



# Rapport sur le rendement environnemental 2015

Depuis 1997, l'Administration poursuit le travail entrepris jusque-là par Transports Canada avant de lui confier l'exploitation de l'aéroport en vertu d'un accord de cession de bail. L'Administration a publié le premier rapport sur son rendement environnemental en 2007, suivi de rapports en 2008, 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014. Ces rapports ont alors fait état de son rendement en regard des objectifs qu'elle s'était fixés et des réalisations ou améliorations requises pour minimiser l'incidence de ses activités sur l'environnement, tout en gardant à l'esprit que sa première priorité demeure la sécurité.

Voici un aperçu des résultats de 2015.

## QUALITÉ DES EAUX PLUVIALES

### Dégivrage des aéronefs (utilisation d'éthylène glycol)

#### Objectif 2015

Aucun dépassement de la Ligne directrice sur le glycol

#### Rendement

En 2015, un nouveau système de biotraitement a été construit. Ce système vise à capter les eaux contaminées par du glycol dans les zones situées à l'est du poste de dégivrage. L'efficacité de ce nouveau système n'est pas encore connue étant donné que d'autres mesures de suivi sont nécessaires. En 2015, dix dépassements de la Ligne directrice sur le glycol (100 mg/l) ont été enregistrés. Les dépassements étaient mineurs et de courte durée et ne devraient pas avoir eu d'effet significatif. Ces dépassements ont été étudiés et leur cause a été attribuée à la fonte rapide de neige contaminée par du glycol (17 cm de neige fondue dans 36 heures), ce qui a généré une grande quantité d'eau. En raison de l'afflux soudain d'une grande quantité d'eau, l'eau de fonte a fait déborder le réseau de collecte des eaux pluviales et a réussi à franchir certains clapets. Vu la grande quantité d'eau sur les surfaces asphaltées, le personnel sur le terrain a creusé une rigole pour l'évacuer et c'est ainsi que de l'eau contaminée par du glycol s'est retrouvée ailleurs que dans les zones habituelles. Des procédures sont en cours d'élaboration pour empêcher que cette situation ne se reproduise.



#### Objectif 2016

Aucun dépassement

#### Méthode

Modifier les procédures opérationnelles, former le personnel, continuer de surveiller la situation et corriger tout problème signalé

Avitaillement, entretien de l'équipement, préparation des aéronefs (déversements)

**Objectif 2015**

Moins de 0,5 déversement par 1 000 mouvements d'aéronefs et aucune incidence de déversement hors de la propriété

**Rendement**

En 2015, 0,91 déversement a été enregistré par 1 000 mouvements d'aéronefs (en regard de 0,74 en 2014, 0,72 en 2013 et 0,77 en 2012). Il n'y a eu aucune incidence de déversement hors de la propriété et toute incidence de déversement sur la propriété a été signalée et corrigée. Tous les déversements sont survenus sur une surface dure et ont été nettoyés avant de pénétrer dans le sol, dans l'eau de surface et souterraine. L'augmentation du nombre de déversements signalés semble reliée à une hausse des connaissances et des mesures de suivi découlant du Système de gestion de la sécurité.



**Objectif 2016**

Assurer aucune incidence de déversement hors de la propriété  
Remédier à tout déversement qui survient sur les lieux

**Méthode**

Entretien de l'équipement et sensibilisation des employés

Construction et démolition de bâtiments

**Objectif 2015**

Aucune incidence environnementale significative

**Rendement**

En 2015, les projets extérieurs majeurs ont compris la démolition de quatre bâtiments, le rainurage de la piste 14-32 et la réfection des aires de trafic. L'ensemble de ces travaux a été réalisé sans aucun impact sur l'environnement. Il s'agit de noter qu'un taux de réacheminement des déchets de 91,8 % a été atteint au cours de la démolition.



**Objectif 2016**

Aucune incidence environnementale significative

**Méthode**

Réaliser les évaluations environnementales le plus tôt possible, mettre en oeuvre des mesures d'atténuation et se conformer aux normes de l'industrie en matière d'environnement

**QUALITÉ DES EAUX SOUTERRAINES**

Anciens réservoirs de stockage des combustibles, utilisation de produits de dégivrage

**Objectif 2015**

Suivre le programme de surveillance des eaux souterraines de l'Administration et l'adapter au besoin

**Rendement**

Le programme de surveillance des eaux souterraines a été suivi d'une façon générale. Cette année, une attention particulière a été consacrée aux produits de dégivrage étant donné qu'aucun déversement important d'hydrocarbures ne s'est produit. Aucun problème important n'a été trouvé.



