

Chacun des aéroports que j'ai étudiés reçoit la plus grande partie des plaintes sur le bruit d'une poignée de personnes. Plutôt que de traiter ces plaignants fréquents comme des éléments marginaux, les aéroports devraient leur porter davantage d'attention. Ce genre de comportement obsessionnel n'est-il pas signe de troubles mentaux? Les experts médicaux nous ont dit que le bruit ambiant peut engendrer des troubles mentaux [4]. Pourtant, ni Transports Canada, ni Santé Canada n'y accordent de l'attention.

J'imagine qu'il est plus efficace pour les aéroports de décrire ces gens comme des auteurs de trouble plutôt que des victimes des activités aéroportuaires. Mais ces gens sont l'éléphant dans la pièce! Je presse le Comité de ne pas les ignorer.

1.6 Les conséquences du manque de sommeil

La RAND Corporation, une organisation sans but non lucratif contribuant à l'amélioration des politiques et de la prise de décisions au moyen de recherches et d'analyses, a récemment mené une étude sur les conséquences économiques du manque de sommeil [7]. Voici ses principales constatations :

- Le manque de sommeil augmente le risque de mortalité d'un facteur pouvant aller jusqu'à 13 %.

- Le manque de sommeil coûte cher aux employeurs en diminuant la productivité au travail.
- Les pertes annuelles de cinq pays de l'OCDE attribuables au manque de sommeil s'élèvent à 680 milliards de dollars. Voici la ventilation de cette somme :

Canada	É.-U.	R.-U.	Allemagne	Japon
21,4 G\$	411 G\$	50 G\$	60 G\$	138 G\$

Le coût total estimatif du manque de sommeil en Australie était en 2016-2017 de 45,21 milliards de dollars, dont 17,88 milliards de dollars en coûts financiers et 27,33 milliards de dollars en perte de bien-être [8].

1.7 Documents de référence

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

[2] Organisation mondiale de la santé, *Burden of disease from environmental noise Quantification of healthy life years lost in Europe*, rapport, 2011.

[3] Andrew W. Correia (analyste quantitatif), Junenette L. Peters (chargée de cours), Jonathan I. Levy (professeur), Steven Melly (spécialiste des systèmes d'information géographique) et Francesca Dominici (professeure et vice-doyenne de la technologie de l'information), [Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: multi-airport retrospective study](#), *British Medical Journal*, 8 octobre 2013 .

[4] Kelly Drew, Ronald Macfarlane, Tor Oiamo, Meghan Mullaly, Desislava Stefanova et Monica Campbell, *How Loud is Too Loud? Health Impacts of Environmental Noise in Toronto*, rapport technique, Toronto Public Health, avril 2017.

[5] Liu, Yong, Wheaton, Anne G, Chapman, Daniel P, Cunningham, Timothy J., Lu, Hua et Croft, Janet B. (2014), [Prevalence of Healthy Sleep Duration among Adults — United States](#), *Morbidity and Mortality Weekly Report (MMWR)*, 2016, 65, p. 137 à 141.

[6] National Sleep Foundation, [International Bedroom Poll](#), 2013.

[7] Hafner, Marco, Stepanek, Martin, Taylor, Jirka, Troxel, Wendy M. et van Stolk, Christian, [Why Sleep Matters – the economic costs of insufficient sleep – A cross-country comparative analysis](#), RAND Corporation, 2016.

[8] Hillman, David, Mitchell, Scott, Streatfeild, Jared, Burns, Chloe, Bruck, Dorothy et Pezzullo, Lynne, [The economic cost of inadequate sleep](#), *Sleep Research Society Journal*, SLEEPJ 2018, p. 1 à 13.

2. Réglementation sur le bruit

2.1 Introduction

Le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) a été promulgué en 1996 (DORS/96-433) et modifié pour la dernière fois le 15 septembre 2017. Le RAC établit les exigences relatives à tous les aspects de l'aviation civile, mais trois dispositions seulement ont rapport au bruit : 602.105, 602.106 et 602.150.

2.2 RAC : 602.105

L'article 602.105 établit les procédures que les pilotes doivent observer près des aéroports, notamment en ce qui concerne les pistes prioritaires, les routes à bruit minimum, les heures pendant lesquelles l'utilisation des aéronefs est restreinte ou interdite, les procédures d'arrivée et de départ. On trouvera des précisions dans le *Canada Air Pilot* ou le *Supplément de vol-Canada*.

2.3 RAC : 602.106

L'article 602.106 établit les pistes soumises aux critères acoustiques à chacun des grands aéroports du Canada. À l'aéroport Pearson, les pistes 05, 06L, 06R, 15L et 15R sont des pistes soumises aux critères acoustiques pour le décollage. Les pistes 15L et 15R sont celles qui dérangent ma famille et ma collectivité. Mais elles sont soumises aux critères acoustiques pour la forme seulement. À Montréal-Trudeau, toutes les pistes sont soumises aux critères acoustiques, mais, encore là, cela ne signifie rien. Tous les avions peuvent les utiliser parce que le seuil fixé est bien trop faible. L'article 602.106 n'offre aucune protection aux collectivités voisines des aéroports.

Le seuil des pistes soumises aux critères acoustiques est trop bas, ce qui a pour effet que tous les avions peuvent en décoller. Il faut élever ces seuils afin d'interdire aux aéronefs du Chapitre 4 (et aux plus bruyants) de décoller sur les pistes soumises aux critères acoustiques.

