

Mise à jour du plan directeur de l'aéroport – 2008



Sommaire

Préparé pour :
L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

Préparé par :

**JACOBS
CONSULTANCY**

Jacobs Consultancy
220 avenue Laurier Ouest, bureau 500
Ottawa (Ontario) K1P 5Z9 Canada

Approuvé par Transports, infrastructure et collectivités le 25 mai 2009

Mise à jour du plan directeur de l'aéroport – 2008 Sommaire

Table des matières

Section	Page
I.	INTRODUCTION..... I-1
	Objectifs du plan directeur I-1
	Histoire de l'aéroport I-2
	Emplacement et rôle stratégique de l'aéroport I-2
	Régie de l'aéroport..... I-3
II.	ACTIVITÉ ET PRÉVISIONS AÉRONAUTIQUES II-1
	Trafic passager II-1
	Prévisions de déplacement des passagers et des aéronefs II-2
	Prévisions du fret aérien II-3
III.	ANALYSE DE LA DEMANDE/CAPACITÉ ET DES BESOINS EN INSTALLATIONS DE L'AÉROPORT III-1
	Introduction III-1
	Sommaire de l'aérodrome III-1
	Besoins en matière de portes pour les aéronefs..... III-2
	Analyse de la demande/capacité et des besoins des aérogares à passagers..... III-3
	Capacité de traitement de l'aérogare III-3
	Analyse de la demande/capacité et des besoins des installations de soutien de l'aviation III-6
	Analyse des demande/capacité et des besoins des installations côté aérogare III-7
IV.	PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT IV-1
	Plan de développement des installations d'aérogare et des portes IV-1
	Consultation des intervenants IV-4
V.	SOMMAIRE DES COÛTS DE DÉVELOPPEMENT DU PLAN DIRECTEUR V-1
VI.	PLAN D'UTILISATION DES SOLS 2008 VI-1
	Stratégie concernant les secteurs d'utilisation VI-1
VII.	SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS VII-1
	Côté piste VII-1
	Aérogare VII-2
	Côté ville VII-3
	Autres recommandations VII-3
VIII.	RÉPERCUSSIONS DES OPTIONS DE DÉVELOPPEMENT RECOMMANDÉES SUR L'ENVIRONNEMENT VIII-1

I. INTRODUCTION

L'Administration de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa a connu une forte croissance du trafic aérien et passager au cours des dernières années, ce qui constitue une réalisation importante pour l'Administration. Depuis l'élaboration du dernier Plan directeur de l'aéroport en 1998, l'Administration a vu passer 3,81 millions de passagers en 2006 par rapport à 3,11 millions auparavant.

On prévoit pour le trafic passager une croissance d'environ 2,8 % en moyenne au cours des 20 prochaines années jusqu'à atteindre près de 7,66 millions de passagers en 2030. Au cours de la même période de prévisions, les déplacements d'aéronefs devraient augmenter en moyenne de 1,5 %, passant de 145 428 en 2006 à 207 800 d'ici 2030. Cette croissance imposera une pression accrue sur les installations actuelles, forçant l'AAIMCO à surveiller de près les conditions pour la durée de la période de planification. Non seulement le bail foncier conclu avec Transports Canada oblige-t-il à mettre à jour le Plan directeur de l'aéroport tous les 10 ans, mais c'est là une démarche prudente qui vise à assurer que la croissance à long terme n'est pas freinée par des installations insuffisantes.

Objectifs du plan directeur

Le Plan directeur de l'aéroport vise d'abord à assurer l'excellence constante des opérations et des services en matière de gestion de l'aéroport jusqu'en 2030 et au-delà. Pour ce faire, il faut prévoir les conditions, besoins et possibilités futurs du transport aérien et faire preuve de pensée stratégique au sujet des orientations et des possibilités d'avenir.

Le principal objectif du Plan directeur de l'aéroport est d'établir une orientation et un point de convergence stratégiques pour le développement de l'aéroport à l'avenir. Le plan vise à aider la direction et les intervenants grâce à des décisions opérationnelles à court et à moyen terme et à guider les futures immobilisations d'une manière qui soit conforme aux objectifs à long terme de l'Administration. Le plan comprend des recommandations qui visent les enjeux opérationnels actuels et à court terme, et qui s'insèrent dans une stratégie de développement à long terme. Plus précisément, le Plan directeur de l'aéroport de 2008 fait état des besoins en matière d'installation de l'aérodrome, de l'aérogare et du système de transport terrestre jusqu'en 2012, 2017 et 2030.

Comme on l'a déjà mentionné, en vertu du bail foncier avec le gouvernement fédéral, l'Administration de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa est tenue de mettre à jour le Plan directeur de l'aéroport et le plan d'utilisation des sols approuvés tous les 10 ans. On assure ainsi que l'aéroport est en mesure de maintenir un plan d'utilisation des sols stratégique pour le développement de l'aéroport pour la durée du bail foncier; un plan détaillé de croissance qui est élaboré de concert avec les intervenants de l'aéroport et en dernier lieu approuvé par le ministre des Transports.

Les éléments obligatoires du Plan directeur de l'aéroport comprennent ce qui suit :

- profils socioéconomiques de la communauté et de la région;
- activité, rôle, classification et histoire de l'aéroport;
- systèmes de transport sur l'aérodrome, vers l'aérogare et terrestres;

- services et installations commerciaux de l'aéroport;
- services de soutien opérationnel de l'aéroport;
- environnement de l'aéroport et répercussions sur l'environnement;
- plan de gestion du bruit;
- plan d'utilisation des sols.

Bien que le Plan directeur de l'aéroport vise l'ensemble des éléments précités, le ministre des Transports est mandaté uniquement pour examiner et approuver le plan d'utilisation approuvé des sols.

Histoire de l'aéroport

L'Aéroport international d'Ottawa a vu le jour en 1928 comme aérodrome d'aviation légère pour l'aéroclub d'Ottawa. Le site se trouvait sur un vaste terrain agricole, loin à l'extérieur des limites de la ville. En 1938, le ministère des Transports a acheté cet aérodrome et l'aéroport a été officiellement inauguré et homologué le 20 août 1938. En 1939, l'aéroport a été affecté à un usage militaire qui comprenait la mise en service d'une école de formation au pilotage militaire, la première de plusieurs qui devaient être ouvertes partout au Canada.

Une aérogare a été construite et ouverte en 1960 et en août 1964, l'aéroport a été officiellement nommé l'Aéroport international d'Ottawa. Depuis, il y a eu beaucoup de construction et d'expansion au fil des ans.

En février 1997, le ministre des Transports a confié cette installation à l'Administration de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (AAIMCO) nouvellement formée, une société indépendante sans capital-actions qui a été créée le 1^{er} janvier 1995 en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*. L'Administration est régie par un Conseil d'administration constitué de 14 membres qui représentent le milieu des affaires d'Ottawa et de Gatineau, les principaux utilisateurs des installations aéroportuaires et le public voyageur.

Le trafic passager a augmenté sensiblement depuis l'ouverture de la nouvelle aérogare en 2003 et dépasse maintenant les chiffres d'avant le 11 septembre 2001. Cette croissance accélérée a entraîné une saturation aux heures de pointe, et ainsi, l'Administration de l'aéroport a annoncé en avril 2006 qu'elle agrandirait la salle d'attente pour les vols domestiques et internationaux afin d'y aménager 12 nouvelles portes d'embarquement. La phase II du Programme d'expansion de l'aéroport (AEP II) a commencé en août 2006 et on s'attend à ce que le tout soit terminé au plus tard à l'été 2008.

Emplacement et rôle stratégique de l'aéroport

L'Aéroport international d'Ottawa se trouve à environ 13 km du centre-ville et est accessible par la route (taxi, service de navette, autobus, voiture privée) et dessert une zone de rayonnement qui compte environ 3,6 millions de personnes à l'intérieur d'un rayon de 100 km.

L'aéroport majeur le plus près d'Ottawa est l'Aéroport Trudeau de Montréal, à environ deux heures de route au sud-est d'Ottawa. Le prochain aéroport le plus proche est l'Aéroport Pearson de

Toronto, qui se trouve à environ cinq heures de route au sud-ouest. D'autres aéroports régionaux plus petits se trouvent près d'Ottawa et desservent surtout des aéronefs de l'aviation générale.