**Objectif 2016**

Poursuivre avec le programme de surveillance des eaux souterraines

**Méthode**

Actualiser le programme de surveillance des eaux souterraines s'il y a lieu.  
Poursuivre la mise en oeuvre du programme de surveillance des eaux souterraines

## GESTION DU BRUIT DES AÉRONEFS

### Atterrissages, décollages et survols

#### Objectif 2015

Poursuivre le suivi des plaintes sur le bruit et identifier les problèmes récurrents <sup>1</sup>

Travailler avec NAV CANADA à minimiser l'impact du bruit sur nos voisins

#### Rendement

En 2015, 1,0 plainte a été enregistrée par 1 000 mouvements d'aéronefs (en regard de 0,62 en 2014, de 0,61 en 2013 et de 0,47 en 2012). Aucune violation des procédures d'atténuation du bruit n'a été enregistrée depuis 2005. En 2015, il y a eu une hausse des plaintes contre le bruit se rapportant aux petits aéronefs sur les circuits d'entraînement. L'Administration a reçu durant l'année 66 plaintes connexes aux circuits d'entraînement comparativement à 27 plaintes en 2014. Nous nous sommes penchés sur les circuits en question et ceux qui les empruntent se conforment pour la plupart aux procédures de vol standard. Ces plaintes proviennent de 15 résidents. Il mérite d'être souligné que ces circuits aériens sont exécutés à vue et que des déviations mineures peuvent être prévues. Les vols peuvent aussi être déviés en réponse à des exigences de la tour de contrôle.



#### Objectif 2016

Poursuivre le suivi et la réponse aux plaintes sur le bruit et identifier les problèmes récurrents  
Travailler avec NAV CANADA pour assurer que les vols suivent les procédures publiées

#### Méthode

Répondre aux demandes d'information en temps opportun, travailler avec la Ville d'Ottawa pour s'assurer que les principes de la zone d'influence d'exploitation de l'Aéroport d'Ottawa (ZIEAO) sont respectés et œuvrer de concert avec NAV CANADA à minimiser le bruit dans les quartiers résidentiels, lorsque c'est possible

## GESTION DES MATIÈRES DANGEREUSES

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

#### Objectif 2015

Poursuivre le recyclage de la totalité des matières dangereuses

#### Rendement

En 2014 et 2015, la totalité des matières dangereuses a été recyclée, y compris : 670 kg de batteries; 578 kg de tubes fluorescents; 125 kg de d'autres types d'ampoules électriques; 120 kg de ballasts de lampes usagés; 95 kg de contenants aérosol; 80 litres de liquide inflammable et 20 litres de substances corrosives. Ces matières ne comprennent pas les déchets électroniques, les pneus et les huiles usées qui ont également été recyclés.



#### Objectif 2016

Continuer à recycler la totalité des matières dangereuses

#### Méthode

S'assurer que les matières dangereuses recyclables sont 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 2015

Continuer à évaluer les projets selon la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)

### Rendement

Tous les projets auxquels pouvaient s'appliquer la LCEE ont été évalués. Les travaux effectués à l'intérieur tels 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 2016

Évaluer 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 les bureaux

### Objectif 2015

Porter le taux de réacheminement de l'ensemble des déchets à 35 %, exclusion faite des matières dangereuses

### Rendement

En 2013, le taux de réacheminement enregistré a été de 30 % (par rapport à 18 % en 2006). Le taux réalisé de réacheminement des déchets est de 33 %. Aucune vérification de déchets n'a été effectuée en 2014 et 2015. On ne s'attend pas à ce que les données de recyclage aient changé au cours de la dernière année.



### Objectif 2016

Améliorer le taux de réacheminement des déchets, exclusion faite des matières dangereuses.

### Méthode

Travailler avec les lignes aériennes, les concessionnaires et le public afin de les sensibiliser au recyclage et créer des programmes de réduction des déchets  
Travailler avec les lignes aériennes et les organismes de réglementation afin d'être autorisé à réacheminer les déchets recyclables provenant de vols internationaux  
Incorporer la gestion des déchets dans tous les nouveaux baux conclus à l'intérieur de l'aérogare  
Compléter une vérification des déchets en 2017