Le Chapitre 4 renvoie à l'Annexe 16 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, qui sert à la certification des avions respectant les critères acoustiques. Le Chapitre 2 représente la norme la plus bruyante, celle ayant servi à la certification des DC-8 et B-727. Le Chapitre 3 hausse la barre de quelques décibels et a servi à la certification d'avions tels que les B-737 et A-820. Les avions du Chapitre 3 ne peuvent plus fréquenter certains aéroports européens, où on a haussé la barre au Chapitre 4 (quelques décibels de moins que le Chapitre 3) et au Chapitre 14 (quelques décibels de moins que le Chapitre 4).

2.4 RAC : 602.150

L'article 602.150 exige que tous les gros avions fréquentant des aéroports canadiens autres que Gander doivent obtenir un certificat acoustique répondant aux exigences du Chapitre 3.

Les aéronefs du Chapitre 2 ont été progressivement éliminés en 2002. À une époque où la plupart des pays développés ont progressivement éliminé les aéronefs du Chapitre 3, l'article 602.150 n'offre pas plus de protection aux collectivités voisines des aéroports. Il faut hausser le seuil appliqué afin d'interdire l'utilisation des aéronefs du Chapitre 3 dans tous les aéroports canadiens.

Même avec ces changements, les dispositions du RAC resteront insuffisantes.

2.5 Ce dont nous avons besoin

Il faut ajouter des dispositions au RAC pour comprendre ce qui suit :

- un couvre-feu;
- des limites de bruit pour les bruits ponctuels des vols de nuit;
- de nouvelles heures définissant la période de nuit;
- des restrictions pour les vols de nuit;
- un quota de bruit nocturne;
- un ombudsman du bruit de l'aviation.

Couvre-feu

Bon nombre d'aéroports dans le monde respectent des couvre-feux. Les plus grands aéroports qui ont adopté des couvre-feux sont ceux de Francfort, de Munich, de Paris-Orly, de Sydney, de Varsovie et de Zurich. Montréal est le seul grand aéroport au Canada ayant un couvre-feu. À cet aéroport, on interdit le vol de nuit de tous les gros avions (plus de 40 tonnes). Heathrow imposera un couvre-feu une fois la troisième piste mise en service. Dans tous les cas, les villes et les aéroports ont continué de prospérer après l'imposition du couvre-feu. Le ciel ne leur est pas tombé sur la tête, comme bien des experts de l'aviation l'avaient prédit.

Limite de bruit pour les bruits ponctuels

Aucun avion ne devrait pouvoir voler de nuit s'il émet 70 dB à l'une des bornes de surveillance du bruit placées dans les quartiers résidentiels. Le niveau de bruit ambiant la nuit baisse à environ 50 dB et on peut entendre un bruit de 70 dB même de l'intérieur d'une maison.

De nouvelles heures définissant la période de nuit

Huit heures de sommeil constituent un droit essentiel de la personne et le RAC doit préciser que la nuit s'étend de 23 h à 07 h dans tous les aéroports du pays. La période de nuit en vigueur à l'aéroport Pearson (00 h 30 à 06 h 30) est inacceptable.

Restrictions et quotas de bruit pour les vols de nuit

Si on impose un couvre-feu réglementé dans tout le Canada, il est inutile de prévoir des restrictions et des quotas de bruit pour les vols de nuit. Cependant, ils deviennent impératifs en l'absence d'un couvre-feu. Les aéroports de Londres ont tous des restrictions et des quotas de bruit pour les vols de nuit. Le quota de bruit d'Heathrow, par exemple, est fixé à 4 880, ce qui signifie que si tous les avions volant de nuit avaient un indice sonore de 1, Heathrow serait plafonné à 4 880 vols, plutôt que sa limite de 5 800. Pour utiliser à son plein potentiel le quota de bruit, il faut faire voler des avions moins bruyants, ceux dont l'indice sonore est inférieur à 1.

L'augmentation incessante du nombre de vols de nuit à l'aéroport Pearson suggère que, Transports Canada, il n'y a absolument aucune conséquence pour la santé des résidents. Compte tenu des preuves qui s'accumulent à propos du lien de causalité entre le bruit environnant et plusieurs problèmes de santé humaine, cette position n'est plus défendable.

Ombudsman du bruit de l'aviation

Aurait-on permis à l'aéroport Pearson d'augmenter sans limites les vols de nuit si un poste d'ombudsman du bruit de l'aviation avait existé? Probablement pas!

Il est facile de justifier la nécessité d'un ombudsman : les règles du jeu favorisent l'industrie de l'aviation, et nos collectivités ont tenté sans succès de les rendre plus équitables. Prière de se reporter à la Partie 4 pour des précisions.

En ce qui a trait à la sécurité aérienne, les Canadiens peuvent se fier au Bureau de la sécurité des transports pour enquêter objectivement sur les questions de sécurité et formuler des recommandations au ministre afin d'améliorer la sécurité, au besoin.

Mais, lorsqu'il est question de santé des collectivités, on demande aux Canadiens de se fier à la bonne volonté de l'industrie. Celle-ci a cependant fait la preuve qu'elle ne mérite pas notre confiance. Les Canadiens ont besoin d'un organisme de surveillance indépendant qui s'assurera que l'industrie respecte les règles. Bien sûr, cela exige que les règles soient

clairement énoncées dans le *Règlement de l'aviation canadien*, comme nous l'avons exposé précédemment.

3. Plan et stratégie à long terme

3.1 Introduction

Le gouvernement a créé en 1989 une Commission d'évaluation environnementale afin d'étudier les plans d'agrandissement de l'aéroport Pearson et le besoin de nouveaux aéroports afin de répondre aux besoins à long terme du sud de l'Ontario [1].

La Commission a été dissoute en 1992, après avoir publié un rapport provisoire dont le gouvernement a rejeté les recommandations. Elle n'a donc pas étudié les besoins et les solutions à long terme, qui constituaient la seconde partie de son mandat.