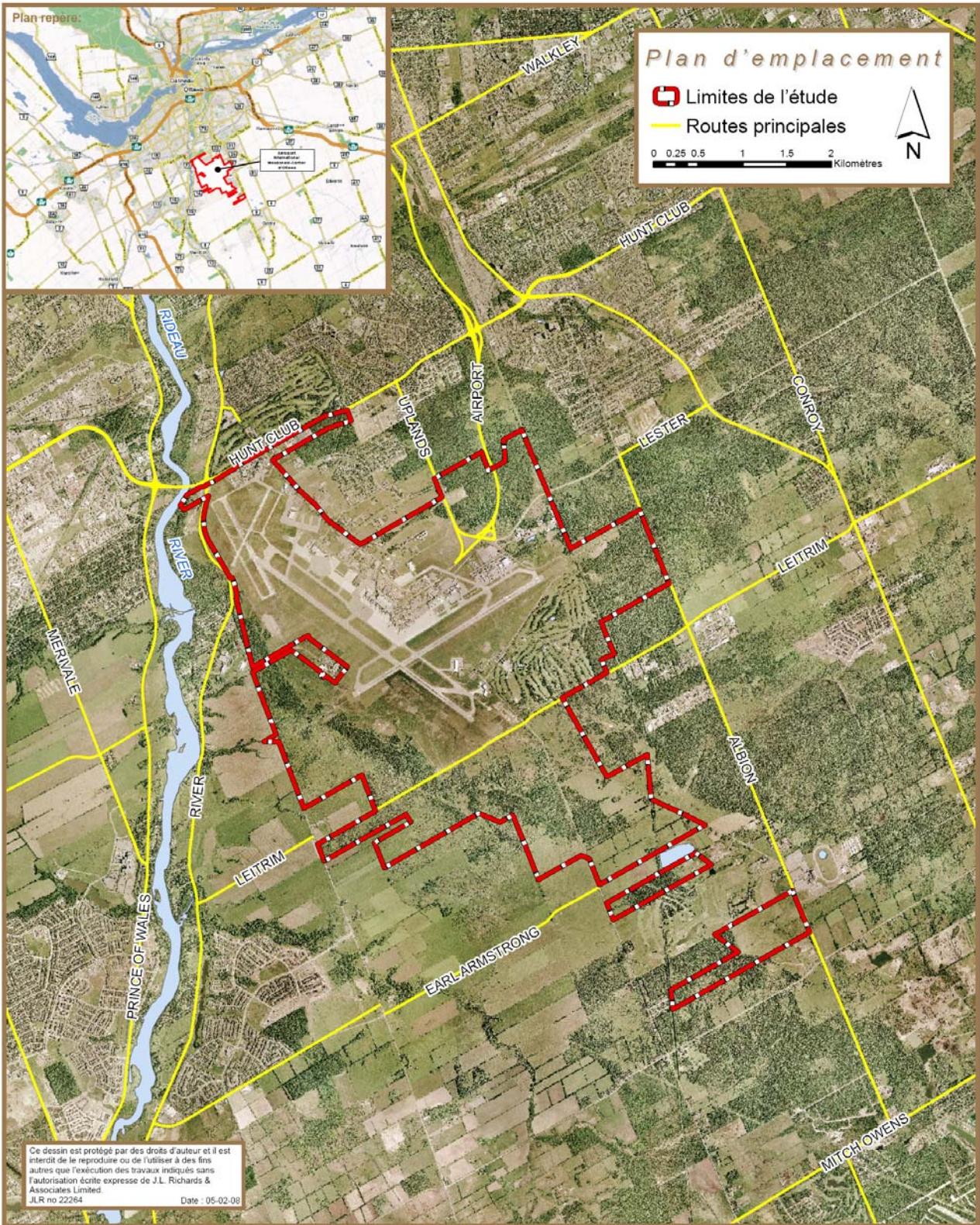
L'Aéroport international d'Ottawa joue un rôle essentiel dans la croissance économique de la région de la capitale nationale en répondant aux besoins de millions de passagers chaque année. L'aéroport est une porte d'entrée au Canada et à la région de la capitale nationale et tant le trafic international que domestique jouent un rôle global dans la région. L'aéroport est exploité d'une manière qui favorise non seulement la croissance du trafic passager, mais appuie aussi les services de fret aérien, les services aux entreprises, de même que d'autres services aéronautiques et non-aéronautiques. Consultez le plan d'emplacement de l'aéroport, pièce I-1 à la page suivante pour obtenir une perspective aérienne des limites de l'étude sur l'aéroport et des voies de circulation locale.

Régie de l'aéroport

Le lancement de la nouvelle Politique nationale des aéroports en 1994 a donné lieu à la mise en place d'administrations aéroportuaires locales partout au Canada. L'Administration de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa a été mise en place en 1997 après la formation du Conseil d'administration communautaire qui a pour tâche de surveiller la gestion de l'aéroport. L'Administration de l'aéroport est une société sans but lucratif dont le Conseil d'administration est formé de personnes nommées par le fédéral, les provinces, les municipalités et l'industrie.

L'Administration de l'aéroport a conclu un accord avec le gouvernement fédéral afin d'exploiter l'aéroport pendant les 49 prochaines années et doit respecter les conditions du bail foncier de l'aéroport conclu avec Transports Canada de même que l'ensemble des règles et règlements qui régissent les activités aéroportuaires et aéronautiques.

Les terrains de l'aéroport appartiennent au gouvernement fédéral et sont exploités par l'AAIMCO sans but lucratif comme c'est le cas pour les autres aéroports régis par le Réseau des aéroports nationaux (RAN) partout au Canada.



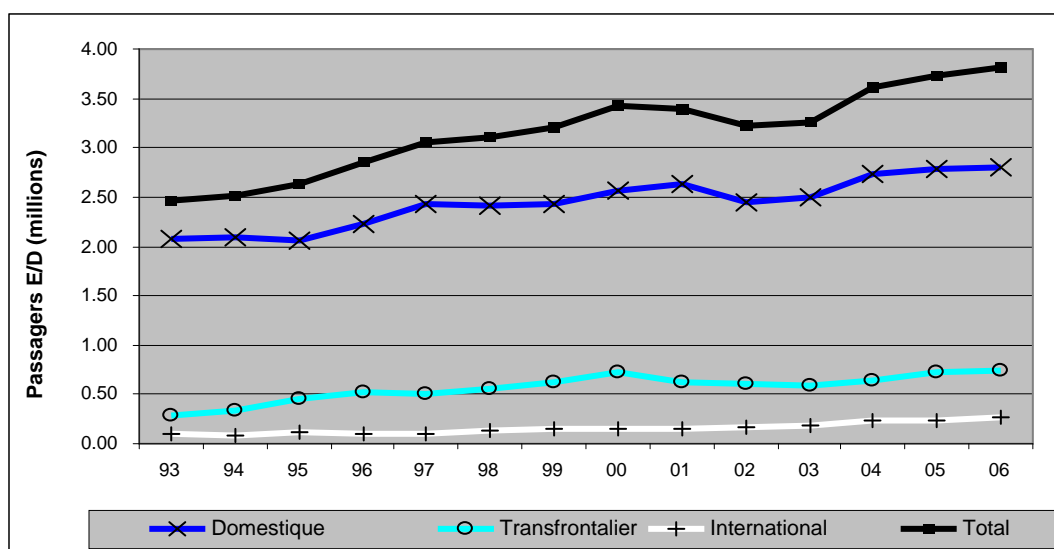
Pièce I-1. Plan d'emplacement

II. ACTIVITÉ ET PRÉVISIONS AÉRONAUTIQUES

Trafic passager

Trafic historique

En 2006, 3,81 millions de passagers ont utilisé l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (YOW). Le trafic domestique comptait pour 74 % du volume total de YOW, le trafic transfrontalier pour 19 % et le trafic international¹ pour 7 %. Cette répartition du trafic par secteur a changé sensiblement au cours des 14 dernières années, avec la part attribuée au secteur domestique diminuant de 84 % en 1993 à 74 % en 2006. Bien que le trafic transfrontalier a augmenté considérablement au début de cette période, les événements du 11 septembre 2001 et l'épidémie de SRAS en 2003 ont provoqué une réduction sensible des déplacements transfrontaliers et la demande a repris seulement en 2005-2006. Au cours de la même période, les vols internationaux ont continué de croître, sauf pour une légère diminution en 2000 et 2001. Consultez la pièce II-1 ci-dessous.



Source : Administration de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

Pièce II-1. Croissance du nombre de passagers embarqués et débarqués, 1993 à 2006

Services aériens actuels

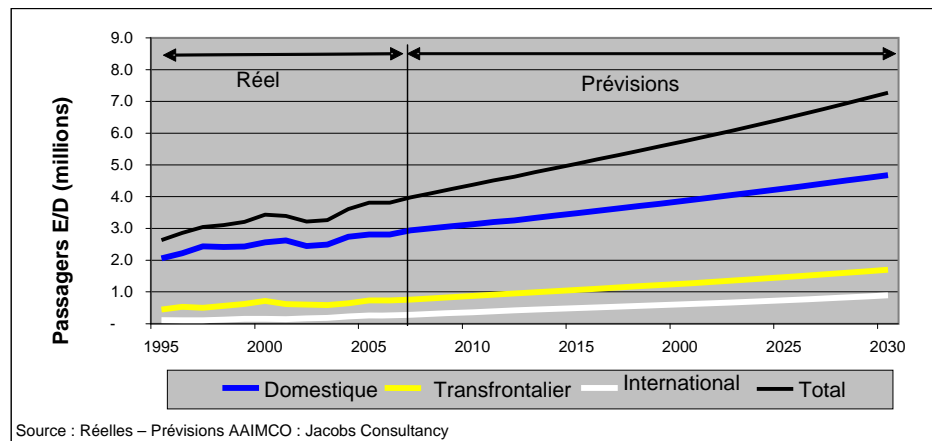
En mai 2007, Ottawa a été desservi par 16 compagnies aériennes qui, ensemble, assurent une combinaison de services réguliers et des services nolisés majeurs. Treize transporteurs offrent des services passagers réguliers et sept offrent des services nolisés majeurs saisonniers. Ces transporteurs offrent des services réguliers sans escale vers 13 destinations domestiques,

¹ Dans l'ensemble du présent rapport, le trafic et les services internationaux excluent ceux offerts pour les États-Unis, ces derniers sont nommés « services transfrontaliers ».

12 destinations transfrontalières et un service quotidien à longueur d'année vers le Royaume-Uni (Londres). Les services nolisés d'hiver ont été fournis vers 16 destinations aux Caraïbes, au Mexique et aux États-Unis. Avant septembre 2007, le nombre de destinations transfrontalières avait augmenté à 15 à la suite de l'introduction du service quotidien de Northwest Airlines vers Minneapolis-St. Paul, le service deux fois par jour de Continental vers Cleveland et le service deux fois par semaine d'Air Canada vers Las Vegas. Le 5 novembre 2007, Air Canada annonçait la mise en service d'un vol sans escale quotidien d'Ottawa vers Francfort en Allemagne. Le service doit commencer le 1^{er} juin 2008.

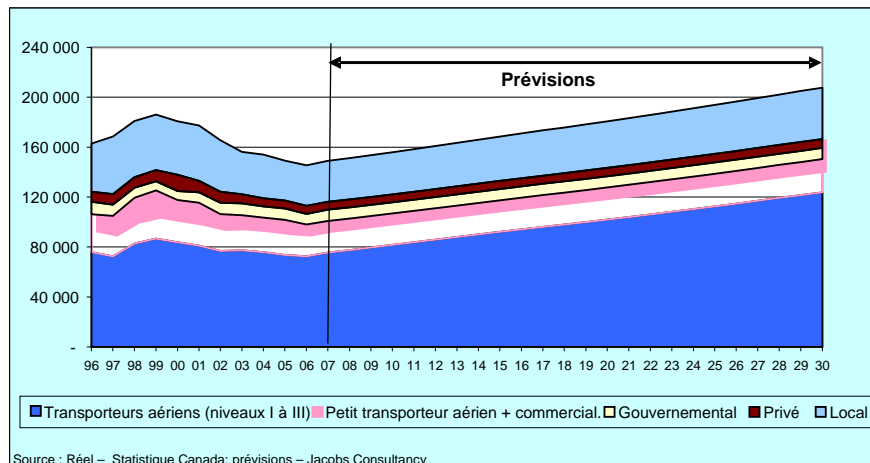
Prévisions de déplacement des passagers et des aéronefs

Le nombre réel et prévu de passagers E/D au cours de la période de 1993 à 2030 figure dans le graphique de la pièce II-2. D'ici 2030, on prévoit que le trafic passager se chiffrera à 7,66 millions. On estime le taux de croissance annuel moyen à 3,8 % entre 2006 et 2010, et à 2,9 % pour les 10 années de 2010 jusqu'en 2020 et encore à 2,7 % entre 2020 et 2030.



