

Annexe H

Rapport socioéconomique

Rapport socioéconomique

Aires de sécurité des extrémités de piste, Aéroport Billy Bishop
de Toronto

PortsToronto

60733457

octobre 2025

Énoncé des qualifications et des limites

Le rapport ci-joint (le « rapport ») a été préparé par AECOM Canada Ltd. (« AECOM ») pour le client (le « client »), conformément à l'entente conclue entre AECOM et le client, y compris quant à la portée des travaux qui y sont décrits (l'« entente »).

L'information, les données, les recommandations et les conclusions contenues dans le rapport (collectivement, « l'information ») :

- sont assujetties à la portée, à l'échéancier et à d'autres contraintes et limitations de l'entente, ainsi qu'aux réserves contenues dans le rapport (les « limites »);
- représentent le jugement professionnel d'AECOM à la lumière des limites et des normes de l'industrie pour la préparation de rapports semblables;
- peuvent être fondées sur les renseignements fournis à AECOM qui n'ont pas fait l'objet d'une vérification indépendante;
- n'ont pas été mises à jour depuis la date de publication du rapport et leur exactitude se limite à la période et aux circonstances dans lesquelles elles ont été recueillies, traitées, générées ou émises;
- doivent être lues dans leur ensemble, et les sections ne doivent pas être interprétées hors de leur contexte;
- ont été préparées aux fins précises décrites dans le rapport et l'entente;
- peuvent (dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques) être fondées sur des essais limités et sur l'hypothèse que ces conditions sont uniformes et non variables, ni géographiquement ni au fil du temps.

AECOM a le droit de s'appuyer sur l'exactitude et l'exhaustivité de l'information qui lui a été fournie et n'a aucune obligation de la mettre à jour. AECOM n'accepte aucune responsabilité pour tout événement ou toute circonstance qui pourrait être survenu(e) depuis la date à laquelle le rapport a été préparé et, dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques, n'est pas responsable de toute variabilité de ces conditions, géographiquement ou au fil du temps.

AECOM convient que le rapport représente son jugement professionnel tel que décrit ci-dessus et que les renseignements ont été préparés aux fins spécifiques décrites dans le rapport et l'entente, mais AECOM ne fait aucune autre déclaration ni aucune garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, à l'égard du rapport ou de toute partie de ce dernier, et de l'information ou de toute partie de cette dernière.

Sans limiter en aucune façon la généralité de ce qui précède, les estimations ou les opinions concernant les coûts de construction probables ou le calendrier de construction fournies par AECOM représentent le jugement professionnel d'AECOM à la lumière de son expérience ainsi que des connaissances et de l'information dont l'entreprise disposait au moment de la préparation du rapport. Étant donné qu'AECOM n'a aucun contrôle sur les conditions du marché ou de l'économie, sur les prix de la main-d'œuvre, de l'équipement ou des matériaux de construction ou les procédures d'appel d'offres, AECOM, ses administrateurs, ses dirigeants et ses employés ne sont pas en mesure de faire (et ne font pas) de déclaration ni de garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, en ce qui concerne ces estimations ou ces opinions, ou leur écart par rapport aux coûts ou aux calendriers de construction réels, et n'acceptent aucune responsabilité pour toute perte ou tout dommage en découlant ou qui de quelque autre manière que ce soit lié à ces derniers. Les personnes qui se fient à de telles estimations ou opinions le font à leurs propres risques.

Sauf (1) tel qu'il a été convenu par écrit par AECOM et le client; (2) tel que requis par règlement; ou (3) dans la mesure utilisée par les organismes d'examen gouvernementaux dans le but d'obtenir des permis ou des approbations, le rapport et l'information peuvent être utilisés uniquement par le client.

AECOM n'accepte aucune responsabilité, et décline toute responsabilité, quelle qu'elle soit, à l'égard des parties autres que le client qui peuvent obtenir l'accès au rapport ou à l'information pour toute blessure, perte ou tout dommage subi par ces parties résultant de leur utilisation, ou de leurs décisions ou mesures basées sur le rapport ou l'information (« utilisation inappropriée du rapport »), sauf dans la mesure où ces parties ont obtenu le consentement écrit préalable d'AECOM pour utiliser le rapport et l'information et s'y fier. Toute blessure, perte ou tout dommage découlant d'une utilisation inappropriée du rapport sera à la charge de la partie qui en fait l'usage.

L'énoncé des qualifications et des limites est joint au rapport et en fait partie intégrante, et toute utilisation du rapport est soumise aux conditions des présentes.

Auteurs

Rapport préparé par :



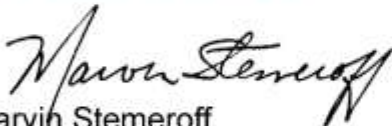
Tatianna Brierley
Spécialiste de l'impact social
AECOM Canada ULC

Rapport examiné par :



Sarah De Decker
Spécialiste principal de l'impact social
AECOM Canada ULC

Rapport approuvé par :



Marvin Stermeroff
Vice-président associé
Industrie de l'énergie
AECOM Canada ULC

Préparé pour :

PortsToronto

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500

Toronto (Ontario) M5J 1A7

Préparé par :

AECOM Canada ULC.

105, promenade Commerce Valley Ouest, 8^e étage

Markham (Ontario) L3T 7W3

Canada

Tél. : 905.886.7022

Télec. : 905.538.8076

www.aecom.com

Historique de révision

N° de révision	Date de révision	Révisé par :	Description de la révision
0	Novembre 2024	AECOM	Rapport socioéconomique préliminaire
1	Mai 2025	AECOM	Rapport socioéconomique préliminaire
2	Octobre 2025	AECOM	Rapport socioéconomique final

Liste de distribution

Nombre de versions imprimées	Document en format PDF requis	Nom de l'entreprise/l'association
	✓	PortsToronto
	✓	Experts-conseils de l'aéroport d'Avia NG

Reconnaissance territoriale

Nous reconnaissons que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est situé sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, y compris les Mississaugas de Crédit, les Anishinaabe, les Chippewa, les Haudenosaunee et les Wendats, et qu'il abrite maintenant de nombreux peuples autochtones, inuits et m tis. PortsToronto reconnaît également que Toronto est couverte par le Traité 13 signé avec les Mississaugas of the Credit et par les Traités Williams signés avec plusieurs bandes des Mississaugas et des Chippewas.

Résumé

Avia NG a retenu les services d'AECOM Canada Ltd., ci-après appelée « AECOM », pour effectuer une évaluation environnementale en vue de la mise en œuvre d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est détenu et exploité par PortsToronto (le promoteur du projet) et est situé dans la Ville de Toronto, sur les îles de Toronto.

Le projet vise à se conformer à la section VI de la sous-partie 2 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien* – Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), publiée en janvier 2022, qui exige des RESA pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. Les RESA sont des zones désignées d'espace ouvert aux deux extrémités des pistes, conçues pour réduire les dommages dans le cas où un aéronef effectue un atterrissage trop court ou une sortie d'extrémité de piste. À l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, les exigences en matière de RESA ne s'appliquent qu'à la piste principale, la piste 08/26, qui permet l'utilisation d'aéronefs commerciaux.

Il n'y a pas d'exigences réglementaires en vertu des lois fédérales ou provinciales qui rendent obligatoire le processus d'évaluation environnementale du projet, toutefois une évaluation en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* est requise pour toutes les composantes du projet qui se trouvent sur des terres appartenant à Transports Canada. Une évaluation en vertu de l'article 82 est une exigence de la *Loi sur l'évaluation d'impact* pour les projets situés sur le territoire domanial ou réalisés par des autorités fédérales. Dans le Plan officiel de la Ville de Toronto (2024), il existe des politiques qui exigent que les projets dans lesquels une évaluation environnementale est proposée pour le remplissage du lac Ontario soient réalisés. À ce titre, PortsToronto a entrepris un processus d'évaluation environnementale non prescrite par la loi pour le projet de RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, PortsToronto a déterminé et évalué des solutions pour la mise en œuvre des RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'évaluation environnementale tient également compte des possibilités d'améliorer la sécurité opérationnelle de l'aéroport. Cela comprend la réduction des passages à niveau des véhicules réguliers non aéroportuaires et de véhicules aéroportuaires sur la piste 08/26, actuellement nécessaire pour les opérations aéroportuaires et l'accès aux îles de Toronto nécessitant une coordination avec la tour de contrôle de la circulation aéroportuaire. Cet effort appuie l'objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada de réduire le risque d'incursions sur piste dans les aéroports. De plus, l'évaluation environnementale a examiné les mesures visant à réduire les émissions et les niveaux de bruit au sol le long du bord du lac. En s'appuyant sur des recherches

approfondies et la collecte de données de source primaire, ce rapport socioéconomique a confirmé qu'il y aura des effets nets durables de l'une ou l'autre des trois RESA sur la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto qui ne peuvent pas être entièrement atténués. Ces effets nets sont résumés dans le Tableau E-1-1 et comparés à un énoncé sommaire des conditions existantes de chacune des valeurs socioéconomiques d'utilisation et de non-utilisation cernées. Les effets nets négatifs sont principalement attribuables à la réalisation d'un terrain intercalaire du port de Toronto qui est nécessaire pour construire l'une ou l'autre des trois autres solutions de RESA. Certains utilisateurs résidentiels et récréatifs peuvent subir un effet négatif de la réalisation du terrain intercalaire, car cela modifie le champ de vision et réduit l'appréciation globale du secteur riverain en raison de la perte de la superficie totale en eau. De plus, le terrain intercalaire de la RESA est un changement permanent qui fixe l'utilisation de cette zone comme terrain, excluant l'utilisation future de cette zone pour des activités aquatiques, ce qui a une incidence sur les valeurs de non-utilisation associées au secteur riverain et au port de Toronto. La quantité de terrain intercalaire pour chacune des trois autres solutions de RESA.

Cependant, la RESA 2 et la RESA 3 offrent également certains effets nets positifs supplémentaires découlant des éléments de conception proposés, y compris des modifications à l'alignement des voies de circulation B et D et la construction d'un nouveau mur antibruit du côté est de l'aéroport, ainsi que le rallongement du mur antibruit en place du côté ouest de l'aéroport. On s'attend à ce que les résidents le long du secteur riverain et les utilisateurs récréatifs de la zone bénéficient de changements positifs en raison des modifications apportées aux voies de circulation. Ces changements entraîneront une réduction du temps de marche au ralenti des aéronefs et une réduction du bruit causé par les aéronefs au sol, en raison de la réduction du temps de marche au ralenti et des nouveaux murs antibruit.

En outre, aucun effet net n'est prévu sur les conditions économiques et touristiques de la zone d'étude socioéconomique, car toutes les RESA permettront à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto de maintenir ses activités opérationnelles et de continuer à contribuer aux utilisations économiques, commerciales et touristiques dans la zone d'étude socioéconomique.

Enfin, il convient de noter que même si les activités de construction peuvent avoir des effets négatifs limités dans le temps sur certaines valeurs sociales, les effets nets négatifs peuvent être considérablement réduits grâce à des mesures d'atténuation appropriées, qui sont détaillées dans l'évaluation des effets pour chaque solution de RESA (Veuillez vous reporter au tableau B-1 de l'annexe B pour plus de détails).

Tableau E-1-1: Résumé des effets nets des solutions de RESA pendant les activités opérationnelles

Valeur sociale	Énoncé sommaire des conditions existantes	Effets nets des solutions de RESA pendant les activités opérationnelles
Utilisations résidentielles	Zone densément peuplée avec tendance à la croissance démographique en raison de l'utilisation mixte des maisons, condos, maisons insulaires et certains bateaux-maisons. Les activités aéroportuaires actuelles ont une incidence négative sur certains résidents de la région, en particulier le bruit des avions; cependant, cela ne dissuade pas de nombreux propriétaires qui souhaitent vivre dans la région.	RESA 1 : Aucun effet net sur les activités opérationnelles n'est prévu. RESA 2 : On s'attend à ce que les résidents les plus proches de l'aéroport bénéficient d'un effet net positif en raison des modifications apportées aux voies de circulation pour réduire les émissions, qui réduisent le bruit des aéronefs lorsqu'ils sont au sol. RESA 3 : On s'attend à ce que les résidents les plus proches de l'aéroport bénéficient d'un effet net positif en raison des modifications apportées aux voies de circulation pour réduire les émissions et des nouveaux murs antibruit qui réduisent le bruit des aéronefs lorsqu'ils sont au sol.
Utilisations récréatives	La région compte de nombreuses zones d'activités récréatives terrestres et aquatiques, des entreprises et des organisations/clubs qui attirent les utilisateurs et utilisatrices de la ville de Toronto et de la région. Les activités aéroportuaires actuelles ont une incidence négative sur certains utilisateurs et utilisatrices récréatifs et sur l'appréciation de certains espaces récréatifs sur la partie continentale de Toronto, les îles de Toronto et le port. Cependant, il y a une acceptation générale du niveau d'exploitation et du volume de vols actuels de l'aéroport ainsi que de l'étendue actuelle de la zone d'exclusion maritime.	RESA 1 : Certains utilisateurs et utilisatrices récréatifs peuvent subir un effet net négatif en raison du terrain intercalaire dans le port modifiant le champ de vision et réduisant la zone d'eau globale, même si les limites de la zone d'exclusion marine resteront inchangées. RESA 2 : Certains utilisateurs et utilisatrices récréatifs peuvent subir un effet net négatif en raison du terrain intercalaire dans le port modifiant le champ de vision et réduisant la zone d'eau globale, même si les limites de la zone d'exclusion marine resteront inchangées. D'autres peuvent subir un effet net positif en raison de l'amélioration de l'atténuation du bruit et des répercussions atmosphériques découlant des modifications apportées aux voies de circulation. RESA 3 : Certains utilisateurs et utilisatrices récréatifs peuvent subir un effet net négatif en raison du terrain intercalaire dans le port modifiant le champ de vision et réduisant la zone d'eau globale, même si les limites de la zone d'exclusion marine resteront inchangées. D'autres peuvent subir un effet net positif en raison de l'amélioration de l'atténuation du bruit et des répercussions atmosphériques découlant des modifications apportées aux voies de circulation et des nouveaux murs antibruit.
Installations, services publics et utilisations institutionnelles	- La zone d'étude socioéconomique comprend de nombreux services, installations et institutions publics (p. ex., écoles, services sociaux) qui sont utilisés et accessibles par ceux et celles qui vivent, travaillent ou se rendent dans la région pour ces services. Les activités opérationnelles actuelles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto n'ont pas d'incidence directe sur l'accès à ces services. - L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est lui-même une installation publique qui offre des services aériens d'urgence, des services commerciaux et récréatifs aux résidents de la région du Grand Toronto et aux personnes qui visitent Toronto.	RESA 1, 2 et 3 : Aucun effet net n'est prévu.
Économie et tourisme	- L'Aéroport Billy Bishop de Toronto contribue à la valeur économique et touristique de la zone d'étude socioéconomique et de la Ville de Toronto dans son ensemble. Les activités aéroportuaires actuelles ne sont pas perçues comme ayant une incidence négative sur les activités commerciales et touristiques locales dans la zone d'étude socioéconomique. Certaines personnes considèrent l'aéroport comme un portail important pour le tourisme actuel et futur, tandis que d'autres préféreraient que l'aéroport soit converti en parc. - La RESA de la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto permettra à ce dernier de poursuivre ses activités opérationnelles, contribuant ainsi aux utilisations et à la valeur économiques, commerciales et touristiques de la zone d'étude socioéconomique.	RESA 1, 2 et 3 : Aucun effet net n'est prévu.
Valeurs de non-utilisation	Les non-utilisateurs et non-utilisatrices du secteur riverain voient l'intérêt de profiter passivement de la présence du lac ou du secteur riverain lui-même; de la combinaison actuelle d'espaces récréatifs, économiques (tourisme, aéroport, entreprises) et naturalisés pour les résidents et les futurs touristes potentiels de la Ville de Toronto dans le cadre de l'image de marque du secteur riverain de la ville; et de la préservation des options pour les utilisations et l'appréciation futures potentielles.	RESA 1, 2 et 3 : On s'attend à des effets nets négatifs, car la zone d'étude socioéconomique sera modifiée de façon permanente; en effet, le terrain intercalaire de la RESA empêchera l'utilisation future de cette zone pour les activités ou les divertissements aquatiques ou la jouissance du champ de vision. Les impacts varient en fonction de la quantité de réduction de l'eau.

Table des matières

1.	Introduction	1
1.1	Aperçu du projet	2
1.2	Zone d'étude	2
2.	Méthodologie	6
2.1	Principales questions de recherche	7
2.2	Méthodologie	8
2.3	Collecte de données	9
3.	Conditions actuelles	11
3.1	Utilisations résidentielles	11
3.1.1	Données démographiques sur la population et l'âge	11
3.1.1.1	Valeurs des propriétés	13
3.1.1.2	Secteurs de croissance prévus	17
3.2	Utilisations récréatives	19
3.3	Installations, services publics et utilisations institutionnelles	23
3.4	Économie et tourisme	26
3.4.1	Tourisme	29
3.5	Valeurs de non-utilisation	32
4.	Évaluation socioéconomique	36
4.1	Résumé de l'évaluation socioéconomique	38
4.2	Utilisations résidentielles	38
4.3	Utilisations récréatives	40
4.4	Installations, services publics et utilisations institutionnelles	43
4.5	Économie et utilisations touristiques	45
4.6	Valeur de non-utilisation	47
5.	Conclusion et recommandations	49
6.	Références	51

Figures

Figure 1-1 :	Zone d'étude du projet	4
Figure 1-2 :	Zone d'étude socioéconomique	5

Figure 3-1 : Prix moyen des condominiums dans le centre de Toronto et dans les zones C01 et C08 du Toronto Regional Real-Estate Board, pour le mois d'août (2016 à 2024)	14
Figure 3-2 : Variation en pourcentage du prix moyen des condominiums en août, d'une année à l'autre, pour le centre de Toronto et les zones C01 et C08 du Toronto Regional Real-Estate Board	15
Figure 3-3 : Aéroport Billy Bishop de Toronto, nombre de passagers approximatifs par année (Rapports sur l'environnement, les services sociaux et la gouvernance (ESG) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, 2017-2023)	18

Tableaux

Tableau E-1-1: Résumé des effets nets des solutions de RESA pendant les activités opérationnelles	1
Tableau 2-1 : Aperçu des méthodes de collecte de données et description de l'évaluation environnementale non publiée de 2017	6
Tableau 3-1 Population et répartition de l'âge à Spadina—Fort York et en moyenne à Toronto	12
Tableau 3-2 : Résumé de la valeur d'utilisation résidentielle et des conditions existantes par rapport à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto	19
Tableau 3-3 : Résumé de la valeur d'utilisation récréative et des conditions existantes par rapport à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto	23
Tableau 3-4 : Résumé des conditions existantes des installations, services ou utilisations institutionnelles relatives à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto	25
Tableau 3-5 : Résumé des conditions existantes de l'économie et du tourisme par rapport à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto	31
Tableau 3-6 : Résumé des valeurs de non-utilisation et des conditions existantes par rapport à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto	35

Annexes

Annexe A.	Évaluation environnementale des RESA de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto : Guide d'entrevue socioéconomique
Annexe B.	Évaluation des effets des solutions RESA 1, RESA 2 et RESA 3
Annexe C.	Parcs et espaces récréatifs dans la zone d'étude
Annexe D.	Clubs et organisations œuvrant dans la zone d'étude
Annexe E.	Installations, services et institutions publics dans la zone d'étude
Annexe F.	Lieux et attractions culturels dans la zone d'étude
Annexe G.	Groupes et organismes communautaires œuvrant dans la zone d'étude

1. Introduction

Avia NG a retenu les services d'AECOM Canada ULC., ci-après appelée « AECOM », pour effectuer une évaluation environnementale en vue de la mise en œuvre d'une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est détenu et exploité par PortsToronto (le promoteur du projet) et est situé dans la Ville de Toronto, sur les îles de Toronto.

Le projet vise à se conformer à la section VI de la sous-partie 2 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien* – Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), publiée en janvier 2022, qui exige des RESA pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. Les RESA sont des espaces ouverts désignés aux deux extrémités des pistes, conçus pour minimiser les dommages en cas de sortie de piste d'un aéronef ou de dépassement de la piste. À l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, les exigences en matière de RESA ne s'appliquent qu'à la piste principale, la piste 08/26, qui permet l'utilisation d'aéronefs commerciaux.

Il n'y a pas d'exigences réglementaires en vertu des lois fédérales ou provinciales qui rendent obligatoire le processus d'évaluation environnementale du projet, toutefois une évaluation en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* est requise pour toutes les composantes du projet qui se trouvent sur des terres appartenant à Transports Canada. Une évaluation en vertu de l'article 82 est une exigence de la *Loi sur l'évaluation d'impact* pour les projets situés sur le territoire domanial ou réalisés par des autorités fédérales. Dans le Plan officiel de la Ville de Toronto (2024), il existe des politiques qui exigent que les projets dans lesquels une évaluation environnementale est proposée pour le remplissage du lac Ontario soient réalisés. À ce titre, PortsToronto a entrepris un processus d'évaluation environnementale non prescrite par la loi pour le projet de RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, PortsToronto a déterminé et évalué diverses solutions pour la mise en œuvre d'une RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'évaluation environnementale tient également compte des possibilités d'améliorer la sécurité opérationnelle de l'aéroport. Cela comprend la réduction des passages à niveau des véhicules réguliers non aéroportuaires et de véhicules aéroportuaires sur la piste 08/26, actuellement nécessaire pour les opérations aéroportuaires et l'accès aux îles de Toronto nécessitant une coordination avec la tour de contrôle de la circulation aéroportuaire. Cet effort appuie l'objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada de réduire le risque d'incursions sur piste dans les aéroports. De plus, l'évaluation environnementale a examiné les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres émissions et les niveaux de bruit au sol le long du bord du lac.

Le présent rapport socioéconomique a pour objet de présenter une évaluation des conséquences sociales relatives à chacune des trois solutions de RESA potentielles sur la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'intention générale était de déterminer si les solutions de RESA pourraient entraîner des changements positifs ou négatifs aux valeurs d'utilisation socioéconomique et de non-utilisation associées au secteur riverain de Toronto.

1.1 Aperçu du projet

Le projet comprend la mise en œuvre d'une RESA en élargissant la masse terrestre aux extrémités est et ouest de la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Les travaux comprennent également des améliorations auxiliaires à l'aérodrome en conjonction avec les travaux de la RESA à l'extérieur des deux extrémités de piste. Dans le cadre de l'évaluation environnementale, PortsToronto a déterminé et évalué diverses solutions pour la mise en œuvre d'une RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Le présent rapport socioéconomique a pour objet de présenter une évaluation des conséquences sociales relatives à chacune des trois solutions de RESA potentielles sur la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'intention générale était de déterminer si les solutions de RESA pourraient entraîner des changements positifs ou négatifs aux valeurs d'utilisation socioéconomique et de non-utilisation associées au secteur riverain de Toronto.

1.2 Zone d'étude

La zone d'étude du projet englobe toutes les terres de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto touchées par l'aménagement de la RESA, y compris la zone d'exclusion maritime. La zone d'exclusion maritime est une zone du lac délimitée par des bouées où l'entrée des navires est interdite sans l'autorisation de PortsToronto. La zone d'étude du projet est illustrée dans la **Figure 1-1**.

La zone d'étude socioéconomique est plus grande que la zone d'étude du projet, et ses limites ont été déterminées pour inclure toutes les caractéristiques pertinentes le long du secteur riverain et pour s'assurer que les répercussions potentielles dans les zones clés du secteur riverain sont évaluées. La zone d'étude socioéconomique est illustrée dans la **Figure 1-2** ci-dessous et est délimitée par :

- L'autoroute Gardiner au nord;
- Les terrains portuaires à l'est (la rue Leslie comme limite est);
- La flèche de la rue Leslie au sud;
- La Place de l'Ontario à l'ouest.

Une zone plus large englobant la Ville de Toronto a également été définie pour le sondage téléphonique réalisé dans le cadre de l'évaluation environnementale d'AECOM de 2017, qui a consisté à interroger les personnes vivant n'importe où dans la ville de Toronto sur leurs perspectives et leurs valeurs associées au secteur riverain de Toronto.

Figure 1-1 : Zone d'étude du projet



Figure 1-2 : Zone d'étude socioéconomique



2. Méthodologie

En 2017, AECOM a mené une évaluation environnementale au nom de PortsToronto en relation avec les activités actuelles et futures potentielles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. La collecte de données, l'analyse et l'évaluation des conditions socioéconomiques ont été effectuées en 2016 et compilées dans une ébauche de note socioéconomique qui a été remise à PortsToronto (AECOM, 2017).

Au printemps 2024, AECOM a effectué une analyse des lacunes sur les données compilées et l'évaluation de l'évaluation environnementale non publiée de 2017 pour l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, afin de déterminer quelles conclusions étaient encore valides et pertinentes et quels renseignements supplémentaires étaient nécessaires pour élaborer une évaluation socioéconomique pour le projet de RESA. Une grande quantité de collecte de données primaires et de recherches socioéconomiques de source secondaire a été menée entre 2015 et 2017 pour terminer cette ébauche de note socioéconomique. Un aperçu de la méthodologie de collecte de données déployée pour l'évaluation environnementale de 2017 se trouve dans le **Tableau 2-1** ci-dessous.

Tableau 2-1 : Aperçu des méthodes de collecte de données et description de l'évaluation environnementale non publiée de 2017

Méthode principale de collecte de données	Nombre de répondants dans la zone d'étude	Nombre de répondants de la Ville de Toronto	Nombre de répondants à l'extérieur de la Ville de Toronto	Nombre total de répondants	Description	Dates sur le terrain
Sondages téléphoniques	388	416	S.O.	804	Sondages téléphoniques auprès d'un échantillon statistiquement significatif de résidents au sein de la zone d'étude socioéconomique et de la Ville de Toronto.	Du 31 août 2015 au 17 septembre 2015
Interrogations au passage	45	130	89	264	Sondages individuels auprès des utilisateurs et utilisatrices de la zone d'étude socioéconomique, y compris les utilisateurs et utilisatrices d'affaires, récréatifs, résidentiels et d'aéroports ainsi que les personnes faisant la navette.	Du 26 août 2015 au 11 septembre 2015

Méthode principale de collecte de données	Nombre de répondants dans la zone d'étude	Nombre de répondants de la Ville de Toronto	Nombre de répondants à l'extérieur de la Ville de Toronto	Nombre total de répondants	Description	Dates sur le terrain
Entrevues avec les intervenants	18	6	1	25	Entrevues ouvertes individuelles avec un éventail d'intervenants, y compris des résidents, des entreprises, des associations, des courtiers immobiliers et des groupes communautaires.	Du 11 juin au 27 octobre 2015

Il est important de noter que les interrogations au passage, les entrevues avec des entreprises et les clubs nautiques, etc., menés au printemps et à l'été 2016 visaient à fournir un aperçu qualitatif de l'utilisation et de l'importance des activités riveraines et de leur association avec les activités opérationnelles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. La présentation des constatations de cette recherche de 2016 doit être interprétée comme étant qualitative. Aucune tentative n'a été faite pour dire que ces résultats étaient statistiquement représentatifs.

L'analyse des lacunes (AECOM, 2024) a permis de déterminer qu'en raison des nombreuses données recueillies en 2016 pour le rapport d'évaluation environnementale non publié de 2017, une grande partie des constatations liées à la détermination et à la description des valeurs sociales clés étaient toujours pertinentes et pouvaient être mises à profit pour le projet de RESA. Cependant, étant donné que plusieurs années s'étaient écoulées et que des changements démographiques s'étaient produits dans la zone d'étude socioéconomique, ainsi que les répercussions immédiates et à long terme de la pandémie de COVID-19, il a été déterminé que d'autres recherches documentaires et des entrevues avec les principaux intervenants devraient être menées pour s'assurer que la description et la compréhension des valeurs sociales étaient à jour et pour évaluer avec précision les effets socioéconomiques pertinents associés au projet proposé actuel, les solutions de RESA pour la piste 08/26 à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

2.1 Principales questions de recherche

Les questions de recherche qualitatives suivantes ont guidé l'évaluation socioéconomique de 2024 :

- Quelles sont les conditions socioéconomiques actuelles dans la zone d'étude socioéconomique et comment les activités opérationnelles actuelles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto :
 - Ont une incidence sur les personnes résidant à proximité?

- Ont une incidence sur l'utilisation et l'appréciation du secteur riverain et de l'île du point de vue récréatif et culturel?
- Ont une incidence sur les entreprises locales et le tourisme?
- Comment les conditions socioéconomiques du secteur riverain et portuaire de Toronto ont-elles évolué au cours des 10 dernières années, depuis la collecte de données pour l'évaluation environnementale de 2017?
- Comment l'une ou l'autre des valeurs sociales associées au secteur riverain de Toronto, valeurs d'utilisation et de non-utilisation comprises, pourrait-elle changer en raison des solutions de RESA sur la piste 08/26, y compris la construction à court terme et les activités futures?

Une méthodologie qualitative et une approche de collecte de données ont été élaborées pour répondre à ces questions. L'intention générale était de déterminer si la RESA sur la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto pourrait entraîner des changements positifs ou négatifs aux valeurs d'utilisation socioéconomique et de non-utilisation associées au secteur riverain de Toronto.