3.2 Le besoin demeure

Un quart de siècle plus tard, la Grande région de Toronto (GRT) a besoin plus que jamais d'un autre aéroport, mais personne n'étudie les besoins et les solutions à long terme. Par conséquent, l'avenir de nos collectivités est peu réjouissant. Les travaux de maintenance effectués à l'aéroport en 2017, qui ont perturbé le trafic normal, nous ont donné un avant-goût de cet avenir dont personne ne veut.

Londres, en Angleterre, avec une population de presque neuf millions de personnes, possède trois aéroports internationaux (Heathrow, Gatwick et Stansted), alors que la GRT, dont la population près des six millions, n'en a qu'un. Cela montre que nous sommes déjà en situation de crise.

On ne peut plus repousser le moment de concevoir un plan et une stratégie de longue durée pour la GRT. Un nouvel aéroport n'apparaît pas du jour au lendemain. Il faut des décennies pour qu'il voie le jour.

Entretemps, Transports Canada doit explorer des façons d'utiliser d'autres aéroports dans la région afin de soulager l'aéroport Pearson et nos collectivités.

3.3 Document de référence

[1] Commission d'évaluation environnementale (sous la présidence de David Kirkwood), *GESTION DU TRAFIC AÉRIEN DANS LE SUD DE L'ONTARIO*, rapport provisoire, novembre 1992.

4. Pourquoi nous avons besoin d'un ombudsman

4.1 Introduction

La GTAA n'a qu'un objectif : donner toute l'envergure nécessaire à l'aéroport Pearson pour qu'il devienne LE point d'entrée du continent, et c'est essentiellement pour s'en vanter. La santé et le bien-être des collectivités voisines lui importent peu, voire aucunement. Elle fonde son argumentaire sur l'idée que ce qui est bon pour l'aéroport Pearson est bon pour les collectivités, la région et le pays. Elle feint seulement d'être sensible aux besoins des collectivités voisines, qui paient le prix des conséquences négatives de cet objectif de croissance.

La GTAA parle même maintenant d'**acceptation sociale** de sa croissance. Qui lui a donné cette acceptation sociale? Comme le présent document le montre, elle ne l'a certainement pas obtenue. À mon avis, cela révèle l'arrogance de la GTAA et l'intimidation dont elle fait preuve, ces dernières années en particulier. C'est une organisation qui ne rend de comptes à personne.

Les citoyens et les groupes communautaires inquiets se font donner la possibilité de communiquer leurs préoccupations au Comité consultatif communautaire sur l'environnement et le bruit (CENAC), où on les écoute poliment avant de les oublier. J'ai assisté à plusieurs de ces réunions, et il m'apparaît évident que la seule raison pour laquelle la GTAA les organise est que c'est une condition du bail foncier. On se préoccupe beaucoup des apparences au cours de ces réunions, et bien peu de la substance. Tous les trois mois, nous recevons une mise à jour à propos des plaintes sur le bruit; c'est tout ce que fait le CENAC en matière de gestion de bruit.

4.2 Mon expérience du dialogue avec la GTAA

Comme le CENAC ne m'a mené à rien, j'ai voulu faire part de mes préoccupations à M^{me} Hillary Marshall, vice-présidente, Relations avec les intervenants et Communications, de la GTAA.

Je lui ai écrit le 16 avril 2018 afin d'en savoir plus sur les projections d'exposition au bruit, le document auquel Santé Canada renvoie les citoyens inquiets. Le problème est que la seule courbe de bruit que la GTAA a publiée date d'avant la mise en service de la seconde piste nord-sud (33L/15R) il y a environ 20 ans. La GTAA refuse obstinément de publier une courbe de bruit à jour, même si d'autres aéroports canadiens le font.

Dans sa réponse du 26 juillet 2018, M^{me} Hillary m'indique que la GTAA travaille à une nouvelle approche, mais qu'elle doit être approuvée par Transports Canada avant qu'on puisse publier la nouvelle courbe de bruit.

Toujours dans son rôle de promotion, elle a profité de l'occasion pour me faire part des choses merveilleuses que la GTAA accomplit, non pas parce qu'elle doit le faire, mais parce que c'est ce qui est juste. Par exemple, déclare-t-elle, « même si la flotte est déjà silencieuse, nous allons lancer dans le cadre de notre *Plan d'action 2018-2022 sur la gestion du bruit* un programme d'incitatifs pour une flotte moins bruyante afin de continuer à encourager les compagnies aériennes à utiliser leurs avions les plus silencieux à l'aéroport Pearson. En fait, depuis l'annonce de cette initiative, la compagnie Air Canada s'est engagée à moderniser au cours des deux prochaines années ses appareils de série A-320 au moyen de générateurs de tourbillons. Nous faisons ces efforts non pas pour répondre à des exigences réglementaires, mais parce que c'est la bonne chose à faire pour gérer les impacts de l'exploitation de l'aéroport ». [TRADUCTION]

Je l'ai prise au mot dans ma réponse du 8 août 2018 :

« Comme vous avez parlé du programme d'incitatifs pour une flotte moins bruyante, je profite de l'occasion pour vous demander quels sont les incitatifs. J'ai lu le *Plan d'action 2018-2022 sur la gestion du bruit* et les dix engagements envers nos voisins (*Ten Commitments to our Neighbours*) sans trouver la réponse.

Se vanter de l'engagement d'Air Canada à moderniser ses appareils de série A-320 est un peu tiré par les cheveux, puisque la compagnie l'a fait en réaction aux pressions du ministre Garneau. Vous vous rappellerez peut-être aussi qu'un membre de la collectivité avait judicieusement observé, à la réunion de mars du CENAC, que c'était trop peu, trop tard.

