

Un des objectifs stratégiques, décrit dans le plan stratégique 2006-2010 de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (AAIMCO ou l'Administration), est « d'exploiter et de gérer l'aéroport de manière responsable sur le plan de l'environnement ». De plus, dans le cadre de la Politique approuvée d'engagement et de responsabilité sociale, l'environnement a été cerné comme question clé en plus de la responsabilité économique et sociale, de la transparence et de la bonne régie d'entreprise.

En ce qui concerne l'environnement, l'Administration se concentrera surtout sur :

- l'élimination des incidences environnementales, dans la mesure du possible;
- la réduction des incidences environnementales lorsque leur élimination est impossible; et
- l'amélioration continue des résultats de tous les plans et programmes.

La politique environnementale actuelle, telle qu'adoptée en 1997, est la suivante :

## **PREAMBULE**

Les objectifs de l'Administration sont de gérer, de faire fonctionner et d'améliorer les installations de façon sûre, sécuritaire, efficiente, rentable et viable sur le plan financier. Dans ses efforts pour atteindre ces objectifs, l'Administration est consciente des incidences potentielles de ses activités sur l'environnement; c'est pourquoi elle a élaboré un Plan de gestion environnementale.

## **ÉNONCÉ DE POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE**

*L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa s'est engagée à mener ses activités dans le respect de l'environnement et l'observation des lois, des règlements et des pratiques applicables en tenant compte des sensibilités du public et de la collectivité qu'elle dessert.*

*Enfin, l'Administration exige de tous les locataires, utilisateurs et opérateurs de l'aéroport qu'ils respectent les modalités de la présente politique.*

## **OBJECTIFS**

Les objectifs de l'Administration en matière d'environnement sont :

- atteindre ou dépasser les exigences de tous les règlements, de toutes les lois et de toutes les pratiques de gestion en matière d'environnement dans les secteurs de la planification, de la construction et des opérations;
- travailler en collaboration avec tous les niveaux de gouvernement concernés par les questions environnementales;
- empêcher, contrôler et atténuer toute forme de détérioration de l'environnement;
- faire la promotion de la sensibilisation à l'environnement auprès des employés, des locataires, des opérateurs et du public; et
- faire la promotion des technologies écologiques.

La politique d'engagement de responsabilité sociale est jointe à la fin du présent document.

## PLAN DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

La base de la Politique environnementale (la Politique) est le Plan de gestion de l'environnement (le Plan). La Politique et le Plan exigent de l'Administration qu'elle fasse fonctionner l'aéroport d'une façon qui minimise les incidences environnementales pour ses installations et pour la collectivité environnante. Le Plan est revu et évalué chaque année pour promouvoir l'amélioration continue. Le Plan de gestion de l'environnement actuel comprend plusieurs programmes, notamment :

- 1.0 Contrôle des eaux pluviales
- 2.0 Contrôle des eaux souterraines
- 3.0 Gestion du bruit des aéronefs
- 4.0 La gestion des matières dangereuses
- 5.0 Évaluations environnementales
- 6.0 Réduction/recyclage des déchets
- 7.0 Recyclage des déchets électroniques
- 8.0 Réduction de la pollution atmosphérique
- 9.0 Achats écologiques
- 10.0 Réservoirs de stockage
- 11.0 Vérification interne de l'observation
- 12.0 Efficience énergétique
- 13.0 Communication/sensibilisation/formation

Les programmes mentionnés ci-dessus sont appuyés par plusieurs procédures normales d'exploitation (PNE).

### 1.0 CONTRÔLE DES EAUX PLUVIALES

L'Administration s'est engagée à protéger la qualité des eaux pluviales (eau de surface) pour veiller à ce que les affluents de la rivière Rideau ne soient pas affectés. Pour ce faire, l'Administration a élaboré un Programme de surveillance des eaux de ruissellement. En 1997, l'Administration a rencontré des organismes de réglementation et a discuté des paramètres qui pourraient être contrôlés en fonction des activités de l'aéroport. Une fois que les paramètres ont été acceptés, le programme a été élaboré. Dans le cadre du programme, les données sont recueillies et analysées et, lorsque des problèmes sont cernés, il y a examen et correction, le cas échéant. Lorsque ce n'est pas possible, l'Administration rencontre les autorités locales et provinciales pour discuter/investiguer des solutions potentielles viables.

L'Administration s'est également dotée d'autres programmes tels que des programmes de prévention de la pollution et de réponse aux déversements. Ces programmes ont été élaborés afin de minimiser les risques d'effets négatifs sur les eaux pluviales.

Selon les études opérationnelles, plusieurs activités clés surviennent dans des aéroports qui peuvent avoir des incidences sur les eaux pluviales. Elles sont :

- l'application de glycol lors du dégivrage des aéronefs;
- le dégivrage de la piste/de la voie de circulation/de l'aire de trafic;
- l'entretien et le ravitaillement en carburant des aéronefs et des véhicules; et
- la construction.

## 1.1 DÉGIVRAGE DES AÉRONEFS

### Contexte

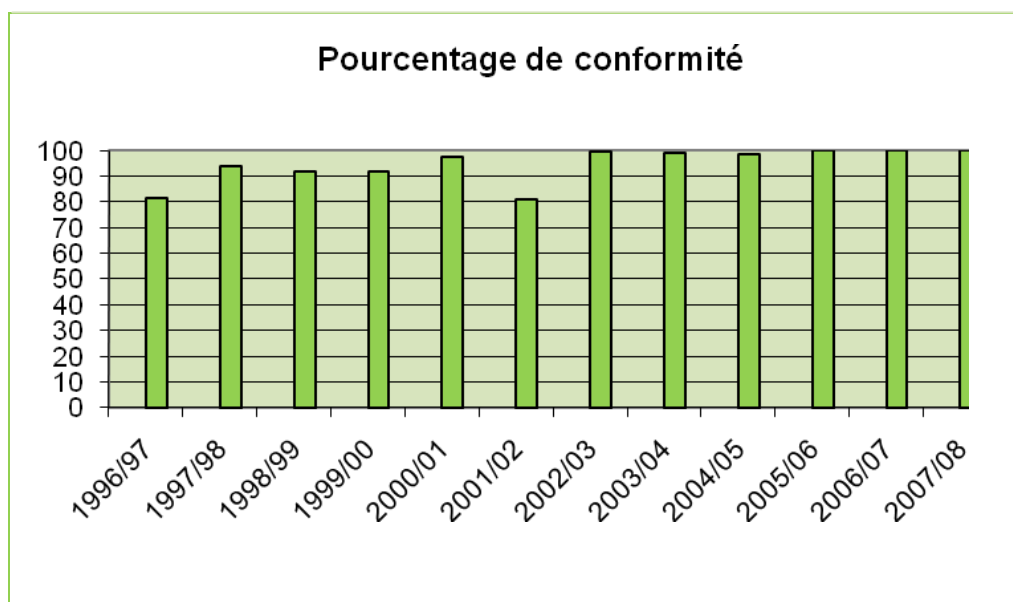
Depuis la fin des années 1980/le début des années 1990, les incidences du liquide de dégivrage sur les eaux pluviales ont été cernées comme l'un des problèmes de tous les aéroports. En 1996, une installation centrale de dégivrage a été construite au nord de l'aérogare en vue de minimiser les incidences sur les eaux pluviales. Les incidences ont été limitées, mais le problème n'a pas été entièrement résolu. En 2001, l'installation centrale de dégivrage a été déplacée afin de permettre la construction de la nouvelle aérogare (aérogare). Le nouvel emplacement a permis de résoudre certains problèmes environnementaux, mais en a créé d'autres. Le nouvel emplacement comme celui antérieur ne permettait pas de capter et traiter l'ensemble du glycol, ce qui menait à un écoulement d'une partie du glycol dans le système d'eau pluviale.

