

AÉROPORT DE TORONTO
**BILLY
BISHOP**
TORONTO CITY AIRPORT

2025 : Rapport sommaire sur le bruit – Aéroport Billy Bishop de Toronto



À propos du rapport sommaire sur le bruit 2025

Le présent rapport a été préparé par l'Administration portuaire de Toronto afin de rendre compte des données liées au bruit à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto recueillies en 2025. L'Administration portuaire de Toronto surveille activement les sources de bruit et les plaintes dans ses efforts continus pour poursuivre ses engagements ESG afin d'opérer de manière plus propre, plus écologique et plus silencieuse, et publie les résultats sur une base annuelle. Pour en savoir plus sur les mesures environnementales, sociales et de gouvernance de l'Administration portuaire de Toronto, visitez administrationportuairedetoronto.com.

Pour des questions ou des préoccupations concernant le bruit de l'aéroport, communiquer avec le Bureau de gestion du bruit. Un formulaire est accessible sur aeroportbillybishop.com sous Communauté > Gestion du bruit.

© Administration portuaire de Toronto, 2026.

Tous droits réservés.
207 Queens Quay West, Suite 500,
Toronto, ON, M5J 1A7

L'Administration portuaire de Toronto est une entreprise publique opérant conformément à la Loi sur les ports du Canada et aux lettres patentes délivrées par le ministre fédéral des Transports.

Pour plus d'informations sur ce rapport, veuillez contacter :
Administration portuaire de Toronto
Aéroport Billy Bishop de Toronto
1 Island Airport, Toronto, ON, M5V 1A1, Canada

Bureau de gestion du bruit : 416.203.8490

Table des matières

Message de la Direction	3
Faits et Chiffres	4
Interprétation des résultats	6
Information Complémentaire	7
À Propos	9



Message de la direction



Comme de nombreux aéroports canadiens, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto publie chaque année un rapport sur le bruit des aéronefs. Pour nous toutefois, ce rapport va au-delà d'une exigence réglementaire : il fait partie intégrante de notre responsabilité envers les collectivités que nous desservons. Notre objectif demeure clair : exploiter un aéroport propre, vert et silencieux, tout en améliorant continuellement notre façon d'atteindre cet objectif.

Cet engagement se reflète à la fois dans nos échanges avec la collectivité et dans nos investissements en innovation. Nous maintenons un dialogue continu avec nos voisins grâce à des comités formels, des activités de sensibilisation, des événements communautaires et des initiatives ESG. Parallèlement, nous misons sur des technologies permettant de réduire les impacts environnementaux et sonores. Parmi les exemples récents figurent la transition vers un service de traversier entièrement électrique en 2021 et, en 2025, l'accueil, en collaboration avec BETA Technologies et Stolport, du premier vol de démonstration au Canada d'un aéronef de mobilité aérienne avancée entièrement électrique.

En 2024, nous avons volontairement commandé une étude indépendante sur le bruit au sol, en collaboration avec des membres de la collectivité locale afin d'en définir les priorités. Cette étude dépasse les évaluations acoustiques de conformité habituelles au Canada et n'était exigée par aucun organisme de réglementation. Ses recommandations sont actuellement à l'étude, priorisées et intégrées à nos efforts continus de gestion du bruit.

Situé au centre-ville, l'Aéroport Billy Bishop s'inscrit dans le tissu urbain de Toronto, dont la densité de population augmente rapidement le long du secteur riverain. Par conséquent, les activités aériennes sont visibles et audibles dans plusieurs quartiers avoisinants. Les secteurs de Bathurst Quay et York Quay, situés immédiatement au nord de l'aéroport, génèrent la plus grande proportion de plaintes, ce qui est attendu compte tenu de leur proximité.

En 2025, comme les années précédentes, la majorité des plaintes ont été soumises par un nombre relativement restreint de personnes par rapport à la population croissante des environs. Bien que ces plaintes représentent une part limitée des voix de la collectivité, nous continuons de les consigner et de les publier intégralement. Une reddition de comptes complète et transparente est essentielle pour comprendre l'ensemble des points de vue et assurer une analyse objective.

Afin de soutenir cette approche, le Bureau de gestion du bruit s'appuie sur plusieurs sources d'information. En plus de recevoir et d'enregistrer les plaintes, nous recueillons des données en continu à partir de quatre stations de surveillance du bruit situées autour de l'aéroport. Ensemble, ces données qualitatives et quantitatives offrent une évaluation équilibrée et précise des impacts sonores.

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est fier de présenter ce rapport sur le bruit pour 2025 et de rendre accessibles au public, en ligne via WebTrak, ses données sur les activités aériennes ainsi que celles provenant des stations de surveillance du bruit. Cela s'inscrit dans notre engagement envers la transparence et l'amélioration continue.