Pièce II-2. Nombre total réel et prévu de passagers E/D de 1993 à 2030

Les déplacements historiques et prévus d'aéronefs jusqu'en 2025 figurent à la pièce II-3. On s'attend à ce que le total des déplacements atteigne environ 210 000 d'ici 2030.



Pièce II-3. Déplacements historiques et prévus des aéronefs à YOW

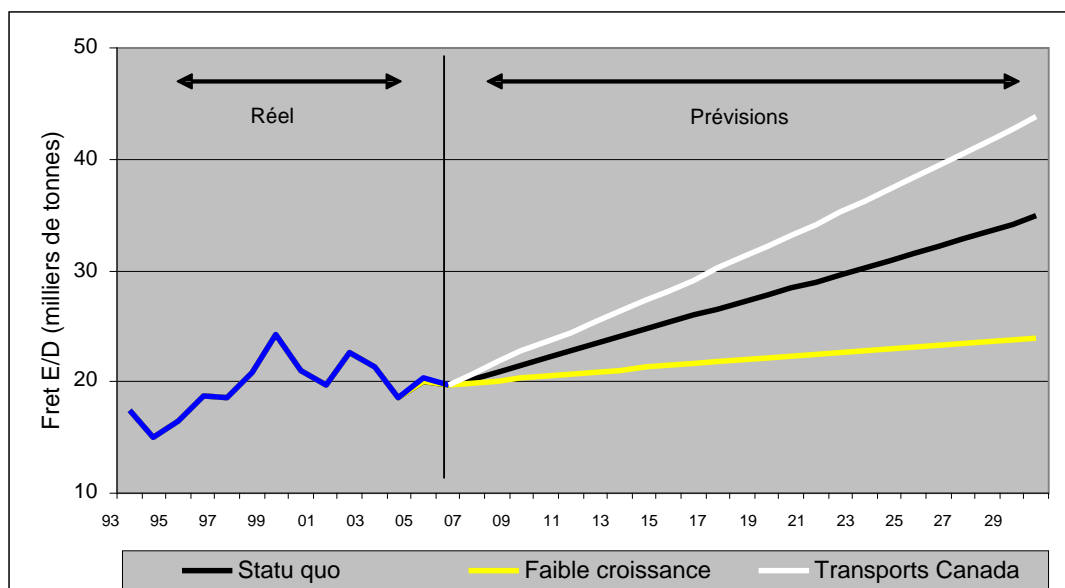
Prévisions du fret aérien

Services de fret actuels

L'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa est desservi par une combinaison de services de fret incluant le fret dans les soutes des aéronefs à passagers, le pont supérieur des aéronefs combinés passagers/frets et des aéronefs cargo utilisés tant pour le service de fret que pour le courrier. Environ 60 % du fret est transporté par des aéronefs cargo. La disponibilité de la capacité de fret dans les aéronefs à passagers a nettement diminué en raison de l'utilisation accrue de jets régionaux et l'accroissement des facteurs de chargement des passagers au cours des 10 dernières années.

Prévisions concernant le fret

Le fret historique et prévu est présenté dans le graphique de la pièce II-4. Les prévisions portent sur des scénarios de croissance faible et élevée en raison de la plus forte incertitude des estimations comparées aux prévisions concernant les passagers et les déplacements. Signalons également que la qualité de la base de données est loin d'être parfaite et il faudrait peut-être s'efforcer de l'améliorer.



Pièce II-4. Profil des prévisions de fret à YOW – 2006 à 2030

III. ANALYSE DE LA DEMANDE/CAPACITÉ ET DES BESOINS EN INSTALLATIONS DE L'AÉROPORT

Introduction

L'analyse de la demande et de la capacité a pour objet d'établir ce qui suit :

- les installations et services dont la capacité est insuffisante au regard des présentes conditions de la demande du trafic aérien;
- la capacité nécessaire dans les installations et services aéroportuaires afin de répondre à la demande future en fonction des prévisions du trafic aérien et autres caractéristiques reliées à la demande pendant la période visée par le Plan directeur;
- la mesure dans laquelle les installations et services existants doivent être agrandis ou améliorés et la nécessité d'aménager des installations et de fournir des services supplémentaires qui n'existent pas encore;
- le moment optimal, ou les événements déclencheurs, qui justifieraient la mise en place d'une capacité supplémentaire en matière d'installations et de services aéroportuaires;
- le moment des dépenses d'immobilisations.

Les principaux secteurs d'évaluation de la capacité sont les suivants :

- système d'aérodrome qui comprend les pistes, les voies de circulation et les aires de trafic;
- l'aérogare qui comprend les installations de traitement des passagers;
- les systèmes de soutien aéronautique comme l'entretien aéroportuaire, les services d'intervention d'urgence (service de lutte contre les incendies), les installations de stockage, la zone de dégivrage;
- les systèmes côté ville, y compris les voies d'accès du public et les stationnements pour automobiles;
- les services publics de l'aéroport.

Dans tous ces secteurs fonctionnels, l'évaluation de la capacité repose sur la comparaison de la circulation des aéronefs, des passagers et des véhicules avec les mesures de niveau de service qui visent à définir des normes acceptables d'exploitation pour l'aéroport.

Sommaire de l'aérodrome

L'actuelle configuration de piste (pistes 14/32 et 07/25) peut accommoder entre 57 et 98 opérations à l'heure et présente un volume de servitude annuel (VSA) qui varie de 200 000 à 265 000 déplacements par année.

Les prévisions à long terme de ce Plan directeur suggèrent que la demande totale s'établira à environ 210 000 déplacements (vols itinérants et locaux) d'ici la fin de la période de planification examinée dans le présent Plan directeur, ce qui signifie que l'aéroport aura à ce moment atteint sa capacité maximale, dans sa configuration actuelle.

En supposant que l'aéroport maintient ses taux actuels et prévus de croissance, il faudra sans doute aménager une nouvelle piste à la fin de la période prévue afin de fournir un bon niveau de service aux utilisateurs tout en maintenant à un niveau acceptable les retards causés par l'encombrement de l'aéroport. Toutefois, on pourrait envisager un certain nombre de mesures d'atténuation à ce moment-là, comme l'aménagement de sorties rapides pour les pistes 14-32 et 25, afin d'atténuer l'encombrement pendant les heures d'affluence et ainsi remettre à plus tard le gros investissement requis pour la construction d'une nouvelle piste.

Besoins en matière de portes pour les aéronefs

Lorsque l'agrandissement de l'aérogare et de l'aire de circulation sera terminé en 2008, on aura une capacité totale sur l'aire de circulation de 25 postes d'embarquement autour de l'aérogare et la possibilité d'ajouter une porte d'embarquement à l'extrémité sud de l'aérogare.

Compte tenu de la demande prévue pour les portes d'embarquement sur l'aire de trafic, il y a aura une insuffisance de portes (avec et sans passerelle) immédiatement après 2012. D'ici 2017, il manquera cinq portes et en 2030 il en manquera 10. La pièce III-1 illustre les besoins prévus en matière de portes d'embarquement.

Pièce III-1. Prévision du nombre de portes d'embarquement nécessaires par secteur et par code d'aéronef OACI

Année/code	Minimum transfrontalier	Portes transfrontalières/ internationales	Portes vols domestiques	Total
2007				
Code B	5	5	4	9
Code C	1	2	9	11
Code D	0	2	0	2
Code E	0	0	0	0
Totaux	6	9	13	22
2012				
Code B	5	5	2	7
Code C	2	4	10	14
Code D	0	3	1	4
Code E	0	0	0	0
Totaux	7	12	13	25
2017				
Code B	7	7	4	11
Code C	3	3	12	15
Code D	0	3	0	3
Code E	0	1	0	1
Totaux	10	14	16	30

Pièce III-1. Prévision du nombre de portes d'embarquement nécessaires par secteur et par code d'aéronef OACI

Année/code	Minimum transfrontalier	Portes transfrontalières/ internationales	Portes vols domestiques	Total
2030				
Code B	7	8	4	12
Code C	4	4	13	17
Code D	0	1	0	1
Code E	0	3	2	5
Totaux	11	16	19	35

Analyse de la demande/capacité et des besoins des aérobares à passagers

Dans le cadre de l'analyse de capacité de l'aérogare, on a tenu compte de l'aérogare actuelle et de l'aérogare agrandie. Les différents endroits de l'aérogare, chacun avec ses propres fonctions, caractéristiques et rythmes de traitement, ont été analysés. L'aire principale de l'aérogare comprend le linéaire des trottoirs de l'aérogare, les zones d'enregistrement, les postes de sécurité des passagers, le système des bagages sortants, les salles d'embarquement des passagers, le système d'arrivées des bagages et les zones de traitement de douane et immigration.

On a procédé à l'examen de la capacité et des besoins actuels et futurs de l'aérogare en évaluant le volume de demandes des voyageurs pendant les heures de pointe.

Capacité de traitement de l'aérogare

L'aérogare comprend un certain nombre de systèmes et de zones, chacun ayant sa propre capacité ou son propre rythme de traitement. Tout simplement, on peut voir l'aérogare comme une série de systèmes de traitement (comme l'enregistrement, la sécurité, le poste d'embarquement) et les zones de stockage (salles d'attente, etc.). La demande et la capacité des systèmes de traitement sont évaluées en fonction du nombre de passagers à l'heure et la demande de capacité des zones d'attente définie en termes du nombre de passagers.

La demande prévue visant les installations est évaluée au moyen d'un modèle qui utilise les critères de niveau de service définis dans le manuel de référence de développement des aéroports de l'IATA, 9^e édition, datée de janvier 2004. Les lignes directrices de ce manuel relient les facteurs spatiaux précis et les exigences du processeur à la prévision du nombre de passagers aux heures de pointe.

On a examiné l'expansion actuelle et celle de l'aérogare afin d'en comparer les capacités avec les demandes prévues en 2010, 2017 et 2030. La pièce III-2 résume les besoins d'agrandissement prévus de l'aérogare. Les endroits mis en surbrillance indiquent des lacunes en matière de capacité disponible. Chacune des zones essentielles est discutée ci-dessous.