Je suis certain que vous savez que Lufthansa l'a fait voilà des années, alors que nous devons encore attendre deux ans. En outre, Lufthansa n'a été ni la première, ni la seule à équiper sa flotte d'A-320 de générateurs de tourbillons. Beaucoup d'autres l'ont déjà fait. » [TRADUCTION]

J'ai poursuivi ainsi : « Alors que vous voulez faire de l'aéroport Pearson un chef de file international en gestion du bruit de l'aviation, le rapport d'Helios sur les pratiques exemplaires laisse voir qu'il est loin d'être à l'avant-garde et qu'il traîne derrière les leaders pour ce qui est des mesures les plus importantes, tel que les vols de nuit, le couvre-feu, les heures restreintes d'exploitation et le dialogue avec la collectivité. Vous devez être beaucoup plus proactifs pour atteindre votre but et convaincre nos collectivités que c'est là votre véritable objectif. J'appuie sans réserve ce que vous proposez et, comme je l'ai déjà indiqué à des membres de votre personnel, je suis prêt à collaborer pour fournir les commentaires de la collectivité, une offre qui a été bien reçue. » [TRADUCTION]

J'ai aussi souligné que « l'entreprise qui exploite l'aéroport Heathrow de Londres, une société privée à but lucratif, a pris les engagements suivants :

- 1) élimination progressive et complète d'ici 2020 des aéronefs titulaires d'un certificat acoustique du Chapitre 3;
- 2) réduction à moins de 40 %, d'ici 2020, du nombre d'aéronefs titulaires d'un certificat acoustique du Chapitre 4, plus de 60 % étant les aéronefs, plus silencieux, titulaires d'un certificat acoustique du Chapitre 14;
- 3) élimination progressive et complète d'ici 2045 des aéronefs titulaires d'un certificat acoustique du Chapitre 14.

D'ici 2020, Heathrow aura une flotte silencieuse alors que Pearson n'aura qu'assourdi les bruyants appareils A-320, tout en recevant, bien que peu fréquemment, des aéronefs titulaires d'un certificat acoustique du Chapitre 2. Quand la GTAA prendra-t-elle les mêmes engagements pour Pearson?

Si une société privée, à but lucratif, peut le faire pour Heathrow, pourquoi la GTAA ne peut-elle pas le faire pour Pearson? Après tout, vous êtes une société à but non lucratif et vous n'avez pas d'actionnaires qui pourraient avoir des vues divergentes sur ce qui est moralement juste ». [TRADUCTION]

Ce n'est qu'un échantillon de ma lettre et je le reproduis ici pour donner une idée du ton de l'échange, parce que sa réponse du 24 septembre 2018 se lisait ainsi :

« **Bonjour Tony,**

Merci de votre lettre. Nous mettons présentement sur pied les programmes décrits dans notre plan d'action quinquennal sur la gestion du bruit, qui couvrent bon nombre des questions que vous avez soulevées. Nous continuerons à communiquer à la collectivité des mises à jour sur nos progrès à mesure que nous concrétiserons le plan.

Je vous incite à vous abonner à notre bulletin électronique communautaire mensuel, *Checking In*, pour rester au fait des activités de l'aéroport, des prochaines réunions, des consultations ainsi que des nouvelles sur les initiatives de gestion du bruit.

Cordialement,

Hillary Marshall » [TRADUCTION]

Cette réponse m'a fait comprendre que le dialogue était terminé. M^{me} Marshall et la société qu'elle représente ne sont pas intéressées à avoir une discussion sérieuse avec les citoyens et collectivités préoccupés. Elles préfèrent nous livrer un discours bien tourné. Leur *modus operandi* est d'en faire le moins possible pour réagir à la colère des collectivités voisines, exprimée régulièrement aux réunions du CENAC, tout en laissant croire qu'elles déplacent des montagnes uniquement par grandeur d'âme.

Le CENAC ne fonctionne pas, et aucun rapiéçage ne le fera fonctionner, à moins qu'il devienne un comité autonome et indépendant de l'aviation commerciale. Sinon, le seul moyen de traiter avec équité et objectivité les préoccupations des citoyens est de mettre sur pied un organisme de surveillance, recevant son mandat du gouvernement et financé par l'industrie.

Si les membres du Comité, ou ses analystes, sont intéressés à recevoir la copie intégrale de la correspondance susmentionnée, je la mettrai avec plaisir à leur disposition.

5. Comment nous en sommes arrivés là

5.1 Introduction

Lorsque je suis arrivé dans mon quartier, voilà 44 ans, il n'y avait pas de vol régulier commercial de nuit à l'aéroport Pearson. On en compte maintenant près de 19 000 par année et c'est seulement pendant la soi-disant période de nuit, de 0 h 30 à 6 h 30. Le nombre de vols au cours de la nuit réelle (de 23 h à 7 h) est beaucoup plus élevé et représente environ 15 % de l'ensemble des vols.

La présente partie fournit un bref survol des changements qui se sont produits à l'aéroport Pearson, avec l'aval de Transports Canada, contre la volonté de nos collectivités et malgré leurs protestations.

5.2 Au commencement

Le premier vol régulier à l'aéroport de Malton a eu lieu le 29 août 1939. L'aéroport de Malton n'accueillait pas de vol régulier de nuit, même une fois devenu l'aéroport international de Toronto, en novembre 1960, et la période de nuit s'étendait de 22 h à 7 h. Après être devenu l'aéroport international Lester B. Pearson, le 1^{er} janvier 1984, l'aéroport n'accueillait toujours pas de vol régulier de nuit, mais la période de nuit a changé pour couvrir la période de 23 h à 7 h. Seules les urgences étaient acceptées au cours de cette période et on devait alors utiliser la piste prioritaire.