Après plusieurs enquêtes et études scientifiques, l'Administration a déterminé en 2002 que la meilleure façon de résoudre le problème était de construire un système de biotraitement.

Le système de biotraitement du glycol, qui a été conçu, élaboré et mis au point par des entreprises de recherche, de génie et de construction locales, est unique en son genre en Amérique du Nord et, peut-être, dans le monde entier. Le système, qui a été souligné par le Conseil international des aéroports – Amérique du Nord et a reçu le Prix de réalisation environnementale à sa conférence nationale de 2005, empêche que le glycol se retrouve dans la rivière Rideau, voisine de l'aéroport qui se jette dans la rivière des Outaouais, l'un des affluents du fleuve Saint-Laurent. Le système a été conçu pour capter les eaux de ruissellement contenant du glycol et les traiter de manière à ne pas affecter la faune et à un faible coût d'exploitation. Un sol idéal et un réseau de tuyaux perforés permettent de traiter les eaux de ruissellement qui contiennent du glycol sous la terre à l'aide de bactéries indigènes. Ce système novateur prouve que ces eaux peuvent être traitées sur place sans que l'on crée d'impact sur les étendues d'eau avoisinantes. En 2008, pour la troisième année de suite, l'Administration a atteint sa cible de ne jamais dépasser les critères des lignes directrices fédérales sur le glycol de 100 mg/l aux décharges d'eau pluviale. Le système est continuellement contrôlé et il est amélioré, le cas échéant.



Le graphique suivant donne les données pour les 12 dernières années :



**Buts et objectifs de 2008 :**

- continuer à respecter le critère des Lignes directrices fédérales sur le glycol de 100 mg/l dans toutes les décharges d'eau pluviale de la propriété (aucun dépassement).

L'objectif voulant qu'il n'y ait aucun dépassement a été atteint.

**Buts et objectifs de 2009 :**

- les mêmes qu'en 2008.

**Comment :**

- continuer à contrôler toutes les décharges d'eau pluviale et cibler des secteurs précis pour qu'il y ait des contrôles plus poussés, le cas échéant; et
- continuer à contrôler le système de biotraitement du glycol et améliorer le système, le cas échéant.

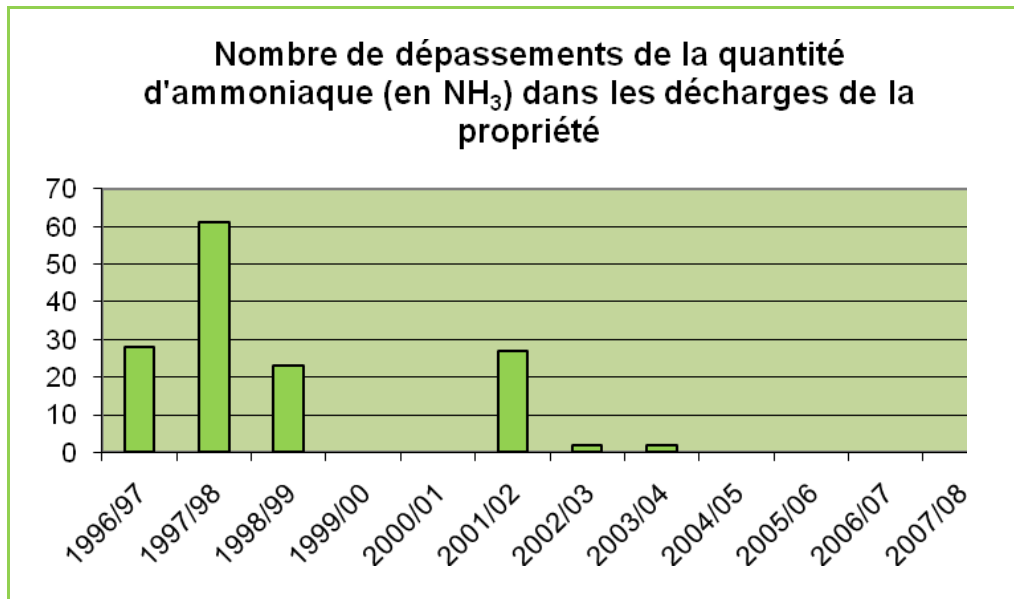
**1.2 DÉGIVRAGE DE LA PISTE/DE LA VOIE DE CIRCULATION/DE L'AIRE DE TRAFIC**

Toutes les zones revêtues doivent être dégivrées pour le fonctionnement en hiver, particulièrement les pistes. Comme il n'est pas possible d'utiliser le sel dans les zones où les aéronefs circulent (en raison de la corrosion liée au sel), on utilisait par le passé de l'urée. L'urée se décompose en ammoniacque (en NH<sub>3</sub>) qui, à de très petites concentrations, est

mortelle pour la vie aquatique. En raison de considérations environnementales, l'Administration a donc décidé de mettre fin à l'utilisation de l'urée en 2004, ce qui a entraîné un coût très important.

Certains des locataires de l'aéroport ont continué à utiliser l'urée après que l'Administration ait cessé de le faire. Cependant, au cours de l'hiver 2005-2006, Shell Aerocentre et Esso Avitat ont également cessé d'utiliser l'urée. Les stocks entreposés ont été écoulés en 2007 et ne sont plus utilisés dans ces emplacements. L'urée n'est pas entièrement bannie de l'aéroport; certains locataires situés à des endroits où les eaux de surface ne s'écoulent pas dans les cours d'eau de surface continuent d'utiliser l'urée. Cependant, toutes les décharges d'eau pluviale continuent à être contrôlées pour vérifier la présence d'ammoniaque (en  $\text{NH}_3$ ) comme mesure préventive.

En suivant ces mesures, l'aéroport a réussi à ne pas dépasser les critères de 0,1 mg/l d'ammoniaque (en  $\text{NH}_3$ ) depuis l'hiver 2004/2005, comme le montre le graphique suivant.



**Buts et objectifs de 2008 :**

- continuer à respecter le critère de 0,1 mg/l du ministère de l'Environnement de l'Ontario à toutes les décharges d'eau pluviale de l'aéroport.

L'objectif voulant qu'il n'y ait aucun dépassement a été atteint.

**Buts et objectifs de 2009 :**

- les mêmes qu'en 2008.

**Comment :**

- continuer à contrôler toutes les décharges d'eau pluviale et cibler des secteurs spécifiques pour des contrôles supplémentaires;
- maintenir l'interdiction d'utiliser l'urée dans les secteurs sensibles; et
- si la présence d'ammoniac (en NH<sub>3</sub>) est mesurée dans les eaux pluviales, examiner la source et imposer une interdiction complète d'utiliser l'urée à l'aéroport.

### 1.3 AÉRONEFS ET VÉHICULES (DÉVERSEMENTS)

Différents types de déversements peuvent survenir et surviennent dans des aéroports. Ils comprennent les déversements d'hydrocarbures (carburant et huile), d'antigel, de glycol et des blocs toilette. Les déversements les plus communs sont ceux du carburant, de l'huile et des blocs toilette. Parmi ceux-ci, les plus dangereux pour l'environnement sont les déversements de carburant et d'huile. C'est pourquoi l'aéroport a installé des systèmes de retenue des hydrocarbures et a élaboré et mis en œuvre plusieurs mesures pour empêcher et gérer les déversements accidentels d'hydrocarbures. Voici des éléments du plan de réduction des déversements de l'Administration :