Pièce III-2. Besoins prévus de superficie d'aérogare

PHPT		2012	2017	2030
Embarquement vols domestiques/internationaux		960	1 040	1 320
Embarquement transfrontalier		380	410	680
Débarquement vols domestiques		710	790	900
Débarquement international (transfrontalier)		720	800	1 030
Élément d'aérogare	Existant/ prévu	2012	2017	2030
Système de traitement				
Longueur de linéaire de trottoir - départs (m)	135	191	210	277
Longueur de linéaire de trottoir - arrivées (m)	316	191	210	277
Enregistrement				
Domestique/international (CUTE)	50	35	38	51
Domestique/international (sans CUTE)		42	48	62
Transfrontalier (CUTE)	24	17	18	30
Transfrontalier (sans CUTE)		20	21	36
Postes de sécurité - Nombre				
Domestique/international	7	8	9	12
Transfrontalier	2	3	4	6
	6	4	5	8
Unités FIS É.-U. Nombre de places assises – salles d'attente				
Domestique/international	1 350	768	832	1 056
Transfrontalier	280	304	328	544
Unités pour immigrants				
	8	10	11	14
Unités de récupération des bagages				
Unités – vols intérieurs	3	3	4	5
Longueur d'exposition vols intérieurs	154	144	240	276
Unités internationales/transfrontalier	2	3	4	5
Longueur d'exposition internationale/ transfrontalier	254	158	278	278
Espaces (mètres carrés)				
Salles des départs :				
Domestique/international	1 386	1 223	1 324	1 687
Transfrontalier	683	436	471	781
Comptoirs d'enregistrement				
Domestique/international	198	220	237	309
Transfrontalier	100	111	119	198
Espaces des postes de sécurité				
Domestique/international	317	360	405	540
Transfrontalier	160	135	180	270
Espace de la salle d'attente				
Domestique/international	4,607	2 152	2 336	2 946
Transfrontalier	572	803	866	1,436
Concessions				
Domestique/international	2,576	2 046	2 345	3 544
Zone d'assemblage des bagages				
Domestique /international	3,020	1 960	3 064	3 478
Transfrontalier	1,365	1 569	1 569	1 983
Salle des arrivées internationales				
	530	1 378	1 513	2 219
Récupération des bagages				
Domestique	1,757	1 386	2 310	2 880
International/Transfrontalier	1,411	1 596	2 718	2 904
Zone secondaire douane/immigration				
	500	279	307	446
Hall des arrivées – coté ville				
Domestique	1,078	615	685	780
International/Transfrontalier	800	624	693	893

Linéaire de trottoir

On manquera d'espace sur le linéaire de trottoir au cours des cinq prochaines années (2012). Il faudra élargir la voie de circulation existante selon la même configuration que les voies d'arrivée.

Enregistrement

Le nombre actuel de comptoirs d'enregistrement pour les vols domestiques sera suffisant jusqu'à la toute fin de la période de planification, en supposant que des installations partagées soient mises en place. Le nombre actuel de comptoirs d'enregistrement pour vols transfrontaliers suffira seulement jusqu'aux quelques dernières années de la période de planification (2025 à 2030), encore une fois en supposant que des kiosques partagés soient mis en place.

Points de contrôle de sécurité

Les points de contrôle de sécurité pour les vols intérieurs fonctionnent actuellement à pleine capacité et il faudra les agrandir sous peu, de même que l'espace qu'ils occupent. La zone de file d'attente, bien qu'elle soit adéquate la plupart du temps, ne suffira plus pendant les périodes de pointe et, étant donné l'endroit où se trouve l'escalier roulant, cette zone sera de plus en plus encombrée au cours de la période de prévisions.

Pour la zone de sécurité des vols transfrontaliers, il faudra installer un autre poste de contrôle au cours des cinq prochaines années. Surtout, la zone de files d'attente qui mène à la zone de sécurité est actuellement encombrée. Cet encombrement découle de la proximité du point de chute des bagages enregistrés et des points de contrôle. En 2008, on a approuvé un projet visant à augmenter l'espace de la zone de file d'attente pour permettre la mise en place d'un autre poste de contrôle et aussi améliorer le traitement des bagages enregistrés. Ce projet devrait permettre de répondre aux besoins immédiats et à court terme de la sécurité des vols transfrontaliers.

Federal Inspection Services (FIS) des É.-U.

Le nombre actuel des services des FIS des États-Unis seront suffisants seulement jusqu'en 2017. Il faudra augmenter le nombre de postes des FIS pour répondre à la demande et ce, vers la fin de la période de planification.

Salles des départs

Les salles de départs pour les vols domestiques offriront assez d'espace pendant toute la période de prévision. Toutefois, le nombre de places assises diminuera sous le seuil recommandé de 80 % de la norme de prévision pour les heures de pointe et ce, vers la fin de la période de planification.

La salle des départs pour les vols transfrontaliers est bondée aujourd'hui et devra être agrandie au cours des cinq prochaines années.

Emplacements des concessions

L'espace des emplacements des concessions pour les vols domestiques suffit à répondre à la demande jusqu'à environ 2017. Il faudra prévoir des espaces supplémentaires pour les concessions afin de répondre à la demande prévue au cours des étapes suivantes de la période de planification. Dans la zone des vols transfrontaliers, l'espace pour les concessions est déjà limité. Il faudra ainsi prévoir de l'espace supplémentaire pour les concessions au moment d'agrandir les zones des vols transfrontaliers.

Douanes et immigration canadiennes

Les zones de traitement de douanes et immigration suffisent pour les demandes de pointe de la planification actuelle. Pendant les heures de pointe, les passagers sont souvent mis en file d'attente dans le corridor d'arrivée. De plus, il n'y a pas assez d'unités à la ligne d'inspection primaire (LIP) pour répondre à la demande des arrivées en période de pointe, au nombre de 700 à l'heure. Lorsqu'il manque du personnel aux comptoirs de la LIP pendant les heures de pointe, le problème est aggravé.

Salles des bagages

Les carrousels des bagages pour vols intérieurs (deux existants, un prévu) suffisent à répondre à la demande jusqu'à environ 2012. Deux autres carrousels seront nécessaires avant la fin de la période de planification. Les unités de récupération des bagages des vols internationaux/transfrontaliers suffiront jusqu'à environ 2017. Même s'il y a seulement deux unités, l'une est très grande et la longueur totale d'exposition suffit jusqu'en 2017. Il faudra trois autres carrousels avant la fin de la période de planification.

Les zones de bagages sortants pour les vols domestiques/internationaux et transfrontaliers sont de dimension adéquate pour la période prévue.

Analyse de la demande/capacité et des besoins des installations de soutien de l'aviation

Un examen des installations de soutien aéronautique a également eu lieu et comprend ce qui suit :

- les services d'intervention d'urgence et l'immeuble d'entretien de l'aéroport;
- installations de dégivrage;
- installations pour le fret aérien;
- installations d'avitaillement.

On a décidé qu'aucune de ces installations ne nécessitait d'agrandissement pour des besoins de capacité supplémentaire. Toutefois, on recommande d'agrandir l'aire de trafic du fret afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle.

De plus, le Comité d'exploitation de l'aéroport devrait envisager la mise en place d'un système de gestion centralisé pour l'installation de dégivrage, étant donné qu'on pourrait ainsi maximiser l'utilisation de tous les postes de dégivrage pendant la période de pointe.

PLH Aviation Services prévoit installer une citerne d'un million de litres dans le parc des réservoirs de stockage de carburant au cours de la prochaine année.

Pendant le prochain agrandissement de l'aire de trafic, l'Administration de l'aéroport devrait envisager d'installer un système d'oléoprises afin de desservir tous les aéronefs sur l'aire de trafic de l'aérogare. Cela permettrait d'améliorer grandement la sécurité de l'aéroport, de minimiser l'utilisation de véhicules sur l'aire de trafic et permettrait d'espacer de façon économique les portes d'aéronefs prévues.

Analyse des demande/capacité et des besoins des installations côté aérogare

Les installations côté aérogare comprennent ce qui suit :

- stationnement public – stationnements à court et à long terme;
- stationnement des employés;
- parcs de stationnement pour autos de location;
- parcs pour les taxis et les limousines;
- chemins d'accès côté aérogare (comme la Promenade de l'aéroport et le chemin privé de Canadair);
- route d'accès principale (à partir de la Promenade de l'aéroport);
- routes d'approche de l'aérogare – entrant et sortant;
- routes de desserte de l'aérogare – y compris les linéaires de trottoir d'arrivée et de départ.

Toutes les recommandations sont fondées sur les calculs exécutés à l'aide de « Règles empiriques ». Dans l'ensemble, on recommande que tous les besoins en matière de dimensions des installations côté aérogare, qui servent à la conception, soient fondés sur des analyses économétriques effectuées en fonction de données sur les véhicules et les passagers aériens embarqués-débarqués particulières aux sites. Les recommandations précises sont résumées dans la pièce III-3.

Pièce III-3

Installation	Recommandation
Stationnement public	D'ici cinq ans, il faudra sans doute ajouter 1 900 emplacements
Stationnement pour autos de location	Déménager sur un terrain plus loin ou agrandir le stationnement couvert d'ici 2017.
Stationnement des employés	Il faudra sans doute un agrandissement d'ici 2020
Parc de taxis	Il faudra sans doute un agrandissement au cours des cinq prochaines années
Route privée de la Promenade de l'aéroport	Il faudra sans doute un agrandissement (deux voies, une voie dans chaque direction entre 2015 et 2020. Le passage inférieur du pont Delta pourrait accélérer cette période
Chemin d'entrée de l'aérogare	Il pourrait être nécessaire de procéder à un agrandissement (une voie) d'ici 2012
Chemin d'approche de sortie de l'aérogare	Il pourrait être nécessaire de procéder à un agrandissement (une voie) pendant la période de 2012 à 2017
Voie de desserte de l'aérogare	Il pourrait être nécessaire de procéder à un agrandissement (une voie) d'ici 2015

Il est recommandé que l'Administration de l'aéroport procède à un comptage et à une analyse réguliers de la circulation côté aérogare afin de déterminer quelle période serait appropriée pour l'expansion des routes d'accès et des stationnements. Il est important que les installations soient agrandies avant d'atteindre les capacités maximales afin d'assurer un bon niveau de service pour les clients, les employés et les fournisseurs de services de transport terrestre.