2.2 Méthodologie

La méthodologie globale pour l'évaluation socioéconomique de la RESA proposée est basée sur la vérification et la mise à jour des descriptions qualitatives des valeurs sociales déterminées lors de l'évaluation environnementale de 2017, qui comprenaient une gamme de « valeurs d'utilisation » associées au secteur riverain et à la région de Toronto :

- Utilisations résidentielles;
- Valeurs des propriétés;
- Utilisations récréatives;
- Installations, services publics et utilisations institutionnelles;
- Économie et tourisme.

Les valeurs de non-utilisation, qui font référence aux valeurs passives ou aux utilisations futures potentielles associées au secteur riverain, ont également été déterminées dans le cadre de l'évaluation socioéconomique de l'évaluation environnementale de 2017 comme étant importantes pour l'ensemble de la ville.

Ces valeurs de non-utilisation font référence à des considérations importantes qui sont jugées comme très appréciées par les résidents de la ville (et d'autres), qu'ils utilisent ou non l'aéroport ou visitent le secteur riverain, notamment :

- Jouissance passive du lac et du secteur riverain et de son champ de vision;
- Préservation des options pour les générations futures de la ville pour développer et utiliser le secteur riverain;
- Assurer un « héritage vivant » pour les générations futures;
- Rehausser la « marque » de Toronto en tant que ville riveraine.

En raison des changements dans la dynamique de la population le long du secteur riverain de Toronto depuis 2017 et de la nécessité de déterminer les effets potentiels associés aux trois solutions de RESA pour ce projet, les descriptions de l'état existant et la détermination des effets potentiels des solutions de RESA sur la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ont été validées au moyen de recherches documentaires, d'entrevues avec les principaux intervenants et de commentaires provenant des séances de consultation publique.

2.3 Collecte de données

La collecte de données de bureau comprenait des recherches pour valider et mettre à jour les descriptions et les inventaires détaillés pour chacune des valeurs d'utilisation et de non-utilisation. La recherche comprenait un examen d'études et de rapports récents relatifs aux valeurs d'utilisation, y compris des évaluations détaillées liées à la valeur économique et touristique de l'aéroport pour la zone d'étude socioéconomique ainsi que des publications documentant la valeur des propriétés et les tendances immobilières dans le secteur riverain. Les résultats récents de l'évaluation de l'impact du bruit, de l'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air, de l'évaluation de l'impact sur le milieu physique marin, de la circulation et d'autres évaluations pertinentes réalisées pour le projet ont également été examinées afin de comprendre l'effet que les changements dans ces zones de l'environnement pourraient avoir sur les utilisations résidentielles, récréatives, économiques ou autres de la zone. Ces sources sont citées en référence comme étant pertinentes tout au long de la présente note de service et dans la section Références.

La collecte de données primaires consistait en des commentaires compilés dans le cadre de consultations publiques menées par PortsToronto et la Ville de Toronto dans le cadre du projet, ainsi que d'entrevues ciblées menées en 2024 afin d'affiner davantage la description des conditions existantes de chaque valeur sociale et d'aider à définir les effets potentiels associés aux trois solutions de RESA sur la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Dans l'ensemble, les connaissances acquises dans le cadre des activités de collecte de données et d'information ci-dessus se prêtent uniquement à une évaluation qualitative et sont présentées comme telles. Aucune tentative n'est faite pour évaluer si une seule valeur d'« utilisation » ou de « non-utilisation » est plus importante ou a plus de poids que d'autres.

Il est important de noter que toutes les données et tous les renseignements recueillis, examinés et synthétisés dans le cadre de la présente évaluation ne doivent pas être interprétés comme statistiquement représentatifs. Les réponses aux entrevues n'ont pas été compilées et les citations n'ont pas été attribuées pour protéger l'anonymat des personnes ayant répondu, car la taille de l'échantillon est relativement petite. Au lieu de cela, les résultats des entrevues sont rapportés qualitativement tout au long de cette section. Pour plus de détails sur les méthodes d'entrevue, y compris un guide d'entrevue et un résumé des activités d'entrevue, veuillez consulter l'**annexe A**.

3. Conditions actuelles

Les valeurs d'utilisation et de non-utilisation suivantes ont été relevées au cours de l'évaluation environnementale de 2017. À la suite de l'évaluation des lacunes effectuée pour l'évaluation environnementale de la RESA, il a été déterminé que les valeurs de non-utilisation n'ont pas changé par rapport à 2017, car elles se rapportent à la jouissance passive du lac et du secteur riverain ainsi qu'aux utilisations futures potentielles ou à l'association de Toronto en tant que ville riveraine. Toutefois, la description des conditions actuelles et des effets potentiels des solutions de RESA sur la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto sur chacune des valeurs d'utilisation devrait être validée ou mise à jour au moyen de recherches documentaires, d'entrevues ciblées et de la collecte d'information au cours des consultations publiques et des consultations auprès des intervenants clés.

Les sections suivantes décrivent les conditions actuelles des « valeurs d'utilisation » socioéconomiques associées au secteur riverain de Toronto.

3.1 Utilisations résidentielles

3.1.1 Données démographiques sur la population et l'âge

La zone d'étude socioéconomique se caractérise par une forte densité de population et est principalement composée d'un mélange de propriétés résidentielles et commerciales (bureaux). Les utilisations résidentielles comprennent les complexes d'habitation sans but lucratif et assistés de faible et moyenne hauteur, et les condominiums de grande hauteur au taux du marché du côté continental, les maisons familiales individuelles sur les îles de Toronto et les bateaux-maisons hébergés dans le secteur central du secteur riverain (soit amarrés sur le continent ou aux îles de Toronto) [N. Barry Lyon Consultants, 2013].

Les données démographiques récentes relatives aux résidents de la zone d'étude socioéconomique ont été obtenues auprès de Statistique Canada (Statistique Canada, 2021a). Les limites fournies par Statistique Canada correspondent à la circonscription électorale fédérale conformément à l'Ordonnance de représentation de 2013 (Statistique Canada, 2021a). Il est important de noter que les limites utilisées par Statistique Canada pour fournir des statistiques démographiques sont plus grandes que celles de la zone d'étude socioéconomique de ce projet. Cependant, cet ensemble de données vise à donner un aperçu général des zones adjacentes et environnantes, et des données plus précises provenant de divers rapports de la Ville de Toronto seront utilisées pour mettre en contexte les tendances démographiques dans la zone d'étude socioéconomique.

Des données démographiques ont été obtenues pour la circonscription électorale fédérale de Spadina—Fort York, qui comprend la zone d'étude socioéconomique. La variation de la population a été déterminée par rapport au reste de la ville à l'aide des données tirées des Recensements de 2021 et de 2016. Bien que Spadina—Fort York ait récemment été reclassée en tant que Spadina—Harbourfront selon la Circonscription électorale fédérale (Ordonnance de représentation de 2023) en Ontario, l'ancienne classification de Spadina—Fort York de la représentation de 2013 a été utilisée en lieu et place. Ce choix s'explique par la disponibilité des données et vise à illustrer les changements dans les données sur les tendances démographiques.

La circonscription électorale fédérale de Spadina—Fort York est une région largement urbanisée et densément peuplée, affichant une densité de 10 675 personnes par km², comparativement à la densité de Toronto de 631,09 personnes par km² (voir le tableau 3-1) [Statistique Canada, 2021; Ville de Toronto, 2021]. Par rapport à Toronto, la population de tous les âges a augmenté, le plus grand groupe d'âge appartenant aux personnes en âge de travailler (de 25 à 64 ans).

Tableau 3-1 Population et répartition de l'âge à Spadina—Fort York et en moyenne à Toronto

Population	Spadina—Fort York			Toronto		
Âge	2016	2021	Pourcentage de changement	2016	2021	Pourcentage de changement
Enfants de 0 à 14 ans	7 380	9 300	26,02	398 135	384 295	-3,48
Jeunes de 15 à 24 ans	13 065	12 575	-3,75	340 275	320 460	-5,82
Personnes en âge de travailler de 25 à 64 ans	86 700	103 685	19,59	1 566 220	1 612 615	2,96
Personnes âgées de 65 ans et plus	8 360	10 645	27,33	426 945	476 985	11,72
Population totale	115 506	136 213	17,93 %	2 731 571	2 794 356	2,3 %
Superficie totale (km ²)	12,76		S.O.	4 427,8		S.O.
Densité de population (par km ²)	9 052,19	10 675	17,93 %	616,91	631,09	2,3 %

Plus de 76 % de la circonscription électorale fédérale de Spadina—Fort York est représentée par les personnes en âge de travailler, comparativement à environ 58 % en moyenne à Toronto. Il est intéressant de constater que la circonscription électorale fédérale de Spadina—Fort York compte un groupe démographique beaucoup plus jeune, le nombre de personnes âgées étant inférieur à la moitié de la moyenne de Toronto, soit 8 % comparativement à 17 %.

3.1.1.1 Valeurs des propriétés

La valeur des propriétés joue un rôle dans l'utilisation résidentielle, car les propriétaires considèrent souvent leurs propriétés comme des actifs financiers. Comme il a été mentionné précédemment, cet énoncé ne s'applique pas aux quelque 500 titulaires de baux à long terme des îles de Toronto (Loi sur l'administration de la zone résidentielle des îles de Toronto, 1993). Un examen de la valeur des propriétés le long du secteur riverain a été effectué en 2017 dans le cadre de l'évaluation environnementale et comprenait un examen et une synthèse des études de fond et des données du Toronto Regional Real-Estate Board afin d'évaluer les changements historiques dans la valeur des propriétés au sein de la zone d'étude socioéconomique, et d'aider à comprendre les conditions actuelles et à définir les perceptions des propriétés le long du secteur riverain.

Le Toronto Regional Real-Estate Board présente les tendances immobilières pour la zone d'étude socioéconomique. La zone d'étude socioéconomique se situe à l'intérieur des limites de deux zones distinctes : la zone Toronto C01 et la zone Toronto C08 (Toronto Regional Real-Estate Board, 2025). La zone Toronto C01 est délimitée par la rue Bloor au nord; la rue Bathurst à l'ouest; le lac Ontario et le secteur riverain au sud, et la rue Yonge à l'est. Directement à l'est de la zone C01, la zone Toronto C08 est également délimitée par la rue Bloor au nord et le lac Ontario et le secteur riverain au sud, mais elle est délimitée par la rue Yonge à l'ouest et la rivière Don à l'est.

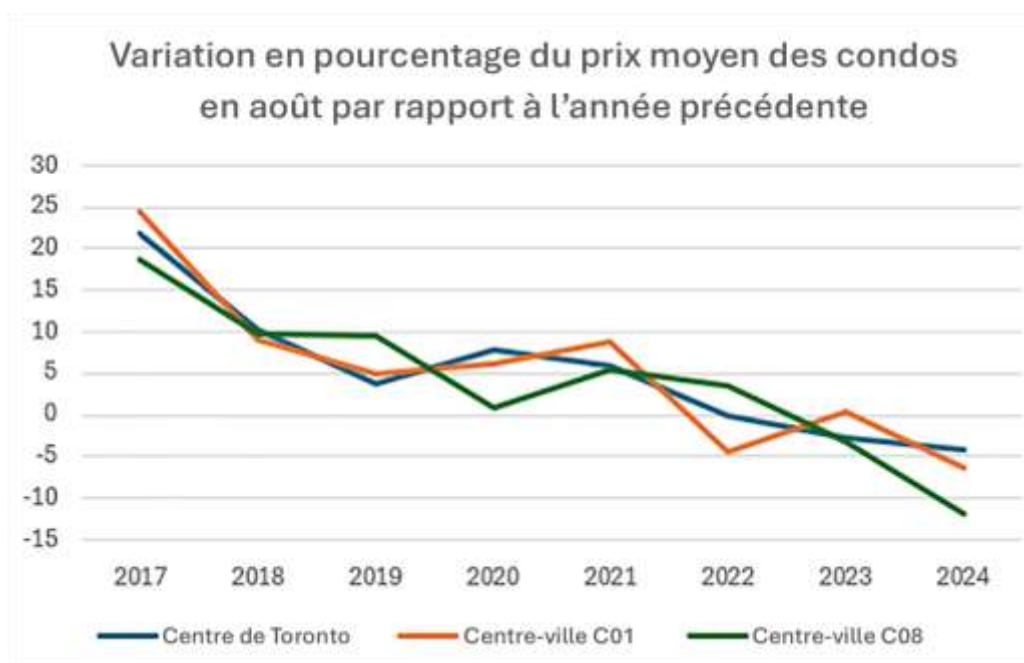
Le rapport mensuel d'août, intitulé *Annual Market Watch Report* (2024), du Toronto Regional Real-Estate Board indique une augmentation constante de la valeur des propriétés dans le secteur riverain central, bien qu'au cours des quatre dernières années, la croissance ait ralenti et ait commencé à diminuer, car les taux d'intérêt ont augmenté dans tout le pays et l'incertitude économique a ralenti les acheteurs. De plus, la pandémie de COVID-19 a offert à de nombreuses personnes qui travaillent une flexibilité à distance, ce qui leur a permis de vivre plus loin de leur lieu de travail et en dehors du centre-ville (McKinsey, 2022). La valeur des propriétés dans le secteur riverain semble être demeurée conforme à celle de l'ensemble de la zone du centre de Toronto, telle que définie par le Toronto Regional Real-Estate Board. Bien qu'en 2024, la zone C08 semble diminuer plus rapidement que le secteur riverain central dans son ensemble, il est difficile de le déterminer, car le point de données peut être une aberration.

Malgré les hausses des prix des propriétés après la pandémie, la valeur des propriétés diminue en raison des taux hypothécaires élevés et des incertitudes économiques. Les incertitudes économiques, comme les fluctuations des relations commerciales avec les États-Unis, ont également amené certains ménages à adopter une approche prudente à l'égard de l'achat d'une maison (Toronto Regional Real-Estate Board, 2025). Pour contrer les incertitudes économiques, la Banque du Canada a décidé de baisser son

taux directeur. Le 29 janvier 2025, la Banque du Canada a réduit son taux directeur à 3 %, annonçant la fin du resserrement quantitatif (Banque du Canada, 2025). Cette décision a été influencée par les tensions commerciales persistantes avec les États-Unis, qui ont créé une incertitude économique et entraîné de nouveaux droits de douane sur les exportations canadiennes, touchant les industries clés et introduisant un certain risque de pertes d'emplois au début de 2025 (Banque du Canada, 2025).

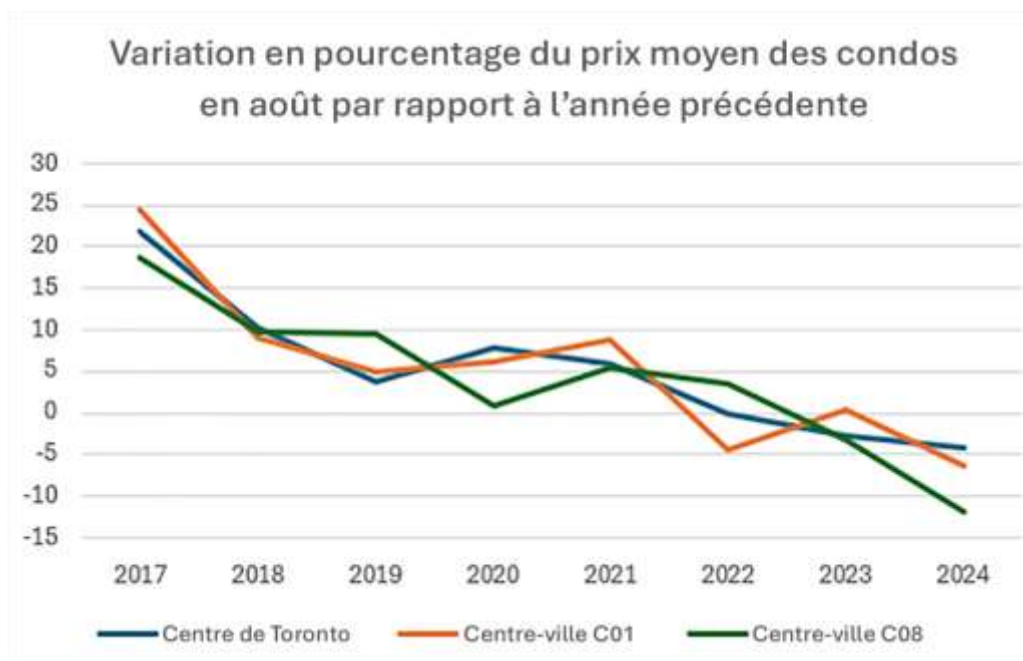
De 2016 à 2024, les prix moyens des condominiums le long du secteur riverain (C01 et C08) correspondent étroitement à ceux de l'ensemble du centre de Toronto (voir la figure 3-1).

Figure 3-1 : Prix moyen des condominiums dans le centre de Toronto et dans les zones C01 et C08 du Toronto Regional Real-Estate Board, pour le mois d'août (2016 à 2024)



Fait tout aussi important, la variation en pourcentage des prix des condominiums d'une année à l'autre tend à montrer que les prix des condominiums riverains (zones C01 et C08) ont suivi le rythme de ceux du centre de Toronto (voir la figure 3-2 ci-dessous).

Figure 3-2 : Variation en pourcentage du prix moyen des condominiums en août, d'une année à l'autre, pour le centre de Toronto et les zones C01 et C08 du Toronto Regional Real-Estate Board



La zone d'étude socioéconomique a plusieurs forces du marché, mais elle présente également des faiblesses notables définies dans une étude de Barry Lyon Consultants (2013) pour la Ville de Toronto. Ces faiblesses empêchent généralement la région d'atteindre des valeurs plus élevées au pied carré, ce qui est souvent observé dans d'autres collectivités riveraines nord-américaines. Les principaux défis comprennent le bruit et la pollution, le trafic touristique intense et la congestion aux heures de pointe (N. Barry Lyon Consultants, 2013). Malgré ces problèmes, la région demeure attrayante pour les acheteurs potentiels, comme en témoignent les prix moyens et stables des condominiums dans la zone d'étude socioéconomique par rapport au centre de Toronto, illustrés dans la figure 3-1, et conformément aux conclusions de Barry Lyon Consultants (2013). Cette désirabilité est également soutenue par l'intérêt continu pour le développement, avec plus de 4 600 unités actuellement prévues le long du secteur riverain (Waterfront Toronto, 2022).

Bien que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto soit très visible, génère une activité importante dans la région et contribue à la circulation et au bruit, Barry Lyons Consultants (2013) a constaté qu'il n'y a aucune preuve à l'appui du fait que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a eu une incidence sur la vente de condominiums neufs par les promoteurs, ou sur le marché de la revente en termes de prix. D'après les entrevues que Lyons a menées auprès d'agents et d'agentes de vente de la région, il a constaté qu'il est probable que certains propriétaires se soient éloignés des condominiums

riverains en raison de la circulation à l'aéroport, de la congestion sur Queens Quay ou du bruit, mais il semble toujours y avoir un approvisionnement constant d'acheteurs prêts à vivre avec ces conditions, ce qui laisse supposer que pour beaucoup, les avantages de vivre dans la région l'emportent sur les inconvénients susmentionnés.

- **Aménagement futur dans la zone d'étude :** Les aménagements résidentiels et à utilisation mixte dans la zone d'étude socioéconomique soulignent l'intérêt continu de vivre près de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. La section suivante met en évidence les aménagements futurs dans la zone d'étude socioéconomique. Ces projets témoignent d'une croissance urbaine continue qui soutient l'augmentation de la densité de population et de l'activité économique et l'amélioration de l'infrastructure.
- **Plan secondaire du secteur riverain central :** Le plan secondaire du secteur riverain central a orienté l'aménagement dans la zone d'étude socioéconomique en mettant l'accent sur la connectivité, les espaces verts, la durabilité environnementale et la diversité des logements (Ville de Toronto, 2023a). Le plan visait à faire en sorte que 25 % des logements soient abordables ou bon marché, en donnant la priorité aux logements locatifs, y compris les options pour les familles de plus grande taille. Le financement des programmes de paliers administratifs supérieurs a été activement sollicité pour soutenir ces objectifs (Ville de Toronto, 2023a).
- **Pipeline de développement :** Le pipeline de développement de Toronto a situé la zone d'étude socioéconomique dans le secteur du centre-ville et du secteur riverain central, une région qui a connu une croissance résidentielle importante. Au quatrième trimestre de 2023, 518 projets proposaient 189 882 logements résidentiels et plus de 4,7 millions de mètres carrés de locaux non résidentiels (Ville de Toronto, 2023b). La taille des projets résidentiels a augmenté, les projets actifs étant 57 % plus importants que les projets récents et ceux à l'étude près de trois fois plus grands (Ville de Toronto, 2023b).
- **Communauté des îles de Toronto :** La Société de fiducie portant sur la zone résidentielle des îles de Toronto réglemente les transactions immobilières et les prix sur les îles, en maintenant un marché de l'habitation contrôlé au moyen d'un système de loterie à liste d'attente (Société de fiducie portant sur la zone résidentielle des îles de Toronto, 2015). La liste des acheteurs, qui gère l'accès aux maisons de l'île, est limitée à 500 personnes et ne rouvre que lorsque l'espace le permet, ce qui souligne la forte demande pour ce secteur résidentiel unique. Établie en vertu de la *Loi de 1993 sur l'administration de la zone résidentielle des îles de Toronto*, la Fiducie a assuré la stabilité des résidents de l'île grâce à des baux fonciers de 99 ans (*Loi de 1993 sur l'administration de la zone résidentielle des îles de Toronto*).

3.1.1.2 Secteurs de croissance prévus

Plan de quartier d'Ookwemin Minising : Une collectivité riveraine à usage mixte prévue comprenant 9 000 logements résidentiels, y compris entre 2 200 et 2 700 maisons abordables. Le secteur devrait accueillir plus de 15 000 résidents dans le cadre du réaménagement élargi des terrains portuaires (Ville de Toronto, 2024b).

Collectivité axée sur le transport en commun d'East Harbour : Grand aménagement à usage mixte de 4 000 logements résidentiels (dont 20 % de logements abordables) et de 10 millions de pieds carrés de locaux commerciaux, conçu pour accueillir 50 000 emplois. Le projet intégrera des services de transport en commun et des services communautaires, et devrait être achevé d'ici 2032 (Infrastructure Ontario, 2025; Cadillac Fairview, 2025; Ville de Toronto, 2024c).

SLR du secteur riverain est : Le SLR de 3,8 km reliera la gare Union aux principaux quartiers riverains, accueillant ainsi 50 000 emplois et 100 000 résidents d'ici 2032 (Ville de Toronto, 2023c).

Dans l'ensemble, ces importants développements résidentiels et polyvalents témoignent de l'intérêt continu à vivre près de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, ce qui renforce la trajectoire de croissance urbaine du secteur.

Points de vue des résidents

Les gens choisissent de résider le long du secteur riverain pour diverses raisons. Les résultats de l'enquête de l'étude de 2017 indiquent que les gens (pour la plupart jeunes et sans enfants) préfèrent vivre dans le secteur riverain en raison de son mélange de possibilités de loisirs, de travail et de style de vie qui ne sont pas disponibles ailleurs. Ce choix prévaut malgré le bruit, la circulation et les préoccupations en matière de qualité de l'air provenant de sources multiples, les plus notables étant l'activité de la construction et de la circulation. Le bruit et les perturbations dus à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto sont périodiques et préoccupent davantage les personnes résidant à proximité de l'aéroport. Pourtant, la conclusion générale était que la plupart des résidents acceptent, et même utilisent, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Les entrevues avec les intervenants de 2024 et les conversations lors de la journée portes ouvertes de PortsToronto ont confirmé de nouveau la perception globale du secteur riverain de Toronto par ses résidents. Ces derniers se disent satisfaits de l'emplacement et du cadre naturel de la région, qui continuent de l'emporter sur les préoccupations telles que le bruit à l'aéroport et la circulation locale. Une personne interrogée a noté que beaucoup plus de gens venaient au bord de l'eau que par le passé, y compris « *des gens qui utilisent des pistes cyclables, de jeunes familles avec des bébés qui marchent, des couples plus âgés du quartier qui sont toujours là, un mélange de personnes* ».

Les résidents depuis longtemps ont noté que les niveaux de bruit, de circulation et de pollution de l'air ont rapidement augmenté dans la région au cours des 10 dernières années, en raison de l'augmentation de la population et de la myriade d'activités de construction dans la zone d'étude socioéconomique. Certaines personnes vivant à proximité de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto disent avoir été touchées négativement par la croissance, les odeurs, le bruit, la circulation et plus encore (Ville de Toronto, 2024a). Un résident a laissé entendre que le secteur s'est « *développé trop rapidement* » et que les plans n'ont pas tenu compte des « *mesures d'atténuation de la circulation, du bruit ou de la qualité de l'air* », reconnaissant que toutes ces répercussions ne sont pas liées à l'aéroport. Il convient de noter, cependant, que la congestion de la circulation dans la région ne peut probablement pas être attribuée à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et est probablement due à l'augmentation globale de la population dans la zone d'étude socioéconomique. Les niveaux de passagers de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto sont restés constants à environ 2,8 millions de passagers par an jusqu'en 2019, date à laquelle les niveaux de passagers de l'aéroport ont diminué pendant la pandémie de COVID-19, et n'ont pas encore retrouvé les niveaux d'avant la pandémie, comme le montre la Figure 3-3.

Figure 3-3 : Aéroport Billy Bishop de Toronto, nombre de passagers approximatifs par année (Rapports sur l'environnement, les services sociaux et la gouvernance (ESG) de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, 2017-2023)

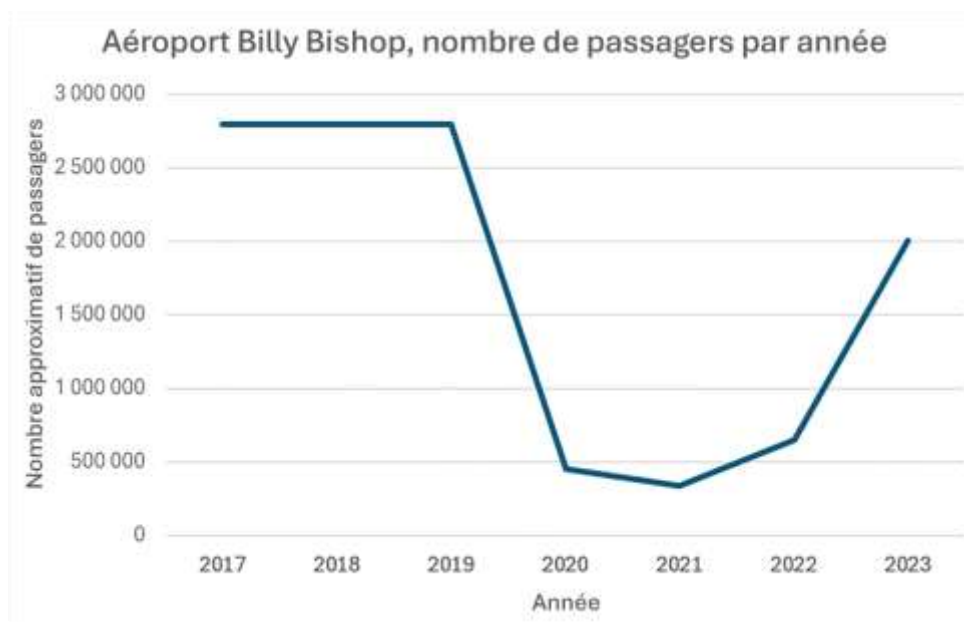


Tableau 3-2 : Résumé de la valeur d'utilisation résidentielle et des conditions existantes par rapport à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Valeur	Sommaire des conditions existantes
Utilisations résidentielles	Zone densément peuplée avec tendance à la croissance démographique en raison de l'utilisation mixte des maisons, condos, maisons insulaires et certains bateaux-maisons.

3.2 Utilisations récréatives

La zone d'étude socioéconomique offre plusieurs activités récréatives, événements et possibilités uniques qui ne sont pas disponibles ailleurs dans la ville de Toronto. En 2017, des interrogations au passage ont été menées auprès des utilisateurs et utilisatrices récréatifs (c.-à-d. les plaisanciers, les coureurs, les cyclistes, les marcheurs et les ornithologues) par hasard afin de mieux comprendre l'environnement local, les activités actuelles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et les effets d'un prolongement proposé de la piste sur les possibilités et l'utilisation récréatives. Les interrogations au passage ont été effectuées dans l'ensemble de la zone d'étude socioéconomique sur des propriétés publiques, aux endroits suivants : à l'extérieur du site de la Place de l'Ontario; dans les quais de Bathurst et d'Eireann; le jardin de musique; le parc HTO; la zone entourant le Harbourfront Centre; la gare maritime Jack Layton; dans la cité d'East Bayfront; dans le quartier historique de la Distillerie; à l'intérieur des Lower Don Lands et des Port Lands, y compris la flèche de la rue Leslie; et sur les îles de Toronto. Les parcs, les espaces publics, les sentiers et les plages de la ville de Toronto ont été utilisés pour mobiliser les utilisateurs et utilisatrices récréatifs. Les répondants au sondage de 2017 et les intervenants et intervenantes interrogés ont indiqué que la région est un attrait pour les résidents de la région et les visiteurs de l'ensemble de la région, en grande partie en raison du cadre naturel, des vues sur le lac et de la variété d'activités et d'espaces publics offerts.