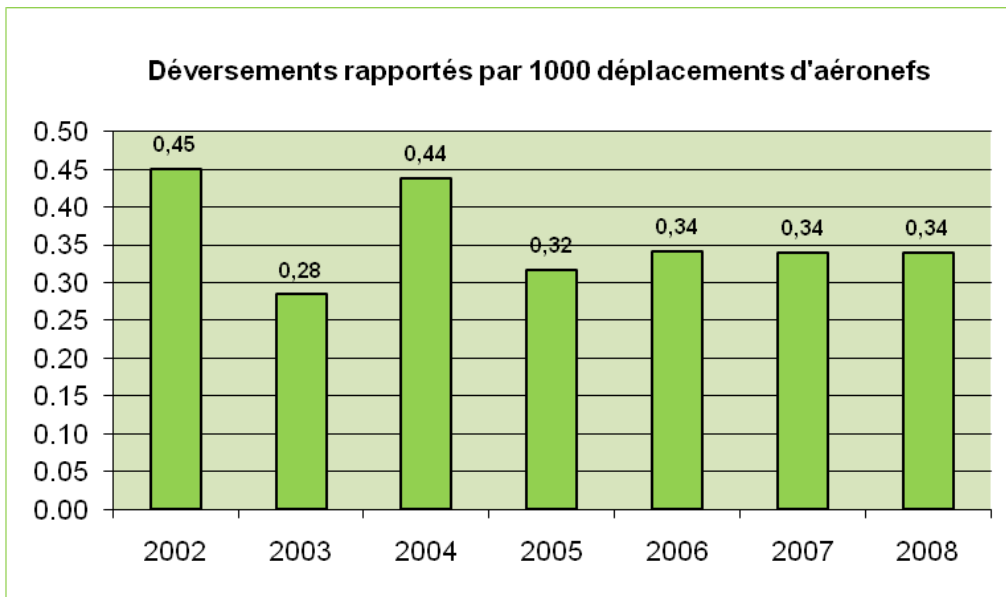
1. **Formation du personnel pour la manutention des carburants :** Le personnel a été formé par l'Administration (sur demande) ou par les opérateurs de la manutention des carburants. L'Administration offre des cours à tout locataire qui demande de la formation. Toutes les procédures sont continuellement évaluées et mises à jour, selon les besoins.
2. **Procédure de réponse d'urgence aux déversements :** Les éléments de cette procédure comprennent la mise en place de trousse de réponse aux déversements près de chacun des réservoirs de stockage et dans tous les emplacements de ravitaillement des véhicules. Ils comprennent également l'installation de trousse mobiles de rétention des hydrocarbures dans tous les véhicules qui pourraient se trouver sur les lieux d'un déversement. En 2007, une unité de réponse d'urgence aux déversements a été équipée de plusieurs types de produits absorbants, d'estacades, de remblais tubulaires, de pelles, etc. Cette unité peut être déployée advenant un déversement majeur pour apporter le matériel supplémentaire aux répondants pour aider à remédier à la situation. L'unité n'a pas été déployée depuis ce temps-là, car il n'y a eu aucun déversement d'ampleur significative. Tout le personnel qui pourrait devoir répondre à des déversements d'hydrocarbures a reçu de la formation interne. L'objectif général est d'empêcher qu'un déversement sorte des terrains ou pénètre les sols. L'objectif secondaire de la procédure est d'assurer que tout déversement soit rapporté et que le travail de restauration soit effectué.
3. **Séparateurs huile/eau :** La plupart des activités de ravitaillement en carburant ont lieu sur le tablier. Des séparateurs huile/eau sont installés pour capter le carburant qui pourrait s'écouler dans les drains d'eau pluviale. Tous les drains

d'eau pluviale qui entourent la Phase I de l'aérogare sont connectés à un séparateur à haut rendement. Le tablier de la Phase II est également connecté à un séparateur et il comprend des vannes d'arrêt d'urgence qui peuvent être activées par un bouton d'urgence. De plus, les tabliers d'Esso Avitat et de Shell Aerocentre sont connectés à un séparateur. Le tablier d'ExpressAir est également équipé de vannes d'arrêt et toutes les installations de voitures de location situées sur le privé Canadair sont équipées d'un appareil de régulation d'excès carburant mécanique. Le dépôt de carburant de PLH Aviation Services est équipé de plusieurs appareils de régulation d'excès carburant, dont un séparateur et des vannes d'arrêt automatiques.

4. **Vannes d'arrêt/contrôle de l'eau pluviale :** Il y a quatre autres vannes de contrôle qui peuvent être utilisées pour empêcher l'écoulement de carburant dans la rivière Rideau ou dans le ruisseau Sawmill.

En 2006, une PNE pour les déversements accidentels d'hydrocarbures a été mise en œuvre. Cette procédure décrit les différents secteurs de drainage de l'aéroport et donne aux premiers répondants un outil de valeur inestimable leur indiquant vers où la matière déversée s'écoule et où l'intercepter. Cette procédure est appuyée par des trousse de contrôle des déversements placées à des endroits stratégiques (côté piste). Les plombiers, les pompiers, les directeurs délégués et les contremaîtres qui travaillent sur le terrain sont tous formés. Un entrepreneur d'intervention en cas de déversement comprend nos plans de contrôle des déversements et est prêt à répondre à tout déversement puisque son entreprise a été pleinement formée pour utiliser et comprendre les matières. Tous les points de contrôle sur le terrain qui ont pu être cernés sont indiqués physiquement sur le terrain.

Le graphique suivant montre la quantité de déversements d'hydrocarbures (essence et huile) par 1 000 déplacements d'aéronefs.



Dans les dernières trois années, le nombre de déversements d'hydrocarbures liés aux déplacements d'aéronefs n'a pas changé. Nous n'avons pas atteint notre objectif de 0,25

déversements par 1 000 déplacements d'aéronefs. Nous continuerons d'enquêter sur les causes de tous les déversements afin d'établir si des tendances peuvent être repérées.

En 2008, aucun déversement ne dépassait 100 litres, comparativement à deux l'année dernière. Les déversements n'ont pas eu d'incidence sur les eaux de surface, les eaux souterraines ou les sols et ils ne sont pas attribués au fonctionnement de l'Administration.

**Buts et objectifs de 2008 :**

- réduire le nombre de déversements à moins de 0,25 déversement par 1 000 déplacements d'aéronefs;
- réduire le nombre de déversements qui dépasse 100 litres à zéro; et
- continuer à faire en sorte qu'aucun déversement ne quitte les limites de la propriété.

Comme en 2007, nous n'avons pas atteint notre objectif de 0,25 déversement par 1 000 déplacements d'aéronefs. Cet objectif, bien qu'il soit atteignable, est très difficile à atteindre, car l'Administration n'a pas de contrôle sur la maintenance de l'équipement des locataires.

Le deuxième objectif de la prévention des déversements voulant qu'il n'y ait pas d'écoulement dans le système d'eau pluviale et à l'extérieur de la propriété a été atteint; aucun déversement n'est entré dans le système d'eau pluviale en 2008.

**Buts et objectifs de 2009 :**

- continuer à faire notre possible afin d'atteindre la cible de 0,25 déversements par 1 000 déplacements d'aéronefs;
- continuer à avoir zéro déversements dépassant 100 litres; et
- continuer à faire en sorte qu'il n'y ait aucun déversement qui quitte les limites de la propriété.

**Comment :**

- continuer à former le personnel sur la façon et les raisons pour prévenir les déversements;
- continuer à former le personnel sur la façon de gérer et de contenir les déversements d'hydrocarbures, lorsqu'ils surviennent;
- continuer à suivre et à contrôler les déversements afin de cerner des tendances et de corriger les problèmes, le cas échéant;
- continuer à contrôler et à améliorer la PNE du contrôle des déversements; et
- créer un group de travail sur les déversements avec les exploitants afin d'augmenter la sensibilisation.