Pour en savoir plus, visitez aeroportbillybishop.com

Warren Askew
Vice-présent, Aéroport
Administration portuaire de Toronto

Faits et chiffres

Nous collaborons avec les exploitants, les pilotes, les fournisseurs de radars et d'autres parties prenantes pour nous assurer que nos Politiques de Bon Voisinage sont respectées, minimisant ainsi les effets perturbateurs sur la communauté. La pleine conformité est une priorité majeure à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.



4
Terminaux de surveillance
du bruit

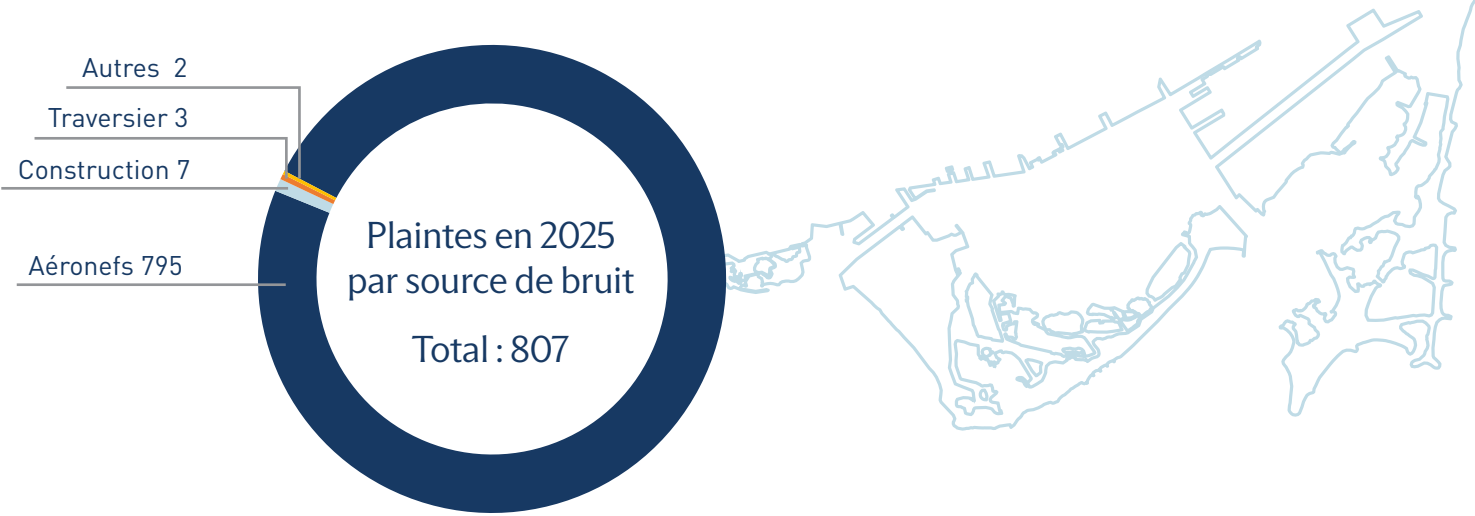
Plaintes en 2025

Les plaintes pour bruit ont augmenté en 2025, avec un total de 807 plaintes reçues. Nous avons reçu 235 plaintes pour bruit de plus que l'année précédente, soit une augmentation de 41 %. Comparé aux plaintes pour bruit reçues en 2023, l'augmentation est de 161 % d'une année sur l'autre. Voir « Plaintes et la communauté » ci-dessous.

Plaintes par année												
2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
503	410	386	236	271	228	542	333	257	376	308	570	807



Faits et chiffres



Plaintes liées aux aéronefs

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto accueille plusieurs partenaires, dont les transporteurs Porter et Air Canada, ainsi que des exploitants de services aéronautiques comme Stolport et Ornge. Différents types d'aéronefs y opèrent, et toutes les plaintes sont analysées en fonction du volume et du type de vols.

Comme le montre le tableau, les plaintes concernant le bruit des vols d'aviation générale et des hélicoptères ont augmenté en 2025, tandis que les plaintes concernant les vols médicalisés ont diminué. Les vols commerciaux réguliers ont attiré le plus grand nombre total de plaintes, mais à un rythme à peu près identique à celui de l'année précédente.

Plaintes par type d'aéronef			
	2024	2025	Variation
Aviation générale	24	102	325 %
Hélicoptères	149	406	172.5 %
Général	133	19	- 86 %
Vols commerciaux réguliers	232	254	9.5 %
Militaire	2	1	- 50 %
Évacuations médicales	31	10	- 68 %

Définitions

Général – Une plainte sans aéronef identifié/spécifié.