Les utilisations récréatives des terres et les installations de la zone d'étude socioéconomique comprennent les parcs, les zones naturelles, les plages, les sentiers et les installations sportives. Le réseau de parcs et d'espaces ouverts qui bordent le secteur riverain de Toronto et les îles de Toronto est vaste et s'élargit. Plus récemment, le nouveau parc commun du quai de Bathurst a été aménagé et ouvert au public en octobre 2024. La zone d'étude socioéconomique offre une grande variété d'espaces récréatifs actifs et passifs pour les résidents et les visiteurs (USI, 2013). Parmi les exemples d'utilisations actives des espaces récréatifs, on compte les terrains de sport, les patinoires, les marinas et les théâtres extérieurs (pour les concerts et les pièces de théâtre), alors que pour les exemples d'espaces récréatifs passifs, on compte les parcs

naturels ou non aménagés, les sites de pique-nique, les terrains de jeux, les sentiers de randonnée et les zones d'observation de la faune et d'observation des oiseaux. Bon nombre des espaces récréatifs de la zone d'étude socioéconomique sont reliés par un réseau de trottoirs, de sentiers et de passerelles. Certaines des activités récréatives communes dans la zone d'étude socioéconomique comprennent le cyclisme, la navigation de plaisance, l'observation des oiseaux, le pique-nique et l'utilisation et l'appréciation des plages de l'île de Toronto. L'île de Toronto et l'ensemble de la zone d'étude socioéconomique accueillent également une variété de compétitions, y compris le triathlon de l'île de Toronto, les courses de bateaux-dragons et la voile.

La plage Hanlan's Point, située sur les îles de Toronto et dans la zone d'étude socioéconomique, revêt une importance historique et culturelle pour la communauté LGBTQIA+ de Toronto, principalement en tant qu'espace de rassemblement symbolisant la liberté et l'acceptation. Pour la communauté LGBTQIA+ de Toronto, la préservation de cet espace est essentielle non seulement pour honorer son héritage en tant qu'espace public rare et inclusif pour l'expression queer, mais aussi pour s'assurer que les générations futures peuvent continuer à accéder à un environnement sûr et affirmatif (Friends of Hanlan's, s.d.). La pratique continue de l'entretien des lieux, l'entretien et la protection active des espaces culturellement importants, renforce Hanlan's Point en tant que site d'appartenance, où la communauté LGBTQIA+ peut se rassembler et se connecter. Une personne interrogée a fait remarquer que Hanlan est une sorte de « *salon extérieur* » pour les gais et les lesbiennes depuis longtemps. Le plan directeur du parc des îles de Toronto comprend spécifiquement la préservation de cet espace comme l'un de ses six objectifs [traduction] : « *Honorer l'importance queer : Le parc des îles de Toronto, et plus particulièrement Hanlan's Point, est depuis longtemps un espace sûr où la communauté 2ELGBTQ+ de Toronto et d'ailleurs peut s'exprimer librement. Le soutien continu permettant à la communauté de raconter et de célébrer l'histoire, l'héritage et l'importance de cet endroit favorisera la sensibilisation et la sécurité dans cet espace bien-aimé et honorera Hanlan's Point* (Ville de Toronto, 2024d). En outre, la mobilisation récente du public menée par la Ville de Toronto en septembre 2024 et lors de la séance publique organisée par PortsToronto en octobre 2024 sur les solutions à la RESA a généré des commentaires conformes à ce qui précède; certaines personnes participantes ont exprimé l'importance continue de préserver l'espace pour la communauté queer à Toronto (Ville de Toronto, 2024).

Le Harbourfront Centre est un point central pour un large éventail d'activités et d'événements récréatifs au sein de la zone d'étude socioéconomique. Le Harbourfront Centre est un organisme culturel sans but lucratif régi par un conseil d'administration bénévole communautaire de 15 personnes. Il est situé sur un site de 10 acres dans le secteur riverain central de Toronto et offre un large éventail d'activités et d'événements au public, attirant plus de 6,3 millions de visiteurs chaque année dans ses nombreuses installations, lieux et événements (Harbourfront Centre, 2024). Certains des espaces

récréatifs du Harbourfront Centre comprennent le parc Ann Tindal, la Place du Canada, Exhibition Common, l'étang et la patinoire Natrel, le Toronto Music Garden et la scène WestJet. Il y a aussi plus de 30 clubs et organisations situés dans la zone d'étude socioéconomique qui sont utilisés pour leurs commodités locales (à la fois récréatives et sociales). La majeure partie de l'activité est liée à la navigation de plaisance étant donné l'emplacement de la zone d'étude socioéconomique sur le secteur riverain de Toronto.

La zone d'étude socioéconomique est une destination récréative majeure pour les résidents de la zone d'étude socioéconomique et de la région ainsi que pour les visiteurs de l'extérieur de la région. Les résidents de la zone d'étude socioéconomique utilisent le cadre naturel et les commodités récréatives décrits ci-dessus, et la région attire les visiteurs de l'ensemble de la Ville de Toronto et même plus loin. Dans les sondages de 2017 et les commentaires des entrevues, les utilisations ou activités récréatives les plus fréquemment déclarées par les résidents et les visiteurs étaient le jogging, la randonnée, l'exercice ou la marche, la navigation de plaisance, la relaxation, aller au restaurant et la participation à des événements culturels locaux. Les facteurs négatifs déclarés ayant une incidence sur leur utilisation et leur plaisir étaient les conditions météorologiques, les foules, la circulation et le manque de stationnement, ainsi que la pollution (eau, bruit et pollution de l'air).

Comme la navigation de plaisance est l'une des activités récréatives les plus courantes du secteur riverain, des représentants et représentantes de plusieurs clubs liés à la navigation de plaisance (c.-à-d. la voile, l'aviron et la navigation de plaisance) ont été interviewés en 2017. Tous les représentants et toutes les représentantes du club interrogés en 2017 ont indiqué que, bien que le secteur riverain et le port de Toronto aient connu beaucoup de changements au cours de la dernière décennie, ils sont généralement satisfaits de l'emplacement de leur club et continuent de profiter de l'activité sur le secteur riverain, à quelques exceptions près. En 2017, lorsqu'on leur a demandé comment l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et ses activités ont une incidence sur leur groupe ou leur club, beaucoup ont exprimé une préoccupation croissante pour la sécurité des plaisanciers dans les ports intérieurs et extérieurs. D'autres préoccupations étaient liées à des problèmes de santé liés à la diminution de la qualité de l'air et à l'odeur du carburant des aéronefs, l'incidence du bruit à l'aéroport (en particulier lors de l'enseignement sur l'eau); et la distraction des avions qui passent au-dessus de la tête. Les personnes interrogées en 2017 et en 2024 ont également fait remarquer que la navigation dans le chenal Ouest est difficile pour les plaisanciers en raison du passage étroit et toute réduction des eaux libres a été mentionnée comme une préoccupation pour les plaisanciers dans ce secteur.

Des recherches documentaires et des entrevues récentes menées dans le cadre du projet de RESA ont permis de vérifier et de confirmer que des activités et des utilisations récréatives semblables sont toujours offertes dans le secteur riverain et sur les îles de Toronto et continuent d'être vivement appréciées par les résidents et les visiteurs de la zone d'étude socioéconomique. Le mandat de Waterfront Toronto met l'accent sur l'importance des parcs et des espaces publics, équilibrant le logement et le développement économique avec les espaces verts et les promenades, afin de maintenir le secteur comme une attraction régionale majeure où les gens viennent au bord de l'eau. La valeur et l'intérêt continus pour la préservation et l'expansion des utilisations récréatives du secteur riverain se sont également dégagés de la récente consultation publique sur la prochaine phase de la revitalisation du secteur riverain. Parmi les recommandations, mentionnons une meilleure utilisation des espaces sous-utilisés, la création de destinations ou d'utilisations pour attirer les gens toute l'année dans la région, ainsi que la création de nouveaux espaces publics (Ville de Toronto, 2022).

Waterfront Toronto collabore également avec les communautés autochtones dans le cadre de la prochaine phase de la revitalisation du secteur riverain ainsi que de la mise en œuvre du plan d'action pour la réconciliation de la Ville de Toronto (RÉFÉRENCE NÉCESSAIRE). Les commentaires issus de la mobilisation des Autochtones reçus à ce jour comprennent les liens significatifs que les communautés et les peuples autochtones entretiennent avec l'environnement naturel autour du secteur riverain : « *C'est quelque chose de beau à avoir pour la ville. Un endroit où aller pour se vider la tête et remercier l'eau pour ce qu'elle nous donne* » et « *Je suis allé au lac à la recherche de guérison, pour essayer de trouver des espaces isolés pour chanter et faire mes offrandes. Je ne veux pas me retrouver à devoir enseigner aux autres, à répondre à des questions ou à être exposé aux regards des gens qui passent* » (Ville de Toronto, 2023d). Ces commentaires renforcent la valeur que les parcs publics et les espaces ouverts, en particulier ceux qui se trouvent le long de l'eau dans la zone d'étude socioéconomique, offrent à ces utilisations et pratiques culturelles importantes.

Parmi les personnes interrogées, on perçoit une augmentation des utilisations récentes des espaces récréatifs, y compris une augmentation de la navigation de plaisance. Les personnes interrogées attribuent cela à l'augmentation de la population dans la région ainsi qu'aux changements post-COVID, qui ont entraîné une utilisation plus intense des espaces récréatifs riverains. Cela est ressenti comme une incidence négative par certaines personnes interrogées qui ont déclaré qu'elles préféreraient moins d'activité et la préservation des espaces récréatifs calmes et isolés le long du secteur riverain. En général, bien que certains utilisateurs et utilisatrices d'espaces récréatifs et de clubs aient noté une certaine insatisfaction à l'égard de l'emplacement de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto sur le secteur riverain de Toronto, ils ont exprimé une certaine volonté d'accepter le niveau actuel d'exploitation, à savoir la fréquence (le volume) des

vols aux niveaux actuels. Une liste mise à jour des parcs et des installations récréatives qui se trouvent dans la zone d'étude socioéconomique est décrite à l'**annexe C**, tandis qu'une liste des clubs et des organisations œuvrant dans la zone d'étude socioéconomique se trouve à l'**annexe D**.

Tableau 3-3 : Résumé de la valeur d'utilisation récréative et des conditions existantes par rapport à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Valeur	Énoncé sommaire des conditions existantes
Utilisations récréatives	■ La région compte de nombreuses zones d'activités récréatives terrestres et aquatiques, des entreprises et des organisations/clubs qui attirent les utilisateurs et utilisatrices de la ville et de la région. ■ Les activités aéroportuaires actuelles ont une incidence négative sur certains utilisateurs et utilisatrices récréatifs et sur l'appréciation de certains espaces récréatifs sur la partie continentale de Toronto, les îles de Toronto et le port. Cependant, il y a une acceptation générale du volume des activités et des vols actuels de l'aéroport ainsi que de l'étendue actuelle de la zone d'exclusion maritime.

3.3 Installations, services publics et utilisations institutionnelles

Il existe une grande variété d'installations, de services et d'institutions publics situés dans la zone d'étude socioéconomique. Il s'agit notamment d'établissements d'enseignement, tels que les écoles ou les services de garde d'enfants, les cliniques et les fournisseurs de services, y compris ceux qui sont liés à la médecine, aux soins dentaires et à la peau, les lieux de culte et les organismes d'urgence, de services sociaux et d'aide sociale. Une liste à jour des installations, des services et des institutions publics qui se trouvent dans la zone d'étude socioéconomique est fournie à l'**annexe D**.

Aucune question dans l'interrogation au passage ou par téléphone de 2017 directement liée aux installations publiques, aux services ou à l'utilisation de l'établissement; toutefois, parmi les répondants de la zone d'étude socioéconomique, 7 % ont indiqué qu'elles avaient choisi d'y vivre en raison de la proximité des services (y compris les magasins, les établissements médicaux, les écoles, etc.). Certains intervenants interrogés en 2017 comprenaient des

représentants et représentantes d'établissements situés dans la zone d'étude socioéconomique, y compris un représentant du George Brown College (Waterfront Campus), un représentant du Toronto District School Board et un représentant des services d'urgence de l'Unité maritime des services de police de Toronto. Le Toronto District School Board a trois établissements d'enseignement situés dans la zone d'étude socioéconomique, c'est-à-dire l'école de la Ville, l'école Waterfront et l'école publique/de sciences naturelles de l'île, et le Collège George Brown a un campus dans la zone d'étude socioéconomique. Les aspects positifs de leur emplacement comprennent l'accès et la proximité du secteur riverain, un endroit unique qui offre des expériences éducatives et sociales aux élèves et aux familles de la région, et la proximité de sites et d'événements historiques et culturels (p. ex., Fort York, Malt Silos, Medieval Times, Exposition nationale canadienne, etc.).

Les aspects négatifs mentionnés par les personnes interrogées comprenaient la congestion routière aux heures de pointe, qui coïncide avec les heures de dépôt et de ramassage des écoles, et la sécurité des enfants et des parents liés à l'accès à l'école, mais les personnes interrogées ont reconnu que celles-ci sont attribuées à la densité de population ou aux répercussions de la construction et non aux activités actuelles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto elles-mêmes. Une volonté de tolérer le niveau actuel des activités de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a été généralement reconnue; toutefois, si les activités se multiplient, un déséquilibre des utilisations sur le secteur riverain pourrait être créé.

Dans le cadre des mises à jour du projet, les entrevues et la recherche documentaire ont confirmé de nouveau les descriptions ci-dessus de l'utilisation institutionnelle dans le secteur riverain de Toronto. Les entrevues avec la Waterfront Business Improvement Area, la Canada Ireland Foundation et le Waterfront Secretariat ont confirmé que les aménagements prévus dans la zone d'étude socioéconomique visent à créer une communauté complète et dynamique où les résidents peuvent vivre, travailler et se divertir. Les personnes interrogées en 2024 ont noté que, dans le passé, le secteur riverain a peut-être été négligé, mais qu'il y a maintenant un accent plus fort sur la création d'espaces récréatifs et publics dans la région qui favorisent un sentiment de communauté et créent un « *quartier dynamique et esthétiquement agréable* ». À l'appui de cette vision, des investissements sont faits dans des espaces récréatifs, comme des parcs et d'autres installations, afin de favoriser un environnement bien équilibré et sain pour tous (Waterfront Toronto, 2024). Ces efforts s'inscrivent dans le cadre d'un engagement continu à bâtir une communauté holistique qui répond aux divers besoins de ses résidents. Cela comprend les connexions qui permettent aux résidents de l'île de Toronto d'accéder aux services continentaux. Au cours de la séance de mobilisation du public de la Ville de Toronto sur la RESA en septembre 2024, des préoccupations ont été soulevées au sujet des services, y compris des questions liées à l'accès aux services d'urgence et à la circulation générale dans les quartiers autour de l'aéroport de l'île (Ville de Toronto, 2024).

Des mesures actuelles sont en place pour relier les résidents et les entreprises de l'île de Toronto aux services publics et aux institutions. Les résidents et les entreprises de l'île de Toronto peuvent être visités ou recevoir les services requis par l'intermédiaire du système de réservation de traversée de piste PortsToronto (STOLport Billy Bishop, 2024), qui permet aux véhicules de service dont la Ville de Toronto, les entrepreneurs en services publics, les fournisseurs de services non municipaux et d'autres entités comme l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région sont les propriétaires ou les exploitants de traverser la piste. De plus, les autobus scolaires de l'île de Toronto traversent les terrains de l'aéroport lorsque le traversier n'est pas opérationnel en hiver. Enfin, les résidents de l'île de Toronto peuvent également être reliés aux services et aux institutions du continent par l'intermédiaire des services municipaux de traversier et des bateaux-taxis privés.

Enfin, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est lui-même une installation publique qui offre des services aériens récréatifs, commerciaux et d'urgence aux visiteurs de la ville et aux résidents de la région du Grand Toronto. En 2023, ORNGE a effectué plus de 2 500 vols d'évacuation médicale à partir de sa base à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Ces vols font partie des opérations d'ambulance aérienne d'ORNGE, qui fournissent des soins urgents aux patients et patientes, et un transport médical à travers l'Ontario. L'utilisation de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto permet à ORNGE d'accéder efficacement à la région du centre-ville de Toronto, ce qui en fait un emplacement essentiel pour ses opérations (Airports International 2024).

Tableau 3-4 : Résumé des conditions existantes des installations, services ou utilisations institutionnelles relatives à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Valeurs	Énoncé sommaire des conditions existantes
Installations, services ou utilisations institutionnelles	■ La zone d'étude socioéconomique comprend de nombreux services, installations et institutions publics (p. ex., écoles, services sociaux) qui sont utilisés et accessibles par ceux et celles qui vivent, travaillent ou se rendent dans la région pour ces services. ■ Les activités opérationnelles actuelles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto n'ont pas d'incidence directe sur l'accès à ces services. ■ L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est lui-même une installation publique qui offre des services aériens d'urgence, des services commerciaux et récréatifs aux résidents de la région du Grand Toronto et aux personnes qui visitent Toronto.

3.4 Économie et tourisme

Dans le cadre de l'évaluation socioéconomique exhaustive de 2017, un examen des études et des données de base suivantes a été effectué pour comprendre les conditions économiques liées aux affaires dans l'ensemble de la ville de Toronto, à l'époque :

- Community AIR, 2013. Examiner la proposition des Jets de Deluce : ce que la ville a (et n'a pas) fait;
- Environics Research Group, 2013. Sondage auprès des résidents de Toronto : Aéroport Billy Bishop de Toronto;
- HLT Advisory, 2013. Considérations relatives à l'incidence économique de l'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop de Toronto;
- InterVISTAS Consulting, 2012. Étude des retombées économiques de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (YTZ);
- Urban Metrics Inc., 2013. Analyse des retombées économiques (2001-2013). Préparé pour Waterfront Toronto;
- Urban Strategies Inc. (USI), 2013. Évaluation préliminaire de l'utilisation des terres à des fins d'examen de l'aéroport Billy Bishop de Toronto. Pour le Secrétariat du secteur riverain de la ville de Toronto.

Ces études ont livré un message commun, celui que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto contribue à la vitalité économique de la ville et de la région de multiples façons. Plus précisément :

- Il facilite les déplacements des touristes et des voyageurs d'affaires, en particulier dans la zone de desserte des vols régionaux de courte distance;
- Il offre un accès plus rapide au centre-ville, éliminant ainsi les goulots d'étranglement à l'Aéroport international Lester B. Pearson;
- Il permet aux résidents et aux visiteurs de la ville d'utiliser le transport en commun à destination et en provenance de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto;
- En raison des économies de temps susmentionnées et de la commodité de l'accès au centre-ville, certaines études attribuent des avantages économiques considérables (p. ex., stimulation du développement économique) à l'exploitation continue de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Les études et les rapports plus récents suivants ont également été examinés afin de mettre à jour la valeur d'utilisation économique associée à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto :

- Richard Florida and the Creative Class Group, 2023. *L'aéroport du centre-ville de Toronto, un formidable atout économique dans le noyau urbain*. Un rapport financé par PortsToronto et Nieuport Aviation, janvier 2023;
- York Aviation, 2021. Quantification des retombées économiques d'une stratégie de croissance gérée et d'une installation de prédédouanement américaine à l'aéroport Billy Bishop de Toronto. Un rapport préparé pour Nieuport Aviation, novembre 2021;
- InterVISTAS Consulting Inc., 2017. Étude des retombées économiques de 2017 de l'aéroport Billy Bishop de Toronto. Un rapport préparé pour PortsToronto, octobre 2017.

En général, ces données et analyses récentes indiquent que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto contribue à la croissance et à la prospérité de la Ville de Toronto. Cette contribution de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto à la croissance des entreprises et à la durabilité de l'emploi a été documentée par Florida (2023) et York Aviation (2021). Le principal thème qui ressort de ces études est que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est un catalyseur du savoir, du divertissement et d'autres « plaques tournantes » de l'activité économique. Par conséquent, la mise à jour suivante sur les conditions économiques existantes commence à partir de la base documentée selon laquelle l'Aéroport Billy Bishop de Toronto :

- Favorise la croissance économique et le développement;
- Améliore la commodité de voyage pour de nombreux résidents et nombreuses entreprises de la ville;
- Maintient l'emploi direct et indirect;

InterVISTAS (2017) a modélisé la contribution de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto à Toronto et à la province et est arrivée à la même conclusion : que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto favorise la croissance économique et la prospérité de la Ville de Toronto et de l'économie régionale (York Aviation, 2021; Florida, 2023).

Les entrevues menées auprès d'organisations commerciales sélectionnées (c.-à-d. Waterfront Business Improvement Area) et d'entreprises individuelles (situées le long de Queens Quay) dans le cadre de l'évaluation environnementale de 2017 ont fourni des témoignages de l'importance de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto pour le succès et la durabilité des entreprises de la région. Ces points de vue ont été reconfirmés lors

d'entrevues ciblées réalisées en 2024 pour le projet de RESA, notamment la Waterfront Business Improvement Association. Ces entrevues ont permis de déterminer que l'activité le long du secteur riverain n'est pas revenue aux niveaux d'avant la pandémie. Le taux d'occupation des bureaux est crucial pour de nombreuses entreprises le long du secteur riverain qui comptent sur le personnel de bureau comme clients principaux. La pandémie a modifié la fréquentation et les préférences au bureau, et au moment de l'entrevue au milieu de l'année 2024, la personne interrogée a indiqué qu'un peu plus de 60 % de la population de la journée de travail était retournée à Toronto. Cela souligne davantage l'importance de l'aéroport du centre-ville pour continuer à attirer des touristes et d'autres visiteurs dans la région et à soutenir le dynamisme économique de la région.

Richard Florida et Creative Class Group (2023) dépeignent un argument convaincant en faveur d'une coexistence gérée de l'aéroport Billy Bishop de Toronto et du centre-ville afin de maintenir un équilibre positif entre le travail et la vie personnelle, favorisant la croissance de l'économie du savoir en plein essor de la ville. Cela a été validé de nouveau grâce à la participation du public de la Ville de Toronto en septembre 2024, où les personnes participantes ont noté que l'aéroport aide à garder les entreprises et le personnel mieux connectés dans la ville (Ville de Toronto, 2024a).

Tout le monde n'est pas d'accord avec ces conclusions. La Ville de Toronto a récemment tenu un débat public sur le projet de RESA, au cours duquel certains participants et participantes ont proposé d'autres utilisations et aspirations pour le secteur riverain et les terrains actuellement utilisés par l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Certains participants et participantes au débat ont exprimé le souhait que la plupart des terrains actuels de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto soient transformés en espaces verts ouverts au public (Ville de Toronto, 2024a). Ces commentaires concordent avec la récente consultation publique sur la prochaine phase de la revitalisation du secteur riverain, où certains participants et participantes ont recommandé que la Ville repense l'utilisation de l'espace de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (Ville de Toronto, 2022) et envisage de transformer les terrains de l'aéroport en parc. Ce point de vue est surtout décrit et promu par l'organisation Parks not Planes (Parks Not Planes, 2021).

Cependant, la récente consultation du public n'a pas mené à un rejet universel de toutes les utilisations industrielles ou économiques le long du secteur riverain; le public reconnaît et accepte généralement que le port de Toronto a toujours relié la ville au reste du monde et qu'il y a un soutien pour les industries qui dépendent de ce port pour le transport du béton, du sel, des agrégats, des matériaux de construction, etc. (Ville de Toronto, 2022). De plus, on s'intéresse à l'expansion d'autres secteurs de développement économique le long du secteur riverain, notamment les secteurs de la santé et de la résilience climatique et les industries créatives comme les destinations cinématographiques et artistiques, ainsi qu'au développement de nouvelles attractions pour accroître l'activité touristique (Ville de Toronto, 2022).

3.4.1 Tourisme

Les utilisations liées au tourisme au sein de la zone d'étude socioéconomique sont variées, et il existe un environnement intégré de passerelles, de parcs et de sentiers qui relie maintenant la région et créent une expérience invitante pour les visiteurs. Plusieurs lieux et attractions culturels tels que des musées, des galeries et des salles de concert se trouvent également dans la région, ce qui est un autre attrait pour les touristes et les visiteurs.

Une liste mise à jour des lieux et des attractions dans la zone d'étude socioéconomique est présentée à l'**annexe F**.

Une interrogation au passage menée en 2016 auprès de 264 personnes le long du secteur riverain fournit des renseignements précieux sur les utilisations et les attractions riveraines. Plus précisément, 74 des 264 (28 %) personnes qui ont répondu à l'interrogation au passage étaient des visiteurs ou des touristes dans la ville et la zone d'étude socioéconomique. Elles ont participé à diverses activités, y compris le jogging/rondelette/exercice/marche, le vélo, la relaxation, la navigation de plaisance, pique-niquer, la natation et visiter les îles de Toronto (Centreville, parcs et plages) ainsi que visiter des restaurants et des entreprises locaux dans la région.

De plus, deux organisations ont déclaré dans le cadre d'une entrevue en 2016 qu'elles tirent une grande partie de leurs activités des touristes et des visiteurs et que leur emplacement au bord de l'eau est important et précieux pour les visiteurs et les résidents à la recherche de commodités qui favorisent leur utilisation et leur jouissance du secteur riverain. Le représentant de la Waterfront Business Improvement Association a indiqué que le principal attrait pour les touristes et les visiteurs de la région est lié à la beauté et au caractère unique du secteur riverain et de ses commodités (p. ex., voile et navigation de plaisance, marche, baignade sur les plages de l'île, etc.). Une personne exploitante du secteur de l'hébergement a déclaré que ses clients préfèrent cet emplacement au bord de l'eau à de nombreuses autres options dans toute la ville de Toronto en raison de l'expérience du secteur riverain et de sa proximité avec le centre d'activités de la ville.

Lorsqu'on a demandé à deux entreprises riveraines si elles avaient des préoccupations concernant les activités de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, elles ont formulé les observations suivantes :

- L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est couramment utilisé par leurs clients et est apprécié pour sa commodité et la qualité de son service;
- Le bruit actuel lié aux aéronefs et d'autres événements d'interruption liés à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ne sont pas un facteur pour leurs clients, ce qui s'est manifesté par un manque de commentaires ou de plaintes.

Il y a plutôt eu de nombreuses plaintes liées à la circulation et à la construction liée à la revitalisation du Queens Quay;

- Les vols visibles et audibles liés à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ne semblent pas nuire à l'expérience du secteur riverain. Un commentaire est : « *Les vols ont tendance à faire partie du théâtre de la région* ».

Selon une étude récente menée pour la Waterfront Business Improvement Association, plus de 4 millions de passagers arrivent à l'aéroport et aux gares maritimes du secteur riverain chaque année, plus de 30 % des visiteurs venant de l'extérieur de la ville (Business of Cities, 2024). Parmi les visiteurs qui arrivent sur l'île par traversier (environ 1,5 million en 2023), 82 % des voyageurs viennent entre mai et septembre (WBIA Area Data Package, 2024). Cela laisse entendre le rôle important que joue l'aéroport dans le soutien du tourisme et de l'activité économique tout au long de l'année dans la région.

Plans de revitalisation

Waterfront Toronto mène actuellement une transformation majeure du secteur riverain du centre-ville dans le cadre de la prochaine phase de la revitalisation du secteur riverain, avec des investissements dans les habitats naturels de la faune, le logement abordable, l'art public et les espaces de travail et de loisirs. Cette revitalisation devrait stimuler le tourisme dans la région (Waterfront Toronto, 2024). Comme les paragraphes ci-dessus le décrivent de manière plus détaillée, certaines personnes croient que d'autres utilisations pour des emplacements clés, comme l'aéroport et l'ancienne Place de l'Ontario, devraient être envisagées, tandis que d'autres appuient la vision actuelle du réaménagement du secteur riverain (Ville de Toronto, 2024). Par exemple, la récente consultation du public et des Autochtones de Waterfront Toronto sur la prochaine phase de la revitalisation du secteur riverain a permis de cerner les thèmes ou les recommandations suivants liés au tourisme dans la région :

- Nouvelles destinations et attractions touristiques dans le secteur riverain : bon nombre de personnes voulaient voir plus de destinations que les touristes et les personnes qui habitent sur place pourraient visiter régulièrement;
- Soutenir les entreprises locales et les rues principales le long du secteur riverain afin d'améliorer la destination, de promouvoir les entreprises et les initiatives artistiques et culturelles autochtones et de soutenir la reprise économique après la COVID-19 (Ville de Toronto, 2023d; et Ville de Toronto, 2022).

De nouveaux investissements dans les installations et les commodités de la région sont prévus, car le gouvernement de l'Ontario a annoncé que la Place de l'Ontario revitalisée comprendra un Centre des sciences de l'Ontario relocalisé et un aménagement élargi, y compris un spa et un parc aquatique intérieur en plus d'espaces verts et de plages. Le projet de plan de revitalisation de la Place de l'Ontario comprenait des activités de

consultation publique en avril et en septembre 2023 afin de recueillir les commentaires d'Infrastructure Ontario pour la trousse de nouvelle présentation. Les commentaires du public ont été classés en cinq thèmes principaux : le transport, le domaine public, les utilisations et les activités, la forme bâtie et le patrimoine, l'environnement et la durabilité, et d'autres commentaires. L'une des principales préoccupations du public liées à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et au Plan de revitalisation de la Place de l'Ontario est le transport.