## 1.4 CONSTRUCTION/DÉMOLITION

L'aéroport est un milieu très dynamique; il y a pratiquement toujours des activités de construction. Certaines activités de construction peuvent avoir des incidences sur les eaux pluviales advenant des déversements accidentels, l'érosion des sédiments ou la production de poussière. Afin de cerner les effets potentiels des activités de construction/démolition sur

les eaux pluviales et de minimiser les autres impacts environnementaux, les locataires de l'aéroport sont chargés d'effectuer des évaluations environnementales (EE) pour tous les projets d'envergure environnementaux selon les listes d'inclusion et d'exclusion de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Les EE sont menées afin d'établir l'importance des incidences potentielles et d'indiquer si des mesures d'atténuation sont requises. Au cours des activités de construction, l'Administration contrôle les décharges pouvant être affectées par les incidences potentielles cernées. Si un problème survient, les mesures d'atténuation sont réévaluées et modifiées, le cas échéant. Jusqu'à maintenant, les activités de construction n'ont créé aucune incidence importante sur l'environnement. Pendant les activités de démolition, le recyclage des matériaux de construction est encouragé.

#### **Buts et objectifs de 2008 :**

- minimiser les incidences liées aux activités de construction/démolition.

En 2008, l'Administration n'a pas fait des travaux de démolition et il y a eu peu de construction comparativement aux années précédentes. Cependant, nous continuerons nos efforts de minimiser l'impact environnemental dans le futur si la démolition des bâtiments est requise.

#### **Buts et objectifs de 2009 :**

- continuer à minimiser les incidences environnementales liées aux activités de construction/démolition.

#### **Comment :**

- continuer à mener des évaluations environnementales sur les activités et vérifier que les mesures d'atténuation cernées sont mises en œuvre;
- continuer à faire la promotion de l'infiltration des eaux pluviales dans le sol afin de minimiser les écoulements supplémentaires d'eau pluviale lorsque de nouveaux terrains sont développés;
- continuer à appliquer le principe « pas d'eau pluviale supplémentaire » où possible; et
- continuer à faire la promotion du recyclage des déchets de construction.

## **2.0 CONTRÔLE DES EAUX SOUTERRAINES**

En 2002, l'Administration a élaboré un Programme de suivi des eaux souterraines qui consistait à cerner et à coter les sites où des contaminants ont déjà été observés, mais jugés comme n'étant pas importants. Ces sites ont été divisés en sous-groupes. Une fois par année, un sous-groupe est contrôlé pour les contaminants potentiels cernés. Ce contrôle est effectué pour vérifier que les incidences sont en décroissance, non pas en croissance. Si aucun contaminant n'est relevé, les puits de contrôle des eaux souterraines sont mis hors service.

Depuis 2002, 15 des 19 sites cernés ont été contrôlés. Aucun des sites n'a montré d'incidence importante sur les eaux souterraines.

Deux sites dans les terrains de l'aéroport sont contrôlés de façon continue en raison de la nature et de la fréquence des activités qui y sont menées (c'est-à-dire l'usage du glycol pour le dégivrage). Il s'agit de la zone de décharge à neige potentiellement affectée par le glycol et la zone du système de biotraitement du glycol.

La zone de décharge à neige affectée par le glycol est contrôlée une ou deux fois par année et le système de biotraitement est maintenant contrôlé selon l'activité et l'expérience précédente. Jusqu'à maintenant, tous les contrôles indiquent que l'incidence du glycol dans ces deux sites n'est pas importante.

### **Buts et objectifs de 2009 :**

- évaluer tous les sites contaminés connus d'ici 2010 et respecter le Programme de contrôle des eaux souterraines; et
- continuer à contrôler la récupération du glycol.

Nous continuons à suivre le programme de contrôle des eaux souterraines qui permettra à l'Administration d'atteindre l'objectif d'évaluer tous les sites contaminés d'ici 2010.

### **Comment :**

- mettre à jour le programme chaque année, lorsque cela est possible, et effectuer les contrôles cernés. À ce jour, le contrôle des eaux souterraines démontre qu'il n'y a eu aucune augmentation de l'impact sur les eaux souterraines et que l'impact hors site est zéro. Il est à noter que la plupart de l'impact résiduel sur les lieux est attribuable aux activités qui ont eu lieu avant que l'Administration n'ait pris contrôle de la gestion des terres.

## **3.0 GESTION DU BRUIT DES AÉRONEFS**

### **CONTEXTE**

La gestion du bruit dans un aéroport comprend de nombreux éléments. À mesure que l'aéroport a vu le développement des terres l'entourant s'accroître au cours du début des années 1990, il a créé la Zone d'influence d'exploitation de l'Aéroport d'Ottawa (ZIEAO) en collaboration avec les développeurs locaux et les gouvernements provincial et municipal. La ZIEAO a permis de restreindre le développement résidentiel dans les zones où l'empreinte sonore est élevée.

Malgré tout, à mesure que les citoyens deviennent plus sensibles à l'environnement la pression de construire des résidences dans des zones sensibles au bruit à proximité de l'aéroport continue à augmenter. Il y a des pressions croissantes sur l'aéroport pour qu'il limite certains types de vol à certains moments de la journée. Ces pressions entrent directement en conflit avec l'objectif de l'aéroport d'offrir à la collectivité un fonctionnement commode sur 24 heures. Les sources de bruit des activités propres à l'aéroport comprennent habituellement :

- le survol des zones résidentielles;
- la poussée inverse lors des procédures d'atterrissage;
- les poussées statiques (effectuées après l'entretien des moteurs afin de vérifier le rendement);
- l'équipement du service au sol; et
- la construction.

L'aéroport a un Programme de gestion du bruit des aéronefs qui sera revisité en 2009 et qui comprend un comité consultatif formé de plusieurs intervenants. De plus, l'aéroport a publié des procédures de réduction du bruit dans Canada Air Pilot et dans le Supplément de vol du Canada, il utilise un système de suivi des vols et répond aux plaintes concernant le bruit. L'aéroport veille à ce que les poussées statiques soient effectuées dans les zones désignées comme n'étant pas sensibles aux bruits et à ce que les activités de construction soient menées dans le respect des restrictions concernant l'heure de la Ville d'Ottawa, le cas échéant.

Le Comité sur le bruit de l'aéroport est formé de représentants de l'Administration, de la Ville d'Ottawa, de NAV CANADA et de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC). Afin de promouvoir la transparence, le Comité sur le bruit sera restructuré en 2009. Dorénavant le comité se réunira deux à trois fois par année.

En plus des mesures d'atténuation du bruit des poussées statiques, les procédures d'atténuation des bruits comprennent des départs de la piste préférable lorsque possible et une approbation préalable est requise pour le fonctionnement entre 23 h et 7 h pour la piste 14-32 pendant les mois d'été.

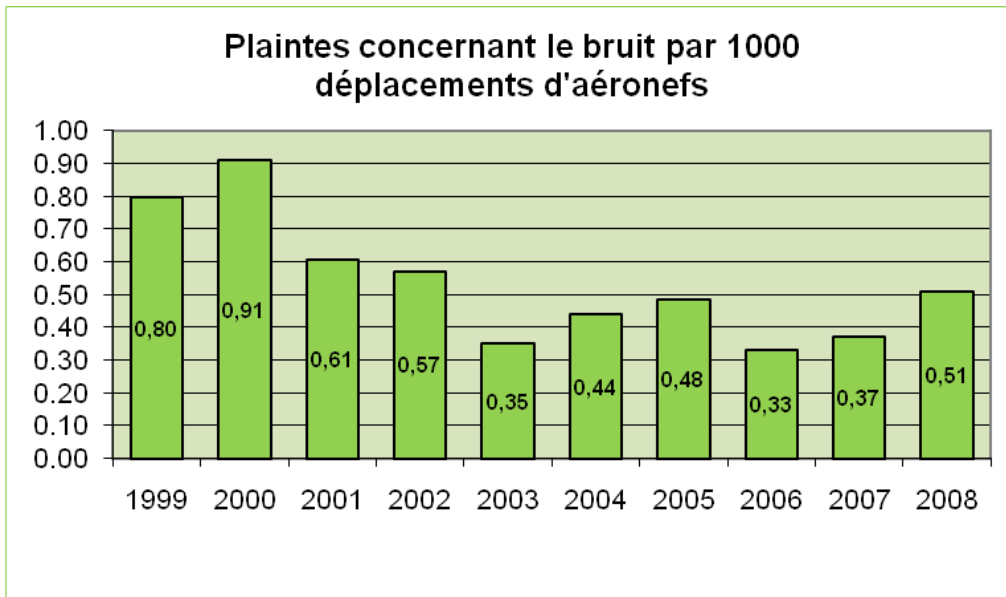
Les procédures d'atténuation des bruits publiées sont appliquées par Transports Canada lorsqu'un dépassement non autorisé survient.