Aviation générale – Toutes les opérations d'aviation civile excluant toute opération aérienne commerciale. Se réfère aux petits avions tels que Cessna, Piper, bimoteurs ou avions à usage privé.

Commercial programmé – Toute opération aérienne commerciale, exploitée par un transporteur aérien.

Interprétation des résultats

Plaintes et la communauté

Le volume et la nature des plaintes concernant le bruit peuvent être influencés par des facteurs externes tels que les changements saisonniers, l'activité aérienne et le volume du trafic aérien. Cependant, ils peuvent également être façonnés par des facteurs contextuels, y compris les niveaux de sensibilisation du public, le discours politique et la couverture médiatique, en particulier les articles liés aux infrastructures et aux opérations des aéroports. Ces dernières années, les discussions concernant les aires de sécurité aux extrémités des pistes (RESA) étaient au premier plan et ont pu avoir un certain impact sur le nombre et la nature des plaintes concernant le bruit.

Le suivi des plaintes par individu et par lieu révèle une concentration élevée de soumissions : les 807 plaintes pour bruit enregistrées en 2025 provenaient de seulement 33 individus, trois individus à eux seuls représentant 94 % du total. Les trois sont des résidents locaux qui se sont identifiés comme des opposants au projet RESA.



Information complémentaire

Couvre-feu et politique de contributions communautaires

Les activités à YTZ sont régies par une entente tripartite (entre Transports Canada, la Ville de Toronto et l'Administration portuaire de Toronto), qui encadre les restrictions de bruit, limite le nombre total de mouvements aériens quotidiens et impose un couvre-feu entre 23 h et 6 h 45 (à l'exception des vols d'urgence et des évacuations médicales).

Par conséquent, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est l'un des aéroports les plus strictement réglementés en matière de bruit en Amérique du Nord, opérant selon un indice de prévision d'exposition au bruit (NEF) de 25. Des paramètres acoustiques précis s'appliquent également aux types d'aéronefs autorisés à utiliser l'aéroport.

Le couvre-feu est rigoureusement appliqué, et toute infraction entraîne des pénalités. Conformément à une politique de l'entreprise, l'Administration portuaire de Toronto réaffecte les sommes perçues au titre des amendes à des organismes communautaires sous forme de dons. Toutefois, en 2025, comme en 2024, aucune infraction au couvre-feu n'a été constatée.



0

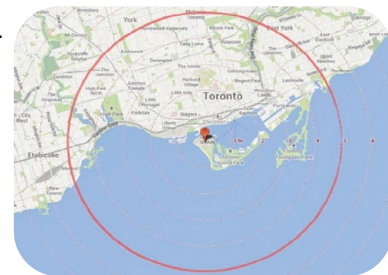
Aucune infraction liée
au couvre-feu pour
cause de bruit

Notre zone de responsabilité

5 milles nautiques pour les aéronefs arrivant/décollant de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

La politique de gestion du bruit de l'Administration portuaire de Toronto stipule que :

- L'Administration portuaire de Toronto est responsable de l'examen et de la réponse aux plaintes de bruit reçues à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.
- Les plaintes qui ne sont pas liées à l'exploitation de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto sont transmises à Transports Canada ou à l'aéroport concerné.



Information complémentaire

Évaluation des stratégies visant à réduire l'impact du bruit au sol

Comme mentionné dans notre rapport sur le bruit 2024, l'Administration portuaire de Toronto a commandé en 2024 une étude de recherche, avec l'appui de la Ville de Toronto, afin d'examiner les sources de bruit opérationnel à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto selon leur emplacement, leur fréquence et leur impact mesurable.

La firme R. J. Burnside & Associates Limited a dirigé l'étude en collaboration avec Akoustik Engineering Limited. En utilisant les décibels pondérés A (dBA) comme unité acoustique dans sa modélisation, l'équipe de recherche a mesuré les niveaux sonores à différents emplacements dans le secteur sur une période donnée, en isolant le bruit de fond provenant notamment de la circulation routière locale.

Les données ont ensuite été analysées en fonction de l'intensité, de la fréquence, du moment de la journée et du nombre de personnes susceptibles d'être touchées, afin d'établir une liste des sources de bruit au sol identifiables, classées de la plus significative à la moins significative.

Cette collecte et cette structuration rigoureuses et scientifiques de l'information nous ont permis non seulement d'établir des priorités, mais aussi de définir une base de référence pour évaluer l'efficacité des futures mesures d'atténuation.

En ce qui concerne les stratégies d'atténuation, le rapport formule plusieurs recommandations, classées selon leur potentiel d'amélioration du bruit locale. Certaines sont relativement simples à mettre en œuvre, tandis que d'autres sont plus complexes et nécessiteraient des investissements importants, des modifications opérationnelles et/ou une collaboration entre plusieurs partenaires.