Plus précisément, on s'inquiète de la façon dont l'augmentation de l'activité à la Place de l'Ontario pourrait avoir une incidence sur les activités aéroportuaires, particulièrement en ce qui a trait à l'accès et à la logistique du transport. Bien que l'aéroport soit déjà bien connecté, il pourrait faire face à une pression supplémentaire sur ses voies d'accès, d'autant plus que la Place de l'Ontario devient plus populaire. Au cours des activités de consultation du projet, les personnes participantes ont soulevé des préoccupations au sujet des projections de capacité pour le projet de Therme Spa à la Place de l'Ontario. On s'attend à ce que le Therme Spa et l'Aéroport Billy Bishop de Toronto attirent jusqu'à 3 millions de visiteurs par année, ce qui entraîne des inquiétudes quant à l'accès au transport, à l'utilisation de l'espace et à la congestion générale sur l'île (réunions de consultation communautaire de la Place de l'Ontario, 2023). Une participante à un groupe de consultation a suggéré de limiter la capacité des passagers de Billy Bishop à 1 200 passagers par heure pour aider à gérer la circulation (réunions de consultation communautaire de la Place de l'Ontario, 2023). Bien que les échéanciers et les plans complets du Plan de revitalisation de la Place de l'Ontario ne soient pas encore achevés, ils se traduiront par une utilisation touristique accrue du secteur riverain de Toronto une fois qu'il sera opérationnel.

Tableau 3-5 : Résumé des conditions existantes de l'économie et du tourisme par rapport à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Valeur	Sommaire des conditions existantes
Économie et tourisme	■ L'Aéroport Billy Bishop de Toronto contribue à la valeur économique et touristique de la zone d'étude socioéconomique et de la Ville de Toronto dans son ensemble. Les activités aéroportuaires actuelles ne sont pas perçues comme ayant une incidence négative sur les activités commerciales et touristiques locales dans la zone d'étude socioéconomique; ■ Certaines personnes considèrent l'aéroport comme un portail important pour le tourisme actuel et futur, tandis que d'autres préféreraient que les terrains soient convertis en parcs.

3.5 Valeurs de non-utilisation

Il n'est pas nécessaire d'utiliser actuellement ou activement le secteur riverain de Toronto pour tirer satisfaction et valeur de son existence. De nombreuses personnes de la ville de Toronto ou des environs de la région du Grand Toronto n'ont peut-être pas visité ou ne prévoient pas visiter le secteur riverain, mais elles peuvent néanmoins en tirer une valeur sous la forme suivante :

- Maintenir les options pour les générations futures de développer et d'utiliser le secteur riverain comme ils le souhaitent;
- Préserver certains aspects de l'environnement naturel pour une utilisation et une jouissance futures; l'argument étant par exemple que si une partie de l'avant-port est comblée, la perte est irréversible;
- Représenter la « marque » de Toronto en tant que grande ville « riveraine » avec une certaine « qualité de vie » qui est attrayante, ou y contribuer.

De plus, la jouissance passive du secteur riverain, du lac et des îles de Toronto pour son paysage et son environnement naturalisé ainsi que le paysage densément bâti et urbanisé est très appréciée par ceux qui vivent et visitent la zone d'étude socioéconomique.

En 2017, des personnes de la zone d'étude socioéconomique et de l'ensemble de la Ville de Toronto ont participé à des sondages téléphoniques et à des interrogations au passage. On leur a demandé d'énumérer les trois principales choses qu'elles apprécient le plus dans le secteur riverain de Toronto. Selon les répondants au sondage téléphonique de 2017, les répondants de l'ensemble de la Ville de Toronto ont cité tout un éventail de choses qu'ils apprécient, du paysage (26 %) à des activités particulières. Les répondants de la zone d'étude socioéconomique sont plus susceptibles que ceux de l'ensemble de la Ville de Toronto de citer le paysage (35 %), les grands espaces ouverts (23 %), l'emplacement pratique (18 %), le sentiment d'appartenance à la communauté (13 %) et la nature paisible d'un secteur à la fois proche et éloigné du reste de la ville (13 %), tandis que les répondants de l'ensemble de la Ville de Toronto étaient plus susceptibles que ceux de la zone d'étude socioéconomique de citer les installations récréatives (11 %). Cependant, les répondants de la zone d'étude socioéconomique et de l'ensemble de la Ville de Toronto ont indiqué qu'ils appréciaient l'eau et la proximité du lac et qu'ils aimaient marcher ou faire du vélo dans le secteur bordant la rive du lac.

Ces résultats démontrent la valeur associée aux utilisations et aux activités particulières, comme les utilisations récréatives, etc., ainsi que les valeurs passives de non-utilisation, comme la simple présence du bord du lac, les grands espaces ouverts, un plan d'eau, la contribution à un sentiment d'appartenance à la communauté et la présence de la nature près de la ville.

En outre, le sondage téléphonique de 2017 a également révélé que les non-utilisateurs et non-utilisatrices, qui sont les personnes qui vivent dans la Ville de Toronto, mais qui n'ont jamais visité la zone d'étude socioéconomique (13,6 %), apprécient le secteur riverain même si elles ne l'ont jamais visité. Ces personnes ont cité le paysage et la vue (22 %) et l'eau et la proximité du lac (17 %) comme les principales raisons pour lesquelles elles apprécient le secteur riverain. Les résultats des interrogations de passage ont généré des réponses similaires qui indiquent la valeur associée à l'utilisation passive de la zone, en particulier en mettant l'accent sur la présence du lac et des activités le long du rivage, en faisant référence au cadre naturel, aux possibilités de loisirs qu'offrent les terres et les eaux libres, au caractère unique de la zone par rapport aux autres espaces récréatifs ou ouverts de la Ville de Toronto, ainsi que l'identité qu'elle crée pour la ville de Toronto en tant que ville « riveraine ».

Les répondants au sondage téléphonique et aux interrogations de passage de 2017 ont également été invités à indiquer à quel point ils croient que le secteur riverain est important pour la Ville de Toronto. Presque tous les répondants au sondage téléphonique de la Ville de Toronto (zone d'étude socioéconomique et l'ensemble de la Ville de Toronto) ont estimé que le secteur riverain de Toronto était important pour la ville. Les répondants au sondage téléphonique de la zone d'étude socioéconomique étaient plus susceptibles d'indiquer « très important » (93 %) tout comme ceux de l'ensemble de la Ville de Toronto ayant répondu au sondage téléphonique (89 % – personnes utilisatrices seulement), et 82 % des personnes non-utilisatrices ou futures de la Ville de Toronto l'ont également déclaré. Dans l'ensemble, la majorité des répondants aux interrogations au passage étaient également d'avis que le secteur riverain est très important pour la Ville de Toronto, et 89 % des répondants l'ont déclaré. Seulement 6 % des répondants estimaient que le domaine était assez important, et 3 % des répondants « ne savaient pas ou n'étaient pas certains ».

Les récents commentaires des consultations publiques et les commentaires formulés lors d'entrevues clés dans le cadre du projet ont confirmé de nouveau qu'il continue d'y avoir de l'intérêt et de la valeur associés au maintien ou à la création d'un nouvel espace de non-utilisation autour du secteur riverain de Toronto. L'engagement des Autochtones pour la prochaine phase de la revitalisation du secteur riverain a révélé un intérêt similaire pour la détermination des zones à laisser tranquilles pour des utilisations futures potentielles [traduction] : « *L'intérêt est davantage axé sur la façon dont l'environnement et les ressources naturelles seront laissés aux générations futures, que sur la commémoration de lieux historiques précis [comme] là où une maison longue a été construite dans le passé... L'optique utilisée par l'urbanisme peut avoir tendance à apporter une perspective coloniale, en désignant des projets et des zones spécifiques et en en discutant sans tenir compte de leur impact ou de leur lien avec l'environnement au sens large.* » (Ville de Toronto, 2023d, p. 25).

Certains exemples de « non-utilisation » suggérés par les personnes interrogées pour cette évaluation environnementale des RESA comprenaient les recommandations de créer des zones « tampons », une zone d'espace « non utilisé », souvent naturalisée, qui peut fournir une zone tampon physique, visuelle et conceptuelle entre deux zones d'utilisation très variées, comme un aéroport et une plage nudiste. En outre, ces zones peuvent également être envisagées, maintenant ou à l'avenir, pour réduire les effets de l'impact humain sur l'environnement et atténuer les effets des changements climatiques, comme la séquestration du carbone, la protection contre la montée des eaux ou les ondes de tempête, le soutien à la biodiversité en assurant la résilience de l'habitat et de l'écosystème, la modération des températures locales, etc.

De même, bien que la zone d'exclusion maritime soit une zone d'eau interdite à la navigation de plaisance ou à d'autres utilisations de l'eau en raison de la proximité de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, cette zone d'eau libre est appréciée passivement en tant qu'élément agréable du paysage riverain. La présence d'une zone d'eau libre dans la zone d'exclusion maritime contribue, par opposition aux terres remblayées dans le cadre d'une RESA, à la jouissance passive du secteur riverain en général pour les utilisateurs et utilisatrices récréatifs terrestres et aquatiques et fait office de tampon de sécurité pour les personnes qui se trouvent sur l'eau et comme partie visuellement attrayante de la zone du lac.

Enfin, une diversité de groupes ou d'organisations communautaires représentant plusieurs causes différentes opèrent également dans la zone d'étude socioéconomique. Ces groupes défendent une cause directement liée à la protection ou à l'expansion de l'environnement naturel riverain pour une utilisation et une jouissance futures potentielles (Parks Not Planes, 2021). Bon nombre de ces groupes et organismes communautaires sont indiqués à l'**annexe G**.

Tableau 3-6 : Résumé des valeurs de non-utilisation et des conditions existantes par rapport à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto

Valeur	Énoncé sommaire des conditions existantes
Valeurs de non-utilisation	■ Même les personnes non utilisatrices du secteur riverain et de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto lui-même voient l'intérêt de profiter passivement de la présence du lac ou du secteur riverain lui-même; de la combinaison actuelle d'espaces récréatifs, économiques (tourisme, aéroport, entreprises) et naturalisés pour les résidents et les futurs touristes potentiels de la Ville de Toronto dans le cadre de l'image de marque du secteur riverain de la ville. ■ Il est également utile de préserver les options pour les utilisations et jouissances futures potentielles ou d'établir des zones tampons pour répondre à des besoins futurs inconnus, comme des mesures d'atténuation potentielles des changements climatiques ou de l'impact humain sur l'environnement.

4. Évaluation socioéconomique

Aires de sécurité des extrémités de piste, Aéroport Billy Bishop de Toronto

Le projet comprend la mise en œuvre d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, ce qui nécessite l'élargissement de la masse terrestre aux extrémités est et ouest de la piste 08/26. Pour répondre aux exigences de la mise en œuvre des RESA, trois solutions ont été proposées, chacune s'appuyant progressivement sur la précédente avec une expansion accrue de la masse terrestre et des caractéristiques supplémentaires. Voici les trois solutions proposées pour l'aménagement de la RESA :

RESA 1 – Masse terrestre minimale

La RESA 1 propose l'élargissement minimal de la masse terrestre pour répondre aux exigences des RESA, s'étendant sur 54 m de la digue à l'extrémité ouest (7 850 m²) et sur 52 m à l'extrémité est (6 100 m²). À l'extrémité ouest, la structure du brise-lames sera portée à 81 m au-dessus du niveau de la mer, soit environ 4,5 m au-dessus du seuil de la piste 08/26, afin d'empêcher le débordement des vagues et les embruns. Le brise-lames à l'extrémité est (arrière-port) sera porté à 77 m au-dessus du niveau de la mer, soit environ 1 à 1,5 m au-dessus du seuil, puisqu'il n'est pas nécessaire de contrôler les vagues ou les embruns.

L'aménagement proposé comprend des routes d'aérodrome périphériques autour des extrémités des RESA, offrant un accès restreint à travers la piste, semblable aux conditions d'accès actuelles. La route sera gérée par la tour de contrôle afin d'éviter les conflits avec l'atterrissage ou le décollage d'aéronefs, car cette configuration de la masse terrestre ne fournit pas un dégagement suffisant de l'espace aérien pour le passage sans restriction des véhicules (ne respecte pas les exigences relatives à la surface de limitation d'obstacles). Une surface de limitation d'obstacles est une surface ou une série de surfaces imaginaires qui définissent les limites auxquelles des objets peuvent pénétrer dans l'espace aérien, afin de protéger l'espace aérien pour l'exploitation sécuritaire des aéronefs pendant le décollage, l'atterrissage et les opérations d'urgence.

RESA 2 – Amélioration des voies de circulation

Cette solution s'appuie sur la RESA 1 – Masse terrestre minimale en intégrant des améliorations supplémentaires à l'aérodrome en conjonction avec les travaux de RESA aux deux extrémités de piste. Plus précisément, cette solution propose des améliorations à la voie de circulation B à l'extrémité ouest et à la voie de circulation D à l'extrémité est afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle et la sécurité à l'aéroport.

Pour la voie de circulation B, le déplacement de l'antenne de radioalignement de piste 26 vers la nouvelle RESA ouest augmente l'expansion de la masse terrestre vers l'ouest, atteignant 82 m² de la digue (11 800 m²). Le déplacement de la voie de circulation D nécessite une masse terrestre supplémentaire vers le nord-est, ce qui porte la masse terrestre totale à l'extrémité est à 11 300 m². Ce déplacement permet à l'aéroport de mettre à niveau son système de guidage visuel d'approche pour l'atterrissage des aéronefs sur la piste 26, lequel vise à améliorer la sécurité aérienne grâce à un système plus précis. Toutes les autres caractéristiques de la RESA 1 – Masse terrestre minimale restent les mêmes dans cette solution.

RESA 3 – Murs antibruit et conduit de services publics à l'extrémité est

Cette solution s'appuie sur la RESA 2 – Améliorations des voies de circulation en intégrant des éléments supplémentaires. Les principales nouvelles caractéristiques de la RESA 3 comprennent : 1) des routes périphériques d'aérodrome à accès illimité reliant les côtés nord et sud de l'aéroport, 2) un mur antibruit à l'extrémité est ainsi qu'un prolongement du mur antibruit existant à l'extrémité ouest, et 3) un conduit réservé aux services publics futurs pour l'électricité, l'eau et les services de télécommunications à la communauté des îles de Toronto.

Pour s'adapter à ces nouvelles composantes et garantir les dégagements aéronautiques de l'espace aérien au-dessus des nouvelles routes, des clôtures de sécurité et des murs antibruit, une expansion de la masse terrestre est nécessaire : 73 m de la digue (29 980 m²) à l'extrémité est et 82 m de la digue (12 600 m²) à l'extrémité ouest. Toutes les autres caractéristiques de la RESA 2 sont incluses dans cette solution.

Voici une évaluation qualitative visant à déterminer si un changement aux valeurs d'utilisation et aux valeurs de non-utilisation déterminées est prévu pour chacune des trois solutions de RESA définies sur la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Chaque valeur d'utilisation et de non-utilisation est associée à des *mesures de l'effet* qui sont utilisées pour déterminer s'il y aura un effet négatif, positif ou nul à la suite de la RESA proposée ou pendant la phase de construction. Les principales hypothèses et considérations en matière de conception qui ont éclairé l'évaluation des effets sont définies pour chaque valeur d'utilisation ou de non-utilisation. Des mesures d'atténuation ou de gestion des effets visant à réduire au minimum les effets négatifs potentiels sont déterminées pour chaque valeur d'utilisation ou de non-utilisation. L'évaluation détermine ensuite l'*effet net (ou restant)* après l'application des mesures d'atténuation.

4.1 Résumé de l'évaluation socioéconomique

Les effets évalués associés à chaque valeur d'utilisation ou valeur de non-utilisation et aux trois solutions de RESA sur la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto pour les phases de construction et d'exploitation sont présentés ci-dessous. Un résumé détaillé de la présente évaluation des effets socioéconomiques est présenté à l'**annexe B**.

Hypothèses et considérations cohérentes de conception : Plusieurs hypothèses et considérations de conception ont toujours été incluses lors de la détermination des effets potentiels de chacune des trois solutions de RESA sur les diverses valeurs sociales. On suppose que l'étendue actuelle de la zone d'exclusion maritime ne changera pas et que les activités aéroportuaires actuelles ne changeront pas. Plus précisément, cela signifie que le nombre de vols, la fréquence des vols et les heures d'exploitation resteront conformes aux niveaux d'exploitation actuels. Enfin, on suppose que toutes les activités de construction prévues auront lieu pendant les heures creuses ou hors pointe de l'aéroport (entre 23 h et 7 h 45). Toutefois, dans des circonstances imprévues, des travaux limités pourraient être nécessaires pendant les heures d'ouverture.

4.2 Utilisations résidentielles

Les évaluations socioéconomiques des évaluations environnementales de 2017 et de 2024 ont confirmé que le bruit et la qualité de l'air sont les principales priorités de la collectivité. Comme il est décrit dans le résumé des conditions existantes, certains résidents de la zone d'étude socioéconomique sont actuellement touchés négativement par le bruit et les émissions liés aux aéronefs provenant des activités actuelles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Il s'agit d'une préoccupation de longue date pour certains membres de la communauté, ayant une incidence sur leur vie quotidienne et leur bien-être général.

Critères : Les changements dans l'utilisation et l'appréciation des propriétés résidentielles à la suite de l'extension de la RESA, y compris les effets de l'exploitation de l'aéroport (p. ex., le bruit et la qualité de l'air), les changements apportés au champ de vision et tout avantage potentiel attribuable aux éléments de conception, ont été pris en compte par rapport aux conditions existantes établies pour la valeur d'utilisation résidentielle. Les effets potentiels, les mesures d'atténuation proposées et les effets nets prévus pour les trois solutions de RESA sont présentés ci-dessous pour les phases de construction et d'exploitation.

Effets potentiels de la construction : La construction de l'une ou l'autre des trois solutions de RESA entraînera des effets négatifs limités dans le temps en raison de la congestion routière, de la poussière et du bruit. De plus, la construction de nuit prévue, qui doit avoir lieu pendant les heures d'ouverture de l'aéroport, pourrait perturber le sommeil des résidents et l'appréciation nocturne de leurs propriétés en raison du bruit ou de l'éclairage de construction. Bien que les impacts aient des effets similaires, ils diffèrent par leur durée. La RESA 1 aura la durée la plus courte (18 mois), tandis que la RESA 2 (21 mois) et la RESA 3 (24 mois) auront une durée de construction plus longue pour tenir compte de la plus grande masse terrestre et des considérations de conception supplémentaires.

Mesures d'atténuation de la construction : Des activités de construction en dehors des heures de pointe sont prévues. Les résidents doivent être informés des activités de construction et des mesures d'atténuation à venir décrites par chaque discipline pertinente devant être mise en œuvre pour minimiser les répercussions sonores et les nuisances, y compris l'éclairage de construction la nuit, dans la mesure du possible. Veuillez consulter l'évaluation des répercussions du bruit et l'évaluation de la qualité de l'air pour des mesures spécifiques d'atténuation du bruit de construction, ainsi que le tableau B-1 de l'annexe B pour les mesures d'atténuation de la pollution lumineuse.

Effets nets de la construction : Comme ces effets sont directement liés à la durée des travaux de construction, la RESA 1 aura la durée la plus courte, tandis que la RESA 2 et la RESA 3 ont des durées de construction plus longues et donc une durée d'effet plus longue. Les effets négatifs nets des activités de construction peuvent être réduits pour les trois solutions de RESA, quelle que soit la durée des travaux, par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées décrites par chaque discipline, p. ex., informer les résidents et les groupes communautaires du calendrier de construction, mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit et de la pollution lumineuse, planifier la gestion de la qualité de l'air, élaborer un plan de gestion de la circulation au cours de la conception détaillée, etc.

Effets potentiels des activités : Pour l'une ou l'autre des trois solutions de RESA, comme les activités aéroportuaires restent inchangées, il n'y aura pas de perturbations sonores supplémentaires ou d'incidences négatives sur la qualité de l'air pendant les activités ayant une incidence sur l'utilisation et l'appréciation des propriétés résidentielles. La réduction de la superficie d'eau en raison du remblayage du port peut être considérée comme une incidence négative pour certains résidents, car elle nuit à leur jouissance du champ de vision, y compris l'eau dans le port, de leurs maisons.

Dans le cas de la RESA 2 et de la RESA 3, certains résidents pourraient tirer des avantages de la réduction des émissions en raison de la réduction des temps de circulation à la suite des modifications apportées aux voies de circulation B et D. La RESA 3 pourrait produire des avantages positifs supplémentaires provenant de l'amélioration de l'atténuation du bruit pour les aéronefs au sol en raison des nouveaux murs antibruit.

Mesures d'atténuation des activités : Aucune mesure d'atténuation proposée pendant les activités, car les effets devraient être neutres pour la RESA 1 et positifs pour la RESA 2 et la RESA 3.

Effets nets de l'exploitation : Aucun effet net n'est prévu pour la solution RESA 1 pendant l'exploitation. Pour la RESA 2 et la RESA 3, dans l'ensemble, les résidents devraient subir un changement positif en ce qui concerne les voies de circulation B et D, qui verront des temps de roulage réduit, ce qui fera diminuer le bruit et les émissions connexes. La RESA 3 comprendra également l'installation de murs antibruit visant à atténuer le bruit des avions pendant qu'ils tournent au ralenti au sol. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter l'évaluation de l'impact du bruit et l'étude d'impact sur la qualité de l'air, fournies sous pli séparé, qui éclairent ces conclusions.

Les effets nets de la RESA 2 et de la RESA 3 seront généralement positifs pour les résidents à long terme, malgré les impacts négatifs à court terme des travaux de construction. On s'attend à ce que ces caractéristiques atténuantes supplémentaires contribuent à répondre à deux des principales préoccupations des résidents, soit le bruit et les émissions, en apportant un certain soulagement et des avantages à la collectivité.

4.3 Utilisations récréatives

Les résultats des évaluations environnementales de 2017 et de 2024 ont confirmé que la variété et la disponibilité des utilisations récréatives dans la zone d'étude socioéconomique, y compris le secteur riverain de Toronto et les îles de Toronto, sont très appréciées des résidents de la zone d'étude socioéconomique, de celles qui vivent à Toronto, ainsi que des visiteurs et des touristes dans la région. Les activités aéroportuaires actuelles peuvent avoir une incidence négative sur les utilisations récréatives et l'appréciation de certains espaces récréatifs sur la partie continentale de Toronto, les îles et le port, mais il y a une volonté de tolérer le niveau actuel d'exploitation de l'aéroport, en particulier les volumes de vols actuels et l'étendue actuelle de la zone d'exclusion maritime, afin de profiter des activités récréatives uniques disponibles dans la région.

Critères : Changements apportés à l'utilisation et à l'appréciation des espaces récréatifs sur les îles de Toronto (p. ex., parcs, plages, promenades de bois), dans le port (p. ex., utilisations de bateaux de plaisance) et le long du secteur riverain de Toronto (p. ex., changements au champ de vision, capacité d'utiliser et de profiter des activités récréatives) à la suite de l'extension de la RESA, y compris les effets des activités aéroportuaires (p. ex., bruit et qualité de l'air), les changements apportés au champ de vision et tout avantage potentiel attribuable aux éléments de conception ont été pris en compte par rapport aux conditions existantes établies pour la valeur d'utilisation récréative.

Les effets potentiels, les mesures d'atténuation proposées et les effets nets prévus pour les trois solutions de RESA sont présentés ci-dessous pour les phases de construction et d'exploitation.

Effets potentiels de la construction : La construction de l'une ou l'autre des trois solutions de RESA entraînera des effets négatifs limités dans le temps en raison de la livraison de matériaux par barge et des activités de construction dans l'eau qui peuvent restreindre certaines activités aquatiques ou décourager les utilisateurs et utilisatrices récréatifs terrestres et aquatiques en raison de l'augmentation de la circulation sur l'eau, du bruit et de la distraction visuelle (p. ex., éclairage de construction). Bien que les impacts aient des effets similaires, ils diffèrent par leur durée. La RESA 1 aura la durée la plus courte (18 mois), tandis que la RESA 2 (21 mois) et la RESA 3 (24 mois) auront une durée de construction plus longue pour tenir compte de la plus grande masse terrestre et des considérations de conception supplémentaires.

Mesures d'atténuation de la construction : Pour les trois solutions de RESA, afin de réduire au minimum les répercussions sur les utilisateurs et utilisatrices récréatifs nocturnes (p. ex., bateaux-taxis, utilisation de la plage), un avis doit être fourni concernant toutes les activités de construction. Des mesures d'atténuation, telles que décrites par chaque discipline concernée, devraient être mises en œuvre pour minimiser les impacts bruyants et nuisibles, y compris l'éclairage nocturne de construction, lorsque possible. Pour les mesures d'atténuation liées au bruit de la construction, veuillez vous référer à l'évaluation de l'impact du bruit. Consultez le tableau B-1 de l'Annexe B pour les mesures d'atténuation de la pollution lumineuse.

Effets nets de la construction : Les effets négatifs nets des activités de construction peuvent être réduits par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées pour les trois solutions de RESA, par exemple, informer les installations récréatives du calendrier des travaux; mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit et de la pollution lumineuse; un plan de gestion de la qualité de l'air; un plan de gestion du trafic à élaborer lors de la conception détaillée, etc. Comme ces effets sont directement liés à la durée des travaux de construction, la RESA 1 aura la durée la plus courte, tandis que la RESA 2 et la RESA 3 ont des durées de construction plus longues et donc une durée d'effet plus longue.

Effets potentiels des activités : Pour l'une ou l'autre des trois solutions de RESA, il y aura des répercussions notables sur les utilisations récréatives. Pour accueillir l'une ou l'autre des trois solutions de RESA, un terrain intercalaire sera nécessaire dans l'eau environnante, qui est actuellement utilisée par divers plaisanciers, y compris ceux dans les voiliers, les pédalos et les kayaks. À l'heure actuelle, une zone d'exclusion maritime autour de l'aéroport interdit aux plaisanciers d'accéder à certaines zones. Même si la zone d'exclusion maritime restera inchangée dans le cadre du projet de RESA, l'appréciation du port et du secteur riverain par le public pourrait être touchée négativement en raison du terrain intercalaire. Ce terrain intercalaire s'est heurté à l'opposition des plaisanciers et des utilisateurs et utilisatrices récréatifs, qui craignent qu'il limite les utilisations futures de l'eau et ait une incidence négative sur le champ de vision et l'appréciation de l'eau en réduisant la superficie de l'eau. L'aménagement intercalaire requis pour le projet de RESA est perçu comme une contrainte à la souplesse et à l'appréciation de la zone portuaire, ce qui a une incidence négative sur l'expérience récréative globale de la collectivité. Bien que les impacts aient des effets similaires, ils diffèrent par leur quantité. La RESA 1 aura le terrain intercalaire le plus faible (332 000 tonnes d'intercalaire), tandis que la RESA 2 (450,000 tonnes d'intercalaire) et la RESA 3 (865,000 tonnes d'intercalaire) ont une plus grande masse terrestre et nécessite donc un aménagement intercalaire supplémentaire.

En ce qui concerne le transport des sédiments et ses incidences potentielles sur la plage voisine de Hanlan's Point : *Preliminary Design Littoral Sediment Transport Overview* (Shoreplan, 2024) note que l'expansion de la masse terrestre pour la RESA ouest pourrait avoir une incidence sur le mouvement des sédiments le long de la plage de sable adjacente (plage Hanlan's Point), et des répercussions minimales sont attendues concernant le transport des sédiments pour le prolongement vers l'est (AECOM, 2025c). Une masse terrestre étendue de RESA à l'ouest pourrait entraîner l'accumulation de sédiments à l'extrémité nord de la plage Hanlan's Point contre la structure de la RESA (Shoreplan, 2024). Cependant, la consultation avec les Friends of Hanlan's (2024) a indiqué que les sédiments qui s'accumulent à l'extrémité nord de la plage Hanlan's Point pourraient ne pas être dans la zone de plage la plus fréquemment et constamment utilisée par la communauté LGBTQIA+ et le grand public, qui fréquentent la zone de plage plus au sud.

Il n'y aura pas d'autres perturbations sonores ou répercussions sur la qualité de l'air, car les activités aéroportuaires demeureront les mêmes, ce qui signifie que la plupart des espaces récréatifs terrestres ne feront l'objet d'aucun changement quant à leur utilisation ou leur appréciation. Cependant, pour les solutions RESA 2 et RESA 3, certains utilisateurs et utilisatrices récréatifs pourraient tirer des avantages de la réduction des émissions en raison de la réduction des temps de circulation à la suite des modifications apportées aux voies de circulation B et D. En ce qui concerne la RESA 3, il pourrait également y avoir une amélioration de l'atténuation du bruit pour les aéronefs au sol en raison des nouveaux murs antibruit.

Mesures d'atténuation des activités : L'incidence négative du remblai limitant l'utilisation future de l'eau, ayant une incidence sur le champ de vision et réduisant l'appréciation du secteur riverain compte tenu de la réduction de la superficie totale en eau, peut être indirectement atténuée par le soutien d'initiatives communautaires visant à améliorer l'appréciation et à encourager l'utilisation d'autres zones du secteur riverain de Toronto importantes pour les utilisateurs et utilisatrices récréatifs.

Des améliorations possibles pourraient être réalisées en collaboration avec des groupes environnementaux et communautaires, y compris des initiatives pour l'assainissement de l'eau le long du secteur riverain et pour la préservation et l'amélioration des plages de l'île de Toronto. Il peut s'agir de l'élargissement du programme de piégeage des déchets, d'un partenariat entre PortsToronto, l'Université de Toronto et la Waterfront Business Improvement Area pour enlever les déchets du bord du lac (PortsToronto, s.d.), ou de la gestion de l'érosion de la pointe Gibraltar et de l'élaboration d'un plan de gestion du sable pour revitaliser la plage Hanlan's Point. Veuillez consulter l'Évaluation du milieu physique marin (AECOM, 2025c) et l'Évaluation de Shoreplan (Shoreplan, 2024) pour plus de détails.