IV. PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT

La mise à jour du Plan directeur de l'aéroport présente les étapes et les options de développement de l'aéroport à court terme (2012), à moyen terme (2017) et à long terme (2030). Ces étapes et options ont été élaborées afin de respecter au bout du compte les analyses prévues concernant les demandes et exigences pour les éléments opérationnels suivants de l'aéroport :

- installation d'aérogare et portes d'embarquement d'aéronefs;
- installations et voies d'accès côté aérogare;
- installations de soutien des aéronefs.

Plan de développement des installations d'aérogare et des portes

Afin de respecter les demandes prévues concernant le nombre de passagers et les portes d'embarquement connexes prévues pour 2030, l'aérogare et les portes doivent être agrandies. On propose une approche progressive à cette croissance, les agrandissements devant avoir lieu dans la prochaine période de cinq ans avant 2012, de 10 ans avant 2017 et au cours de la dernière période de planification qui va jusqu'en 2030. Chacune des options proposées répond aux besoins en matière de portes ou les dépasse, au-delà de ce qui avait été prévu.

Le principe fondamental de l'exercice proposé de développement échelonné est que l'agrandissement de l'aérogare se fasse à l'extrémité nord de l'aérogare actuelle. L'une des contraintes qui fait obstacle à l'expansion de l'aérogare vers le sud est l'emplacement de la voie de circulation Bravo et de l'aire de trafic 1, tous les deux devant être entretenus pour le déplacement des aéronefs et le stationnement des aéronefs à distance. De plus, toutes les options de développement de l'aire de trafic nécessitent de déplacer le Centre d'accueil du Canada de son emplacement actuel immédiatement au nord de l'aire de trafic de l'aérogare.

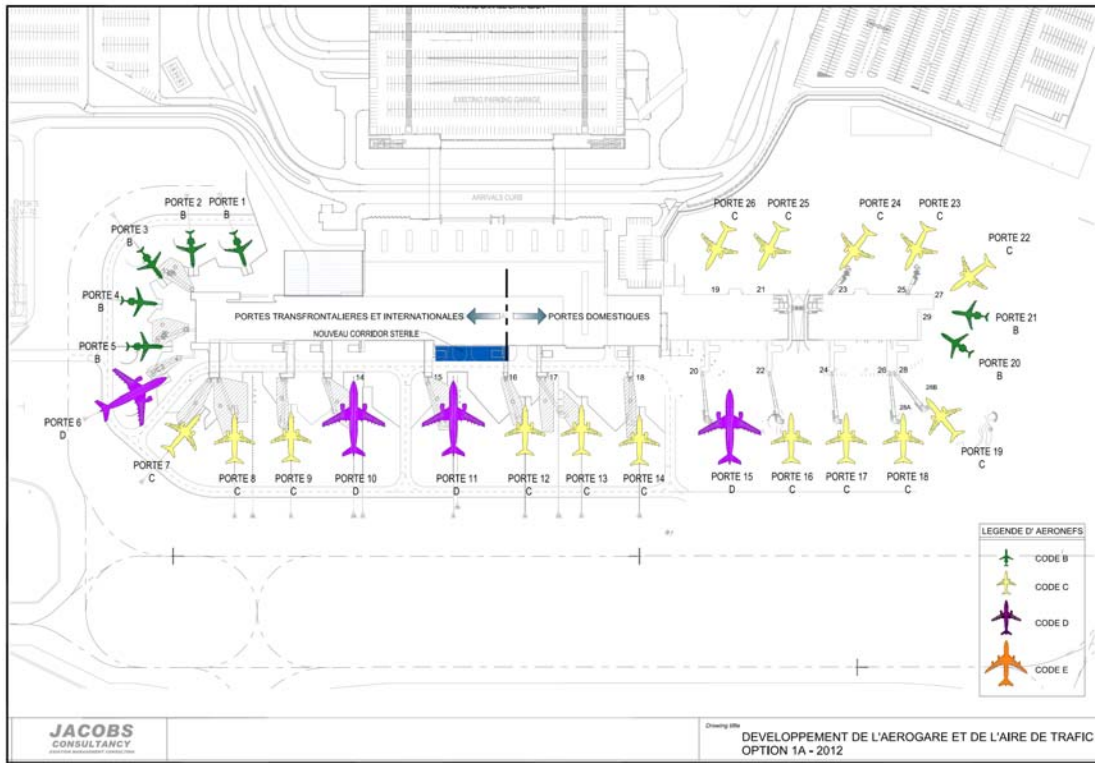
Les dessins de développement ci-dessous ont été inclus aux fins d'illustration et sont des concepts d'agrandissement de l'aérogare pour 2012, 2017 et 2030.

Développement de l'aérogare jusqu'en 2012

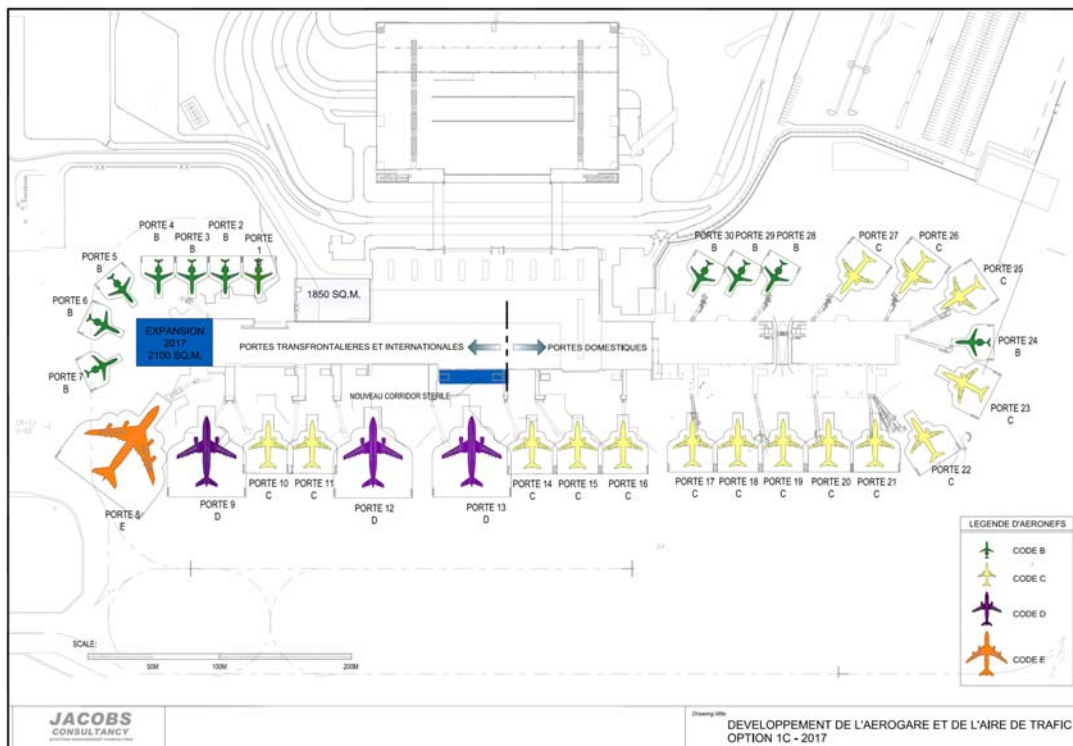
La première étape de développement en 2012, illustrée par la pièce IV-1 ci-dessous, présente une aérogare agrandie vers l'est pour permettre l'expansion d'une zone de traitement internationale (niveau 1) et les installations de traitement transfrontalier (niveau 3). Afin d'agrandir l'aérogare tout en nuisant le moins possible aux opérations, les installations de traitement touchées devront être partiellement déplacées de l'endroit où elles se trouvent actuellement avant l'agrandissement de l'immeuble. L'espace de traitement supplémentaire requis doit être aménagé au-dessus de la zone de chargement des camions. L'aménagement d'un corridor stérile entre les portes 15 et 16 est nécessaire afin d'accommoder le nombre requis de portes pour les vols transfrontaliers avant 2012.

Développement de l'aérogare jusqu'en 2017

Une deuxième étape de développement, prévue pour 2017, indiquée dans la pièce IV-2 ci-dessous, propose d'agrandir l'actuel quai de l'aérogare vers le nord afin d'ajouter une salle d'attente et des espaces de concessions et au moins cinq autres portes d'embarquement. Ce développement est en pratique une expansion linéaire qui s'ajoute à la structure actuelle. Au moyen de consultations avec les intervenants de l'aéroport et de l'évaluation des options de développement formulées aux fins d'examen, on a conclu que l'agrandissement de l'empreinte de l'immeuble actuel est préférable à la construction d'une aérogare distincte pour vols transfrontaliers.



