



### Rapport sur le rendement environnemental 2016

Depuis 1997, l'Administration met à jour le projet que Transports Canada a amorcé avant la cession de bail en 1997. Elle a publié le premier rapport sur son rendement environnemental en 2007. D'autres rapports ont suivi en 2008, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 et 2015. Les rapports de l'Administration font état de son rendement en regard des objectifs fixés et des réalisations ou des améliorations requises afin d'atteindre son principal but qui consiste à réduire au minimum les activités susceptibles de nuire à l'environnement, tout en gardant à l'esprit que la sécurité demeure sa grande priorité.

## QUALITÉ DES EAUX PLUVIALES

Dégivrage des aéronefs (utilisation de l'éthylène glycol)		
<p><b>Objectif 2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aucun dépassement</li> </ul>	<p><b>Rendement</b></p> <p>En 2015, un nouveau système de biotraitement a été construit. Tel qu'il a été rapporté, en 2015, dix dépassements de la Ligne directrice sur le glycol (100 mg/l) se sont produits. Des procédures opérationnelles et de l'entretien additionnel ont été réalisés et par ce fait, aucun dépassement à l'extérieur de la propriété n'a été enregistré en 2016 à ce même exutoire. Un dépassement de la Ligne directrice a été enregistré en 2016 à un autre exutoire à cause d'une défaillance d'un clapet de retenue. Dès la détection du problème, le clapet de retenue a été réparé, et nous n'avons eu aucun dépassement de la Ligne directrice par la suite.</p>	<p><b>Objectif 2017</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aucun dépassement</li> </ul> <p><b>Méthode</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Former le personnel, continuer de surveiller la situation et corriger tout problème signalé</li> </ul>
Avitaillement, entretien de l'équipement, préparation des aéronefs (déversements)		
<p><b>Objectif 2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>S'assurer qu'il n'y ait aucune répercussion sur l'environnement à l'extérieur de la propriété et remédier à tout déversement aussitôt qu'il survient</li> </ul>	<p><b>Rendement</b></p> <p>En 2016, 0,95 déversement a été rapporté par 1 000 mouvements d'aéronefs (en regard de 0,91 en 2015, 0,74 en 2014, et 0,72 en 2013). Il n'y a eu aucune répercussion sur l'environnement à l'extérieur de la propriété. Tous les déversements sont survenus sur une surface dure et ont été nettoyés avant de pénétrer dans le sol, dans l'eau de surface ou souterraine. L'augmentation du nombre de déversements signalés semble reliée à une hausse des connaissances et de surveillance découlant du Système de gestion de la sécurité.</p>	<p><b>Objectif 2017</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>S'assurer qu'il n'y ait aucune répercussion sur l'environnement à l'extérieur de la propriété. Remédier à tout déversement qui survient sur les lieux</li> </ul> <p><b>Méthode</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Entretien de l'équipement et sensibilisation des employés</li> </ul>

Construction et démolition de bâtiments		
<p><b>Objectif 2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune répercussion significative sur l'environnement</li> </ul>	<p><b>Rendement</b></p> <p>En 2016, parmi les projets extérieurs majeurs se trouvait la réhabilitation d'une partie de l'aire de trafic principale (aire de trafic 1) et de la voie de circulation Bravo, ainsi que la démolition d'une grange et la construction d'installations de contrôle des non-passagers (qui se poursuit en 2017). Tous les déchets ont été recyclés dans la mesure du possible lors de ces travaux.</p>	<p><b>Objectif 2017</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune répercussion significative sur l'environnement.</li> </ul> <p><b>Méthode</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaliser les évaluations environnementales dès que possible, mettre en œuvre des mesures d'atténuation et se conformer aux normes de l'industrie en matière d'environnement</li> </ul>
QUALITÉ DES EAUX SOUTERRAINES		
Anciens réservoirs de stockage des combustibles, utilisation de produits de dégivrage		
<p><b>Objectif 2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suivre le programme de surveillance des eaux souterraines de l'Administration de l'aéroport et l'adapter au besoin</li> </ul>	<p><b>Rendement</b></p> <p>Le programme de surveillance des eaux souterraines a été généralement suivi. Cette année, une attention particulière a été donnée aux produits de dégivrage puisqu'aucun déversement important d'hydrocarbures ne s'est produit. Aucun problème important n'a été constaté.</p>	<p><b>Objectif 2017</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre le programme de surveillance des eaux souterraines</li> </ul> <p><b>Méthode</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualiser et poursuivre la mise en œuvre du programme de surveillance des eaux souterraines s'il y a lieu</li> </ul> <p>Remarque : Le programme de surveillance des eaux souterraines est dynamique et s'adapte aux problèmes au fur et à mesure qu'ils surviennent</p>