Effets nets de l'exploitation : Pour les trois solutions de RESA, certains utilisateurs et utilisatrices récréatifs peuvent subir des effets négatifs nets en raison de la modification du champ de vision ou de la perte d'eau à des degrés divers, la RESA 1 ayant le terrain intercalaire le plus petit, tandis que la quantité de terrain intercalaire respective de la RESA 2 et de la RESA 3 augmente. Cependant, on s'attend à ce que certains utilisateurs et utilisatrices subissent un effet positif net des réductions de bruit et d'émissions pour la RESA 2 et la RESA 3.

4.4 Installations, services publics et utilisations institutionnelles

Les conclusions des évaluations environnementales de 2017 et de 2024 ont confirmé que la zone d'étude socioéconomique est appréciée en raison de la proximité et de l'accessibilité de divers installations, services et institutions publics, y compris l'Aéroport Billy Bishop de Toronto lui-même, qui fournit des services aériens d'urgence ainsi que commerciaux et récréatifs. Pour d'autres installations, services et institutions publics (comme les écoles et les fournisseurs de services sociaux dans la zone d'étude socioéconomique), les activités aéroportuaires actuelles n'ont pas d'incidence directe sur l'accès à ces services.

Critères : Les changements apportés à l'utilisation et à l'accès des installations publiques, des services d'urgence et des institutions au sein de la zone d'étude socioéconomique à la suite de la prolongation de la RESA, y compris les effets des activités aéroportuaires (p. ex., le bruit et la qualité de l'air) et tout avantage potentiel

attribuable aux éléments de conception ont été pris en compte par rapport aux conditions existantes établies pour la valeur d'utilisation des installations, des services publics et de l'établissement.

Les effets potentiels, les mesures d'atténuation proposées et les effets nets prévus pour les trois solutions de RESA sont présentés ci-dessous pour les phases de construction et d'exploitation.

Effets potentiels de la construction : La construction de l'une ou l'autre des trois solutions de RESA entraînera des effets négatifs limités dans le temps en raison de la congestion de la circulation, de la poussière et du bruit dans la zone d'étude socioéconomique, qui peuvent perturber ou entraver l'accès à certains services et institutions locaux. Des perturbations liées à la construction se produiront également sur l'eau, y compris la livraison de matériaux par barge, les activités de construction dans l'eau, ce qui pourrait avoir une incidence sur l'Unité de police maritime de Toronto et d'autres services aquatiques tels que les services de bateaux-taxis et de traversier. Si les activités de construction exigent que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ferme sa piste pour quelque raison que ce soit, cela peut interrompre les services aériens, y compris les services aériens médicaux d'urgence. Bien que les impacts aient des effets similaires, ils diffèrent par leur durée. La RESA 1 aura la durée la plus courte (18 mois), tandis que la RESA 2 (21 mois) et la RESA 3 (24 mois) auront une durée de construction plus longue pour tenir compte de la plus grande masse terrestre et des considérations de conception supplémentaires.

Mesures d'atténuation de la construction : Pour les trois solutions de RESA, une évaluation détaillée des perturbations potentielles de la circulation devrait être effectuée, y compris des mesures potentielles pour réduire autant que possible les perturbations de la circulation existante et des flux de piétons. Des mesures d'atténuation devraient être élaborées en consultation avec les fournisseurs de services essentiels, y compris l'Unité maritime de la Police de Toronto et l'ORNGE, les services de taxi nautique et de traversier, et la Toronto Transit Commission, afin de prévenir la perturbation de l'accès aux institutions et aux services publics par le public ou tout obstacle aux services d'urgence sur terre ou dans l'eau pendant ou après la construction.

Effets négatifs nets des travaux de construction : Les effets nets négatifs des activités de construction peuvent être réduits par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées, p. ex., la planification des activités de construction avec la participation des fournisseurs de services et des institutions locales, y compris les SMU, les mesures d'atténuation du bruit, le plan de gestion de la qualité de l'air, le plan de gestion de la circulation à élaborer au cours de la conception détaillée. Comme ces effets sont directement liés à la durée des travaux de construction, la RESA 1 aura la durée la plus courte, tandis que la RESA 2 et la RESA 3 ont des durées de construction plus longues et donc une durée d'effet plus longue.

Effets potentiels des activités : Les solutions de RESA proposées n'auront pas d'effet sur l'accès aux installations, services ou institutions publics, car les activités aéroportuaires (numéros de vols, fréquence, heures, etc.) resteront constantes. L'absence de changement dans la zone d'exclusion maritime existante signifie qu'il n'y a pas de changement permanent dans l'accès ou l'utilisation du port pour les SMU ou d'autres services aquatiques, comme les services de taxis nautiques et de traversiers. Les solutions actuelles qui assurent l'accès aux services, par exemple, les services qui relient les résidents de l'île de Toronto au continent par des services de traversier, des bateaux-taxis, des passages de véhicules dont la Ville de Toronto est le propriétaire ou l'exploitation, des véhicules des services publics (p. ex., Toronto Water, hydroélectricité, Bell, Rogers, camions à ordures et de recyclage), de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (p. ex., qui soutiennent des projets comme le contrôle de l'érosion de la pointe Gibraltar), d'un service public (p. ex., les bibliothèques mobiles), des services de restauration et de la circulation liée aux événements (p. ex., pour les événements sportifs ou culturels) dans le cadre du processus actuel de passage de véhicules de PortsToronto ne seront pas modifiés à la suite de la RESA.

Mesures d'atténuation des activités : Aucune n'est requise.

Effets nets des activités : Aucun effet net n'est prévu.

4.5 Économie et utilisations touristiques

Les résultats des évaluations environnementales de 2017 et de 2024 ont confirmé que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto contribue à la valeur économique et touristique de la zone d'étude socioéconomique et de la Ville de Toronto dans son ensemble. Les activités aéroportuaires actuelles ne sont pas considérées comme ayant une incidence négative sur les activités commerciales et touristiques locales dans la zone d'étude socioéconomique, et l'aéroport est considéré comme un portail important pour le tourisme actuel et futur.

Mesures de l'effet : Les changements apportés aux activités économiques, commerciales ou touristiques en raison de l'extension de la RESA et de tout avantage potentiel attribuable aux éléments de conception ont été pris en compte par rapport aux conditions existantes établies pour l'économie et la valeur d'utilisation du tourisme.

Les effets potentiels, les mesures d'atténuation proposées et les effets nets prévus pour les trois solutions de RESA sont présentés ci-dessous pour les phases de construction et d'exploitation.

Effets potentiels de la construction : La construction de l'une ou l'autre des trois solutions de RESA entraînera des effets négatifs limités dans le temps en raison de la congestion de la circulation, de la poussière, de la pollution lumineuse et du bruit dans

la zone d'étude socioéconomique, ce qui peut avoir une incidence négative sur les activités commerciales ou touristiques locales. Des perturbations liées à la construction se produiront également sur l'eau, y compris la livraison de matériaux par barge et les activités de construction dans l'eau, ce qui peut avoir une incidence négative sur certaines entreprises en fonction des activités liées à l'eau, y compris celles qui fonctionnent tard dans la nuit (p. ex., excursions/croisières en bateau en soirée, bateaux-taxis, etc.). La construction de la RESA peut obliger l'Aéroport Billy Bishop de Toronto à fermer sa piste pendant de courtes périodes, interrompant le service aérien commercial et réduisant la valeur économique ou l'accès touristique pendant ces périodes limitées. Bien que les impacts aient des effets similaires, ils diffèrent par leur durée. La RESA 1 aura la durée la plus courte (18 mois), tandis que la RESA 2 (21 mois) et la RESA 3 (24 mois) auront une durée de construction plus longue pour tenir compte de la plus grande masse terrestre et des considérations de conception supplémentaires.

Mesures d'atténuation de la construction : Afin de réduire au minimum les répercussions sur les activités commerciales et touristiques nocturnes (p. ex., croisière en bateau, bateaux-taxis), un avis devrait être donné pour toutes les activités de construction. Des mesures d'atténuation, telles que décrites par chaque discipline concernée, devraient être mises en œuvre pour minimiser les impacts bruyants et nuisibles, y compris la pollution nocturne, lorsque possible.

Effets nets de la construction : Les effets négatifs nets des activités de construction peuvent être réduits par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées, p. ex., information des entreprises et des exploitants touristiques locaux au sujet du calendrier des travaux, mise en œuvre de mesures d'atténuation du bruit et de la pollution lumineuse, plan de gestion de la qualité de l'air, plan de gestion de la circulation à élaborer lors de la conception détaillée, etc. Comme ces effets sont directement liés à la durée des travaux de construction, la RESA 1 aura la durée la plus courte, tandis que la RESA 2 et la RESA 3 ont des durées de construction plus longues et donc une durée d'effet plus longue.

Effets potentiels des activités : Les trois solutions de RESA ne changeront pas les conditions économiques, les activités commerciales locales ou les comportements touristiques dans la zone d'étude socioéconomique, car les activités aéroportuaires demeurent constantes. Cependant, la construction de la RESA permet à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto de continuer à fonctionner et à contribuer à l'activité économique et touristique de la zone d'étude socioéconomique et de la Ville de Toronto dans son ensemble.

Mesures d'atténuation des activités : Aucune mesure d'atténuation n'est nécessaire.

Effets nets des activités : Aucun effet net n'est prévu, bien que la prolongation de la RESA permettra à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto de demeurer opérationnel, contribuant ainsi aux utilisations économiques, commerciales et touristiques existantes et à la valeur de la zone d'étude socioéconomique.

4.6 Valeur de non-utilisation

Les conclusions de l'évaluation environnementale de 2024 ont confirmé que même les non-utilisateurs et non-utilisatrices du secteur riverain et de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto lui-même voient la valeur de la combinaison actuelle d'espaces récréatifs, économiques (tourisme, aéroport, entreprises) et naturalisés pour les résidents et les futurs touristes potentiels de la Ville de Toronto. Il est également utile de préserver les options pour les utilisations et l'appréciation futures potentielles, la préoccupation étant que si une partie de l'avant-port est remblayée, comme cela est nécessaire pour la construction de la RESA à la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, la perte est irréversible.

Critères : Les changements apportés aux valeurs de non-utilisation déterminées de la zone d'étude socioéconomique globale à la suite de la RESA ont été pris en compte par rapport aux conditions existantes établies pour la valeur de non-utilisation.

Les effets potentiels, les mesures d'atténuation proposées et les effets nets prévus pour les trois solutions de RESA sont présentés ci-dessous pour les phases de construction et d'exploitation.

Effets de la construction : La construction de l'une ou l'autre des trois solutions de RESA n'aura pas d'incidence sur les valeurs de non-utilisation associées à la zone d'étude socioéconomique (cette valeur concerne les perceptions actuelles et les options futures potentielles associées à la zone d'étude socioéconomique qui ne sont pas directement touchées par les activités de construction limitées dans le temps).

Mesures d'atténuation de la construction : Aucune mesure d'atténuation n'est déterminée.

Effets nets de la construction : Aucun effet net n'est prévu pendant les travaux de construction.

Effets potentiels des activités : L'agrandissement de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto pour inclure l'une ou l'autre des trois solutions de RESA entraînera un changement de la valeur de non-utilisation ou de la perception de la zone d'étude socioéconomique en raison de la réduction de la superficie globale de l'eau dans le port de Toronto due au terrain intercalaire sur les côtés est et ouest des terrains de l'aéroport, même si la zone d'exclusion maritime restera inchangée. Ce changement empêche ou limite les utilisations futures potentielles de cette ancienne superficie d'eau, en l'établissant comme terre ferme. Bien que les impacts aient des effets similaires, ils diffèrent par leur quantité. La RESA 1 aura le moins d'impact sur la perte d'eau (13 950 m²), tandis que la RESA 2 (23 100 m²) et la RESA 3 (42 580 m²) ont une durée de construction plus longue pour tenir compte de la plus grande masse terrestre et des considérations de conception supplémentaires.

Mesures d'atténuation des activités : Aucune mesure d'atténuation n'est possible. Le terrain intercalaire associé à l'une ou l'autre des trois solutions de RESA est une caractéristique permanente.

Effets nets des activités : La valeur de non-utilisation de la zone d'étude socioéconomique sera modifiée, car le terrain intercalaire de la RESA empêche les utilisations futures potentielles de cette zone pour des activités aquatiques ou l'appréciation de la zone. Toutefois, il sera toujours possible d'utiliser cette nouvelle masse terrestre à des fins autres qu'un aéroport. Comme les effets nets sont directement liés à la réduction de l'eau, la RESA 1 aura la plus petite réduction de l'eau, tandis que la RESA 2 et la RESA 3 auront une réduction de l'eau plus importante, et donc une augmentation de l'effet perçu.

5. Conclusion et recommandations

Le présent rapport socioéconomique vise à évaluer les conséquences sociales des solutions de RESA proposées sur la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'objectif général est de déterminer quels changements positifs ou négatifs aux valeurs socioéconomiques d'utilisation et de non-utilisation associées au secteur riverain de Toronto pourraient survenir à la suite de la construction et de l'exploitation des trois solutions de RESA proposées. Des mesures d'atténuation connexes ont également été déterminées là où des effets négatifs sont présents, ce qui permet d'anticiper les effets nets.

S'appuyant sur la recherche qualitative et quantitative et sur la collecte de données de source primaire, cette évaluation socioéconomique a confirmé que pour chacune des trois solutions de RESA, il y aura certains effets négatifs qui ne peuvent pas être entièrement atténués ou qui ne sont que le résultat d'activités de construction limitées dans le temps. Même si les effets négatifs liés à la construction sont similaires pour les trois solutions de RESA, les impacts diffèrent par leur durée. La RESA 1 aura la durée la plus courte (18 mois), tandis que la RESA 2 (21 mois) et la RESA 3 (24 mois) auront une durée de construction plus longue pour tenir compte de la plus grande masse terrestre et des considérations de conception supplémentaires.

Les effets nets négatifs des trois solutions de RESA sont principalement attribuables à la réalisation d'un terrain intercalaire du port de Toronto qui est nécessaire pour construire la RESA. Bien que les impacts soient similaires pour les trois solutions de RESA, ils diffèrent dans leur envergure, compte tenu de la quantité de terrain intercalaire requise. La RESA 1 aura le terrain intercalaire le plus faible (332 000 tonnes d'intercalaire), tandis que la RESA 2 (450,000 tonnes d'intercalaire) et la RESA 3 (865,000 tonnes d'intercalaire) ont une plus grande masse terrestre et nécessitent donc un aménagement intercalaire supplémentaire.

Par conséquent, pour l'une ou l'autre des trois solutions de RESA, certains utilisateurs et utilisatrices résidentiels et récréatifs peuvent subir un effet net négatif en raison du remplissage modifiant le champ de vision et réduisant l'appréciation globale du secteur riverain en raison de la perte de la superficie totale en eau. De plus, le terrain intercalaire de la RESA est un changement permanent qui fixe l'utilisation de cette zone comme terrain, excluant l'utilisation future de cette zone, ce qui a une incidence sur les valeurs de non-utilisation associées au secteur riverain et au port de Toronto. Il convient de noter que la nouvelle masse terrestre demeurera à l'intérieur des limites de la zone d'exclusion maritime actuelle, une zone du lac balisée par des bouées où les navires ont déjà l'interdiction d'entrer sans l'autorisation de PortsToronto.

Il existe également certains effets positifs attribués aux éléments de conception proposés inclus dans la RESA 2 et la RESA 3, qui comprennent des modifications à l'alignement des voies de circulation B et D et, dans le cas de la RESA 3, la construction d'un nouveau mur antibruit du côté est de l'aéroport, ainsi que le rallongement du mur antibruit en place du côté ouest de l'aéroport. On s'attend à ce que certains résidents le long du secteur riverain et les utilisateurs et utilisatrices récréatifs de la région voient des changements positifs en raison des modifications apportées à la voie de circulation, ce qui entraîne une réduction du temps de marche au ralenti des aéronefs et une réduction du bruit des aéronefs lorsqu'ils sont au sol en raison des nouveaux murs antibruit. Ces effets positifs doivent être soigneusement examinés en même temps que les effets négatifs de l'augmentation du terrain intercalaire et de l'allongement des délais de construction pour les options de la RESA 2 ou de la RESA 3.

Enfin, aucun effet net important n'est prévu pour les conditions économiques et touristiques de la zone d'étude socioéconomique. Toutefois, la prolongation de la RESA permettra à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto de demeurer opérationnel, contribuant ainsi aux utilisations économiques, commerciales et touristiques existantes et à la valeur de la zone d'étude socioéconomique.

6. Références

AECOM, 2017 : *Environmental Assessment of Proposed Runway Extension and Introduction of Jets at the BBTCA Draft Study Design Report. Annexe C-1 à C-11*. Septembre 2017.

AECOM, 2024 : *Memorandum. Runway End Safety Area*. Évaluation environnementale. Mémoire d'analyse des lacunes. Préparé pour : PortsToronto. Septembre 2024.

AECOM, 2025a :

Aéroport Billy Bishop de Toronto, Rapport d'évaluation de l'impact du bruit dans la zone de sécurité des extrémités de piste. [En anglais seulement]

AECOM, 2025b :

Aéroport Billy Bishop de Toronto, Rapport d'évaluation des effets de la qualité de l'air dans la zone de sécurité des extrémités de piste. [En anglais seulement]

AECOM, 2025c :

Aéroport Billy Bishop de Toronto, Rapport d'évaluation des effets physiques marins dans la zone de sécurité des extrémités de piste. [En anglais seulement]

Airports International, 2024 :

L'aéroport Billy Bishop de Toronto (YTZ) a publié son rapport 2023 sur l'environnement, les services sociaux et la gouvernance (ESG). [En anglais seulement. Consulté à : <https://www.airportsinternational.com/article/ytz-publishes-latest-esg-report>

Banque du Canada, 2025. *FAD press release*. Consulté le 17 mars 2024 à :

<https://www.bankofcanada.ca/2025/01/fad-press-release-2025-01-29/>

Billy Bishop, de 2017 à 2023. *Rapport et publications, 2017-2023*. Consulté à :

<https://www.aeroportbillybishop.com/entreprise/rapports-et-publications/>

Business of Cities, 2024 :

Ripple Effect: Unlocking Toronto's Waterfront Potential. Extrait de :

<https://bot.com/Resources/Resource-Library/Ripple-Effect-Unlocking-Torontos-Waterfront-Potential#:~:text=The%20report%20offers%20two%20fast,in%20a%20coordinated%2C%20strategic%20way.>

Cadillac Fairview, 2015. *East Harbour*. Consulté à :

<https://cadillacfairview.com/fr-CA/development/east-harbour/>

Ville de Toronto, 2021. *Ward Profile:Spadina-Fort York*. 2021

Profils des quartiers – Enquête nationale auprès des ménages de 2021 :

Spadina-Fort York. [En anglais seulement]

<https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2024/01/8c8a-CityPlanning-2021-Census-Profile-Ward-10.pdf>

National Household Survey:Spadina-Fort York

https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2018/09/96c2-City_Planning_2016_Census_Profile_2018_25Wards_Ward10.pdf

Ville de Toronto, 2022. *Next Phase of Waterfront Revitalization. Public and Stakeholder Engagement Summary*. Juin 2022. Consulté à :

<https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2022/ex/bgrd/backgroundfile-228122.pdf>

Ville de Toronto, 2023a. *Central waterfront secondary plan*. Ville de Toronto. Consulté

le 18 mars 2025 à : <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2023/02/8da8-city-planning-central-waterfront-secondary-plan.pdf>

Ville de Toronto, 2023b. *Development pipeline*. Ville de Toronto. Consulté le

18 mars 2025 à : <https://www.toronto.ca/city-government/data-research-maps/research-reports/planning-development/development-pipeline/>

Ville de Toronto, 2023c. *Advancing Waterfront East Light Rail Transit* (dossier en arrière-plan 240154). Consulté le 18 mars à :

<https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2023/ex/bgrd/backgroundfile-240154.pdf>

Ville de Toronto, 2023d. *Next Phase of Waterfront Revitalization – Indigenous Engagement Summary Report*. Novembre 2023. Consulté à :

<https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2024/03/977d-CityPlanning-Next-Phase-of-Waterfront-Revitalization-IE-Summary-Report.pdf>

Ville de Toronto, 2024a. *Summary of Feedback from Public Meeting Held on September 24, 2024*. Consulté à :

<https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2024/ex/bgrd/backgroundfile-249035.pdf>

Ville de Toronto, 2024b. *Villiers Island Precinct – City-Initiated Official Plan and Zoning By-law Amendment – Decision Report – Approval*. Ville de Toronto. Consulté le

18 mars 2025 à : <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2024/cc/bgrd/backgroundfile-246798.pdf>

Ville de Toronto, 2024c :

East Harbour Transit Oriented Communities Proposal: Conclusion of Negotiations and Draft Plan of Subdivision, and Approach to Next Stage. Extrait de : <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2024/ex/bgrd/backgroundfile-246494.pdf>

Ville de Toronto, 2024d. *Toronto Island Park Master Plan*. Consulté à :

<https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2024/ie/bgrd/backgroundfile-246911.pdf>

CommunityAIR, 2013. *Reviewing Deluce's Jets Proposal: What the City Has (and Hasn't) Done*.

Environics Research Group, 2013. *Toronto Resident Survey: Billy Bishop Toronto City Airport*.

Friends of Hanlan's, s.d. *Hanlan's Point: Toronto's Gay Beach*. Consulté le 11 novembre 2024 à : <https://www.hanlans.ca/>

Harbourfront Centre, 2024. Rapport. *Activation Opportunity*. Consulté à :

<https://harbourfrontcentre.com/wp-content/uploads/2024/06/Harbourfront-Centre-Activations-Overview-2024.pdf>

HLT Advisory, 2013. *Economic Impact Considerations of an Expanded Billy Bishop Toronto City Airport*.

Infrastructure Ontario, 2025. *East Harbour – Communauté axée sur le transport en commun*. Consulté à : <https://www.infrastructureontario.ca/fr/ce-que-nous-faisons/rechercheprojets/east-harbour--communaute-axee-sur-le-transport-en-commun/>

InterVISTAS Consulting, 2012 :

Étude des retombées économiques de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (YTZ). [En anglais seulement].

InterVISTAS Consulting Inc., 2017. *Billy Bishop Toronto City Airport, 217 Economic Impact Study*. Un rapport préparé pour PortsToronto. Octobre 2017.

McKinsey & Company, 2022. *Americans are embracing flexible work, and they want more of it* [En anglais seulement]. McKinsey & Company. Consulté le 11 novembre 2024 à : <https://www.mckinsey.com/industries/real-estate/our-insights/americans-are-embracing-flexible-work-and-they-want-more-of-it>

N. Barry Lyon Consultants Limited, 2013. *Condominium Market Value Impact Analysis: Billy Bishop Airport*. Préparé pour la Ville de Toronto. Appendices. HLT Advisory. 2013. *Economic Impact Considerations of an Expanded Billy Bishop Toronto City Airport*.

Ontario Place Community Consultation Meetings. Annexe C. 2023. Consulté à :

<https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2023/06/9162-CityPlanning-Appendix-C-April-18-2023-Q-and-A-Box-Transcript.pdf>

Parks not Planes. 2021. *Parks not Planes: The Vision*. Consulté à :

<https://www.parksnotplanes.com/the-vision>

Ports Toronto, s.d. Ports Toronto. *Programme de piégeage de déchets*. Consulté à : <https://www.portstoronto.com/fr/portstoronto/environnement/programme-de-piegeage-de-dechets/>

Réunions de consultation communautaire de la Place de l'Ontario, 2023 :
Extrait de <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2023/06/9162-CityPlanning-Appendix-C-April-18-2023-Q-and-A-Box-Transcript.pdf>

Richard Florida and the Creative Class Group, 2023. *Toronto's Downtown Airport, A Powerful Economic Asset in the City's Urban Core*. Préparé pour Ports Toronto et Nieuport Aviation. 2023.

Shoreplan, 2024. *Billy Bishop Toronto City Airport Runway End Safety Area (RESA) Preliminary Design Littoral Sediment Transport Overview Shoreplan File 23-3869*. Toronto.

Statistique Canada, (2021). *Profil du recensement, Recensement de la population (2016; 2021) : Spadina--Fort York*. Statistique Canada. Consulté le 18 mars 2025 à : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=FED&Code1=35101&Geo2=PR&Code2=35&SearchText=Spadina--Fort%20York&SearchType=Begin&SearchPR=01&B1=All&GeoLevel=PR&GeoCode=35101&TABID=1&type=0>

<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=Spadina--Fort%20York&DGUIDlist=2013A000435101&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1,4&HEADERlist=0>

STOLport, 2024. *Billy Bishop Airport Booking Portal*. Consulté le 11 novembre 2024 à : <https://booking.stolport.com/BillyBishopBooking/>

Loi de 1993 sur l'administration de la zone résidentielle des îles de Toronto, L.O. 1993, ch. 15. Consulté à : <https://www.ontario.ca/lois/loi/93t15>

Toronto Islands Residential Community Trust Corporation, 2015. Toronto Islands Residential Community Trust Corporation. Consulté à : <http://torontoisland.org/LandTrust/tabid/1373/Default.aspx>

Toronto Regional Real Estate Board (TRREB), 2025 :
Extrait de <https://trreb.ca/market-data/market-watch/>

Toronto Regional Real Estate Board, de 2016 à août 2024. *Market Watch: August 2016 – 2024*. Consulté le 11 novembre 2024 à : <https://trreb.ca/wp-content/files/market-stats/market-watch/mw2408.pdf>

<https://trreb.ca/wp-content/files/market-stats/market-watch/mw2308.pdf>
<https://trreb.ca/wp-content/files/market-stats/market-watch/mw2208.pdf>
<https://trreb.ca/wp-content/files/market-stats/market-watch/mw2108.pdf>
<https://trreb.ca/wp-content/files/market-stats/market-watch/mw2008.pdf>
<https://trreb.ca/wp-content/files/market-stats/market-watch/mw1908.pdf>
<https://trreb.ca/wp-content/files/market-stats/market-watch/mw1808.pdf>
<https://trreb.ca/wp-content/files/market-stats/market-watch/mw1708.pdf>
<https://trreb.ca/wp-content/files/market-stats/market-watch/mw1608.pdf>

Urban Metrics Inc., 2013 :

Analyse des retombées économiques (2001-2013). Préparé pour Waterfront Toronto. Extrait de :

<https://www.waterfronttoronto.ca/sites/default/files/documents/economic-impact-analysis-2001-2013-1-1.pdf>

Urban Strategies Inc. (USI), 2013. *Billy Bishop Toronto City Airport Review Preliminary Land Use Evaluation*. Pour le Secrétariat du secteur riverain de la Ville de Toronto.

Waterfront Business Improvement Association, 2024 :

Area Data Package. Extrait de : <https://www.waterfrontbia.com/resources/area-data>

Waterfront Toronto, 2024. *Built For This. Waterfront Toronto Rolling Five-Year Strategic Plan 2023/24*. Consulté à :

https://www.waterfronttoronto.ca/sites/default/files/2023-04/WT-Strategic-Plan-2023-24_FINAL_ua.pdf

Waterfront Toronto, 2024. *Waterfront Toronto Integrated Annual Report 2023 – 2024*.

Consulté à : https://www.waterfronttoronto.ca/sites/default/files/2024-09/WT_IAR_2023-2024-ua.pdf

Waterfront Toronto, 2022. *Quayside: From a proposal to a development plan*. Consulté en novembre 2024 à :

<https://www.waterfronttoronto.ca/news/quayside-from-a-proposal-to-a-development-plan>

York Aviation, 2021. *Quantifying the Economic Impact of a Managed Growth Strategy and US Pre-Clearance facility at Billy Bishop Toronto Airport*. Un rapport préparé pour Nieuport Aviation. Novembre 2021.

Annexe A

**Évaluation environnementale des RESA de
l'Aéroport Billy Bishop de Toronto : Guide
d'entrevue socioéconomique**



Aperçu

L'approche globale de cette évaluation socioéconomique pour le projet consiste à confirmer de nouveau et à mettre à jour les descriptions de chacune des valeurs sociales déterminées dans la recherche sur l'évaluation environnementale de 2017.

- Utilisations résidentielles;
- Valeurs des propriétés;
- Utilisations récréatives;
- Installations, services publics et utilisations institutionnelles
- Économie et tourisme
- Valeurs de non-utilisation

La recherche socioéconomique entreprise à ce moment-là comprenait plusieurs entrevues avec des intervenants et intervenantes clés, et une série plus approfondie d'entrevues téléphoniques et d'interrogations au passage a permis de bien comprendre les valeurs des intervenants et intervenantes le long du secteur riverain. En raison des changements dans la dynamique de la population le long du secteur riverain de Toronto depuis 2017 et de la nécessité de déterminer les effets potentiels de la RESA pour cette évaluation environnementale de 2024, les descriptions de l'état existant et la détermination des effets potentiels de la RESA sur la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ont été validées davantage au moyen de recherches documentaires, d'entrevues avec les principaux intervenants et de commentaires provenant des séances de consultation publique.