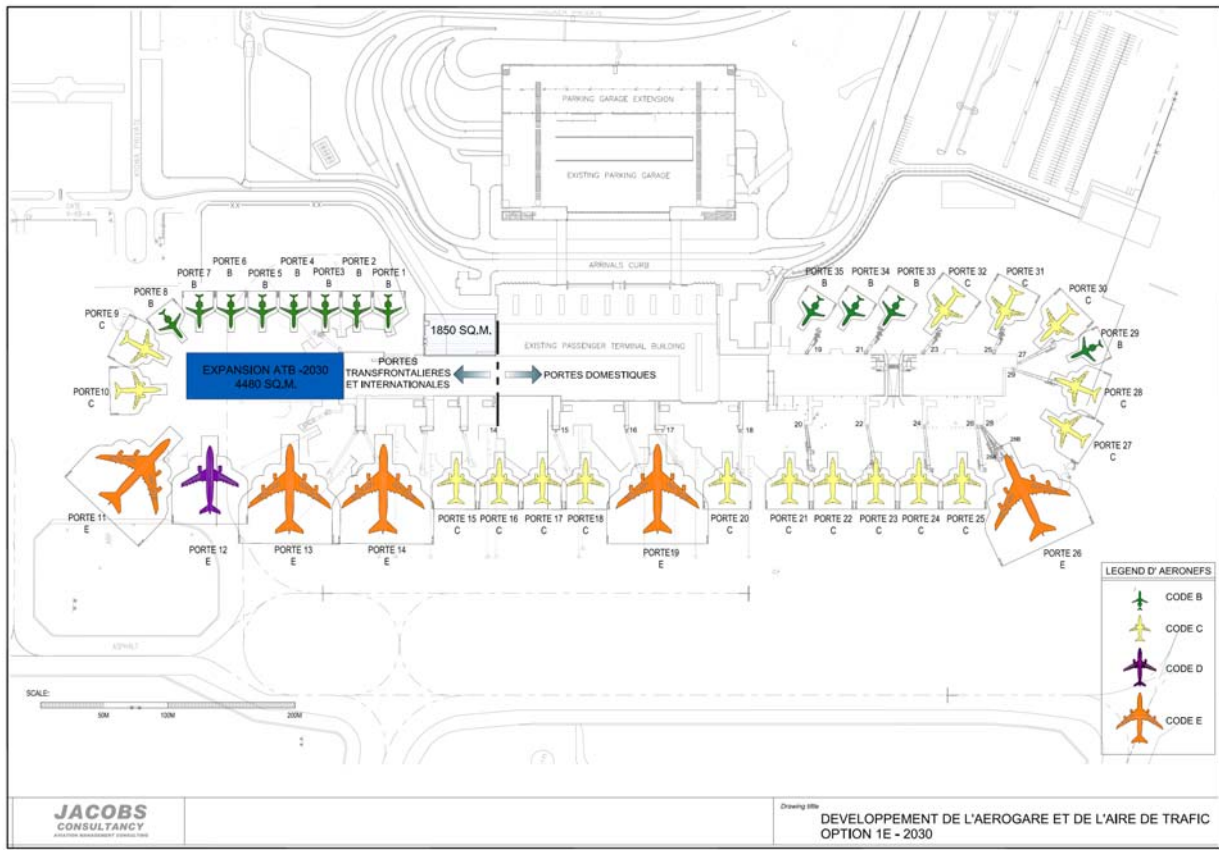
Pièce IV-1. Développement de l'aérogare jusqu'en 2012



Pièce IV-2. Développement de l'aérogare jusqu'en 2017

Développement de l'aérogare jusqu'en 2030

Cette étape de développement propose de poursuivre l'expansion de l'aérogare vers le nord. Cette option s'appuie sur la supposition qu'une expansion linéaire de l'aérogare actuelle se fera en faveur du développement d'une installation distincte pour les vols transfrontaliers. L'option 1E propose au total 25 portes d'embarquement. Il existe actuellement 16 portes pour vols transfrontaliers/internationaux, qui répondent aux besoins d'une combinaison d'aéronefs suivants : 8 code B, 4 code C, 1 code D, et 13 code E. Il existe également au total 19 portes pour vols intérieurs, qui répondent aux besoins de la combinaison d'aéronefs suivante : 4 code B, 13 code C, 0 code D et 2 code E. La troisième étape de développement de l'aérogare est illustrée dans la pièce IV-3 ci-dessous.



Pièce IV-3. Développement de l'aérogare en 2030

Plan de développement recommandé de l'aéroport

Un résumé des options de développement recommandées de l'aéroport figure ci-dessous dans la pièce IV-4. Le plan illustre l'emplacement des travaux d'expansion de l'aérogare et de l'aire de trafic, les modifications d'accès côté aérogare, l'expansion du stationnement couvert, un nouveau stationnement et la réservation d'un emplacement pour un nouvel hôtel attenant. Ces travaux de développement proposés sont nécessaires afin de répondre à la demande prévue d'ici 2030.

Consultation des intervenants

La stratégie de communication et de consultation avait pour objet d'informer les intervenants au sujet d'une mise à jour du Plan directeur de l'aéroport et d'obtenir un aperçu et des renseignements pertinents des principaux intervenants et agences, et du public. La stratégie visait à motiver la participation du public et à mousser l'intérêt local. La stratégie de communication et de consultation, pour les besoins de cette mise à jour du Plan directeur de l'aéroport, prévoyait la participation et les commentaires des divers locataires et intervenants de l'aéroport, des agences gouvernementales, des participants communautaires et du public.

La première étape de consultation donnait un aperçu des questions concernant l'exploitation et la croissance de l'aéroport qui touchaient les locataires et les intervenants. Plus précisément, les données recueillies auprès des locataires et des intervenants qui ont un intérêt direct dans l'Aéroport d'Ottawa ont permis de comprendre en détail les services offerts, de prévoir la demande de trafic, de prévoir quelles installations seraient utilisées et de régler des questions et préoccupations qui se rapportent à l'exploitation de l'aéroport. La deuxième étape de consultation s'est déroulée au cours d'une série de réunions en personne avec les représentants d'agences comme la Commission de la capitale nationale, Transports Canada et la Ville d'Ottawa, entre autres. La troisième étape de la consultation a porté sur un examen du Plan directeur provisoire de l'aéroport. On a pris connaissance du plan en question au moyen de présentations à l'intention de la Ville d'Ottawa, de la Commission de la capitale nationale, de Transports Canada et des intervenants de l'aéroport. Les locataires, les employés et le grand public ont été invités à participer à des séances portes ouvertes où on pouvait trouver des panneaux d'affichage et où le personnel de l'aéroport et les experts-conseils étaient disponibles pour répondre aux questions. Les fiches de commentaires étaient mises à la disposition de toutes ces personnes pendant tout le processus de consultation et de communication.

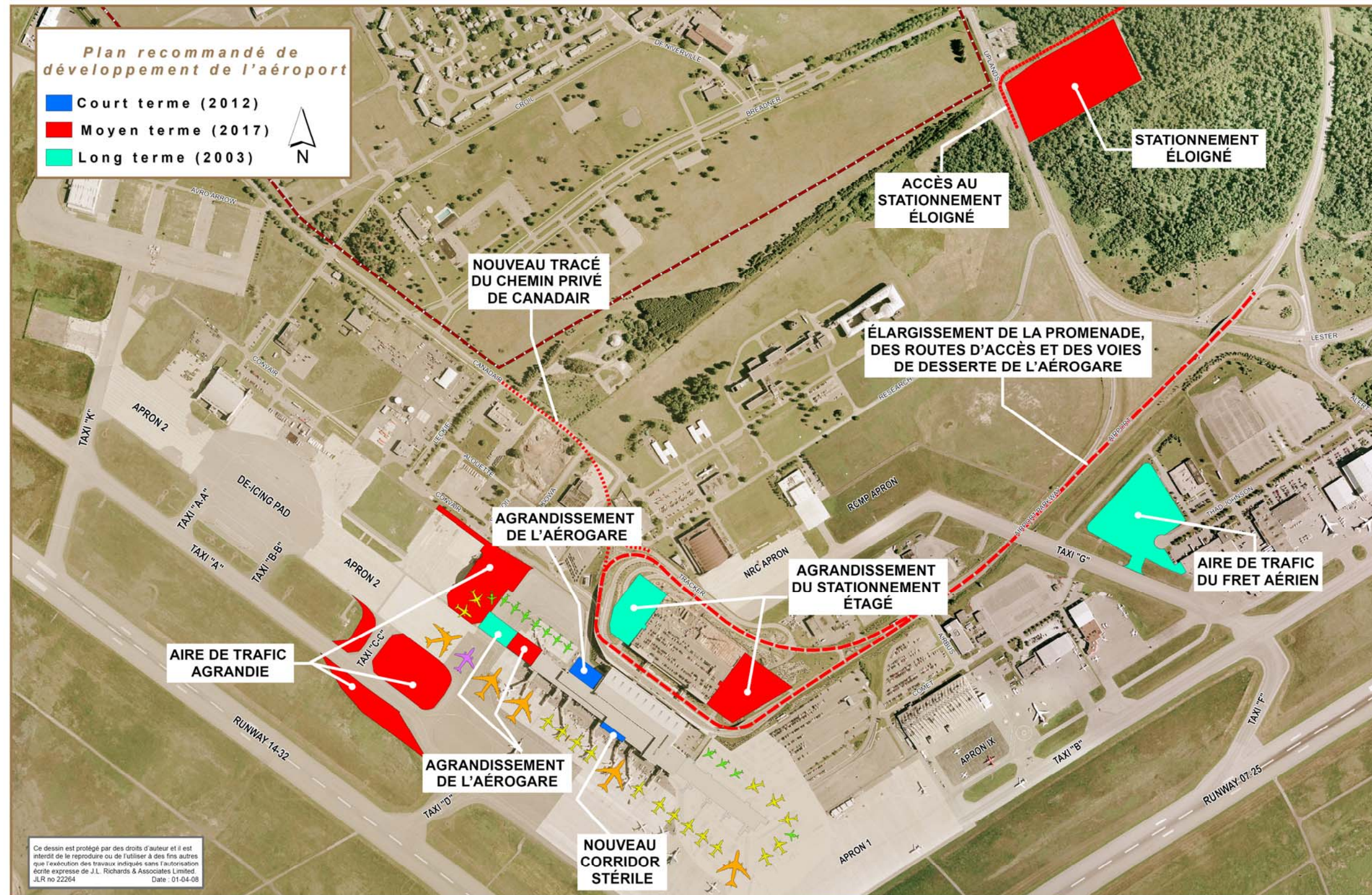
On a utilisé les stratégies de consultation suivantes :

- des entrevues au téléphone et en personne avec les intervenants de l'aéroport, les agences gouvernementales et les locataires;
- des lettres ont été envoyées aux intervenants et locataires de l'aéroport pour leur demander des renseignements et des commentaires au sujet de la mise à jour du Plan directeur de l'aéroport;
- des réunions avec les gestionnaires de l'Administration de l'aéroport, les directeurs et les employés afin de discuter des divers aspects et des caractéristiques précises de l'exploitation de l'aéroport qui se rapportent à la mise à jour en question;
- des sondages auprès des intervenants, des locataires, des gestionnaires et des employés de l'aéroport; les formulaires de sondage remplis au cours des entrevues ont été saisis dans Survey Monkey;
- des réunions entre les directeurs de l'Administration de l'aéroport et les employés afin d'obtenir des commentaires au sujet des options de développement et des futures opérations;
- des réunions concernant des questions précises avec des organismes gouvernementaux comme la Ville d'Ottawa, la Commission de la capitale nationale, Transports Canada et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada;
- une page Web, qui se rapporte précisément à la mise à jour du Plan directeur de l'aéroport, a été produite et a fourni des renseignements au sujet du projet, des personnes-ressources étaient disponibles par courrier électronique afin d'assurer que le public avait l'occasion de formuler des commentaires au sujet du projet;

- des séances portes ouvertes avec le public afin d'obtenir les commentaires de la communauté au sujet du processus du Plan directeur de l'aéroport, les besoins et options de développement futurs envisagés et les préoccupations de la communauté.