L'Administration a une ligne de plainte concernant le bruit (613-248-2023), pour les résidents à proximité qui veulent rapporter des situations où le bruit est inhabituel. Une fois tous les renseignements obtenus, le personnel de l'Administration recherche le vol concerné, vérifie si les mesures d'atténuation des bruits ont été suivies et transmet à l'appelant les renseignements pertinents. S'il semble que le pilote/le vol a enfreint les procédures d'atténuation des bruits, les renseignements sont transmis à Transports Canada pour exécution.

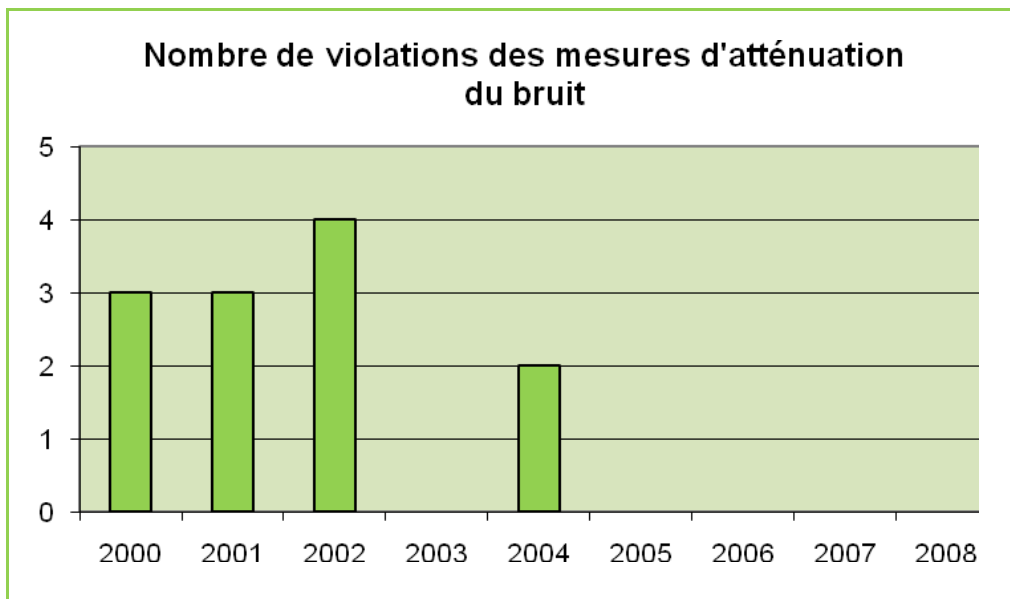
Les données recueillies, y compris celles concernant les conditions météorologiques, le suivi des vols, les enquêtes concernant les plaintes et le mappage des plaintes sont analysées. Cela permet à l'Administration de déterminer quels vols causent le plus de dérangement dans la collectivité, d'évaluer les changements proposés au fonctionnement et de limiter les incidences potentielles.

Selon cette analyse, la plupart des plaintes concernant le bruit proviennent de vols imprévus pendant la nuit ou tôt le matin. En 2008, l'AAIMCO a reçu un nombre considérable de plaintes sur les petits aéronefs, y compris les enquêtes policières, les autres aéroports locaux, les écoles de pilotage, les hélicoptères, etc.

Le graphique suivant montre le nombre de plaintes par 1 000 déplacements d'aéronefs reçus au cours des dix dernières années.



Le graphique suivant montre le nombre de violations des procédures d'atténuation des bruits publiées :



**Buts et objectifs de 2008 :**

- aucune violation des procédures d'atténuation des bruits;
- réduction du nombre de plaintes concernant le bruit (il est impossible d'estimer la réduction en raison de la taille et de la variabilité de l'auditoire); et

- minimiser les dérangements aux secteurs environnants à l'aide de notre influence limitée sur les mesures de contrôle de l'atténuation des bruits (l'Administration ne fait qu'approuver les emplacements des poussées statiques des aéronefs).

Il y a eu une augmentation du nombre de plaintes concernant le bruit (66 en 2008 comparativement à 44 en 2007, avec une augmentation de 10 576 déplacements en 2007). Toutes les autres cibles cernées en 2008 ont été atteintes. Aucune violation des procédures d'atténuation des bruits n'a été observée en 2008. Il est à noter qu'un nombre important des plaintes concernant le bruit est attribuable aux aéronefs civils non commerciaux dont des investigations policières, des écoles de pilotage et des vols touristiques. L'Administration, en conjonction avec NAV Canada, a consulté les écoles de pilotage du secteur nord et l'aéroport de Rockcliff pour changer la trajectoire de vol afin de diminuer le niveau de bruit dans quelques zones peuplées. Les changements aux trajectoires de vols étaient efficaces pour un bout de temps, mais les procédures sont à être réévaluées.

#### ***Buts et objectifs de 2009 :***

- les mêmes qu'en 2008; et
- diminuer l'impacte de l'exploitation de l'Aéroport d'Ottawa sur la communauté.

#### ***Comment :***

- veiller à ce que tous les transporteurs soient informés des procédures d'atténuation des bruits publiées et qu'ils les respectent;
- veiller à ce que les principes de la ZIEAO soient maintenus dans les documents de planification et les statuts de société de la Ville d'Ottawa;
- répondre à toutes les demandes concernant le bruit de façon rapide;
- restructurer le comité de gestion de bruit; et
- transmettre tous les renseignements disponibles au public pour les demandes précises.

## **4.0 LA GESTION DES MATIÈRES DANGEREUSES**

Les déchets dangereux sont produits à travers l'exploitation de l'Administration y compris l'entretien des édifices et des véhicules et la gestion du bureau. Ils comprennent les huiles usées, les contenants de peinture et les aérosols, les batteries, les chiffons imprégnés d'huile, briquets, les déchets des imprimantes etc. Les déchets sont collectés et stockés selon la réglementation. Les déchets sont ensuite récupérés par des entrepreneurs accrédités et éliminés ou recyclés dans des sites approuvés.

Après la démolition de l'ancienne aérogare, l'Administration n'entretient ni occupe plus d'anciens édifices qui pourraient contenir des quantités importantes d'amiante ou de BPC.

#### ***Buts et objectifs de 2008 :***

- continuer de recycler 100 % des matières dangereuses recyclables produites par les activités de l'Administration;
- faire une vérification des matières utilisées et trouver des produits plus écologiques qui pourraient être utilisés comme solutions de rechange;

- achever le passage à des produits plus écologiques; et
- veiller à ce que toutes les matières dangereuses et tous les déchets dangereux soient stockés et éliminés selon la réglementation.

En 2008, nous avons recyclé 5,17 tonnes de matières dangereuses comparativement à 0,73 tonnes en 2006, une augmentation de 608 %. Nous continuons à recycler la plupart des batteries (y compris les batteries personnelles des employées), des ampoules fluorescentes (19 027 pieds ou l'équivalent de 870 kg de matériel en total), des contenants de peinture vides et des bouteilles à gaz comprimé. L'objectif fixé en 2006 de recycler 100 % des matières dangereuses avant 2007 a été atteint et a continué en 2008. L'accroissement du montant de matières dangereuses recyclées est dû au fait que les employées de l'AAIMCO sont plus sensibles aux matériels et où ils devraient être éliminés, ce qui indique que notre Programme de gestion des matières dangereuses est efficace.