## GESTION DU BRUIT DES AÉRONEFS

### Atterrissages, décollages et survols

#### Objectifs 2016

- Poursuivre le traitement des plaintes sur le bruit et identifier les problèmes récurrents<sup>1</sup>
- Collaborer avec NAV CANADA afin de minimiser les répercussions du bruit envers le voisinage

#### Rendement

En 2016, 2,25 plaintes ont été enregistrées par 1 000 mouvements d'aéronefs (en regard de 1,0 en 2015, 0,62 en 2014, et 0,61 en 2013). En 2016, nous avons reçu 262 plaintes, incluant 136 plaintes reliées aux petits aéronefs provenant de 32 personnes. Une personne a appelé 31 fois concernant des départs sur la piste 32. Le nombre d'appels augmente depuis quelques années, principalement à cause des changements de trajectoires de vols reliés aux travaux d'entretien des pistes et des voies de circulation.

Il n'y a pas eu d'infraction des procédures d'atténuation du bruit depuis 2005.

Remarque : Les circuits aériens sont exécutés à vue et on peut s'attendre à des déviations mineures aux trajectoires de vols dans ces situations. Les vols peuvent aussi dévier de leur trajectoire habituelle lorsque la tour de contrôle l'exige.

#### Objectifs 2016

- Poursuivre le traitement des plaintes sur le bruit et continuer à y répondre en discutant avec les résidents voisins et en identifiant les problèmes récurrents
- Collaborer avec NAV CANADA pour s'assurer que les vols suivent les procédures publiées

#### Méthode

- Répondre aux demandes d'information en temps opportun, collaborer avec la ville d'Ottawa pour s'assurer que les principes de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport d'Ottawa (ZIEAO) soient respectés et œuvrer de concert avec NAV CANADA afin de minimiser autant que possible les répercussions du bruit dans les quartiers résidentiels

## MATIÈRES DANGEREUSES

### Déchets provenant des bâtiments et de l'entretien de l'équipement

#### Objectif 2016

- Poursuivre le recyclage de 100 % des matières dangereuses

#### Rendement

En 2016, la totalité des matières dangereuses a été recyclée, y compris : 1 008 kg de batteries, 770 kg de tubes fluorescents, 35 kg d'autres types d'ampoules, 78 kg de ballasts de lampes usagés, 90 kg de contenants aérosols, 240 kg de liquide inflammable et 20 kg de substances corrosives. En 2016, nous avons aussi recyclé 6 414 kg de déchets électroniques. Des pneus et de l'huile usée ont aussi été recyclés.

#### Objectif 2017

- Continuer à recycler 100 % des matières dangereuses

#### Méthode

- S'assurer que les matières dangereuses recyclables soient recyclées et surveiller les efforts de recyclage

## ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

### Les projets auxquels pourrait s'appliquer la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE 2012)

#### Objectif 2016

- Continuer d'évaluer tous les projets conformément à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)

#### Rendement

Tous les projets susceptibles d'apporter des répercussions sur l'environnement ont été évalués. Les travaux effectués à l'intérieur, telles que des rénovations ou remises à neuf, ont été évalués à l'interne dans le cadre de réunions hebdomadaires du Comité technique de l'aéroport et des projets aéroportuaires.