Les outils de communication suivants ont été utilisés :

- page Web, description de projet, but et possibilités de faire participer les intervenants et le grand public afin d'obtenir leurs commentaires;
- lettres d'introduction (de la mise à jour du Plan directeur de l'aéroport);
- des présentations visant le lancement du projet et pour examiner le Plan directeur provisoire de l'aéroport;
- des invitations aux réunions/séances portes ouvertes faites par téléphone, par télécopieur et par courriel de même que la poste régulière;
- des réunions en personne avec les représentants de divers organismes et intervenants qui participent au projet.



Pièce IV-4. Plan recommandé de développement de l'aéroport jusqu'en 2030

V. SOMMAIRE DES COÛTS DE DÉVELOPPEMENT DU PLAN DIRECTEUR

Le développement échelonné prévu dans le programme du Plan directeur de l'aéroport se divise en trois volets : 2012, 2017 et 2030. La pièce V-1 ci-dessous énumère les divers éléments de travaux du programme, les coûts d'immobilisation estimatifs et les échéances. Veuillez noter que tous les coûts sont en dollars canadiens de 2008 et excluent la TPS. Les estimations d'immobilisation sont fondées sur l'exécution des travaux en vertu d'un seul contrat de soumissions-construction et comprennent 15 % pour la gestion d'avant-projets, la conception architecturale/technique, la surveillance et les inspections de construction de même que 25 % du coût pour les imprévus de conception et de construction.

Pièce V-1. Futur programme recommandé de développement de l'aéroport

Description des éléments de travaux	2012	2017	2030	Totaux
Ajout d'un corridor stérile (portes 15 à 16)	\$1			\$1
Ajout d'un système de traitement à l'aérogare au nord, phase 1	\$17			\$17
Prolongement des services de vols transfrontaliers vers le nord, phase 1		\$22		\$22
Démolition du hangar 11 et nouvel asphaltage selon le PLR 10		\$4		\$4
Remplissage de l'aire de trafic entre l'aire de trafic 1 et la voie de circulation C-C et voie de circulation double		\$5		\$5
Agrandissement vers le sud de la structure de stationnement (796 places)		\$26		\$26
Stationnement de surface éloigné à long terme (1 000 places)		\$5		\$5
Élargissement de la Promenade de l'aéroport (Alert jusqu'à chemin privé Airbus – deux voies à quatre voies)		\$2		\$2
Construction d'un nouveau pont Delta et refonte du tracé de la voie de circulation Delta		\$4		\$4
Élargissement des voies de desserte et de sortie de l'aéroport (ajouter une voie à chaque direction)		\$1		\$1
Élargissement de la voie de desserte de l'aéroport (ajout d'une voie dans chaque direction)		\$0.5		\$0.5
Modifier le tracé de la route privé Canadair		\$1		\$1
Expansion vers le nord de la structure de stationnement (680 places)			\$22	\$22
Extension vers le nord des services transfrontaliers, phase 2			\$24	\$24
Nouveau Centre d'accueil du Canada			\$7	\$7
Nouvelle expansion de l'aire de trafic du fret près de la voie de circulation du Golf (option 2)			\$3	\$3

VI. PLAN D'UTILISATION DES SOLS 2008

Le plan d'utilisation des sols est l'expression de l'intention visant la croissance et le développement futurs des terrains de l'aéroport au cours de la période de planification allant de 2008 à 2030. Il vise à assurer que l'on procède à un développement rationnel et ordonné par la désignation d'une combinaison et d'une répartition appropriée des services commerciaux, industriels et autres non aéronautiques. Le plan comprend le système côté piste, l'aérogare, les fonctions dans la zone de l'aérogare, des zones commerciales aéronautiques côté piste, le développement aéronautique et non aéronautique côté aérogare, le stationnement étagé, les stationnements pour automobiles, les voies d'accès et le système de transport intermodal. Le développement sur les terrains de l'aéroport doit se faire principalement en fonction des normes et des infrastructures urbaines.

Le premier plan d'utilisation des sols approuvé par l'Administration de l'aéroport a été formulé en 1998 et modifié plus tard en 2003. Le plan d'utilisation approuvé des sols de 2008 tient compte des désignations d'utilisation des terrains énoncés dans les deux plans précédentes et utilise les besoins prévus en matière de demande et de capacité pour modifier les désignations. Les améliorations au plan tiennent compte de l'examen de la pertinence des désignations existantes et incluent les autres objectifs de planification gouvernementaux comme ceux énoncés par la Ville d'Ottawa et la Commission de la capitale nationale dans leurs divers documents de planification.

Le plan approuvé d'utilisation des sols est une stratégie de développement approuvée par le ministre fédéral qui guide la croissance future de l'aéroport. Lorsqu'il n'est pas assujéti à d'autres approbations, le plan comprend, dans la mesure où c'est pratique et convenable, le contexte politique et réglementaire qui le régit. Les documents de planification examinés et pris en compte dans la préparation du plan comprennent le Plan directeur de la Ville d'Ottawa, le Plan de la Commission de la capitale nationale pour la capitale du Canada et le Plan directeur de la ceinture de verdure, l'Énoncé de politique provinciale et le règlement actuel et proposé de zonage de l'Aéroport d'Ottawa.

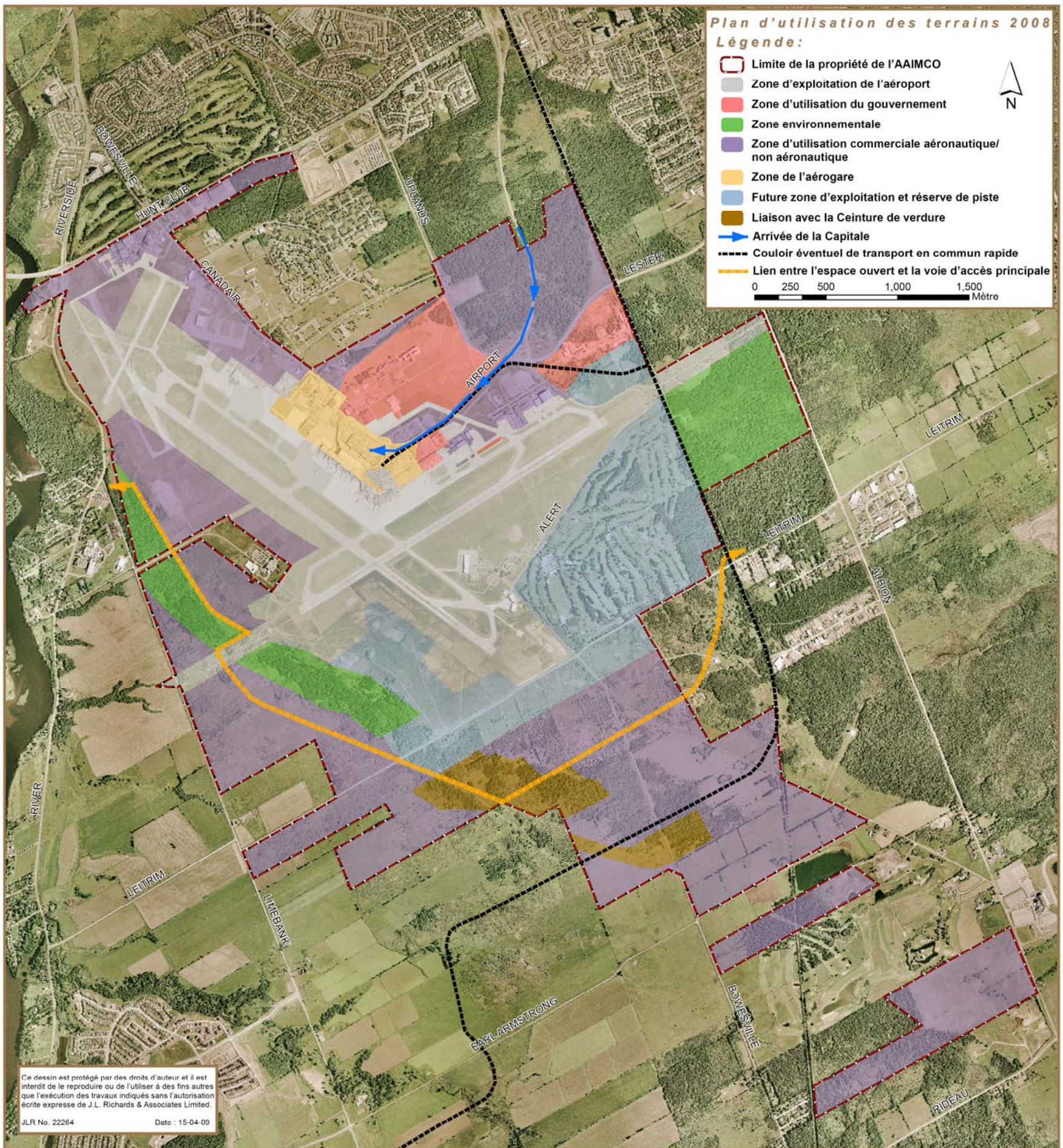
Le plan approuvé d'utilisation des sols de 2008, pièce VI-1 ci-dessous, a été présenté à Transports Canada aux fins d'approbation en début 2008. Ce plan d'utilisation des sols a été examiné et commenté par divers organismes, compagnies aériennes, locataires et ordres de gouvernement y compris la Ville d'Ottawa et la Commission de la capitale nationale. Les commentaires reçus, dans la mesure où c'est pratique et convenable, ont été ajoutés dans la mise à jour du Plan directeur de l'aéroport.

Stratégie concernant les secteurs d'utilisation

La Stratégie des secteurs d'utilisation a pour objet de désigner neuf secteurs d'emploi distincts à l'intérieur de la désignation « Zone d'utilisation commerciale aéronautique/non-aéronautique » du Plan d'utilisation approuvé des terrains. La Stratégie concernant les secteurs d'utilisation facilite la gestion de la croissance et l'établissement des caractéristiques et des normes de développement en fonction de chaque secteur. Une planification plus détaillée des secteurs d'utilisation permettra de guider l'échelonnement éventuel du développement et la prolongation des services municipaux et de l'infrastructure.