En 2025, l'Administration portuaire de Toronto a entrepris, avec ses partenaires, l'évaluation de la faisabilité de ces recommandations et de leur échéancier de mise en œuvre, en tenant compte des coûts et des contraintes. Les décisions qui en découleront seront communiquées au public.



Le bruit au sol désigne tout bruit produit au niveau du sol à l'aéroport qui n'est pas associé aux aéronefs en vol. Il s'agit du type de bruit pour lequel les stratégies de conception offrent les meilleures possibilités d'atténuation.



Les décibels pondérés A (dBA) sont couramment utilisés dans l'industrie acoustique et dans la réglementation. Ils reflètent fidèlement la manière dont le son est perçu par l'oreille humaine.



L'Administration portuaire de Toronto remercie les nombreux bénévoles de la collectivité locale qui ont participé aux consultations ayant mené à l'étude sur le bruit au sol de 2024, ainsi qu'à la collecte de mesures acoustiques ambiantes dans des zones résidentielles.

À Propos



À propos de l'Administration portuaire de Toronto

L'Administration portuaire de Toronto est propriétaire et exploitante de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, qui accueille plus de deux millions de passagers et génère environ 2 milliards de dollars en retombées économiques chaque année ; de la Marina de l'avant-port, l'une des plus grandes marinas d'eau douce au Canada ; ainsi que du port maritime de Toronto, qui soutient des activités telles que le transport maritime, les services de manutention de marchandises et les croisières de passagers, générant environ 460 millions de dollars en activité économique par an.

Depuis 1911, dans son rôle de bâtisseur de la ville, l'Administration portuaire de Toronto collabore avec ses partenaires et l'ensemble des ordres de gouvernement afin de renforcer les infrastructures de transport et la croissance économique de Toronto.

L'Administration portuaire de Toronto s'engage à favoriser des collectivités fortes, saines et durables, et a investi plus de 30 millions de dollars au cours des dernières années pour financer des initiatives caritatives et des programmes environnementaux qui profitent aux communautés situées le long du littoral de Toronto et au-delà.

L'Administration portuaire de Toronto est un organisme fédéral qui exerce ses activités conformément à la Loi maritime du Canada. Elle est dirigée par un conseil d'administration comprenant des représentants des trois ordres de gouvernement.

Pour plus de renseignements, visitez administrationportuairedetoronto.com.



À propos de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est une porte d'entrée primée vers la plus grande ville du Canada, offrant une accessibilité inégalée à seulement quelques minutes du centre-ville de Toronto. En service depuis 1939, l'aéroport dessert plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis, avec des correspondances vers plus de 100 destinations internationales grâce à ses compagnies aériennes partenaires, et une installation de précontrôle des douanes et de la protection des frontières des États-Unis.

Réputé pour son accessibilité, ses vues spectaculaires sur le panorama urbain de Toronto et son taux de satisfaction de 98 % auprès des passagers, l'Aéroport Billy Bishop soutient des services régionaux essentiels, notamment les déplacements médicaux et les évacuations sanitaires assurés par Ornge. Il constitue également un moteur économique clé, soutenant plus de 4 000 emplois (dont 2 000 directement liés à ses activités) et générant environ 2 milliards de dollars canadiens par année pour l'économie régionale.

Engagé envers le développement durable, l'aéroport a reçu à trois reprises le Prix d'excellence en environnement du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord et détient la certification de niveau 2 de l'Airport Carbon Accreditation.

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est la propriété de l'Administration portuaire de Toronto et est exploité par celui-ci. Nieuport Aviation est le partenaire du terminal et assure le service de navette gratuit entre l'aéroport et le centre-ville de Toronto.

Pour plus de renseignements, visitez aeroportbillybishop.com

AÉROPORT DE TORONTO
BILLY
BISHOP
TORONTO CITY AIRPORT

Pour plus d'informations sur ce rapport, veuillez contacter :

Administration portuaire de Toronto
Aéroport Billy Bishop de Toronto
1 Island Airport, Toronto, ON, M5V 1A1, Canada

Bureau de gestion du bruit : 416.203.8490

aeroportbillybishop.com



© Administration portuaire de Toronto, 2026. Tous droits réservés.

207 Queens Quay West, Suite 500,
Toronto, ON, M5J 1A7

L'Administration portuaire de Toronto est une entreprise publique opérant conformément à la Loi sur les ports du Canada et aux lettres patentes délivrées par le ministre fédéral des Transports.

L'Administration portuaire de Toronto possède et exploite:

AÉROPORT DE TORONTO
BILLY
BISHOP
TORONTO CITY AIRPORT

PORT  **OF**
TORONTO **DE**

OUTER HARBOUR
MARINA
DE L'AVANT-PORT

Canada