Veillez noter que le remplacement des lampes dans l'aérogare a eu un impact important sur la consommation d'énergie, ce qui est discuté plus tard dans ce document.

### ***Buts et objectifs de 2009 :***

- continuer à recycler 100 % des déchets dangereux recyclables;
- continuer à faire des vérifications des matières utilisées et trouver des produits plus écologiques qui pourraient être utilisés comme solution de rechange;
- achever le passage à des produits plus écologiques; et
- continuer de veiller à ce que toutes les matières dangereuses et tous les déchets dangereux soient stockés et éliminés selon la réglementation.

### ***Comment :***

- faire la vérification des zones de stockage des matières dangereuses;
- continuer à vérifier tous les manifestes relatifs aux déchets; et
- continuer la mise en œuvre du Programme d'achats écologiques.

## **5.0 ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

Afin de minimiser les incidences potentielles des projets, des évaluations environnementales (EE) sont menées avant le lancement des projets. Le processus d'examen vise différents éléments du projet, dont la conception, la construction, la démolition, le fonctionnement et la mise hors service, le cas échéant. Les différents éléments sont ensuite évalués en relation avec les incidences potentielles sur l'environnement en ce qui a trait au sol, à l'eau de surface et à l'eau souterraine, à l'air, à la flore, à la faune, aux aspects socioéconomiques, à l'archéologie, etc.

Des mesures d'atténuation et des lignes directrices sont élaborées afin de veiller à ce que le projet respecte toutes les normes de l'aéroport et les normes réglementaires. Des visites sur les lieux sont effectuées afin de veiller à ce que les mesures cernées soient respectées et soient efficaces.

### **Buts et objectifs de 2008 :**

- minimiser les incidences environnementales concernant les nouveaux projets et cerner toute incidence importante potentielle tôt dans le processus de planification.

En 2008, comme dans les années précédentes, tous les projets ont été évalués le plus tôt possible dans le processus.

### **Buts et objectifs de 2009 :**

- chercher à achever les EE le plus tôt possible dans le processus et continuer à évaluer tous les projets pertinents.

#### **Comment :**

- faire connaître à tous les exigences pour les EE;
- maintenir le statut de membre du CAC afin de surveiller les changements aux consignes; et
- continuer à mener les EE et les inspections de façon à veiller à ce que les mesures d'atténuation soient mises en œuvre.

## **6.0 RÉDUCTION/RECYCLAGE DES DÉCHETS**

À la fin de 2005, l'Administration a décidé qu'un des éléments précis des efforts en matière d'environnement serait la réduction des déchets (p. ex., réorientation des déchets destinés aux sites d'enfouissement). Ainsi, afin d'établir une mesure de base, une vérification des déchets a été menée en février 2006. Les résultats de la vérification de base de 2006 ont indiqué que nous faisons la réorientation de 18 % de nos déchets destinés aux décharges. En mai de cette année-là, un programme de réduction/recyclage des déchets a été introduit afin d'améliorer les résultats dans les catégories suivantes : réduction, collecte et sensibilisation.

En 2007 et 2008, des vérifications des déchets ont été menées de nouveau. La vérification des déchets à la clôture de 2008 révèle que le taux de capture a augmenté de 27% en 2006 à 48% en 2008. Le taux de capture est le montant de matériel qui aurait pu être recyclé qui a en fait été recyclé. Ceci indique une amélioration significative, mais démontre également qu'il y a toujours de la marge pour l'amélioration.

L'Administration continue à axer ses efforts sur des éléments précis en raison du potentiel d'obtention de bons résultats sans d'importantes dépenses d'investissement :

- recyclage côté piste;
- compostage des serviettes de papier; et
- recyclage dans les zones publiques.

### **Buts et objectifs de 2008 :**

- objectif d'entreprise de réorientation de 35 % des déchets d'ici la fin de 2008.

Le programme de réduction des déchets continue à avoir du succès, en fait nous l'avons élaboré en 2008 pour inclure le recyclage des palettes en bois et des pneus. Nous continuerons nos efforts à augmenter le taux de recyclage en 2009 en promouvant la participation du public et des lignes aériennes.

En 2008, nous avons inclus le recyclage des palettes en bois et des pneus. Nous continuerons à trouver des moyens d'augmenter le recyclage et de réduire les déchets, comme nous le faisons depuis 2006.

#### **6.1 Réduction**

L'année dernière, nous avons beaucoup accompli en ce qui concerne la réduction des déchets (voir le 2007 Rapport sur le rendement environnemental).

En 2008, nous avons concentré nos efforts sur la sensibilisation des employées afin de réduire l'usage des matériaux non recyclables.

#### **6.2 Collecte**

La vérification de 2008 a confirmé encore ce que nous savions déjà; les méthodes de recyclage doivent être améliorées. Ainsi, nous continuerons et améliorerons les initiatives suivantes :

- augmenter le compostage des résidus de préparation du café;
- étiqueter de nouveau et installer de bacs de recyclage côté piste dans la phase II;
- continuer le recyclage des pneus dans l'édifice des services intégrés;
- continuer de promouvoir des initiatives « d'achats écologiques »;
- continuer le recyclage des déchets dangereux et des déchets électroniques;
- continuer de fournir et promouvoir l'infrastructure pour les initiatives de recyclage; et
- continuer la sensibilisation dans l'ensemble de l'aéroport.

#### **6.3 Sensibilisation**

Pendant toute l'année, la promotion de la sensibilisation des employés s'est poursuivie. Le Comité de réduction des déchets de bureau continue à se réunir et à élaborer des idées. Le Comité a organisé le deuxième barbecue annuel de la Semaine de l'environnement en juin. Pour correspondre au but éducatif de l'événement, des stations de sensibilisation sur les produits écologiques, le compostage, le recyclage et les sources d'énergie renouvelable ont été installées. L'activité a été considérée une réussite du point de vue du nombre de participants et du niveau de participation et la lampe de poche actionnée à la main a été bien reçue.

#### **6.4 Conclusion**

Après avoir effectué toutes les mesures mentionnées ci-dessus, nous avons atteint un taux de réorientation des déchets d'environ 35 % comparativement à 18 % en 2006. La bonne nouvelle est que notre taux de capture est passé de 27 % à 48 %. Plus que le taux augmente, plus qu'il devient un défi de trouver de nouvelles initiatives de recyclage.

Cependant, nous continuerons nos efforts de réduire le montant de déchets qui finissent dans les décharges et nous chercherons des produits écologiques pour incorporer dans notre exploitation au fil du temps.

#### ***Buts et objectifs de 2009 :***

- maintenir le taux de réorientation des déchets à 35 %; et
- compléter une analyse de la stratégie de réorientation des déchets.

#### ***Comment :***

- continuer à faire la promotion de la réorientation des déchets avec le personnel, les entrepreneurs du nettoyage, les compagnies aériennes et les détaillants;
- continuer notre programme de recyclage des pneus;
- continuer à contrôler et à améliorer les installations de réorientation des déchets;
- former du personnel dédié qui deviendra des leaders de la réorientation des déchets;
- continuer à évaluer l'initiative de réorientation des déchets et l'améliorer; et
- compléter une analyse de la stratégie de réorientation des déchets.

## **7.0 RECYCLAGE DES DÉCHETS ÉLECTRONIQUES**

Les produits électroniques tels que les ordinateurs, les claviers, les écrans sont de plus en plus présents dans les décharges. En 2005, les Canadiens ont produit presque 170 millions de kilogrammes de déchets électroniques. De ces déchets, seuls 25 % ont été recyclés. Afin d'éliminer la présence de ces items dans les décharges locales, l'Administration a décidé de recycler. En 2007, l'Administration a recyclé presque 1 700 kg de déchets électroniques et, depuis le commencement de l'initiative en 2006, l'Administration a recyclé 3 200 kg de déchets électroniques.. Le réacheminement de ces matériaux a mené à une augmentation de 100 % du recyclage des déchets électroniques. Par le recyclage, nous empêchons différents types de métaux de se répandre dans l'environnement; les métaux sont extrêmement difficiles à extraire de l'environnement une fois qu'ils y sont entrés. On peut obtenir la liste des métaux en communiquant avec le service environnemental de l'Administration.