Le plan d'utilisation approuvé des sols et la Stratégie des secteurs d'utilisation sont des expressions complémentaires de l'intention de réaliser la croissance et le développement futur de l'aéroport. Le plan en question met en place, essentiellement, les catégories d'utilisation des sols

nécessaires et appropriées afin de guider l'expansion de l'aéroport et le développement des terrains de l'aéroport. La Stratégie des secteurs d'utilisation appuie le plan d'utilisation de 2008 en définissant les zones précises pour lesquelles une planification supplémentaire devrait avoir lieu avant qu'on procède au développement.



Pièce VI-1. Plan d'utilisation des sols 2008 de l'AAMCO

VII. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

La présente mise à jour du Plan directeur de l'aéroport énonce l'ensemble des recommandations ci-dessous pour la mise en œuvre pendant toute la durée de la période de planification jusqu'en 2030. Les recommandations se fondent sur des analyses effectuées pendant toute la durée du projet et résultent des consultations avec les intervenants de l'aéroport. Les recommandations se répartissent parmi quatre principales catégories : côté piste, aérogare, côté aérogare et autres.

Côté piste

- Le réseau de pistes et de voies de circulation est en mesure de répondre à la demande annuelle prévue jusqu'à la fin de 2030. Toutefois, il y aura sûrement des intervalles au cours de la dernière partie de la période de planification où on subira des retards pendant les heures de pointe. Il est donc recommandé que l'AAIMCO surveille de près cette période de pointe et comble les lacunes de capacité par des moyens opérationnels.
- Si une piste parallèle est nécessaire après 2030, il est recommandé que l'Administration de l'aéroport protège une parcelle de terrain pour cet usage éventuel. Compte tenu du niveau d'activité et des types d'aéronefs à venir, il pourrait être nécessaire d'aménager d'autres sorties à haute vitesse de la piste vers la voie de circulation d'ici 2030.
- Il faudra sans doute aussi aménager des portes d'embarquement à l'aérogare pour accommoder cinq autres aéronefs pendant les heures de pointe avant 2017 pour un total de 35 portes d'embarquement requises d'ici 2030.
- La pose de revêtement supplémentaire sur les aires de trafic devrait être entreprise pour prolonger les voies de circulation doubles sur l'aire de trafic et assurer la circulation efficace des aéronefs près de la prolongation de l'aérogare.
- Bien que l'installation de dégivrage est en mesure de répondre à la demande jusqu'à la fin de la période de planification, on devrait procéder à des améliorations opérationnelles pour atténuer les retards que subissent les transporteurs aériens. À cette fin, on devrait mettre en place un système de gestion centralisé afin de fournir des services de dégivrage à tous les transporteurs, ce qui réduirait la durée des files d'attente et les retards.
- Divers opérateurs fournissent pour l'instant suffisamment d'installations d'entreposage et de tri du fret aérien à l'aéroport. Toutefois, il faudrait aménager d'autres aires de trafic afin de soutenir la croissance constante de ce secteur et permettre que d'autres aéronefs appartenant à des opérateurs de fret aérien basés et non basés à l'aérodrome puissent stationner.
- Le Centre d'accueil du Canada devra être déplacé pour permettre l'expansion de l'aérogare vers le nord du quai actuel des vols transfrontaliers (voir les recommandations ci-dessous concernant l'aérogare). Il faudra que des discussions concernant le déplacement particulier au site aient lieu entre l'Administration de l'aéroport et le ministère des Affaires étrangères du gouvernement du Canada le plus tôt possible pour faire en sorte de ne pas retarder l'expansion de l'aérogare.
- Des mesures de gestion physiques et/ou opérationnelles de l'aire de trafic devraient être envisagées afin d'atténuer la perte de ligne de vision directe entre la tour de contrôle et les

portes d'embarquement des aéronefs prévues qui se trouvent côté est par rapport à l'expansion du quai de l'aérogare proposé pour 2017.

- Il faudra évaluer une capacité supplémentaire pour le parc de carburant dans un avenir proche afin d'assurer que les transporteurs aériens ont suffisamment de carburant.
- Au cours de la prochaine expansion de l'aire de trafic, l'Administration de l'aéroport devrait prendre en compte l'installation d'un système d'oléoprises pour desservir tous les aéronefs qui se trouvent dans la zone de l'aire de trafic de l'aérogare. Cela permettrait d'améliorer grandement la sécurité et de minimiser l'utilisation des véhicules autour des aéronefs stationnés. Par conséquent, les compagnies des manutentions au sol auraient plus de place pour desservir les aéronefs stationnés aux portes.

Aérogare

- L'immeuble de l'aérogare devrait être agrandi pour assurer un espace supplémentaire nécessaire pour le traitement des passagers des vols transfrontaliers et internationaux, entre autres fonctions. La première expansion est recommandée pour 2012, avec l'ajout de trois étages (1 850 mètres carrés par étage) pour Douanes Canada et les opérations transfrontalières. Un corridor stérile entre les portes d'embarquement pour les vols intérieurs et internationaux/transfrontaliers est recommandé afin de permettre d'utiliser une autre porte articulée pour les vols intérieurs, internationaux et/ou transfrontaliers.
- La prochaine étape d'agrandissement de l'aérogare devrait se dérouler avant 2017, lorsque cinq autres portes seront nécessaires pour répondre à la demande des transporteurs aériens. Cet agrandissement doit être effectué à l'extrémité nord de l'aérogare actuelle, ce qui permettra d'agrandir l'empreinte de l'immeuble actuel.
- La dernière étape de l'expansion de l'aérogare devrait avoir lieu avant 2030, avec le prolongement de l'aérogare vers le nord pour mettre en place cinq portes supplémentaires pour un total de 35 portes d'embarquement pour l'aérogare. Cette expansion proposée vient s'ajouter aux précédents travaux prévus pour 2017.
- À l'intérieur de l'aérogare, les améliorations suivantes sont recommandées :
 - postes de contrôle supplémentaires pour la sécurité des vols intérieurs et transfrontaliers afin de répondre à la demande future en 2012, 2017 et 2030;
 - plus grand nombre de places assises pour la salle d'attente des vols transfrontaliers à mesure que l'aérogare prend de l'expansion afin d'accueillir le nombre accru de passagers au cours des prochaines années;
 - d'autres comptoirs d'enregistrement pour les vols intérieurs et internationaux/transfrontaliers d'ici 2030;
 - un Système d'équipement partagé de l'aérogare au cours des deux prochaines années. Toutefois, un passage à un système d'enregistrement à distance pourrait réduire la nécessité pour un tel système;
 - une zone de tri des bagages sortants avant 2030 et des installations et des espaces de récupération des bagages supplémentaires pour les vols intérieurs et internationaux/transfrontaliers;
 - d'autres secteurs de concession. Ces installations devraient être prévues dans les plans d'expansion proposée de l'aérogare.

Côté aérogare

- Les besoins détaillés concernant les dimensions des installations côté aérogare utilisés aux fins de conception devraient se fonder sur les analyses économétriques réalisées au moyen de données concernant les véhicules et les passagers aériens embarqués-débarqués propres à chaque site. On recommande fortement de procéder à des travaux d'arpentage permanents et réguliers pour les installations côté aérogare.
- L'expansion proposée des installations de stationnement public prévoit l'agrandissement du stationnement couvert par l'ajout d'environ 800 places et l'addition d'un terrain de stationnement éloigné doté de 1 000 places supplémentaires. Cette expansion doit avoir lieu entre 2012 et 2017. Il pourrait être nécessaire d'agrandir davantage le stationnement couvert avant la fin de la période de planification.
- L'AAIMCO devrait envisager de collaborer avec la Ville d'Ottawa afin d'élargir la Promenade de l'aéroport de deux voies à quatre voies (une voie supplémentaire dans chaque direction) d'ici 2017.
- L'élargissement proposé de la Promenade de l'aéroport nécessitera également que la voie d'accès principale (chemin privé de la Promenade de l'aéroport) soit élargie à quatre voies d'ici 2017.
- Pour qu'on puisse aménager une voie d'accès principale élargie, on propose que le pont Delta (voie de circulation Golf) soit reconstruit avant 2017, permettant l'élargissement nécessaire de la voie d'accès principale à quatre voies vers l'aéroport d'ici 2017.
- La voie de desserte de l'aérogare, surtout le linéaire de trottoir des départs, devrait être élargie d'une voie afin de faciliter le débarquement des passagers à cet endroit. On réduira ainsi la possibilité d'encombrement de la circulation et on permettra une circulation fluide entre la voie d'accès principale et le stationnement couvert.
- Il faudrait modifier le tracé du chemin privé de Canadair et l'élargir pour permettre que la circulation soit plus fluide entre le chemin Hunt Club et l'aérogare. Cela améliorerait l'accès à l'aéroport et réduirait la pression sur la voie d'accès principale.

Autres recommandations

- Les terrains prévus aux fins d'aménagement à l'est du chemin Limebank et au sud de la piste 07-25 sont actuellement vacants et ne sont pas dotés des services municipaux. Pour en assurer le développement, il faudra y installer des infrastructures et les services municipaux. Ces terrains sont destinés à une utilisation commerciale et industrielle aéronautique et non-aéronautique dans le plan proposé d'utilisation des terrains de 2008. L'Administration de l'aéroport devrait envisager de collaborer avec la Ville d'Ottawa afin de s'assurer que tous les services municipaux nécessaires sont disponibles à l'avenir pour desservir les terrains prévus pour le développement.

- Un nouvel hôtel attenant à l'aérogare devrait être considéré dans l'avenir. On devrait aussi envisager la possibilité d'aménager une connexion piétonnière à partir du stationnement couvert au moment d'agrandir ce stationnement.

VIII. RÉPERCUSSIONS DES OPTIONS DE DÉVELOPPEMENT RECOMMANDÉES SUR L'ENVIRONNEMENT

Les options élaborées dans le but de répondre aux besoins de capacité d'expansion de l'aéroport d'ici 2030 ont toutes des effets négligeables sur l'environnement. Les terrains de l'aéroport destinés aux projets d'expansion et aux travaux d'infrastructure proposés sont soit des friches industrielles ou des friches commerciales. On recommande d'agrandir l'aérogare et l'aire de trafic seulement à l'emplacement actuel de l'immeuble et sur les terrains adjacents. Tout développement qui aurait lieu dans d'autres secteurs de l'aéroport (voir le chapitre sur l'utilisation des terrains) pourrait nécessiter des études et/ou des évaluations d'impact sur l'environnement.