5.3 La fin du couvre-feu

Les aéronefs cargo ont obtenu la permission d'atterrir dès 5 h en 1985 et de décoller après minuit en 1986.

En 1987, les aéronefs de passagers ont commencé à atterrir et à décoller entre minuit et 1 h et entre 6 h et 7 h.

La période de nuit s'est encore rétrécie en 1988, pour couvrir la période de 0 h 30 à 6 h 30.

Réactions de la collectivité

Le tableau ci-après montre les réactions de la collectivité aux changements susmentionnés.

Année	Appels	Plaintes
1982	191	400
1983	261	500
1984	279	550
1985	267	500
1986	582	1 000
1987	888	2 100
1988	1 807	3 700

Le nombre de personnes appelant pour déposer une plainte relative aux changements opérationnels a augmenté de plus de **550 %** entre 1985 et 1988 et le nombre de plaintes a augmenté encore davantage.

5.4 Évaluation environnementale de l'aéroport Pearson

En 1992, après une étude exhaustive et des rencontres avec tous les intéressés, la Commission d'évaluation environnementale a présenté un rapport provisoire. La Commission avait entendu les préoccupations des collectivités et a formulé trois importantes recommandations.

La proposition de construire la piste 15R-33L, tel que décrite dans l'EIE, devrait être abandonnée parce que les retombées sociales négatives qu'elle engendrerait dépasseraient la modeste augmentation de la capacité nord-sud qu'elle permettrait par ailleurs. (Recommandation A2)

Transports Canada devrait intensifier ses efforts en cours pour réduire le bruit des avions pendant les périodes situées entre 23 h et minuit et entre 6 h et 7 h. (Recommandation E14)

Un couvre-feu de nuit devrait être instauré à compter du 1^{er} avril 1993, interdisant tous les départs et toutes les arrivées entre minuit et 6 h, sauf en cas d'urgences déclarées pendant cette période. (Recommandation E15).

Transports Canada n'a donné suite à aucune de ces recommandations.

5.5 L'ère de la GTAA et l'intensification des vols de nuit

En 1996, lorsque la GTAA a pris en charge l'exploitation de l'aéroport, le nombre annuel de vols de nuit était passé à **9 655** et représentait **2,4 %** de l'ensemble des vols. L'année suivante a vu une étrange création, le **budget de nuit**. Il était établi à **10 389** mouvements d'aéronef, sans qu'il s'agisse d'une limite. Il augmente au même taux annuel que le nombre de passagers. Avec l'arrivée d'avions plus gros, le nombre de passagers augmente plus rapidement, tout comme les vols de nuit. Depuis, le nombre de vols de nuit a presque doublé.

Le budget de nuit de l'année en cours est de **19 395** mouvements, ce qui représente **4,1 %** de l'ensemble des vols. S'il augmentait plutôt au même rythme que les mouvements d'aéronef, ce chiffre serait de **11 000** mouvements, ou **2,4 %** de l'ensemble des vols, comme en 1996.

La GTAA a demandé en 2013 trois hausses supplémentaires de 10 % du budget de nuit en plus de l'augmentation annuelle normale, et Transports Canada les a approuvées même

aucun besoin apparent ne les justifiait. Cinq ans plus tard, elles n'ont toujours pas été utilisées.

Alors que le nombre de vols entre 0 h 30 et 6 h 30 a presque doublé au cours des 20 dernières années, le nombre de vols pendant l'ancienne période de nuit (de 22 h à 7 h), **la vraie nuit**, s'est plusieurs fois multiplié. Il représente maintenant **15 %** de l'ensemble des vols et la période de 6 h 30 à 6 h 45 est maintenant le quart d'heure le plus achalandé de la journée.

Si le trafic de passagers double à l'aéroport Pearson entre 2017 et 2037, le budget de nuit doublera, même sans les trois hausses supplémentaires de 10 %.

5.6 Impacts sur la collectivité

Les vols de nuit sont le fléau des collectivités voisines des aéroports. Les effets sur la santé sont réels, mais ni l'organisme de réglementation concerné, ni l'industrie ne portent attention à nos inquiétudes.

Une limite annuelle fixe de 5 800 vols de nuit a été imposée à Heathrow, qui est un aéroport beaucoup plus achalandé, en plus d'un quota de bruit assurant que seuls les avions les plus silencieux volent la nuit. Ce quota de bruit a en outre été réduit de presque 50 % l'an dernier. Cela s'est fait parce que le ministre britannique des Transports sait que les impacts sur la santé du bruit des avions sont réels, ce que Transports Canada semble encore ignorer.

5.7 L'aéroport Pearson en perspective

Tel que l'indique le tableau ci-après sur la fréquentation des grands aéroports du Canada, Pearson se trouve dans une classe à part. Toutes les données sont de 2017. Bien que les problèmes vécus par les collectivités voisines de l'aéroport Pearson ne sont pas uniques, ils sont beaucoup plus graves. L'aéroport Pearson a reçu l'an dernier 168 000 plaintes, un problème d'une ampleur que ne connaissent pas les autres aéroports. Nous avons un **vrai** problème! En 1974, année où j'ai emménagé dans mon quartier, Pearson n'a reçu que 250 plaintes.

Aéroport	Mouvements aériens	Trafic de passagers	Plaintes
Calgary	220 000	16 000 000	5 700
Montréal-Trudeau	230 000	18 000 000	540
Toronto-Pearson	460 000	47 000 000	168 000
Vancouver	290 000	24 000 000	1 300

6. Pratiques de gestion du bruit de la GTAA

6.1 Introduction

Voilà quelques années, le bureau de la gestion du bruit de la GTAA a embauché la firme d'experts-conseil HELIOS afin d'étudier les pratiques exemplaires en matière de gestion du bruit de l'aviation de 27 aéroports nationaux et internationaux (énumérés dans le tableau ci-après), dont l'aéroport Pearson. Le rapport [1] été publié le 23 septembre 2017 et a inspiré le *Plan d'action 2018-2022 de la GTAA sur la gestion du bruit* [2].