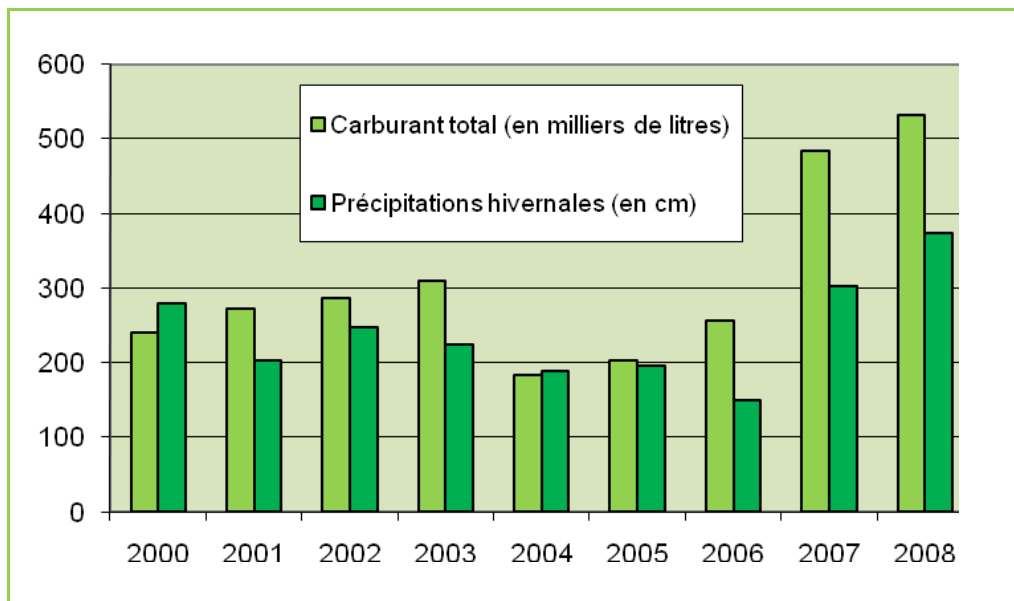
En 2008, nous n'avons pas envoyé de déchets électroniques pour être recyclés. Cependant, nous entreposons les déchets électroniques pour réutilisation ou recyclage jusqu'à ce que nous en avons assez pour une livraison rentable. Nous planifions de continuer nos efforts de recyclage des déchets électroniques en 2009.

## **8.0 RÉDUCTION DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE**

En 2005, l'Administration a commencé à faire la promotion de la campagne contre la marche au ralenti des véhicules auprès des employés. En 2006, l'Administration a fait équipe avec la Ville d'Ottawa dans sa campagne contre la marche au ralenti des véhicules. L'initiative continue à être pénible, mais nous continuons nos efforts de promotion. De plus, en 2007/2008 nous nous sommes joints à la Ville d'Ottawa dans un projet de recherche sur le contrôle de la qualité de l'air qui a recours à des données recueillies par satellite (les

résultats de cette recherche ne sont pas encore disponibles) et la plupart des véhicules achetés en 2008 sont compatibles avec l'E85.

Le graphique suivant montre la quantité de carburant utilisée par les véhicules de l'Administration en fonction de la quantité de précipitations en hiver (il faut davantage de carburant en hiver en raison des activités de déneigement). Le type de précipitation hivernale (neige, pluie ou pluie verglaçante) détermine les besoins en matière d'équipement sur le terrain pour garder les pistes, les voies de circulation et les aires de trafic sécuritaires et fonctionnelles. Par exemple, lorsqu'il neige, les balayeuses de piste n'ont pas toujours à être utilisées aussi souvent que lors des conditions de pluie verglaçante. Cela a une incidence directe sur la quantité de carburant utilisée. C'est ce qui crée un problème pour faire l'estimation de l'efficacité des mesures incitatives de réduction de consommation du carburant.



#### **Buts et objectifs de 2008 :**

- réduire la durée de la marche au ralenti des véhicules;
- continuer à contrôler la consommation de carburant en fonction des conditions relatives aux précipitations;
- continuer à tester les émissions des véhicules; et
- créer un inventaire des émissions de base afin de faire de la sensibilisation.

En 2008, la consommation de carburant a augmenté, cependant le pourcentage de carburant utilisé en relation avec les précipitations semble être proportionnel. Les bougies de chauffage électrique installées pour réchauffer les moteurs et réduire le temps de marche au ralenti non nécessaire sont toujours en fonction.

Nous avons atteint l'objectif de créer un inventaire des émissions de base des véhicules de l'Administration. Nous aurons besoin de la collaboration de Transports Canada pour compléter un inventaire à travers le campus dans le futur.

### ***Buts et objectifs de 2009 :***

- les mêmes buts que ceux de 2008, avec l'ajout de :
- installer un système de gestion carburant qui surveille l'usage du carburant et la marche au ralenti de chaque véhicule de l'Administration. Ce système nous permettra de surveiller et rectifier les problèmes en cours; et
- créer un inventaire des émissions de base à travers l'aéroport en 2009.

### ***Comment :***

- faire la mise en œuvre complète et la promotion de la campagne contre la marche au ralenti;
- surveiller tous les véhicules de l'Administration en utilisant le nouveau système de gestion carburant; et
- continuer à rechercher trouver des solutions valables de rechange pour le carburant des véhicules.

## **9.0 ACHATS ÉCOLOGIQUES**

En 2006, nous avons commencé la mise en œuvre de l'Initiative des achats écologiques. La première étape consistait en l'utilisation de produits de nettoyage et de savon à main plus écologiques dans les activités de l'aéroport. La recherche de produits d'entretien plus écologiques se poursuit.

En 2006, avec l'aide de Bee-Clean, l'entrepreneur de nettoyage de l'Administration, tous les produits chimiques de nettoyage utilisés dans l'aérogare ont été remplacés par des produits plus écologiques. La caserne a également changé les produits chimiques de nettoyage qu'elle utilisait ainsi que les distributeurs connexes. De plus, au lieu d'acheter les produits dans des petits contenants, nous utilisons maintenant des contenants en vrac, ce qui permet de réduire la quantité d'emballage envoyée dans les sites d'enfouissement.

Notre équipe d'entretien des véhicules a effectué l'inventaire de tous les produits chimiques qu'elle utilisait et a commencé à faire l'achat de produits « plus écologiques ». Selon les mécaniciens, certains produits écologiques sont en fait meilleurs que les produits qu'ils utilisaient auparavant. Cependant, certains produits écologiques ne sont pas efficaces. La recherche de produits plus écologiques plus efficaces se poursuit.

### ***Buts et objectifs de 2008 :***

- se pencher de nouveau sur la question des achats écologiques; et
- essayer d'incorporer les produits écologiques dans les dossiers contractuels.

Les employés de l'Administration continuent à chercher des solutions de rechange plus écologiques. Cependant, on manque de la documentation des cas exemplaires.

***Buts et objectifs de 2009 :***

- établir un programme d'achats écologiques qui fonctionne; et
- tenter d'inclure les achats écologiques dans les contrats et documenter toutes les initiatives.

***Comment :***

- continuer à faire la promotion du « Plan d'achats écologiques » et d'informer les employés de cette exigence; et
- encourager les employés à faire savoir au département des Services environnementaux quels produits ont été changés pour des produits plus écologiques et encourager le département des Services environnementaux à faire la promotion de la reconnaissance de ces produits.