#### Objectif 2017

- Poursuivre l'évaluation de tous les projets conformément à la LCEE 2012

#### Méthode

- Surveiller les projets par l'entremise du processus d'obtention de permis de modification d'installation du Comité technique de l'aéroport, et en assistant aux réunions de projets de l'Administration de l'aéroport
- Compléter les évaluations environnementales requises

## RÉDUCTION/RECYCLAGE DES DÉCHETS

### Déchets générés par les aéronefs, les restaurants, l'entretien des installations, des aires publiques et des bureaux

#### Objectif 2016

- Améliorer le taux de réacheminement des déchets à 35 %, exclusion faite des matières dangereuses

#### Rendement

En 2013, un taux de 30 % de réacheminement des déchets a été atteint (en regard de 18 % en 2006). D'après les registres du transporteur, le taux réalisé de réacheminement des déchets en 2016 a été de 33 %. Aucun suivi des déchets n'a été effectué en 2014 et 2015. On s'attend à ce que les conditions de recyclage des déchets changent une fois les nouvelles ententes de concession signées. Le tout va probablement avoir un impact positif sur le taux de réacheminement.

#### Objectif 2017

- Améliorer le taux de réacheminement global

#### Méthode

- Collaborer avec les lignes aériennes, les concessionnaires et le public
- Sensibiliser davantage le personnel et le public à la réduction de déchets et y créer des programmes
- Collaborer avec les lignes aériennes et les autorités responsables de la réglementation afin d'être autorisé à recycler les déchets provenant de vols internationaux
- Incorporer la gestion des déchets dans tous les nouveaux baux conclus à l'intérieur de l'aérogare
- Compléter un suivi des déchets en 2017

**Véhicules, aéronefs et bâtiments**

**Objectif 2016**

- Aucune augmentation des émissions de gaz à effet de serre découlant des activités de l'Administration de l'aéroport

**Rendement**

En 2015, les émissions de gaz à effet de serre (GES) contrôlées par l'Administration de l'aéroport ont été réévaluées en s'appuyant sur le processus du programme d'Accréditation carbone des aéroports du Conseil international des aéroports (CIA) adopté en 2014. Depuis 2015, les émissions de GES ne sont calculées qu'en fonction des émissions se rapportant aux activités aéroportuaires actuelles. Auparavant, certains des calculs d'émissions incluaient d'autres sources d'émissions (autres que les émissions de niveau 1 et 2). Les émissions de niveau 1 et 2 sont reliées aux émissions qui peuvent être contrôlées par l'aéroport. Le nouveau processus de calcul suit l'Outil de production de rapports sur les émissions de carbone et autres émissions provenant des aéroports (ACERT) qui est appuyé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). En utilisant l'outil de calcul approuvée par l'OACI, les émissions de carbone 2016 des opérations gérées par l'Administration de l'aéroport ont été estimées à 5 305 tonnes (en regard de 5 728 tonnes en 2015 (ACERT), 10 603 tonnes en 2014, et 10 520 tonnes en 2013). Deux raisons expliquent cette diminution drastique : la première est de ne pas inclure l'utilisation du glycol puisqu'il ne s'agit pas ici d'une source directe d'émissions provenant des opérations de l'aéroport (ces émissions sont générées par les compagnies aériennes); la seconde est la réduction des facteurs d'émissions en raison de la transition des sources de production d'électricité, soient le charbon et le gaz, vers le nucléaire et autres ressources renouvelables. En 2016, nous nous sommes concentrés à réduire nos émissions de GES et avons atteint le Niveau 1 du programme d'Accréditation carbone des aéroports.

Plusieurs projets ont été réalisés ou sont en cours pour réduire les émissions de GES tels que le remplacement de l'éclairage du stationnement étagé, la modification du système de refroidissement, le passage à l'éclairage LED sur les voies de circulation, un temps réduit de roulement des moteurs de balayeuse grâce à l'installation de prises électriques, la mise en place de détecteurs de mouvement dans les bureaux et les salles de réunion, la présence de ventilateurs à vitesse variable, etc.

Précisons que les émissions de gaz à effet de serre reliées aux opérations de l'aéroport dépendent des conditions météorologiques ainsi que de la façon dont l'Ontario génère son électricité (c'est-à-dire le nucléaire, le charbon, l'éolien, etc.).