TABLEAU – Aéroports compris dans l'étude

Toronto-Lester-B.-Pearson	Atlanta-Hartsfield-Jackson	Copenhague-Kastrup
Vancouver	New York-JFK	Madrid-Barajas
Montréal	Londres-Heathrow	Dubaï-International
Ottawa	London-Gatwick	Istamboul-Ataturk
Calgary	Francfort	Sydney
Los Angeles (LAX)	Amsterdam-Schiphol	Auckland
San Francisco-International	Zurich	Hong Kong
Chicago-O'Hare	Paris-Charles-de-Gaulle	Shanghai-Pudong
Santa Ana-John-Wayne	Bruxelles	Singapour-Changi

6.2 Mon examen

J'ai examiné le rapport d'Helios et j'expose mes conclusions dans les paragraphes suivants. En résumé, les résultats de l'étude indiquent clairement que les pratiques de gestion du bruit de l'aéroport sont à la traîne dans presque toutes les catégories par rapport aux meneurs, en particulier pour les catégories les plus importantes. Pour un aéroport qui affirme vouloir devenir un chef de file international dans la gestion du bruit des avions, la tâche à accomplir est monumentale.

Voici comment l'aéroport Pearson se compare aux meilleurs.

6.3 Couvre-feu

Le rapport d'Helios indique que quatre des aéroports étudiés ont institué des couvre-feux, mais n'en nomme que deux : Sydney et Francfort. Les deux autres sont présumément Montréal et Zurich. Les aéroports de Paris-Orly et Munich ont aussi des couvre-feux, mais n'étaient pas couverts par l'étude. L'aéroport Pearson se démarque par l'absence d'un couvre-feu, alors que Montréal fait la preuve qu'il est aussi possible d'avoir des couvre-feux au Canada.

6.4 Périodes de restriction des vols de nuit

Les meilleurs aéroports restreignent les activités nocturnes pendant une période de neuf heures et la plupart pendant huit heures, certains pendant sept heures et quelques-uns pendant six heures. L'aéroport Pearson se trouve tout au bas de la liste, avec des activités restreintes de 0 h 30 à 6 h 30.

6.5 Périodes intermédiaires

La plupart des aéroports prévoient des périodes intermédiaires au début et à la fin de la période de nuit, pendant lesquelles certaines restrictions s'appliquent au bruit et aux mouvements. Il n'y en a pas à l'aéroport Pearson.

6.6 Quota de vols de nuit

Le meilleur aéroport (Heathrow) a un quota annuel de vols de nuit de **5 800** aéronefs et une période nocturne de 8 heures, ce qui fait en moyenne 16 vols par nuit ou **2 vols par heure**. Le pire aéroport présente un quota annuel d'environ **33 000** aéronefs et une période nocturne de 8 heures, ce qui fait en moyenne 90 vols par nuit ou **11 vols par heure**. L'aéroport Pearson a un budget de nuit à la hausse qui se chiffre pour le moment à **19 395** vols par année, ce qui fait en moyenne 53 vols par nuit ou **8,8 vols**

par heure et se trouve en voie de remplacer Amsterdam comme pire aéroport pour les vols de nuit.

6.7 Quota de bruit

Un certain nombre des meilleurs aéroports doivent respecter un quota de bruit en plus de limites du nombre de mouvements. Ce n'est pas le cas à l'aéroport Pearson. Le but du quota de bruit est d'assurer que seuls les aéronefs les moins bruyants volent pendant la période de nuit. Le quota de **bruit** à Heathrow est fixé à 4 880, ce qui veut dire que si tous les avions volant de nuit avaient un **indice de bruit** de 1, Heathrow serait limité à 4 880 vols plutôt que les 5 800 qui sont la limite actuelle. Afin de se rendre à la limite du nombre de vols, il faut utiliser des avions moins bruyants, ceux dont l'indice de bruit est inférieur à 1.

6.8 Frais de bruit

Les meilleurs aéroports imposent des frais de bruit à l'atterrissage et au décollage en fonction de la certification acoustique de l'aéronef; plus ce niveau est élevé, plus les frais le sont. L'aéroport Pearson n'impose pas de frais de bruit.

6.9 Procédures d'atténuation du bruit

Dans le cas des arrivées, les meilleurs aéroports ont des procédures de descente continue, de faible puissance et de faible traînée; l'aéroport Pearson n'en a pas. Dans le cas des départs, les meilleurs aéroports ont des limites de bruit et imposent des sanctions financières en cas de dépassement. Pas l'aéroport Pearson.

Les meilleurs aéroports utilisent aussi les procédures normalisées NADP1 ou NADP2, selon l'emplacement des zones résidentielles, recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'aéroport Pearson utilise la procédure NADP1, mais sans limite de bruit; en outre, il permet aux petits aéronefs d'effectuer des virages hâtifs au-dessus des zones résidentielles afin d'accélérer la circulation sur les pistes. Les virages hâtifs au-dessus des zones habitées ne sont pas autorisés aux meilleurs aéroports.

6.10 Communications avec les collectivités

Les meilleurs aéroports ont des groupes consultatifs sur le bruit similaires au Comité consultatif communautaire sur l'environnement et le bruit (CENAC) de l'aéroport Pearson. Ces groupes fournissent à la population l'occasion d'exprimer ses préoccupations quant au bruit, mais qui sont présidés par un tiers indépendant. Le CENAC est présidé par la GTAA et est pour l'essentiel son porte-parole.