Les entrevues avec les principaux intervenants et intervenantes en 2024 visaient à comprendre : 1) les conditions actuelles le long du secteur riverain (ou comment le secteur riverain a changé depuis 2017) et 2) comment le projet pourrait avoir une incidence sur les conditions du secteur riverain.

Dans la mesure du possible, les personnes participant aux entrevues de 2017 ont été mobilisées de nouveau et d'autres personnes ont été interviewées en raison de leurs positions actuelles ou à la suite de recommandations formulées par d'autres personnes interrogées ou intervenants et intervenantes.

Les personnes ayant effectué l'entrevue ont été invitées à une entrevue téléphonique ou virtuelle. La durée des entrevues variait d'environ 30 minutes à deux heures, en fonction du nombre de commentaires et de l'intérêt des personnes interrogées.

Les analyses subséquentes et agrégées des discussions ont éclairé les descriptions des conditions existantes et l'évaluation des effets pour le projet de RESA.

Structure de la réunion

Durée : De 30 minutes à 45 minutes (flexible et prolongée à la demande de la personne interrogée)

Lieu : Téléphone/virtuel par ordinateur. On s'attend à des occasions d'engagement impromptu et de contribution aux entrevues dans les centres d'information publique.

Anonymat : L'équipe de l'AECOM n'a pas attribué de commentaires ou de points de vue particuliers aux personnes interrogées. En raison de la petite nature de la communauté et du nombre limité d'entrevues, AECOM ne peut pas garantir l'anonymat des personnes participant aux entrevues.

Ordre du jour de la réunion générale

- **Présentations** – Une table ronde de présentations avec l'équipe de projet et la personne interrogée.
- **Contexte** – Contexte du projet, solutions de RESA et comment l'information fournie sera utilisée.
- **Questions** – Questions d'orientation à poser aux personnes interrogées, de nature souple et informelle. Les questions sont censées être un point de départ pour les conversations.
- **Récapitulation** – Demandez des commentaires finaux et voyez si un suivi est nécessaire.
- Cette entrevue devrait prendre environ 20 à 30 minutes, vos réponses sont entièrement confidentielles, et vous ne serez pas identifié dans les rapports, sauf sous forme agrégée.

Questions de la réunion

Les questions d'entrevue suivantes sont censées être un point de départ pour les entrevues socioéconomiques. Les entrevues sont semi-structurées et de nature conversationnelle. Les questions ont été adoptées en temps réel en fonction du contexte, de la spécialité et des intérêts du sujet de l'entrevue.

Questions relatives aux conditions actuelles liées à l'emplacement du secteur riverain/Aéroport Billy Bishop de Toronto :

- Pouvez-vous me parler un peu de votre intérêt pour l'aéroport/zone riveraine/région?
- Quelle est l'importance de la zone riveraine pour vous/votre organisation?

- Selon vous, à quel point la zone du secteur riverain a-t-elle changé au cours des 8 à 10 dernières années?
- À quoi ressemblaient les choses pendant la COVID pour vous/votre organisation?
- Alors que les choses se sont stabilisées dans une nouvelle normalité après la COVID, êtes-vous actuellement satisfait.e de l'état actuel du secteur riverain?
- Quelles sont les choses à propos de la zone riveraine qui, selon vous, sont les attributs les plus positifs et les attributs les plus négatifs?

Questions qui se rapportent aux effets potentiels des autres options de RESA :

- L'aéroport et ses activités actuelles ont-ils une incidence sur votre résidence, votre entreprise, votre utilisation et votre appréciation de votre propriété ou de votre aire de loisirs?
- Quels effets positifs ou négatifs pensez-vous que les solutions de RESA auront sur l'utilisation et l'appréciation de la zone riveraine?
- Avez-vous une option préférée, et pourquoi?
- Les solutions de rechange proposées pour la RESA entraîneront des répercussions à court terme sur la construction. Qu'est-ce qui aiderait votre organisation à continuer de fonctionner comme vous le faites actuellement tout au long de la construction potentielle de la RESA?

Question de clôture ouverte :

- Avez-vous d'autres questions ou points de vue que vous aimeriez connaître et qui peuvent être pris en compte dans l'évaluation?
- Seriez-vous prêt.e à communiquer vos coordonnées pour être éventuellement contacté.e dans un proche avenir pour une discussion de suivi?

Résumés des entrevues

Au total, l'équipe socioéconomique d'AECOM a mené 8 entrevues socioéconomiques avec 11 personnes et a participé à deux séances de consultation publique pour le projet de RESA où divers conditions et effets socioéconomiques ont été abordés avec plusieurs participants et participantes. Les personnes interrogées invitées comprenaient les résidents du secteur riverain de Toronto et de l'île de Toronto, les utilisateurs et utilisatrices récréatifs actifs du port, les représentants et représentantes du milieu des affaires local, ainsi que des groupes communautaires et culturels axés sur diverses activités le long du secteur riverain. En se fondant sur leurs propres expériences et connaissances, les personnes interrogées ont fourni des commentaires et des points de vue sur la vie, le travail et les loisirs le long du secteur riverain, ainsi que des réflexions et des préoccupations concernant les effets potentiels du projet de RESA. Ces renseignements ont été recueillis pour valider et mettre à jour les descriptions des conditions existantes et l'évaluation des effets pour chacune des valeurs sociales définies dans l'évaluation socioéconomique du projet de RESA.

Annexe B

Évaluation des effets des solutions RESA 1,
RESA 2 et RESA 3



Tableau B-1 : Analyse des effets nets des RESA 1, RESA 2 et RESA 3 sur l’environnement social – Construction

Facteur	Critères	Effets possibles	Mesures d’atténuation	Effets nets
■ Résidentiel	■ Changements dans l'utilisation et l'appréciation des propriétés résidentielles	RESA 1 ■ Effet négatif sur l'utilisation nocturne et l'appréciation des propriétés résidentielles en raison de la circulation, de la congestion, de la poussière, de la pollution lumineuse et du bruit. Cela peut avoir une incidence négative sur la qualité du sommeil et les habitudes de sommeil des résidents. Cela devrait durer pendant la période de construction de 18 mois. RESA 2 ■ Effet négatif sur l'utilisation nocturne et l'appréciation des propriétés résidentielles en raison de la circulation, de la congestion, de la poussière, de la pollution lumineuse et du bruit. Cela peut avoir une incidence négative sur la qualité du sommeil et les habitudes de sommeil des résidents. Cela devrait durer pendant la période de construction de 21 mois. RESA 3 ■ Effet négatif sur l'utilisation nocturne et l'appréciation des propriétés résidentielles en raison de la circulation, de la congestion, de la poussière, de la pollution lumineuse et du bruit. Cela peut avoir une incidence négative sur la qualité du sommeil et les habitudes de sommeil des résidents. Cela devrait durer pendant la période de construction de 24 mois.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Les résidents doivent être informés des activités de construction et des mesures d’atténuation à venir décrites par chaque discipline pertinente devant être mises en œuvre pour minimiser les répercussions sonores et les nuisances, dans la mesure du possible. ■ Pour réduire les impacts potentiels de la pollution lumineuse temporaire, les lumières seront dirigées vers le sud, loin des zones résidentielles situées au nord du site. Cette approche a été utilisée avec succès dans d’autres grands projets de construction à l’aéroport Billy Bishop de Toronto. ■ De plus, lorsque possible, l’entrepreneur en construction devra : ○ Utiliser un éclairage blindé ou dirigé pour ne focaliser la lumière que là où c’est nécessaire. ○ Éviter l’éclairage nocturne inutile autant que possible. ○ Maintenir les lumières à la luminosité minimale nécessaire pour des travaux de construction sécuritaires. ■ Surveiller et ajuster régulièrement l’éclairage au besoin pour minimiser les déversements de lumière sur les zones résidentielles et récréatives à proximité.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Effet négatif net. ■ Les effets négatifs des activités de construction peuvent être réduits par la mise en œuvre de mesures d’atténuation appropriées telles qu’elles sont décrites par chaque discipline, p. ex., plan de gestion du bruit, plan de gestion de la qualité de l’air, plan de gestion de la circulation et plan de gestion de la construction à élaborer au moment de la conception détaillée, etc.
Loisirs	■ Changements à l'utilisation et à l'appréciation des espaces récréatifs	RESA 1 ■ Effet négatif potentiel sur l'utilisation et l'appréciation nocturnes des espaces aquatiques récréatifs en raison de la livraison de matériaux par barge et des activités de construction dans l’eau limitant l'utilisation. ■ Possibilité d’effets négatifs sur les activités récréatives nocturnes aquatiques et terrestres dans le secteur, car les utilisateurs peuvent être découragés en raison du bruit et de la distraction visuelle (p. ex., pollution lumineuse). ■ Les impacts devraient se faire ressentir pendant la période de construction de 18 mois. RESA 2 ■ Effet négatif potentiel sur l'utilisation et l'appréciation nocturnes des espaces aquatiques récréatifs en raison de la livraison de matériaux par barge et des activités de construction dans l’eau limitant l'utilisation. ■ Possibilité d’effets négatifs sur les activités récréatives nocturnes aquatiques et terrestres dans le secteur, car les utilisateurs peuvent être découragés en raison du bruit et de la distraction visuelle (p. ex., pollution lumineuse). ■ Les impacts devraient se faire ressentir pendant la période de construction de 21 mois.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Afin de minimiser les impacts sur les utilisateurs récréatifs nocturnes (p. ex., bateaux-taxis, utilisation des plages), un avis devrait être donné concernant toutes les activités de construction. Les mesures d’atténuation décrites par chaque discipline pertinente devraient être mises en œuvre pour minimiser les répercussions sonores et les nuisances, y compris la pollution lumineuse, dans la mesure du possible. ■ Voir la première rangée, ci-dessus, pour les mesures d’atténuation de la pollution lumineuse.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Effet négatif net. ■ Les effets négatifs des activités de construction peuvent être réduits par la mise en œuvre de mesures d’atténuation appropriées, p. ex., remise d’un avis sur les activités de construction aux responsables des installations récréatives, mesures d’atténuation du bruit et de la pollution lumineuse, à élaborer au moment de la conception détaillée, etc.

Facteur	Critères	Effets possibles	Mesures d'atténuation	Effets nets
		RESA 3 ■ Effet négatif potentiel sur l'utilisation et l'appréciation nocturnes des espaces aquatiques récréatifs en raison de la livraison de matériaux par barge et des activités de construction dans l'eau limitant l'utilisation. ■ Possibilité d'effets négatifs sur les activités récréatives nocturnes aquatiques et terrestres dans le secteur, car les utilisateurs peuvent être découragés en raison du bruit et de la distraction visuelle (p. ex., pollution lumineuse). ■ Les impacts devraient se faire ressentir pendant la période de construction de 24 mois.		
Services publics et institutions.	■ Changements à l'utilisation et à l'accès aux installations publiques, aux services d'urgence et aux institutions	RESA 1 ■ Effet négatif potentiel dû à la congestion routière, à la poussière et au bruit temporairement constatés dans la zone d'étude socioéconomique, qui peut perturber ou entraver l'accès à certains services et certaines institutions à l'échelle locale. ■ Effet négatif potentiel du transport par eau et par barges lié au projet, qui pourrait créer de la congestion et avoir une incidence sur l'offre de services sur l'eau (p. ex., traversiers, Services de police maritime de Toronto). ■ Si les activités de construction exigent que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ferme sa piste pour quelque raison que ce soit, cela peut interrompre les services aériens, y compris les services aériens médicaux d'urgence. Les impacts devraient se faire ressentir pendant la période de construction de 18 mois. RESA 2 ■ Effet négatif potentiel dû à la congestion routière, à la poussière et au bruit temporairement constatés dans la zone d'étude socioéconomique, qui peut perturber ou entraver l'accès à certains services et certaines institutions à l'échelle locale. ■ Effet négatif potentiel du transport par eau et par barges lié au projet, qui pourrait créer de la congestion et avoir une incidence sur l'offre de services sur l'eau (p. ex., traversiers, Services de police maritime de Toronto). ■ Si les activités de construction exigent que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ferme sa piste pour quelque raison que ce soit, cela peut interrompre les services aériens, y compris les services aériens médicaux d'urgence. ■ Les impacts devraient se faire ressentir pendant la période de construction de 21 mois.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Une évaluation détaillée des perturbations potentielles de la circulation devrait être effectuée, y compris des mesures d'atténuation potentielles qui réduiraient autant que possible les perturbations de la circulation existante et des flux de piétons. ■ Des mesures d'atténuation devraient être élaborées en consultation avec les fournisseurs de services essentiels, y compris l'Unité maritime de la Police de Toronto et l'ORNGE, les services de taxi nautique et de traversier, et la Toronto Transit Commission, afin de prévenir la perturbation de l'accès aux institutions et aux services publics par le public ou tout obstacle aux services d'urgence sur terre ou dans l'eau pendant ou après la construction.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Effet négatif net. ■ Les effets négatifs nets des activités de construction peuvent être réduits par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées, p. ex., planification des activités de construction avec la participation des institutions et des fournisseurs de services locaux, notamment les services médicaux d'urgence; plan de gestion du bruit, plan de gestion de la qualité de l'air, plan de gestion de la circulation et plan de gestion de la construction à élaborer au moment de la conception détaillée, etc.

Facteur	Critères	Effets possibles	Mesures d'atténuation	Effets nets
		RESA 3 ■ Effet négatif potentiel dû à la congestion routière, à la poussière et au bruit temporairement constatés dans la zone d'étude socioéconomique, qui peut perturber ou entraver l'accès à certains services et certaines institutions à l'échelle locale. ■ Effet négatif potentiel du transport par eau et par barges lié au projet, qui pourrait créer de la congestion et avoir une incidence sur l'offre de services sur l'eau (p. ex., traversiers, Services de police maritime de Toronto). ■ Si les activités de construction exigent que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto ferme sa piste pour quelque raison que ce soit, cela peut interrompre les services aériens, y compris les services aériens médicaux d'urgence. ■ Les impacts devraient se faire ressentir pendant la période de construction de 24 mois.		
Économie et tourisme.	■ Changements à l'activité économique, commerciale ou touristique	RESA 1 ■ Effet négatif potentiel du transport par eau et des activités de navigation fluviale ainsi que la pollution sonore et lumineuse liés au projet, qui pourrait créer de la congestion et avoir une incidence sur les activités commerciales et touristiques nocturnes (p. ex., traversiers, croisières en bateau). ■ Les impacts devraient se faire ressentir pendant la période de construction de 18 mois. RESA 2 ■ Effet négatif potentiel du transport par eau et des activités de navigation fluviale ainsi que la pollution sonore et lumineuse liés au projet, qui pourrait créer de la congestion et avoir une incidence sur les activités commerciales et touristiques nocturnes (p. ex., traversiers, croisières en bateau). ■ Les impacts devraient se faire ressentir pendant la période de construction de 21 mois. RESA 3 ■ Effet négatif potentiel du transport par eau et des activités de navigation fluviale ainsi que la pollution sonore et lumineuse liés au projet, qui pourrait créer de la congestion et avoir une incidence sur les activités commerciales et touristiques nocturnes (p. ex., traversiers, croisières en bateau). ■ Les impacts devraient se faire ressentir pendant la période de construction de 24 mois.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Afin de minimiser les répercussions sur les activités commerciales et touristiques nocturnes (p. ex., croisière en bateau, bateaux-taxis), un avis devrait être donné pour toutes les activités de construction. Les mesures d'atténuation décrites par chaque discipline pertinente devraient être mises en œuvre pour minimiser les répercussions sonores et les nuisances, y compris la pollution lumineuse, dans la mesure du possible. ■ Voir la première rangée, ci-dessus, pour les mesures d'atténuation de la pollution lumineuse.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Effet négatif net. ■ Les effets négatifs des activités de construction peuvent être réduits par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées, p. ex., information des entreprises et des exploitants touristiques locaux au sujet des activités de construction afin de réduire au minimum les répercussions sur leurs clients, atténuation du bruit et de la pollution lumineuse, à élaborer au moment de la conception détaillée, etc.
Valeurs de non-utilisation	■ Changements aux valeurs de non-utilisation définies.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Des effets nets négligeables sont prévus.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ S.O.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Aucun effet net.

Tableau B2 : Analyse des effets nets des RESA 1, RESA 2 et RESA 3 sur l’environnement social – Exploitation

Facteur	Critères	Effets	Mesures d’atténuation	Effets nets
Résidentiel	■ Changements dans l’utilisation et l’appréciation des propriétés résidentielles	RESA 1 ■ Des effets négligeables sont prévus pendant la phase d’exploitation. RESA 2 ■ On s’attend à ce que certains résidents constatent un changement positif en raison des modifications apportées aux voies de circulation pour réduire les émissions et le bruit des aéronefs lorsqu’ils sont au sol. RESA 3 ■ On s’attend à ce que certains résidents constatent un changement positif en raison des modifications apportées aux voies de circulation et du nouveau mur antibruit qui réduit le bruit des aéronefs lorsqu’ils sont au sol.	■ S.O.	RESA 1 ■ Aucun effet net. RESA 2 ■ Effet positif net. ■ On s’attend à ce que certains résidents constatent un changement positif attribuable à la réduction des émissions et à la diminution du bruit engendrées par l’amélioration des voies de circulation. RESA 3 ■ Effet positif net. ■ On s’attend à ce que certains résidents constatent un changement positif grâce à la réduction des émissions et à la diminution du bruit engendrées par l’amélioration des voies de circulation et les nouveaux murs antibruit.
Espaces récréatifs.	■ Changements à l’utilisation et à l’appréciation des espaces récréatifs	RESA 1 ■ Certains utilisateurs peuvent subir des effets négatifs en raison du remblayage dans le port, qui modifie la vue et réduit la surface totale de l’eau. ■ Les effets sont liés à la quantité de remplissage, qui totalise environ 332 000 tonnes. RESA 2 ■ Certains utilisateurs peuvent subir des effets négatifs en raison du remblayage dans le port, qui modifie la vue et réduit la surface totale de l’eau. ■ Certains utilisateurs et utilisatrices peuvent voir des effets positifs en raison de l’amélioration de l’atténuation du bruit et de la réduction des émissions en raison des éléments de conception. ■ Les effets sont liés à la quantité de remplissage, qui totalise environ 450 000 tonnes. RESA 3 ■ Certains utilisateurs peuvent subir des effets négatifs en raison du remblayage dans le port, qui modifie la vue et réduit la surface totale de l’eau. ■ Certains utilisateurs et utilisatrices peuvent voir des effets positifs en raison de l’amélioration de l’atténuation du bruit et de la réduction des émissions en raison des éléments de conception. ■ Les effets sont liés à la quantité de remplissage, qui totalise environ 865 000 tonnes.	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Les effets négatifs peuvent être indirectement atténués par des initiatives communautaires visant à améliorer d’autres zones du secteur riverain qui ont une importance pour les utilisateurs et utilisatrices récréatifs. ■ Des améliorations possibles à l’utilisation et à la jouissance récréatives pourraient être réalisées en collaboration avec des groupes environnementaux et communautaires, notamment des initiatives pour l’assainissement de l’eau le long du secteur riverain et le réensablement de la plage de Hanlan’s Point.	RESA 1 ■ Effet négatif net. ■ Certains utilisateurs récréatifs peuvent subir des effets négatifs en raison de la modification de la vue et de la réduction de la surface de l’eau, qui découleront du remplissage (environ 332 000 tonnes). RESA 2 ■ Effet négatif net. Certains utilisateurs récréatifs peuvent subir des effets négatifs en raison de la modification de la vue et de la réduction de la surface de l’eau, qui découleront du remplissage (environ 450 000 tonnes). ■ Effet positif net. Certains utilisateurs constateront des effets positifs grâce à la réduction du bruit et des émissions, engendrée par la modification des voies de circulation. RESA 3 ■ Effet négatif net. Certains utilisateurs récréatifs peuvent subir des effets négatifs en raison de la modification de la vue et de la réduction de la surface de l’eau, qui découleront du remplissage (environ 865 000 tonnes).

Facteur	Critères	Effets	Mesures d'atténuation	Effets nets
				■ Effet positif net. Certains utilisateurs constateront des effets positifs grâce à la réduction du bruit et des émissions, engendrée par la modification de la voie de circulation et le nouveau mur antibruit.
Installations, services et institutions publics.	■ Changements à l'utilisation et à l'accès aux installations publiques, aux services d'urgence et aux institutions	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Aucun changement prévu à la capacité d'utiliser les installations ou les services publics, ou d'y accéder, en raison de l'une ou l'autre des solutions proposées à l'aménagement des RESA, car les activités aéroportuaires demeureront constantes.	S.O. RESA 1, RESA 2, RESA 3	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Aucun effet net.
Économie et tourisme.	■ Changements à l'activité économique, commerciale ou touristique	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Aucun changement dans les conditions économiques, les activités commerciales locales ou les comportements touristiques n'est prévu à la suite de l'aménagement des RESA, car les activités aéroportuaires demeurent constantes.	S.O. RESA 1, RESA 2, RESA 3	RESA 1, RESA 2, RESA 3 ■ Aucun effet net.
Valeurs de non-utilisation	■ Changements aux valeurs de non-utilisation définies.	RESA 1 ■ Effet négatif du remblayage (environ 332 000 tonnes) dans le cadre de l'aménagement des RESA, car cela empêchera toute utilisation future potentielle de cette zone pour des activités ou des loisirs aquatiques (environ 13 950 m² de surface aquatique). RESA 2 ■ Effet négatif du remblayage (environ 450 000 tonnes) dans le cadre de l'aménagement des RESA, car cela empêchera toute utilisation future potentielle de cette zone pour des activités ou des loisirs aquatiques (environ 23 100 m² de surface aquatique). RESA 3 ■ Effet négatif du remblayage (environ 865 000 tonnes) dans le cadre de l'aménagement des RESA, car cela empêchera toute utilisation future potentielle de cette zone pour des activités ou des loisirs aquatiques (environ 42 580 m² de surface aquatique).	RESA 1, RESA 2, RESA 3 Aucune mesure d'atténuation n'est possible. Le remblayage pour une RESA est une caractéristique permanente.	RESA 1 ■ Effet négatif net. ■ Des effets nets négatifs sont prévus en raison de la perte d'utilisation ou de jouissance future de l'eau (environ 13 950 m² de surface aquatique). RESA 2 ■ Effet négatif net. Des effets nets négatifs sont prévus en raison de la perte d'utilisation ou de jouissance future de l'eau (environ 23 100 m² d'eau). RESA 3 ■ Effet négatif net. ■ Des effets nets négatifs sont prévus en raison de la perte d'utilisation ou de jouissance future de l'eau (environ 42 580 m² de surface aquatique).

Annexe C

**Parcs et espaces récréatifs dans la
zone d'étude**



Parcs et espaces récréatifs dans la zone d'étude

Catégorie (type)	Aire de loisirs	Emplacement	Description
Parc	Parc de débarquement de canots	95, boul. Fort York	Un parc de 3,1 hectares près de l'avenue Spadina et du boulevard Lake Shore Ouest. Il dispose de deux terrains de sport polyvalents et de nombreux sentiers pédestres. ^b
Parc	Parc Centennial	14, chemin Saskatchewan	Parc situé sur le terrain de l'Exposition nationale canadienne. Comprend une aire de jeux pour enfants et une aire de jeux d'eau. ^b
Parc	Parc de Cherry Beach Clarke Beach	1, rue Cherry, près de l'avenue Unwin et du chemin Regatta	Situé sur la rive nord de l'avant-port au pied de la rue Cherry. Un grand stationnement est situé sur le sentier Martin Goodman et reçoit un service d'autobus de la Commission de transport de Toronto pendant la saison estivale. Comprend sept pistes cyclables, une aire pour chiens sans laisse, un site de pique-nique et des toilettes. ^b
Parc	Terrains de sport de Cherry Beach	275, avenue Unwin, près de l'avenue Unwin et du chemin Regatta	Un parc sportif comprenant deux terrains artificiels de soccer et de crosse d'élite de taille réglementaire. Les terrains peuvent également accueillir un large éventail d'activités récréatives. Comprend un terrain de jeu et des toilettes. ^b
Parc	Corktown Common	Situé dans la partie sud-est du quartier West Don Lands.	Le parc a été construit sur des terrains industriels assainis et agit comme un relief majeur de protection contre les inondations en plus d'offrir des loisirs et du plaisir pour les résidents de la région. Comprend un terrain de jeu, une aire de jeux d'eau, un terrain de sport, des pelouses ouvertes, un barbecue, un foyer et des toilettes. ^b
Parc	Parc Coronation	711, boul. Lake Shore Ouest, près du boulevard Lake Shore Ouest et du boulevard Fort York	Le parc Coronation se trouve juste à l'est de la Place de l'Ontario, le long du sentier Martin Goodman. Un chêne royal commémorant le couronnement du roi George VI est planté dans le coin sud-ouest du parc. Ce chêne est entouré d'un anneau d'autres arbres et d'un bosquet d'érables, tous plantés en l'honneur des anciens combattants canadiens. Il y a aussi un mémorial de la Seconde Guerre mondiale à quelques mètres à l'est. Comprend trois terrains de balle, sept pistes cyclables, une aire pour chiens sans laisse, deux fontaines à boire, un abri de pique-nique, un site de pique-nique et des toilettes. ^b
Parc	Parc Harbour Square	25 Queens Quay Ouest, près de Queens Quay Ouest et de la rue Bay	Situé à côté des quais de traversiers de Toronto, Harbour Square Park Lands offre aux utilisateurs et utilisatrices du centre-ville un endroit pour s'asseoir et regarder les traversiers faire des allers-retours vers l'île. Comprend des toilettes. ^b
Parc	Parc HTO Ouest	375 Queens Quay Ouest, près de Queens Quay Ouest et de l'avenue Lower Spadina	Un espace unique qui fait face à l'avant-port avec les îles de Toronto au loin, c'est un endroit pour s'asseoir et se détendre pendant une journée bien remplie au centre-ville. La plage urbaine est le point focal du parc HTO Ouest. Les parapluies jaune vif peuplent le sable blanc, offrant de l'ombre à ceux qui se détendent dans des chaises Muskoka. Comprend une fontaine à boire. ^b
Parc	Parc HTO	339 Queens Quay Ouest, près de Queens Quay Ouest et de la rue Rees	Situé dans l'avant-port de Toronto, ce parc unique comprend des collines herbeuses, une longue plage de sable s'étendant le long du bord de l'eau, des parapluies d'ombrage jaune stationnaires et des chaises Muskoka. Présenté comme « la plage urbaine de Toronto », le parc HTO est un espace accueillant qui met en valeur l'aménagement paysager contemporain. Comprend une fontaine à boire, une plage et des douches extérieures. ^b
Parc	Parc Ireland	5 Eireann Quay, près d'Eireann Quay et Queens Quay Ouest	Situé à côté des Canada Malting Silos, ce parc a un petit terrain de baseball ^b .
Parc	Parc Jennifer Kateryna Koval's'kyj	2, rue Polson, près de la rue Polson et de la rue Cherry	Un parc de 0,35 acre situé à l'extrémité ouest de la rue Polson surplombant le lac ^b .
Parc	Parc June Callwood	636, rue Fleet, près de la rue Fleet et du boulevard Gzowski	Le parc June Callwood est situé au milieu d'un quadrant de grands immeubles en copropriété sur un couloir en forme de coin s'étendant du boulevard Fort York à la rue Fleet. Le parc est un élément clé de la reconnexion du fort à la rive du lac Ontario, qui s'est progressivement déplacée vers le sud avec le remblayage au fil des décennies. Le parc rend hommage au travail de June Callwood. ^b
Parc	Parc Little Norway	659 Queens Quay Ouest, près de Queens Quay Ouest et de Eireann Quay	Un parc de 2,4 hectares à l'angle de la rue Bathurst et du Queens Quay Ouest avec de nombreux sentiers pédestres parmi les jardins. Son nom commémore la base d'entraînement de la Seconde Guerre mondiale, utilisée par l'Armée de l'air norvégienne qui existait autrefois sur le site. Comprend un terrain de balle, trois fontaines à boire, deux terrains de jeux, une pataugeoire et des toilettes. ^b
Parc	Parc McCleary	755, boulevard Lake Shore Est, près du boulevard Lake Shore Est et de l'autoroute Gardiner	Un parc de 2,8 hectares sur le boulevard Lake Shore Est, près de l'avenue Carlaw, qui comprend deux terrains de balle éclairés, un terrain de cricket, une fontaine à boire, un site de pique-nique et des toilettes ^b .
Parc	Parc du bassin de la rue Peter	370, Queens Quay Ouest, près de Queens Quay Ouest et de l'avenue Lower Spadina	Un parc de terres humides situé sur Queens Quay ^b .
Parc	Parc de la rue Rees	238, Queens Quay Ouest, près de Queens Quay Ouest et de la rue Lower Simcoe	Un petit parc avec des tables de pique-nique sur le secteur riverain de Toronto ^b .
Parc	Sherbourne Common	5, rue Lower Sherbourne, près de la rue Lower Sherbourne et de Queens Quay Est	Situé juste à l'est de la rue Lower Sherbourne, le parc de 1,5 hectare s'étend sur plus de deux pâtés de maisons, du lac Ontario au sud au boulevard Lake Shore au nord, des deux côtés de Queens Quay. Il a été transformé à partir d'une zone industrielle et