**Objectif 2017**

- Obtenir le Niveau 2 du programme d'Accréditation carbone des aéroports
- Continuer à diminuer nos émissions de gaz à effet de serre

**Méthode**

- Mettre en œuvre des mesures de réduction des gaz à effet de serre et maintenir une surveillance



## INITIATIVES ÉCOLOGIQUES

### Approvisionnements

#### Objectif 2016

- Privilégier l'utilisation de produits écologiques

#### Rendement

En 2006, l'Administration a remplacé autant que possible ses produits de nettoyage et d'entretien par des produits écologiques. Cette pratique se poursuit toujours et nous sommes de plus continuellement à la recherche d'alternatives vertes.



#### Objectif 2017

- Continuer à privilégier les produits écologiques

#### Méthode

- Continuer à promouvoir les achats écologiques

## SENSIBILISATION

### Formation

#### Objectif 2016

- Mener à bien la formation de sensibilisation

#### Rendement

La formation requise a été complétée en fonction des besoins spécifiques. Une matrice de sensibilisation et de formation a été élaborée et est respectée.



#### Objectif 2017

- Poursuivre la formation relative aux procédures normales d'exploitation (PNE)

#### Méthode

- Suivre la matrice de formation

## EFFICACITÉ DES BÂTIMENTS

### Consommation d'eau

#### Objectif 2016

- Réduire la consommation d'eau autant que possible

#### Rendement

La quantité d'eau consommée d'une année à l'autre varie en raison de divers facteurs dont le nombre de passagers et les conditions météorologiques. En 2016, la consommation d'eau pour l'ensemble du campus a été de 0,7 m<sup>3</sup> par 1 000 passagers (en regard de 0,8 m<sup>3</sup> en 2015). L'aéroport lutte pour réduire son utilisation d'eau.



#### Objectif 2017

- Réduire la consommation d'eau autant que possible

#### Méthode

- Continuer à privilégier les nouvelles technologies qui apportent plus d'efficacité et maintenir un programme d'entretien proactif qui optimise l'efficacité globale des systèmes mécaniques des bâtiments

Consommation d'électricité			
<p><b>Objectif 2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire la consommation d'électricité autant que possible</li> </ul>	<p><b>Rendement</b></p> <p>La consommation d'électricité varie d'une année à l'autre en raison de divers facteurs dont le nombre de passagers et les conditions météorologiques. En 2016, la consommation d'électricité a été de 5,83 kWh/passager (en regard de 5,73 kWh en 2015, de 5,73 kWh en 2014 et de 5,76 kWh en 2013).</p>		<p><b>Objectif 2017</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire la consommation d'électricité autant que possible</li> </ul> <p><b>Méthode</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuer à privilégier les nouvelles technologies qui apportent plus d'efficacité et maintenir un programme d'entretien proactif qui optimise l'efficacité globale des systèmes mécaniques des bâtiments</li> </ul>
Consommation de gaz naturel			
<p><b>Objectif 2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire la consommation de gaz naturel autant que possible</li> </ul>	<p><b>Rendement</b></p> <p>La consommation de gaz naturel varie d'une année à l'autre en raison de divers facteurs dont le nombre de passagers et les conditions météorologiques. En 2016, la consommation de gaz naturel a été de 13,5 m<sup>3</sup> par m<sup>2</sup> de superficie de l'aérogare (en regard de 12,51 m<sup>3</sup> en 2015, 13,9 m<sup>3</sup> en 2014 et 11,7 m<sup>3</sup> en 2013).</p>		<p><b>Objectif 2017</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire la consommation de gaz naturel autant que possible</li> </ul> <p><b>Méthode</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuer à privilégier les nouvelles technologies qui apportent plus d'efficacité et maintenir un programme d'entretien proactif qui optimise l'efficacité globale des systèmes mécaniques des bâtiments</li> </ul>

L'Administration poursuivra ses efforts en vue d'atteindre les buts et objectifs qu'elle s'est fixés. Certains de ces buts et objectifs sont difficiles à atteindre en raison des nombreux facteurs imprévus et variables qui échappent à son contrôle. Une attention particulière est accordée à la réduction des déchets et aux émissions de gaz à effet de serre.

1 L'AAIMCO a peu de contrôle sur le nombre de plaintes qui lui sont adressées.

2 Pour les résultats antérieurs à 2013, veuillez communiquer avec l'AAIMCO.