6.11 Ombudsman du bruit

Les meilleurs aéroports nomment un ombudsman afin de superviser la gestion du bruit et d'agir comme médiateur ou arbitre entre l'administration aéroportuaire et les collectivités. L'aéroport Pearson n'a pas d'ombudsman du bruit.

6.12 Rapports sur le bruit et mesures du bruit

Les meilleurs aéroports ne surveillent pas seulement le bruit des avions dans les collectivités concernées, ils effectuent aussi des analyses et publient les résultats. L'aéroport Pearson a un système de surveillance, mais ne publie pas les mesures du

bruit; il affiche les niveaux de bruit au moyen de codes de couleurs sur son système Webtrak en ligne lorsque les aéronefs croisent les bornes de surveillance.

Les mesures types du bruit aux meilleurs aéroports comprennent les suivantes : niveau acoustique équivalent (Leq) pendant la journée, la soirée et la nuit; nombre de vols dépassant les niveaux de bruit stipulés; niveaux maximaux enregistrés aux bornes de surveillance du bruit; les courbes de bruit, réelles et projetées. La Leq sert à l'échelle internationale à la corrélation du bruit des aéronefs et des impacts sur la santé. Il s'agit donc d'un important paramètre dont ne bénéficient pas les collectivités voisines de l'aéroport Pearson. En outre, la projection d'exposition au bruit de l'aéroport Pearson est antérieure à l'arrivée de la GTAA et ne correspond plus à la réalité.

6.13 Système de plaintes sur le bruit

Les meilleurs aéroports ont un système de plaintes sur le bruit, et l'aéroport Pearson en a un aussi. Cependant, compte tenu du trafic aérien et de la densité de la population, c'est l'aéroport Pearson qui reçoit le plus grand nombre de plaintes, ce qui est conforme à son faible rang au classement des aéroports effectuant la meilleure gestion du bruit.

Bien que l'aéroport Pearson dispose d'un bon système de plaintes sur le bruit, le suivi servant à établir les mesures correctives et à les mettre en œuvre est inexistant et cela frustre les collectivités voisines de l'aéroport.

6.14 Initiatives pour une flotte moins bruyante

Les meilleurs aéroports interdisent les aéronefs du Chapitre 3 la nuit. La plupart des aéroports imposent des frais supplémentaires la nuit en fonction du niveau de bruit; plus faible est le niveau de bruit, moins élevés sont les frais. L'aéroport Pearson n'interdit pas les aéronefs du Chapitre 3 et n'impose pas de frais supplémentaires.

Certains aéroports offrent des incitatifs financiers pour le renouvellement des flottes, ce que ne fait pas l'aéroport Pearson.

6.15 Programmes de vol silencieux

Les meilleurs aéroports proposent des programmes de vol silencieux (« Fly-Quiet ») afin d'inciter les compagnies aériennes à adopter des avions moins bruyants et à les utiliser de la manière la plus silencieuse possible. Les meilleures compagnies aériennes, départagées par divers paramètres du bruit, sont honorées lors d'une cérémonie annuelle de remise des prix. L'aéroport Heathrow collabore activement avec les compagnies aériennes afin d'améliorer la performance acoustique. L'aéroport Pearson n'a pas de programme de vol silencieux, mais on y pense.

Air Canada, le plus gros utilisateur de l'aéroport Pearson, obtient régulièrement de mauvaises notes dans les aéroports proposant des programmes de vol silencieux.

6.16 Restrictions sur les points fixes

Les meilleurs aéroports ont les restrictions les plus strictes à propos des points fixes pendant la nuit. Ces restrictions comprennent des heures réduites, des limites de bruit, des enclos à point fixe, des systèmes de surveillance et des limites quant au nombre de points fixes. L'aéroport Pearson arrive bon dernier.

6.17 Recommandations d'HELIOS

Le rapport de l'étude a cerné 27 initiatives que la GTAA peut entreprendre afin d'améliorer son bilan en matière d'atténuation du bruit. Elles sont résumées dans le tableau ci-après.

TABLEAU – Recommandations d'HELIOS

N° de rec.	Code de la rec.	Nouveaux programmes et initiatives possibles	Réf.
1	QF1	Étudier des restrictions nocturnes plus strictes pour les types d'aéronefs les plus bruyants.	
2	QF2	Établir un programme de modernisation des aéronefs de la série A-320 (avec des générateurs de tourbillons) fréquentant l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto.	
3	QF3	Mettre sur pied un programme afin de déterminer comment utiliser des mécanismes financiers pour rendre plus attrayante l'utilisation de types d'aéronef plus silencieux si le besoin s'en fait sentir dans l'avenir.	5
4	NF1	Prolonger la période pendant laquelle on gère l'impact du bruit nocturne sur les collectivités.	4
5	NF2	Mettre en œuvre un programme visant à s'assurer que le bruit total produit par les aéronefs n'augmente pas au cours de la période de nuit et des périodes intermédiaires.	
6	PR1	Poursuivre l'étude de scénarios de pistes préférées de nuit et de permutation de fin de semaine des pistes en été afin de répartir l'impact du bruit.	
7	PR2	Cerner des occasions d'utiliser les pistes de manière à mieux répartir le bruit des aéronefs pendant les périodes plus calmes, en semaine.	
8	PR3	Dans le cas des scénarios actuels (ou futurs) des pistes exploitées à l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto, établir les niveaux prévus de conformité et mettre en œuvre un mécanisme de signalement régulier de l'observation/des raisons de l'inobservation.	
9	GG1	Appliquer plus tôt les restrictions nocturnes relatives au roulement au sol et surveiller leur observation.	
10	GG2	Mettre en œuvre les restrictions relatives aux APU pour les stands équipés de GPU/PCA.	
11	NAP1	Créer un groupe de l'industrie qui servira de point focal relativement aux aspects opérationnels et stratégiques des programmes et initiatives proposées dans le rapport.	1
12	NAP2	Explorer les options de procédures supplémentaires de faible puissance/faible bruit telles que les approches de descente continue et les opérations à faible puissance et faible traînée ainsi que l'abstention volontaire de l'utilisation nocturne de l'inversion de poussée inversée.	
13	NAP3	Étudier si la procédure d'atténuation du bruit au départ 2 (NADP2) procure un plus grand avantage aux collectivités résidentielles sur le plan du bruit que la NADP1.	
14	NAP4	Avec des partenaires de l'industrie, élaborer un code volontaire de l'industrie pour la mise en pratique des procédures d'atténuation du bruit à l'aéroport Pearson de Toronto.	
15	NAP5	Élaborer une méthodologie normalisée s'appliquant aux futurs essais influençant l'environnement sonore autour de l'aéroport Pearson de Toronto.	
16	FQ1	En préparation du lancement du programme de vol silencieux, mettre au point un ensemble de paramètres éprouvés mesurant la performance acoustique des aéronefs.	
17	FQ2	Lancer un programme de vol silencieux de la GTAA afin de comparer les	5