Catégorie (type)	Aire de loisirs	Emplacement	Description
			est le premier parc au Canada à intégrer une installation de traitement des eaux pluviales à l’échelle du quartier dans sa conception. Comprend deux fontaines à boire, une aire de jeux, une aire de jeux d’eau et une patinoire extérieure. ^b
Parc	Milieux humides du quai Spadina	441, Queens Quay Ouest, près de Queens Quay Ouest et de l’allée Yo Yo Ma	Un ancien stationnement au bord du lac a été transformé en 2 800 mètres carrés de terres humides du quai Spadina, un écosystème prospère et durable plein de grenouilles, d’oiseaux, de poissons et de papillons ^b .
Parc	Parc Stadium Road	10, chemin Stadium, près du chemin Stadium et du croissant Little Norway	Un petit parc situé à côté du chemin Stadium, sur le secteur riverain de Toronto. Comprend une fontaine à boire. ^b
Parc	Parc Sugar Beach	11, allée Dockside	Sugar Beach s’appuie sur le patrimoine industriel de la région et sa relation avec le Musée de la raffinerie de sucre Redpath voisin pour créer une plage urbaine fantaisiste au bord de l’eau. Comprend une fontaine à boire et une aire de jets d’eau. ^b
Parc	The Gore	701, rue Fleet, près de la rue Fleet et du boulevard Fort York	Un petit parc arboré situé sur la rue Fleet ^b .
Parc	Parc Tommy Thompson (flèche de la rue Leslie)	1, rue Leslie, près de la rue Leslie et de l’avenue Unwin	Situé sur le secteur riverain de Toronto dans les terrains portuaires, le parc Tommy Thompson est une nature sauvage urbaine unique à quelques minutes du centre-ville. Le parc est situé sur une péninsule synthétique, connue sous le nom de flèche de la rue Leslie, qui s’étend sur 5 kilomètres (km) dans le lac Ontario. Le parc représente certains des plus grands habitats naturels existants sur le secteur riverain de Toronto. Les prés de fleurs sauvages, les forêts de peupliers, les marais côtiers, les plages de galets et les dunes ne sont que quelques-uns des habitats du parc Tommy Thompson. La faune, en particulier les oiseaux, s’épanouit dans le parc qui offre l’une des meilleures zones d’observation de la nature dans la région du Grand Toronto. Le parc offre également des possibilités d’activités récréatives telles que la randonnée, le vélo (15 sentiers), le patin à roues alignées et la pêche. ^b
Parc	Parc inukshuk de Toronto	789, boul. Lake Shore Ouest, près du boulevard Lake Shore Ouest et du chemin Newfoundland	Le parc inukshuk de Toronto, anciennement parc Battery, abrite les Inukshuk de Toronto, un projet de legs pour commémorer les Journées mondiales de la jeunesse en 2002 qui apporte un symbole important des peuples autochtones du Canada à la population de Toronto. Comprend une piste cyclable. ^b
Parc	Îles de Toronto – Parc de l’île Algonquin	Toronto (Ontario)	Un parc naturel avec des sentiers qui le traversent et qui abrite l’Association de l’île Algonquin ^b .
Parc	Îles de Toronto – Parc de l’île Centre	Toronto (Ontario)	Comprend sept pistes cyclables, cinq fontaines, un foyer, un abri de pique-nique, dix sites de pique-nique, une pataugeoire et huit toilettes ^b .
Parc	Îles de Toronto – Jardins pour enfants Franklin	Situé dans le parc de l’île de Toronto	Un jardin interactif pour les enfants et les familles dans le parc de l’île de Toronto. Le Jardin pour enfants Franklin est inspiré par Franklin la tortue de la célèbre série de livres. Le jardin est divisé en sept sections où les enfants peuvent jardiner, raconter des histoires, explorer la faune et visiter sept sculptures accessibles aux enfants de la série Franklin la tortue. Le jardin comprend le Little Sprouts Garden, TD Storybook Place, Snail Trail, Hide and Seek Garden, Franklin’s Pollination Station, Pine Grove et Turtle Pond. ^b
Parc	Îles de Toronto – Parc de Hanlan’s Point	Toronto (Ontario)	Le parc comprend plusieurs installations, y compris la populaire plage Hanlan’s Point. Il a été nommé d’après la famille Hanlan, l’un des premiers habitants à l’année sur les îles de Toronto. La plage Hanlan’s a également servi d’espace de rassemblement pour la communauté LGBTQIA+ du Canada pendant près d’un siècle. Comprend un terrain de balle, 12 pistes cyclables, un vestiaire, sept fontaines, quatre foyers, un court de tennis extérieur, 12 sites de pique-nique et quatre toilettes. ^b
Parc	Îles de Toronto – Parc des îles	Toronto (Ontario)	Un espace vert tentaculaire avec un parc d’attractions à l’ancienne, des plages, des aires de pique-nique et des vues sur la ville. Comprend 20 pistes cyclables, un vestiaire, 14 fontaines, deux foyers, cinq sites de pique-nique, une aire de jets d’eau, sept toilettes, un étang et un disque-golf. ^b
Parc	Îles de Toronto – Parc de l’île Olympic	Toronto (Ontario)	Située du côté de la ville des îles de Toronto, l’île Olympic abrite bon nombre des grandes attractions associées à la région. Le quai de traversier de l’île Centre, le parc d’attractions de Centreville et le Island Yacht Club se trouvent tous ici. Comprend trois fontaines à boire, trois foyers, cinq sites de pique-nique, un terrain de jeu et deux toilettes. ^b
Parc	Îles De Toronto – Parc de l’île Ward	1, parc de l’île Ward., près du parc de l’île Ward et de l’avenue Lakeshore	Ce parc comprend l’Island Café, un terrain de soccer, une aire de jeux et le Ward’s Island Association Clubhouse. Comprend également 19 pistes cyclables, deux fontaines à boire, un terrain extérieur polyvalent, un site de pique-nique, un terrain de jeu et cinq toilettes. ^b
Parc	Îles de Toronto – Labyrinthe William Meany	Situé dans le parc de l’île de Toronto	Un labyrinthe de haies sur l’île Centre qui se compose de 1 300 cèdres noirs plantés sur une superficie de 15 000 pieds carrés. ^b
Parc	Toronto Music Garden	479, Queens Quay Ouest, près de Queens Quay Ouest et de l’avenue Lower Spadina	Le Toronto Music Garden est l’un des endroits les plus enchantés de la ville. La conception du parc s’inspire de la Première Suite pour violoncelle non accompagné de Bach, chaque mouvement de danse de la suite correspondant à une section différente du jardin. Comprend trois fontaines à boire. ^b

Catégorie (type)	Aire de loisirs	Emplacement	Description
Parc	Parc Underpass	33, rue Saint-Laurent, près de la rue St. Lawrence et du croissant Trolley.	Le parc Underpass, situé sous et autour des passages supérieurs de l’avenue Eastern, Richmond et Adelaide, est le parc le plus vaste jamais construit sous un passage supérieur au Canada, et le tout premier à Toronto. Comprend une fontaine à boire, un terrain de basket-ball extérieur, une aire de jeux et une zone de planche à roulettes. ^b
Parc	Promenade Water’s Edge	115, Queens Quay Est, près de Queens Quay Est et de l’allée Dockside	La promenade se trouve au bord de l’eau, juste à l’est de la rue Jarvis jusqu’au Parlement Slip. Elle donne aux gens l’occasion de découvrir le secteur riverain de Toronto à l’est de Jarvis Slip. Elle se compose d’une large promenade en mosaïque de granit et d’une large promenade en bois. ^b
Plage	Plage de l’île Centre	Avenue Lakeshore	Situé sur la rive sud du parc de l’île de Toronto, ce site est utilisé pour la baignade publique depuis 1888 et est entouré de commodités du parc. C’est la seule plage de l’île protégée par un mur de rupture au large. Comprend une concession/casse-croûte, la location de vélos, des douches et des vestiaires. ^a
Plage	Plage Cherry	Située dans les Portlands à l’extrémité sud de la rue Cherry	Située sur la rive nord de l’avant-port, au pied de la rue Cherry, cette plage dispose d’un grand stationnement, est située sur le sentier Martin Goodman et reçoit un service d’autobus de la Commission de transport de Toronto pendant la saison de la plage. Le côté ouest de la plage de baignade est populaire auprès des surfeurs de cerf-volant. Comprend une zone désignée pour chiens sans laisse et des toilettes. ^a
Plage	Plage de Gibraltar Point	Avenue Lakeshore	Une petite plage isolée située sur la rive sud-ouest du parc de l’île de Toronto ^a .
Plage	Plage de la pointe de Hanlan	Avenue Lakeshore	Située sur la rive ouest du parc de l’île de Toronto, cette plage comprend une zone nudiste, seulement la deuxième du genre au Canada. Comprend des installations de volleyball. ^d
Plage	Plage de l’île Ward	Avenue Lakeshore	Situé sur la rive sud-est du parc de l’île de Toronto, loin des principales installations du parc et des zones d’activités, c’est l’une des plages les plus calmes de l’île ^a .
Plage	Plage Woodbine	1675, boul. Lake Shore Est	Parc populaire de 15,2 hectares avec une plage au bord de l’eau de 3 kilomètres. La plage est populaire pour les pique-niques, les bains de soleil et la baignade avec des sauveteurs d’été. D’autres installations comprennent une station de baignade et l’accès aux sentiers d’autres parcs à proximité. ^a
Sentiers	Sentier riverain	Passe par les rives du lac Ontario, du lac Érié, du lac Sainte-Claire et des rivières Niagara, Detroit et Saint-Laurent	Le sentier riverain s’étend sur 1 600 km le long des rives canadiennes du lac Ontario, du lac Érié, du lac Sainte-Claire et des rivières Niagara, Detroit et Saint-Laurent. Il relie 68 collectivités et plus de 182 parcs et caractéristiques naturelles ^c .

Références du tableau :

^a Ville de Toronto, 2015. *Map of Beaches*. Consulté à : <https://www.toronto.ca/explore-enjoy/parks-recreation/places-spaces/beaches-gardens-attractions/beaches/>
^b Ville de Toronto, 2015. *Parks Locator Map*. Consulté à : <https://www.toronto.ca/explore-enjoy/parks-recreation/places-spaces/parks-and-recreation-facilities/park-listings/>
^c Ville de Toronto, 2015. *Trails and Nature Areas*. Consulté à : <https://www.toronto.ca/explore-enjoy/parks-recreation/places-spaces/parks-and-recreation-facilities/trails/>
^d Friends of Hanlans, s.d. *The Queer History of Hanlans Point*. Consulté à : <https://www.hanlans.ca/queer-history-of-hanlan-s-point>

Annexe D

**Clubs et organisations œuvrant
dans la zone d'étude**



Clubs et organisations dans la zone d’étude

Catégorie	Club/Association	Description
Clubs nautiques	Able Sail Toronto	Able Sail Toronto est un organisme de bienfaisance qui se consacre à offrir des possibilités de navigation aux personnes en situation de handicap. ¹
	Alexandra Yacht Club	Un club d’entraide actif avec 100 membres seniors et environ 25 membres associés qui naviguent à bord de voiliers et de bateaux à moteur. ²
	Aquatic Park Sailing Club	Un club de voilier réservé aux membres à mi-chemin vers le bas de la flèche de la rue Leslie. ³
	Bayside Rowing Club	Un club d’aviron qui offre des leçons au public grâce à une grande variété de programmes d’aviron récréatifs et compétitifs. Le Bayside Rowing Club compte environ 300 membres. ⁴
	Freedom Boat Club	Freedom Boat Club est une association mutuelle de bateau qui fournit une gamme de services de navigation de plaisance et d’avantages à ses membres. ⁵
	Hanlan Boat Club	Abrite le Havergal College, le Upper Canada College, l’équipe d’aviron universitaire de l’Université de Toronto (le plus ancien programme d’aviron au Canada), une adhésion florissante à un club de compétition et à plusieurs programmes communautaires. Le Hanlan Boat Club compte environ 300 membres et les équipes du Havergal College, du Upper Canada College et de l’Université de Toronto comptent un total de 150 membres. ⁶
	Island Yacht Club Toronto	Un club privé de navigation de plaisance et social avec une atmosphère familiale. Les membres ont accès à des installations de natation, de tennis et de restauration. Le club offre à la fois la navigation de plaisance et les adhésions sociales. ⁷
	Marina Four	Une marina de 100 cales située dans le site central du Harbourfront Centre et adjacente au Concert Stage. La marina est la mieux adaptée aux bateaux de 24 à 30 pieds de longueur. La marina est fermée du 1 ^{er} novembre au 30 avril de chaque année et est exploitée par le Harbourfront Centre. ⁸
	Marina Quay West	Une marina de 200 cales située à côté du Music Garden de la ville de Toronto et de plusieurs résidences en copropriété. La marina est adaptée aux bateaux de 24 à 50 pieds de longueur. La marina est ouverte toute l’année et est exploitée par le Harbourfront Centre. ⁹
	Mooredale Sailing Club	Une communauté de voile à but non lucratif réservée aux membres avec la plus grande flotte d’Albacores à Toronto. ¹⁰
	National Yacht Club	Le National Yacht Club est sur l’eau depuis 1894 et est une communauté de navigation active et inclusive réservée aux membres et située près du pied de la rue Bathurst. ¹¹
	Outer Harbour Centreboard Club	Offre une navigation abordable au centre-ville pour les propriétaires de canots pneumatiques. Il s’agit d’un club d’entraide communautaire torontois dirigé par des bénévoles et sans but lucratif à Toronto. ¹²
	Outer Harbour Marina	Une marina de 650 cales; la plus grande marina d’eau douce de Toronto. Elle peut accueillir des bateaux de 20 pieds à 100 pieds de longueur et est exploitée par PortsToronto. La marina se trouve dans un port abrité adjacent à la flèche de la rue Leslie, au 475, avenue Unwin. ¹²
	Outer Harbour Sailing Federation	Une fédération qui représente huit clubs communautaires de sports nautiques, dont la voile, l’aviron et parfois la planche à voile. Elle offre des programmes de loisirs aquatiques à faible coût, gérés par des bénévoles, à un large éventail de personnes sans financement public. ¹³
	Queen City Yacht Club	L’un des plus anciens clubs de voile de Toronto, le Queen City Yacht Club est une communauté de marins sans but lucratif située dans un parc de l’île Algonquin dans le port de Toronto. Il offre des croisières de club, des courses de club et interclubs, des leçons de voile de camp d’été et des leçons de bateau à quille pour adultes. ¹⁴
	Queen’s Quay Disabled Sailing Program	Une famille d’organismes de bienfaisance sans but lucratif qui promeuvent et permettent aux Ontariens et Ontariennes en situation de handicap de faire l’expérience de la réadaptation thérapeutique, récréative et sociale grâce à la liberté de naviguer de manière indépendante. ¹⁵
	Royal Canadian Yacht Club	Un club de voile privé avec une tradition qui remonte à 1852. C’est aussi un club sportif, de conditionnement physique, social et familial. Le club a deux emplacements, l’un au centre-ville de Toronto et l’autre sur l’île. ¹⁶
	Rusty Dragon	Offre aux personnes la possibilité de participer à des courses de bateaux-dragons. ¹⁷
	St. James Town Sailing Club	Un club de voile réservé aux membres de la communauté géré en coopération dans l’avant-port de Toronto. Il offre des leçons de voile et des possibilités de navigation de loisir ou de course. ¹⁸
	TMU Rowing Club	Club d’aviron de l’Université métropolitaine de Toronto. ¹⁹
	Toronto Boaters’ Alliance	Un groupe d’intérêt nautique représentant les intérêts des plaisanciers de Toronto. ²⁰
	Toronto Island Canoe Club	Un organisme sans but lucratif voué à la promotion du sport du canoë-kayak de vitesse et à la possibilité pour les jeunes et les adultes d’en apprendre davantage sur la sécurité aquatique, de développer des compétences en petits bateaux et de profiter des lagunes de l’île de Toronto. Il est situé sur l’île Ward. ²¹
	Marina de l’île de Toronto	Une marina de 350 cales située sur les îles de Toronto (île Centre). La marina offre des options d’amarrage saisonnières et aux visiteurs, et est ouverte du 1 ^{er} mai au 31 octobre de chaque année. ²²
	Toronto Island Sailing Club	Un club de voile privé. ²³
	Toronto Multihull Cruising Club	Un club multicoque autonome, géré par des membres, qui se trouve sur le lac Ontario dans l’avant-port de Toronto, axé sur les bateaux multicoques, y compris les catamarans et les trimarans. ²⁴
	Toronto Windsurfing Club	Une association sans but lucratif située dans l’avant-port de Toronto qui fait la promotion de la planche à voile récréative et compétitive, et facilite sa pratique. Elle est gérée par des membres bénévoles. ²⁵
	The Water Rat Sailing Club	Un club de voile qui offre de la voile et du canotage communautaires à faible coût à plus de 200 membres. Il s’agit d’un organisme sans but lucratif qui est exploité par ses membres sur une base bénévole. ²⁶

Catégorie	Club/Association	Description
	Westwood Sailing Club	Une coopérative sans but lucratif de voile et de club social. ²⁷
Terrain d'exercice	The Dock's Driving Range	Terrain de pratique de golf situé sur l'eau. Les installations comprennent un terrain d'exercice, des terrains de volleyball et un restaurant. ²⁸
Cultural Centre	Gibraltar Point Centre for the Arts	Gibraltar Point Centre for the Arts est une résidence d'artistes et un centre culturel situé sur les îles de Toronto. Il offre aux artistes un espace pour créer, collaborer et présenter leur travail. Le centre propose des résidences, des ateliers et des événements publics. ²⁹

Références du tableau :

¹ Able Sail Toronto, 2015. *What We Do*. Consulté à : <https://ablesailtoronto.com/about/what-we-do>
² Alexandra Yacht Club, 2015. *Welcome*. Consulté à : <http://www.ayc.ca/>
³ Club de voile du parc aquatique, 2015. *A Short Story About APSC*. Consulté à : https://aquaticpark.com/?page_id=2
⁴ Bayside Rowing Club. *Welcome*. Consulté à : https://www.dnb.com/business-directory/company-profiles.bayside_rowing_club.45fbef9e85c483592a7de4da96a2a3fd.html
⁵ Freedom Boat Club, s.d. Consulté à : <http://www.freedomboatclub.com/>
⁶ Hanlan Boat Club, 2015. *About Hanlan Boat Club*. Consulté à : <http://www.hanlanboatclub.ca/about/>
⁷ Island Yacht Club, 2015. *Overview*. Consulté à : [Who We Are – Island Yacht Club](#)
⁸ Harbourfront Centre, 2017. Marina Four – Harbourfront Centre Marine. Consulté à : [Harbourfront Centre Marine – Harbourfront Centre](#)
⁹ Harbourfront Centre, 2017. Marina Quay West – Harbourfront Centre Marine. Consulté à : [Harbourfront Centre Marine – Harbourfront Centre](#)
¹⁰ Mooredale Sailing Club, 2013. *About Mooredale Sailing Club*. Consulté à : <http://www.mooredalesailing.com/>
¹¹ National Yacht Club, 2024. *About*. Consulté à : <http://www.thenyc.com>
¹² Outer Harbour Centreboard Club, 2015. *About Our Club*. Consulté à : <http://www.sailohcc.ca/about/>
¹³ Outer Harbour Sailing Federation, 2015. *About OHSF*. Consulté à : <http://www.outerharbour.net/about.html>
¹⁴ Queen City Yacht Club, 2015. *Our Spirit*. Consulté à : <http://qcyc.ca/?q=node/3>
¹⁵ Disabled Sailing Association of Ontario, 2024. *Welcome to the DSAO*. Consulté à : <http://disabledsailingontario.com/>
¹⁶ The Royal Canadian Yacht Club, 2015. *About RCYC*. Consulté à : [About RCYC, Toronto, ON – Royal Canadian Yacht Club](#)
¹⁷ Rusty Dragons, s.d. Consulté à : <http://www.rustydragons.ca/>
¹⁸ St. James Town Sailing Club, 2015. *Our Club*. Consulté à : <http://www.sailtoronto.com/club>
¹⁹ TMU Rowing Club. Consulté à : https://www.torontomu.ca/recreation/programs/recreation_clubs/
²⁰ Waterfront for All, 2015. *About*. Consulté à : <https://www.waterfrontforall.ca/about>
²¹ Toronto Island Canoe Club, 2015. *History*. Consulté à : http://torontoislandcanoeclub.org/about_us/history
²² Toronto Island Marina, 2017. Toronto Island Marina and Yacht Club. Consulté à : <http://torontoislandmarina.com/>
²³ Toronto Island Sailing Club, s.d. Consulté à : <https://www.torontosailing.com/>
²⁴ Toronto Multihull Cruising Club, 2013. *About Us*. Consulté à : <https://www.torontomultihullclub.com/the-clubhouse>
²⁵ Toronto Windsurfing Club, 2015. *About the TWC*. Consulté à : <https://torontowindsurfingclub.com/>
²⁶ The Water Rat Sailing Club, 2024. *About*. Consulté à : <https://waterratssailingclub.wildapricot.org/about>
²⁷ Westwood Sailing Club, 2011. *About Westwood*. Consulté à : <https://westwoodsailing.ca/about-us>
²⁸ Downtown Toronto's Only Outdoor Driving Range, 2025. Consulté à : www.thedocks.com
²⁹ Gibraltar Point, 2024. *About*. Consulté à : <https://gibraltarpointcentre.ca/about/>

Annexe E

**Installations, services et institutions
publics dans la zone d'étude**



Installations, services et institutions publics dans la zone d'étude

Catégorie (type)	Institution	Emplacement	Description
Éducation	Alec Myers Flight Training	Hangar 1 Aéroport Billy Bishop de Toronto City, Toronto (Ontario) M5V 1A1	Offre de la formation pour le brevet de pilote (de loisir, privé, brevet de pilote et qualification de vol de nuit). ¹
	Algonquin Island Forest Kindergarten	Parc de l'île Algonquin, Toronto (Ontario) M5J 2M9	L'Algonquine Island Forest Kindergarten à Toronto est un programme d'éducation de la petite enfance en plein air. Il met l'accent sur l'immersion dans la nature et l'apprentissage en plein air, permettant aux enfants d'explorer et d'apprendre dans un environnement naturel. Le programme est conçu pour favoriser un lien avec la nature, promouvoir l'activité physique et encourager le développement social et cognitif par le jeu et l'exploration dans la forêt. ²
	École de la ville	635, Queens Quay Ouest	Elle fait partie de la famille des neuf écoles secondaires alternatives du Toronto District School Board. Comme indiqué dans les entrevues avec les intervenants et intervenantes, l'inscription pour l'année scolaire 2015-2016 était de 117 élèves, mais l'école peut accueillir jusqu'à 150 élèves. ³
	Distillery District Early Learning Centre	8, voie Distillery	Un centre d'apprentissage qui offre des programmes d'apprentissage de la petite enfance pour les nourrissons, les tout-petits et les enfants d'âge préscolaire. Il gère également un programme de prématernelle et de maternelle. ⁴
	Collège George Brown (campus Waterfront)	51, allée Dockside	Un collège public et entièrement agréé d'arts appliqués et de technologie avec trois campus complets au centre-ville de Toronto, en Ontario. ⁵
	Great Lakes Sailing School	Parc Tommy Thompson, Quai, 1, rue Leslie C, Toronto (Ontario) M4M 3M2	La Great Lakes Sailing School, située sur les îles de Toronto, offre une formation et des expériences complètes en voile aux marins de tous les niveaux. ⁶
	Island Public/Natural Science School	30, parc de l'île Centre	Elle fait partie du Toronto District School Board. Trois programmes sont gérés par l'école : un programme de jour qui dessert la communauté de l'île et de Harbourfront, un programme de sciences résidentiel pour 68 élèves de 5 ^e et 6 ^e année et une garderie éducative. Comme indiqué dans les entrevues avec les intervenants et intervenantes, le nombre d'inscriptions à l'école publique de l'île pour l'année scolaire 2015-2016 était de 151 élèves. L'école peut accueillir jusqu'à 213 élèves ⁷ .
	Sugu Drones	Aéroport Billy Bishop de Toronto, Toronto (Ontario) M5V 1A1	Fournit une formation en vol pour la certification des pilotes de drones ⁸ .
	The Waterfront School	635, Queens Quay Ouest	Elle fait partie du Toronto District School Board et comprend des classes de la prématernelle à la 8 ^e année. Elle dessert la communauté délimitée par la rue York à l'est et le chemin Stadium à l'ouest entre le boulevard Lakeshore et Queens Quay Ouest. Comme indiqué dans les entrevues avec les intervenants et intervenantes, le nombre d'inscriptions pour l'année scolaire 2015-2016 était de 212 élèves. L'école peut accueillir jusqu'à 280 élèves ⁹ .
	Toronto Island SUP	13, chemin Algonquin Bridge, Toronto (Ontario) M5J 2C8	Toronto Island SUP (planche à pagaie) est une organisation qui offre des expériences de planche à pagaie autour des îles de Toronto. Elle offre des leçons de planche à pagaie, des locations, des visites guidées, des événements spéciaux et des programmes. ¹⁰
Garderie	Waterfront Montessori Children's Centre	18, avenue Wyandot	Un centre de garde d'enfants et préscolaire à but non lucratif de style coopératif. Leur programme comprend un mélange d'éducation de la petite enfance, de Montessori et de programmes axés sur la nature. ¹¹
	Harbourfront Child Care Centre	650, Queens Quay Ouest	Une garderie desservant la zone d'étude socioéconomique. Elle fournit des services de garde aux nourrissons et aux tout-petits âgés de 2 mois à 4 ans. ¹²
	St. Stephen's Waterfront Childcare	635, Queens Quay Ouest	Située dans la Toronto Waterfront School, elle offre des places pour les enfants âgés de 4 à 5 ans dans le programme de maternelle avant et après l'école ¹³ .
	Water Club Childcare	208, Queens Quay Ouest	Une garderie privée desservant la zone d'étude socioéconomique ¹⁴ .
	Toronto Pinnacle YMCA Child Care Centre	12, rue Yonge	Un centre de la petite enfance du YMCA agréé sans but lucratif qui accueille les enfants âgés de 0 à 4 ans ¹⁵ .
	Toronto Island Circus Centre	20, rue Withrow, Toronto (Ontario) M5J 2C4	Un camp d'été temporaire pour enfants qui met l'accent sur l'acrobatie ¹⁶ .
Lieu de culte	Gibraltar Point Day Nursery	30, parc de l'île Centre	Cette garde d'enfants à but non lucratif et agréée accueille les enfants de 2 ans et 6 mois à 5 ans. Elle est affiliée à la Island Public/Natural Science School. La garderie peut accueillir 24 enfants à temps plein ¹⁷ .
	Église anglicane St. Andrew's by the Lake	11, Avenue of the Islands, avenue Cibola	Une église familiale enracinée dans les traditions anglicanes de culte et de service communautaire. Elle dessert la communauté de l'île de Toronto, mais de nombreux paroissiens vivent dans la ville de Toronto et les environs ¹⁸ .
Services d'urgence	Services d'urgence d'ORNGE	2, Eireann Quay, Toronto (Ontario) M5V 1A1	L'ORNGE est une société canadienne sans but lucratif et un organisme de bienfaisance enregistré qui fournit des services d'ambulance aérienne et de transport terrestre connexes pour la province de l'Ontario ¹⁹ .
	Caserne de pompiers de Toronto 335	235, avenue Cibola	Caserne de pompiers desservant les îles de Toronto. Elle est située sur l'île Ward ²⁰ .
	Caserne de pompiers de Toronto 346	90, rue Québec	Caserne de pompiers desservant les rives du lac vers l'ouest ²¹ .
	Services paramédicaux de	339, Queens Quay Ouest	Situé sur Queens Quay, à l'ouest du Toronto Harbourfront Centre ²²

Catégorie (type)	Institution	Emplacement	Description
	Toronto – Poste 36/Poste d’incendie et maritime de Toronto 334		
	Unité maritime de la police de Toronto	259, Queens Quay Ouest	L’unité marine dispose également de 3 sous-stations situées au parc Bluffers, à l’île Centre et à la rivière Humber, qui sont toutes utilisées pour des fonctions de police et de sauvetage. Comme il a été mentionné dans les entrevues avec les intervenants et intervenantes, l’Unité maritime de la Police de Toronto employait 2 sergents d’état-major, 9 sergents, 37 gendarmes et 1 surintendant. Sa compétence opérationnelle s’étend du ruisseau Etobicoke (région de Peel) à la rivière Rouge (région de Durham) et s’étend sur 13 milles marins jusqu’à la frontière canado-américaine. L’Unité maritime sert d’équipe de première intervention pour l’Aéroport Billy Bishop de Toronto et les îles de Toronto, et est responsable de toutes les voies navigables à Toronto ²³ .
Clinique médicale	Lakefront Clinics on Queens Quay	550, Queens Quay Ouest	Un groupe de cliniques offrant des services de soins de santé familiale, des tests et des traitements contre les allergies, des traitements chiropratiques, de la physiothérapie, de l’acupuncture, de la massothérapie, des conseils nutritionnels ou diététiques, le blanchiment des dents, des soins de visite à domicile, des soins mobiles et des soins en milieu de travail ²⁴ .
	Harbourfront Appletree	Situé sur le quai, 15, Queens Quay Est, bureau 102 au sud du restaurant NBA Courtside, 27 côté sud	Un centre de soins de santé qui offre une clinique médicale sans rendez-vous, une médecine naturopathique, une clinique de voyage, un traitement chiropratique, un traitement de physiothérapie, un traitement de massothérapie autorisée, des orthèses et de l’acupuncture ²⁵ .
	Clinique médicale sans rendez-vous HealthOne de Toronto	110, rue Harbour	Fournit des services sans rendez-vous, de médecine familiale, de soutien et spécialisés. ²⁶
	Clinique sans rendez-vous Fort York	219, boul. Fort York, bureau 108	Fournit des services sans rendez-vous, de soins de la peau, de médecine interne, de gestion du poids, de gestion du diabète, de cardiologie, de médecine des voyages et de santé mentale ²⁷ .
	Harbourfront Eye Care	476, Queens Quay Ouest	Fournit des examens complets de la vue, des lunettes de prescription et des lentilles de contact, le diagnostic et la gestion des maladies oculaires, des soins oculaires d’urgence, des soins oculaires pédiatriques, la chirurgie oculaire au laser et la thérapie de la vision ²⁸ .
Clinique dentaire	Clinique dentaire du 8, Queens Quay Ouest	8, Queens Quay Ouest, bureau 108	Cabinet dentaire avec une large gamme de services. ²⁹
	Bentway Dental	75, rue Housey, bâtiment C, bureau 102	Cabinet dentaire avec une large gamme de services. ³⁰
	Dentist on Harbourfront	500, Queens Quay Ouest, bureau 110	Cabinet dentaire avec une large gamme de services ³¹ .
	Harbourfront Dental	10, avenue Lower Spadina, bureau 202	Cabinet dentaire avec une large gamme de services. ³²
	HealthOne Toronto	110, rue Harbour	Cabinet dentaire avec une large gamme de services ³³ .
	Lake Dental Care	59, Merchants’ Wharf, bureau 10	Cabinet dentaire avec une large gamme de services ³⁴ .
	Local Med	218, Queens Quay Ouest, bureau 1	Cabinet dentaire avec une large gamme de services. ³⁵
	Cabinet One Yonge Dental	1, rue Yonge (bureau 10)	Cabinet dentaire avec une large gamme de services ³⁶ .
	Parkview Dental	600, rue Fleet	Cabinet dentaire avec une large gamme de services ³⁷ .
Clinique de soins de la peau	Waterview Dental	218, Queens Quay	Cabinet dentaire avec une large gamme de services ³⁸ .
	AvantDerm	45, rue Mill	Une clinique de dermatologie à service complet offrant des services médicaux et cosmétiques. ³⁹
Services sociaux et organismes de bien-être social	HealthOne MediSpa & Skin Clinic	110, rue Harbour, niveau 3	Une clinique de dermatologie à service complet offrant des services médicaux et cosmétiques. ⁴⁰
	Centre francophone de Toronto	20, avenue Lower Spadina	Un organisme à but non lucratif qui sert de principal point d’entrée pour les francophones qui vivent ou qui prévoient déménager à Toronto. Le Centre contribue à promouvoir le bien-être de la communauté francophone et offre une gamme de services pour répondre aux besoins de tous les francophones de la région du Grand Toronto. ⁴¹
	Dixon Hall 24hr Respite Centre	351, boul. Lake Shore Est	Le Centre de répit ouvert 24 heures sur 24 de Dixon Hall offre des services essentiels aux personnes en situation d’itinérance ⁴² .
	Services Ontario 211	20, rue Bay, 11 ^e étage, salle 508	Ontario 211 est une ligne d’aide et une base de données en ligne des services sociaux et communautaires de l’Ontario. Elle fournit de l’information et des renvois à divers programmes et services ⁴³ .
Transport	The Mission to Seafarers Southern Ontario	Quai 51, 8, avenue Unwin	Une mission qui prend soin des victimes de la piraterie, fournissant une bouée de sauvetage aux gens de mer bloqués dans des ports étrangers, ou tout simplement offrir une communauté sociale. La Mission soutient les 1,5 million de gens de mer dans le monde. ⁴⁴
	Aéroport Billy Bishop de Toronto	2, Eireann Quay, Toronto (Ontario) M5V 1A1	Aéroport régional de Toronto, situé sur les îles de Toronto. Offre des services à plus de 20 villes au Canada et aux États-Unis ⁴⁵ .