## QUALITÉ DE L'AIR

## Émissions des véhicules, des aéronefs et des bâtiments

## Objectif 2015

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

## 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) élaboré en 2015. Depuis 2015, les émissions de GES sont calculées en fonction des émissions réelles se rapportant aux activités aéroportuaires actuelles, alors qu'auparavant, ce calcul englobait d'autres sources d'émissions. La nouvelle méthode de calcul est conforme à l'outil de rapport sur les émissions de carbone et autres émissions provenant des aéroports (ACERT) approuvé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'Administration de l'aéroport entend suivre les directives du programme international « Airport Carbon Accreditation ». En s'appuyant sur cette nouvelle méthode de calcul, les émissions de carbone des opérations gérées par l'Administration de l'aéroport ont été estimées en 2015 à 5 728 tonnes (comparativement à 10 603 tonnes en 2014, 10 520 tonnes en 2013 et 10 251 tonnes en 2012). Cette diminution drastique tient à deux raisons. La première, c'est le fait que l'utilisation de glycol n'est pas pris en compte étant donné que ce dernier n'est pas une source d'émissions (2 700 tonnes) directement reliée aux opérations aéroportuaires, mais relève plutôt des activités des lignes aériennes. La seconde raison est la réduction des facteurs d'émissions en raison du changement dans la production d'électricité qui était auparavant attribuée au charbon et au gaz naturel et dont la source est maintenant l'énergie nucléaire et les ressources renouvelables (150 % de réduction). En 2016, nous comptons réduire les émissions de GES en adhérant au programme d'Accréditation carbone des aéroports du CIA, lequel est axé sur la réduction des émissions de GES.

Il convient de souligner que les émissions de gaz à effet de serre reliées à l'aéroport dépendent des conditions météorologiques et de la façon dont l'électricité est générée (nucléaire, charbon, vent, etc).

## Objectif 2016

Ramener les émissions au niveau de 2010 à 9 456 tonnes et s'inscrire et suivre les directives du programme international d'Accréditation carbone des aéroports

## Méthode

Continuer de surveiller la qualité de l'air et mettre en œuvre les mesures possibles de réduction des gaz à effet de serre

## INITIATIVES ÉCOLOGIQUES

### Approvisionnement

#### Objectif 2015

Privilégier l'utilisation de produits écologiques

#### Rendement

En 2006, l'Administration a remplacé autant qu'elle a pu ses produits de nettoyage et d'entretien par des produits écologiques. Cette pratique se poursuit depuis. Nous sommes toujours à la recherche d'alternatives vertes.



#### Objectif 2016

Continuer à privilégier les produits écologiques

#### Méthode

Continuer à promouvoir les achats écologiques

## SENSIBILISATION

### Formation

#### Objectif 2015

Mener à bien la formation de sensibilisation

#### Rendement

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



#### Objectif 2016

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

#### Méthode

Suivre la matrice de formation

## EFFICIENCE ÉNERGÉTIQUE<sup>2</sup>

### Consommation d'eau

#### Objectif 2015

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 notamment le nombre de passagers et la météo. En 2015, la consommation d'eau du campus en entier a été de 23,7 m<sup>3</sup> par 1 000 passagers (en regard de 22,2 m<sup>3</sup> en 2014, de 18,0 m<sup>3</sup> en 2013, et de 17,36 m<sup>3</sup> en 2012). L'aéroport s'efforce de réduire son utilisation de l'eau.



#### Objectif 2015

Réduire la consommation d'eau autant que possible

#### Méthode

Continuer à privilégier les nouvelles technologies sur le marché qui assurent un gain d'efficacité et poursuivre un programme d'entretien proactif qui rehausse l'efficacité des systèmes mécaniques du bâtiment

### Consommation d'électricité

#### Objectif 2015

Réduire la consommation d'électricité autant que possible

#### Rendement

La consommation d'électricité varie d'une année à l'autre en raison de divers facteurs notamment le nombre de passagers et la météo. En 2015, la consommation d'électricité a été de 5,78 kWh/passager (par rapport à 5,73 kWh en 2014, de 5,76 kWh en 2013 et de 5,84 kWh en 2012).



#### Objectif 2016

Réduire la consommation d'électricité autant que possible

#### Méthode

Continuer à privilégier les nouvelles technologies sur le marché qui assurent un gain d'efficacité et poursuivre un programme d'entretien proactif qui rehausse l'efficacité énergétique des systèmes mécaniques du bâtiment

### Consommation de gaz naturel

#### Objectif 2015

Réduire la consommation de gaz naturel autant que possible

#### Rendement

La consommation de gaz naturel varie d'une année à l'autre en raison de divers facteurs notamment le nombre de passagers et la météo. En 2015, la consommation de gaz naturel a été de 12,5 m<sup>3</sup> par m<sup>2</sup> de superficie de l'aérogare (par rapport à 13,9 m<sup>3</sup> en 2014, 11,7 m<sup>3</sup> en 2013 et 11,7 m<sup>3</sup> en 2012).



#### Objectif 2016

Réduire la consommation de gaz naturel autant que possible

#### Méthode

Continuer à privilégier les nouvelles technologies sur le marché qui assurent un gain d'efficacité et poursuivre un programme d'entretien proactif qui rehausse l'efficacité énergétique des systèmes mécaniques du bâtiment

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. L'Administration se concentrera en particulier sur la réduction des déchets et des 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 2010, veuillez communiquer avec l'AAIMCO.