		résultats des compagnies aériennes en regard d'un certain nombre de mesures du bruit.	
18	LU1	Outre le contexte réglementaire en vigueur (de Transports Canada) en matière d'aménagement du territoire, la GTAA étudiera le mérite d'une collaboration avec les collectivités voisines et les administrations régionales et locales afin de convenir mutuellement d'un plan d'aménagement volontaire.	
19	LU2	La GTAA examinera les conditions dans lesquelles elle pourrait envisager de lancer un programme volontaire d'isolation acoustique.	3
20	NC1	Nommer des points de contact à NAV CANADA et au sein des principales compagnies aériennes de Toronto afin d'appuyer le travail quotidien d'enquête sur les plaintes.	
21	NC2	Publier une mise à jour de la politique relative aux plaintes sur le bruit.	
22	NC3	Procéder à un examen trimestriel des plaintes afin de discerner les tendances et de déterminer des mesures de suivi permettant de les régler.	6
23	CENAC1	Améliorer la participation des collectivités en orientant l'action du CENAC vers le règlement des préoccupations relatives au bruit des aéronefs au moyen d'un programme annuel de travail.	
24	CENAC2	S'assurer que la collectivité en général (autre que les membres du CENAC) participe à la détermination et au règlement des préoccupations à aborder dans le cadre du programme annuel de travail.	2
25	CENAC3	Étudier si une plus grande indépendance du CENAC face à la GTAA favoriserait la participation communautaire.	
26	INO1	La GTAA étudiera, en plus des propositions formulées dans le rapport, la pertinence de recourir à l'arbitrage d'un tiers sur les problèmes relatifs au bruit qui, d'après les collectivités, n'ont pas été réglés de manière satisfaisante.	
27	NM1	S'assurer que les données des rapports sur la surveillance du bruit sont compréhensibles pour les collectivités voisines et permettent de cibler les enjeux potentiels et des solutions concrètes.	

[TRADUCTION]

6.18 Que manque-t-il?

Même si l'aéroport Pearson compte le plus grand nombre de vols de nuit de tous les aéroports étudiés à l'exception de celui d'Amsterdam, on ne recommande pas de réduire le nombre de vols de nuit. Comment l'aéroport Pearson peut-il devenir un chef de file international en matière d'atténuation du bruit sans réduire considérablement le nombre de vols de nuit, ni instituer de couvre-feu comme celui de Sidney ou de Montréal, qui ne permettent que les mouvements de petits aéronefs pendant la nuit?

6.19 Le *Plan d'action 2018-2022 de la GTAA sur la gestion du bruit*

Hillary Marshall déclare ce qui suit dans ce document [2] : « Grâce à notre nouveau plan d'action sur la gestion du bruit, l'aboutissement de deux ans d'études et de consultations exhaustives, **nous entendons faire de l'aéroport Pearson de Toronto un chef de file international en matière de gestion du bruit des avions.** »

[TRADUCTION]

Sur les 27 recommandations d'HELIOS, le plan d'action en traite pourtant seulement sept que j'ai pu retracer clairement. Le chiffre de la colonne de droite du tableau des recommandations correspond au numéro indiqué dans le plan d'action. Dans la plupart des cas, on compte effectuer des études plus poussées plutôt que de passer à l'action.

Après deux ans d'études et de consultations exhaustives, la GTAA étudie et consulte encore.

Manifestement, ce plan ne permettra pas d'accomplir grand-chose et, à la fin de 2022, l'aéroport Pearson tirera encore de l'arrière plutôt que d'être un chef de file.

La GTAA excelle à bercer les collectivités voisines de l'aéroport de paroles rassurantes sans rien accomplir. C'est sa façon de créer l'illusion que tout va bien et de garder Transports Canada à distance.

La réalité est que le nombre de vols de nuit ne cesse d'augmenter et que ni la GTAA, ni Transports Canada ne sont intéressés à les restreindre, malgré que le manque de sommeil ait de graves répercussions sur la santé et qu'il coûte à l'économie canadienne plus de 20 milliards de dollars par année, sans compter les coûts de soins de santé supplémentaires associés au traitement des problèmes liés au sommeil, qui peuvent monter jusqu'à 40 milliards de dollars par année.

6.20 Documents de référence

[1] Tucker, Kevin, *Best Practices in Noise Management*, Helios, 23 septembre 2017.

[2] Marshall, Hillary, *Growing Responsibly, 2018-2022 Noise Management Action Plan*, GTAA, sans date.