Références du tableau :

¹ Alec Myers Flight Training, s.d. Consulté à : <https://alecmyersflighttraining.com/>
² Algonquin Island Forest Kindergarten, s.d. Consulté à : <https://www.waterfrontbia.com/>
³ City School, 2015. *City School 101*. Consulté à : <http://www.cityschooltoronto.com/>

⁴ Distillery District Early Learning Centre, 2015. *Welcome*. Consulté à : <http://www.distillerydistrictelc.com/>

⁵ George Brown College, 2015. *Waterfront Campus*. Consulté à : <http://www.georgebrown.ca/waterfront>

⁶ Great Lakes Sailing School, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.greatsailing.ca/>

⁷ Island Public/Natural Science School. *Welcome to Island Public Natural Science School*!, s.d. Consulté à : <https://schoolweb.tdsb.on.ca/island/>

⁸ Sugu Drones, s.d. *Home*. Consulté à : <https://sugudrones.com/>

⁹ The Waterfront School, s.d. Consulté à : <https://schoolweb.tdsb.on.ca/thewaterfrontschool>

¹⁰ Toronto Island SUP, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.torontoislandsup.com/>

¹¹ Waterfront Montessori Children's Centre, 2012. *Why WMCC?* Consulté à : <http://waterfrontmontessori.net/discover-wmcc/>

¹² Waterfront Medical Centre. Consulté à : [Waterfront Medical Centre – Toronto, ON | Walk-in Clinic | Medimap](#)

¹³ St. Stephen's Community House, 2015. *Our Locations*. Consulté à : [St. Stephen's Community House: Home](#)

¹⁴ Toronto Water Club YMCA Child Care Centre. YMCA of Greater Toronto, s.d. Consulté à : <https://www.ymcagta.org/find-a-y/toronto-water-club-ymca-child-care-centre>

¹⁵ Ville de Toronto, 2015. Pinnacle Jr YMCA. Consulté à : [Toronto Pinnacle YMCA Child Care Centre](#)

¹⁶ Toronto Island Circus Centre, s.d. *Home*. Consulté à : <http://torontoislandcircuscentre.ca/>

¹⁷ Gibraltar Point Day Nursery, 2014. *About Us*. Consulté à : <https://www.gibraltarpoint.ca/>

¹⁸ St. Andrew by-the-lake Anglican Church, 2015. *History of St. Andrew-by-the-Lake Church*. Consulté à : <http://www.standrewbythelake.com/history.html>

¹⁹ Ornge, s.d. *À propos*. Consulté à : <https://www.ornge.ca/a-propos-d-ornge>

²⁰ Ville de Toronto, 2015. *Station 335*. Consulté à : [Fire Station Locations – City of Toronto](#)

²¹ Toronto Fire Service, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.toronto.ca/community-people/public-safety-alerts/>

²² Ville de Toronto, 2015. *Caserne de pompiers 334*. Consulté à : [Portes ouvertes Toronto – Caserne de pompiers 334](#)

²³ Toronto Police Service, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.tps.ca/>

²⁴ Lakefront Clinics, 2015. *Welcome to Lakefront Clinics*. Consulté à : <http://lakefrontclinics.com/index.html>

²⁵ Harbourfront Appletree, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.hmedical.ca/>

²⁶ Harbourfront Medical, 2015. *Life in Balance*. Consulté à : <http://www.hmedical.ca/>

²⁷ Fort York Medical Walk-In Clinic, s.d. Clinic. Consulté à : <https://fortyorkmedical.com/clinic/>

²⁸ Harbourfront Eye Care, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.harbourfronteyecare.com/>

²⁹ 8 Queens Quay Dental, s.d. Consulté à : 8queensquaydental.com

³⁰ Bentway Dental, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.bentwaydental.ca/>

³¹ Dentist on Harbourfront, 2024. *Home*. Consulté à : dentistonharbourfront.com

³² Harbourfront Dental, s.d. *Home*. Consulté à : <https://harbourfrontdental.com/>

³³ HealthOne Toronto, s.d. *Home*. Consulté à : <https://healthone.ca/>

³⁴ Lake Dental Care, s.d. *Home*. Consulté à : www.lakedentalcentre.com

³⁵ Local Med, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.localmed.com/>

³⁶ One Yonge Dental Office, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.oneyongedentaloffice.com/>

³⁷ Parkview Dental, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.parkviewdentaltoronto.com/>

³⁸ Waterview Dental, s.d. *Home*. Consulté à : <https://waterviewdentaltoronto.com/>

³⁹ AvantDerm, 2015. Culture. Consulté à : [About | AvantDerm](#)

⁴⁰ HealthOne Toronto, s.d. *Home*. Consulté à : <https://healthone.ca/>

⁴¹ Centre Francophone du Grand Toronto, 2015. Centre Francophone de Toronto. Consulté à : [Accueil | Centre-Francophone du Grand Toronto](#)

⁴² Dixon Hall, s.d. *Housing Services*. Consulté à : dixonhall.org/housing-services

⁴³ 211 Ontario, s.d. *Accueil*. Consulté à : 211ontario.ca

⁴⁴ The Mission to Seafarers Southern Ontario, 2015. *What We Do*. Consulté à : <https://www.mtsso.org/about-us>

⁴⁵ Aéroport Billy Bishop de Toronto, 2025, 1^{er} avril. Consulté à : <https://www.aeroportbillybishop.com/>

Annexe F

**Lieux et attractions culturels
dans la zone d'étude**



Lieux et attractions culturels dans la zone d'étude

Catégorie (type)	Attraction	Emplacement	Description
Centres d'amusement	BATL Axe Throwing Port Lands	33, rue Villiers, Toronto	Un centre sportif de lancer de haches. ¹
	Centreville, Centreville Miniature Golf and Far Enough Farm	9, Queens Quay Ouest, Toronto (Ontario) M5J 2H3	Un parc d'attractions pour enfants situé sur l'île Centre, qui fait partie des îles de Toronto. Far Enough Farm se trouve à la périphérie du parc d'attractions et abrite plusieurs animaux domestiqués. Les deux sont exploités par William Beasley Enterprises Limited dans le cas d'un bail foncier de la Ville de Toronto. ²
	Place de l'Ontario (revitalisée)	955, boul. Lake Shore Ouest	En avril 2023, le gouvernement de l'Ontario a annoncé le déménagement du Centre des sciences de l'Ontario à la Place de l'Ontario. En 2024, des plans ont été annoncés pour étendre le développement. Les plans de l'Ontario pour la Place de l'Ontario comprennent un nouveau grand spa et un parc aquatique intérieur, qui seront construits par Therme Canada, basé en Autriche, ainsi qu'un nouveau Centre des sciences de l'Ontario et plus de 20 hectares d'espaces verts et de plages. Au moment des dernières mises à jour, le calendrier d'achèvement du réaménagement est toujours en cours de finalisation, et diverses phases devraient être achevées sur plusieurs années. ³
Musée/Galerie/ Centre d'art	Lighthouse ArtSpace Toronto	1, rue Yonge	Lighthouse Artspace est le premier multiplex de divertissement expérientiel, visant à cultiver la communauté et la créativité à travers des événements et des expositions à grande échelle de toutes les formes d'art. ⁴
	Redpath Sugar Museum	95, Queens Quay Est	Un musée situé dans la raffinerie de sucre Red Path qui enseigne aux visiteurs l'histoire de l'industrie sucrière au Canada et la vie et l'époque de la famille Redpath. ⁵
	The Power Plant Contemporary Art Gallery	231, Queens Quay Ouest	L'une des plus grandes galeries du Canada consacrées à l'art contemporain ⁶ .
	The Queen's York Rangers Museum	660, rue Fleet Ouest	Un musée consacré à l'histoire des Queen's York Rangers. Le musée est situé dans le manège militaire de Fort York. ⁷
Salle de concert/Théâtre	Scène Budweiser	909, boul. Lake Shore Ouest	Une salle de concert extérieure située sur le secteur riverain de Toronto. Elle accueille un large éventail de performances et d'événements musicaux, y compris des concerts d'artistes et de groupes majeurs. Le lieu a une grande capacité d'accueil et une scène qui surplombe le lac Ontario. ⁸
	Plage Echo	909, boul. Lake Shore Ouest	La première salle de concert de plage extérieure entièrement autorisée de Toronto située sur l'île de l'est de la Place de l'Ontario, juste à l'est de l'amphithéâtre Molson Canadian. ⁹
	Harbourfront Centre Theatre (qui fait partie du Harbourfront Centre)	231, Queens Quay Ouest	Un lieu polyvalent idéal pour la musique, la danse et le théâtre qui peut être transformé en différentes configurations de sièges. Il a deux niveaux de balcon et trois halls de réception. ¹⁰
	Pirate Life	585, Queens Quay Ouest	Pirate Life se spécialise dans la création d'expériences théâtrales uniques, interactives. ¹¹
	Le Ballet national du Canada	470, Queens Quay Ouest	Il s'agit de l'un des deux emplacements du Ballet national du Canada. C'est la seule compagnie de ballet canadienne à présenter une gamme complète de classiques traditionnels. ¹²
	Toronto Music Garden	479, Queens Quay Ouest	Situé sur Queens Quay Ouest, ce parc public présente des jardins magnifiquement conçus inspirés de la musique classique et accueille souvent des concerts et des spectacles. ¹³
Lieu historique	Fort Rouillé	25, chemin British Columbia	Le monument de Fort Rouillé est un lieu historique situé à Toronto, près du secteur riverain. Il commémore l'emplacement du Fort Rouillé, un des premiers forts français qui a été établi en 1750. ¹⁴
	Lieu historique national du Canada Fort-York	250, boul. Fort York	Fort York est un site historique de fortifications militaires et de bâtiments connexes du côté ouest du centre-ville de Toronto. Il est exploité par la Ville de Toronto avec le soutien de The Friends of Fort York et d'autres membres de la communauté, en tant que musée du lieu historique. ¹⁵
	Plaque historique : This Millstone	Voie Tank House	Cette meule, apportée d'Angleterre sur la goélette « Kingston » à la ville de York en 1832, a été utilisée pour moudre le grain dans le moulin à vent historique de Gooderham & Worts. Le moulin à vent se trouvait à 20 m au sud-ouest par le sud de ce point. Il s'agissait de la limite est de la célèbre « Old Windmill Line » sur laquelle était basé le plan original de la ville de Toronto. ¹⁶
Voyagistes	Book Luxury Boat	1, rue Yonge	Un service de location de bateaux de luxe. ¹⁷
	Buzz Tours Toronto	218, Queens Quay Ouest	Une expérience de visite guidée à pied. ¹⁸
	City Cruises Toronto	207, Queens Quay Ouest	Une agence d'excursion en bateau. ¹⁹
	City Sightseeing Toronto	249, Queens Quay Ouest	Un voyageur qui offre des visites de la ville dans un autobus à deux étages et une croisière dans le port de Toronto et sur l'île. ²⁰
	Cruise Toronto	249, Queens Quay Ouest, bureau 111	Une agence d'excursion de croisières/bateaux. ²¹
	Gray Line Toronto	88, Queens Quay Ouest	Une chaîne de voyageur offrant une variété de visites de la ville. ²²
	Great Lakes Schooner Company	249, Queens Quay Ouest, bureau 111	Une agence de croisières. ²³
	Harbourfront Canoe & Kayak Centre	283, Queens Quay Ouest, Toronto	Location de bateaux et de planches à pagaie, ainsi que des visites de groupe, pour explorer le lac Ontario et ses îles. ²⁴
	River Gambler	176, rue Cherry	Un service de location de bateaux. ²⁵
	The Empress of Canada	11, rue Polson	Un service de location de bateaux. ²⁶

Catégorie (type)	Attraction	Emplacement	Description
	The Tall Ship Kajama	235, Queens Quay Ouest	Une agence d’excursion de croisières/bateaux. ²⁷
	Toronto Bicycle Tours & Events	Rue Dundas Ouest et avenue University	Visite à vélo des îles de Toronto. ²⁸
	Toronto Harbour Tours and Charters	145, Queens Quay Ouest	Visites touristiques narratives en direct ou affrètements privés du port et des îles de Toronto par bateau. ²⁹
	Toronto Heli Tours	Aéroport Billy Bishop de Toronto, hangar 1, 2, Eireann Quay	Une agence de voyages en hélicoptère. ³⁰
	Visites à pied de l’île de Toronto	Ward’s Island Ferry Dock	Les résidents de longue date de l’île de Toronto offrent des visites à pied dans toute la communauté de l’île de Toronto. ³¹
	Toronto Palapa Tours	319, Queens Quay Ouest	Une agence d’excursion en bateau. ³²
	Toronto Yachts – Emplacement Est	11, rue Polson	Un service de location de bateaux. ³³
Attraction touristique	Queen’s Quay Terminal	207, Queens Quay Ouest, bureau 141	Un bâtiment historique qui abrite des magasins, des restaurants et des espaces culturels avec vue sur le secteur riverain. ³⁴

Références du tableau :

¹ BATL Axe Throwing, 2024. BATL Toronto Port Lands. Consulté à : [Archery, Axe throwing and more in Toronto Portlands, ON | BATL Grounds](#)
² Toronto Centre Island, 2015. Centreville Amusement Park Toronto Islands. Consulté à : <http://www.centreisland.ca/centreville>
³ Infrastructure Ontario, 2024. Revitalisation de la Place de l’Ontario. Consulté à : <https://www.infrastructureontario.ca/fr/ce-que-nous-faisons/rechercheprojets/revitalisation-de-la-place-de-lontario>
⁴ Lighthouse ArtSpace, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.lighthouseartspace.com/artspace/toronto/>
⁵ Ville de Toronto, 2015. Redpath Sugar Museum. Consulté à : [Redpath Sugar Museum | Museu.MS](#)
⁶ The Power Plant, 2015. *About*. Consulté à : <https://www.thepowerplant.org/about>
⁷ The Queens York Rangers. Consulté à : [The Queen’s York Rangers | Instagram, Facebook | Linktree](#)
⁸ Budweiser Stage, s.d. *Home*. Consulté à : https://www.livenation.com/venue/KovZpZAEkklA/budweiser-stage-events?utm_source=GMBlisting&utm_medium=organic
⁹ Live Nation, 2024. *RBC Echo Beach*. Consulté à : <https://www.livenation.com/venue/KovZpZAJ6EFA/rbc-echo-beach-events>
¹⁰ Harbourfront Centre, 2015. Theatre at Harbourfront Centre. Consulté à : <http://www.harbourfrontcentre.com/theatre/>
¹¹ Pirate Life, s.d. *Home*. Consulté à : <https://piratelife.ca/>
¹² Ballet national du Canada, 2015. *Overview*. Consulté à : <http://national.ballet.ca/Meet/About-National-Ballet>
¹³ Ville de Toronto, 2024. *Toronto Music Garden*. Consulté à : <https://www.toronto.ca/explore-enjoy/parks-recreation/places-spaces/parks-and-recreation-facilities/location/?id=1707&title=Toronto-Music-Garden/>
¹⁴ Fiducie du patrimoine ontarien, 2024. *Fort Rouillé*. Consulté à : <https://www.heritagetrust.on.ca/plaques/fort-rouille>
¹⁵ Ville de Toronto. *Manège militaire de Fort York*. Consulté à : [Parcs Canada – Manège militaire de Fort York](#)
¹⁶ Read the Plaque, s.d. *This Millstone*. Consulté à : <https://www.readtheplaque.com/plaque/this-millstone#gsc.tab=0>
¹⁷ Book Luxury Boat, s.d. *Home*. Consulté à : <https://bookluxuryboat.com/>
¹⁸ Buzz Tours, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.buzztours.com/>
¹⁹ City Experiences, 2024. City experiences Toronto. Consulté à : [Toronto Cruises, Boat Rides and Sightseeing Tours | City Cruises](#)
²⁰ City Sightseeing Toronto, 2015. Toronto’s Official Tour. Consulté à : <https://www.citysightseeingtoronto.com/>
²¹ Cruise Toronto, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.cruisetoronto.com/>
²² Gray Line Toronto, s.d. *Home*. Consulté à : <https://graylinetoronto.com/>
²³ Great Lakes Schooner Company, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.greatlakesschooner.com/>
²⁴ Harbourfront Canoe and Kayak Centre, s.d. *Home*. Consulté à : <https://paddletoronto.com/>
²⁵ River Gambler, s.d. *Home*. Consulté à : <http://www.rivergambler.ca/>
²⁶ Empress of Canada, s.d. *Home*. Consulté à : <http://www.empressofcanada.com/>
²⁷ Tall Ship Kajama, s.d. Consulté à : <https://www.tallshipcruisestoronto.com/> – ICI
²⁸ Toronto Bicycle Tours and Events. Consulté à : <https://torontobicycletours.com/tours/island-tours/>
²⁹ Toronto Harbour Tours Inc., 2010. *About Us*. Consulté à : <http://www.harbourtourstoronto.ca/about.html>
³⁰ Toronto Heli Tours, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.helitours.ca/>
³¹ Toronto Island Walking Tours, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.torontoislandwalkingtours.com/about.html>
³² Toronto Palapa Tours, s.d. *Home*. Consulté à : <https://torontopalapa.tours/>
³³ Toronto Yachts, s.d. East Location. Consulté à : <https://torontoyachts.com/>
³⁴ Queen’s Quay Terminal, s.d. *Home*. Consulté à : <https://queensquayterminal.ca/>

Annexe G

**Groupes et organismes communautaires
œuvrant dans la zone d'étude**



Groupe(s) et organismes communautaires œuvrant dans la zone d’étude

Catégorie (type)	Groupe ou organisme communautaire
Algonquin Island Association	L’Algonquin Island Association est un organisme communautaire qui représente les résidents de l’île Algonquin, l’une des îles de Toronto. L’association met l’accent sur la promotion d’un sentiment de communauté parmi les résidents de l’île, la préservation du caractère et de l’environnement uniques de l’île Algonquin, et la défense des intérêts de la communauté de l’île. ¹
Bathurst Quay Neighbourhood Association	Un organisme communautaire dans la région de Bathurst Quay à Toronto. Met l’accent sur l’amélioration de la qualité de vie dans le quartier en abordant divers problèmes locaux et en favorisant l’engagement communautaire. ²
Broad Reach Canada	Organisation qui cherche à faire progresser l’éducation, l’emploi et l’égalité pour les jeunes défavorisés en les dotant de connaissances, de main-d’œuvre et de compétences en leadership grâce à une formation expérientielle à la voile. ³
Citizens for a Healthy Toronto Waterfront	Un organisme dirigé par des citoyens et citoyennes qui s’efforcent de préserver un secteur riverain sain de Toronto pour les générations à venir. ⁴
Don Watershed Regeneration Council	Un conseil créé par l’Office de protection de la nature de Toronto et de la région en 1995 avec le mandat de mettre en œuvre la publication « Forty Steps to a New Don » (40 étapes vers un nouveau Don) et d’agir comme un lien entre les gouvernements, les citoyens et citoyennes intéressés et les membres du grand public. Le Conseil est composé de représentants de l’Office de protection de la nature de Toronto et de la région, des municipalités régionales et locales, des conseils communautaires de la Ville de Toronto, des résidents des bassins hydrographiques, des groupes communautaires, des organismes gouvernementaux de haut niveau, des entreprises de bassins versants et des établissements d’enseignement. ⁵
East Waterfront Community Association	L’East Waterfront Community Association est un organisme communautaire qui cherche à améliorer la qualité de vie des résidents de la région. ⁶
Friends of the Spit	Friends of the Spit est un groupe de défense de la protection de la flèche de la rue Leslie en tant que nature sauvage urbaine publique ⁷ .
Harbourfront Centre	Le Harbourfront Centre est une importante institution culturelle située sur le secteur riverain de Toronto. Il se consacre à la promotion des arts, de la culture et de l’engagement communautaire au moyen d’un large éventail de programmes et d’activités. ⁸
NoJetsTO	Une organisation concentrée sur la défense contre l’expansion des aéroports et l’augmentation du trafic d’avions à réaction. ⁹
Parks Not Planes	Parks Not Planes est une campagne populaire qui s’oppose à l’agrandissement de l’aéroport Billy Bishop de Toronto (souvent appelé l’aéroport de l’île). L’objectif principal de l’initiative est de préserver l’environnement naturel et l’espace récréatif des îles de Toronto en empêchant le développement ou l’expansion de l’aéroport. ¹⁰
Portlands Neighbourhood Association	La Portlands Neighbourhood Association s’efforce de soutenir et d’améliorer le secteur riverain de Toronto, en particulier le district de Portlands. ¹¹
Swim Drink Fish	Bien qu’il ne soit pas exclusivement axé sur le secteur riverain, cet organisme se consacre à la protection et à l’amélioration du lac Ontario, ce qui comprend un travail de défense des intérêts et d’éducation pertinent pour le secteur riverain et l’eau propre. ¹²
Toronto Field Naturalists	Un organisme de bienfaisance sans but lucratif qui vise à stimuler l’intérêt du public pour l’histoire naturelle et encourage la préservation de notre patrimoine naturel. ¹³
Toronto Island Community Association	Représente les résidents des îles de Toronto, travaillant sur les questions locales et le développement communautaire. ¹⁴
Société de fiducie portant sur la zone résidentielle des îles de Toronto	La Société de fiducie portant sur la zone résidentielle des îles de Toronto est une entité publique unique responsable de la gestion de la collectivité résidentielle des îles de Toronto. Établie par le gouvernement de l’Ontario, la Société de fiducie joue un rôle crucial dans la préservation du caractère distinct de la communauté insulaire, la supervision de l’utilisation des terres et la gestion des contrats de location pour les propriétés résidentielles sur les îles. ¹⁵
Ward’s Island Association	La Ward’s Island Association est un organisme communautaire sans but lucratif qui vise à offrir aux gens de l’île de Toronto et des collectivités avoisinantes des activités, y compris des activités sportives amateurs, sociales et récréatives. ¹⁶
Waterfront Business Improvement Area	La Toronto Waterfront Business Improvement Area du secteur riverain de Toronto s’emploie à soutenir les entreprises locales, à améliorer l’attractivité de la région et à promouvoir le développement économique. ¹⁷
Waterfront for All	Formé par plus de 20 organisations, met l’accent sur la revitalisation verte, accessible et inclusive du secteur riverain de Toronto. Waterfront for All comprend diverses organisations membres telles que Community AIR, NoJetsTO et la Bathurst Quay Neighbourhood Association, indiquant que ces groupes, y compris Citizens for a Healthy Toronto Waterfront, sont toujours actifs dans leurs efforts de défense des intérêts pour le secteur riverain ¹⁸ .
Waterfront Neighbourhood Centre	Waterfront Neighbourhood Centre est un organisme sans but lucratif de l’Association of Community Centre (AOCC) de la Ville de Toronto qui est soutenu par un conseil d’administration bénévole de membres dévoués de la communauté. Il travaille en partenariat avec les résidents et les organismes communautaires afin de créer un environnement sûr et favorable pour les personnes de tous âges. ¹⁹
York Quay Neighborhood Association	La York Quay Neighborhood Association cherche à améliorer le quartier pour les résidents tout en préservant le caractère du secteur riverain et en promouvant un environnement durable. ²⁰

Références du tableau :

¹ Algonquin Island Association, 2024. *Home*. Consulté à : <http://www.algonquinislandassociation.ca/>
² Bathurst Quay Neighbourhood Association, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.bqna.ca/>
³ Broad Reach Canada, 2024. *Home*. Consulté à : [Broad Reach Canada — Sea Change Canada](#)
⁴ Citizens for a Healthy Toronto Waterfront, 2015. *About*. Consulté à : <https://healthytorontowaterfront.wordpress.com/about/>
⁵ TRCA, 2015. The Don Watershed Community Participation. Consulté à : <http://www.trca.on.ca/the-living-city/watersheds/don-river/community-participation.dot>
⁶ East Waterfront Community Association, 2024. *Home*. Consulté à : <https://eastwaterfront.wixsite.com/east-waterfront-comm>
⁷ Friends of the Spit, 2013. About FOS. Consulté à : [Home » Friends of the SpitFriends of the Spit | North America’s most remarkable public urban wilderness](#)
⁸ Greater Waterfront Coalition, 2014. *Who We Are*. Consulté à : [Greater Waterfront Coalition – YQNA](#)
⁹ NoJetsTo, 2024. Page de X : @NoJetsTo. Consulté à : <https://x.com/nojetsto/>

¹⁰ Parks not Planes, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.parksnotplanes.com/>
¹¹ Portlands Neighbourhood Association, s.d. *Home*. Consulté à : <https://portlandsto.ca/about-waterfront-toronto/>
¹² Swim Drink Fish, 2024. *About*. Consulté à : <https://www.swimdrinkfish.ca/lake-ontario-waterkeeper/about/>
¹³ Toronto Field Naturalists, 2015. *About Us*. Consulté à : [About TFN – Toronto Field Naturalists](#)
¹⁴ Toronto Island Community Association. Consulté à : <https://www.tica-toronto.org/>
¹⁵ Toronto Islands Residential Community Trust Corporation, 2024. *Home*. Consulté à : <https://www.torontoisland.org>
¹⁶ Wards Island Association, 2024. *Home*. Consulté à : <https://www.wiamembers.ca/>
¹⁷ Waterfront BIA, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.waterfrontbia.com/>
¹⁸ Waterfront for All, s.d. *Home*. Consulté à : <https://www.waterfrontforall.ca/>
¹⁹ Waterfront Neighbourhood Centre, s.d. *Home*. Consulté à : <https://waterfrontnc.ca/about/>
²⁰ York Quay Neighbourhood Association, 2024. *Home*. Consulté à : <https://www.yqna.ca/>