## **10.0 RÉSERVOIRS DE STOCKAGE**

En 1994, Transports Canada a effectué l'inventaire de tous les réservoirs de stockage sur les terrains de l'aéroport. L'inventaire a permis de relever que 52 réservoirs de stockage souterrains et 36 réservoirs de stockage de surface se trouvaient sur le site pour un total de 88 réservoirs. Ces résultats ont mené à des efforts pour réduire le nombre de réservoirs sur les terrains de l'aéroport, particulièrement le nombre de réservoirs de stockage souterrains puisque les fuites sont plus difficiles à repérer dans ces derniers. À l'heure actuelle, il y a toujours un réservoir de stockage souterrain et 95 réservoirs de stockage de surface sur les terrains de l'aéroport. Alors que le nombre de réservoirs de stockage souterrains a été réduit de 96 %, l'augmentation du nombre de réservoirs de surface est attribuable au retrait des réservoirs souterrains et au nombre grandissant de locataires ayant des besoins opérationnels de réservoirs de stockage de surface.

***Buts et objectifs de 2008 :***

- poursuivre la promotion du retrait des réservoirs qui ne sont plus nécessaires et l'utilisation des réservoirs de surface ; et
- veiller à ce que tous les réservoirs de stockage respectent la réglementation concernant les réservoirs de stockage lorsqu'elle entrera en vigueur en 2008.

Tous les réservoirs inutiles, qui étaient identifiés par les locataires comme étant obsolètes, ont été retirés.

### ***Buts et objectifs de 2009 :***

- poursuivre la promotion du retrait des réservoirs qui ne sont plus nécessaires et l'utilisation des réservoirs de surface; et
- assurer l'observation de la nouvelle réglementation concernant les réservoirs de stockage qui entrera en vigueur en 2008.

### ***Comment :***

- continuer à faire la promotion de l'utilisation des réservoirs de stockage de surface;
- continuer à informer tous les locataires de l'aéroport de la nouvelle réglementation;
- continuer à inspecter tous les réservoirs de stockage régulièrement; et
- continuer à mener des vérifications des PNE.

## **11.0 VÉRIFICATION INTERNE DE L'OBSERVATION**

Une vérification interne de l'ensemble des PNE de l'Administration a été effectuée en 2008 avec une vérification interne des réservoirs de stockage de produits pétroliers. Tôt en 2008, bien à l'avance de la date limite, nous avons enregistré tous les réservoirs de stockage en observation des réglementations d'Environnement Canada. Nous assurerons que tous ceux qui planifient d'installer de nouveaux réservoirs de stockage sur les terrains de l'Administration soient au courant de cette réglementation.

### ***Buts et objectifs de 2008 :***

- veiller à ce que toutes les vérifications des enjeux/anomalies de 2007 aient mené à des mesures correctives; et
- effectuer une autre vérification des PNE en 2008 et trouver moins de trois problèmes.

La vérification des PNE a conclu que les PNE sont suivies à l'exception du nettoyage du séparateur huile/eau et de l'inspection mensuelle des réservoirs de stockage. Cependant, aucune brèche du système du séparateur huile/eau n'est survenue. Nous avons jugé que le PNE devrait être mise à jour pour tenir en compte le fait que, selon l'expérience du personnel d'entretien, les inspections aussi fréquentes ne sont pas nécessaires pendant l'été. Néanmoins, l'horaire révisé sera suivi en 2009 et dans les années à venir.

**Buts et objectifs de 2009 :**

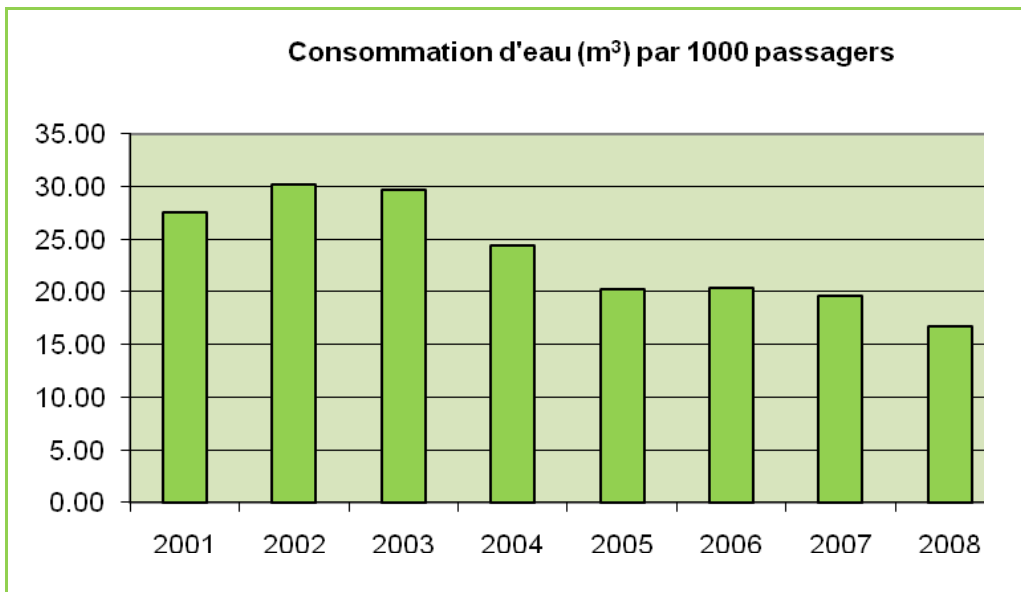
- veiller à ce que toutes les vérifications des enjeux/anomalies de 2008 aient mené à des mesures de correction;
- réviser les PNE;
- assurer que toutes les réglementations pour l'enregistrement des réservoirs de stockage soient suivies; et
- effectuer une autre vérification des PNE en 2009 qui identifie moins de trois problèmes.

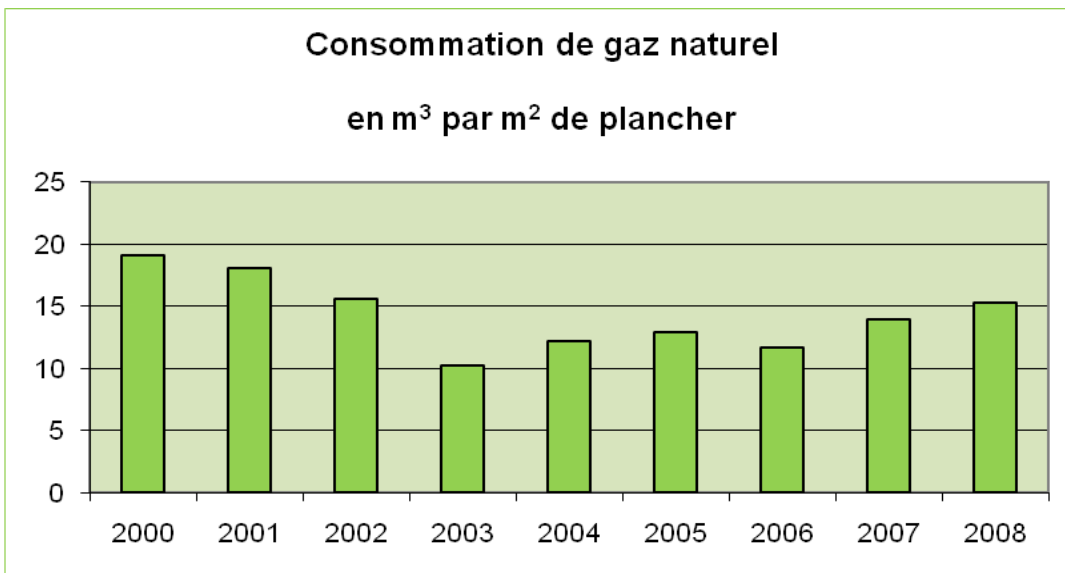
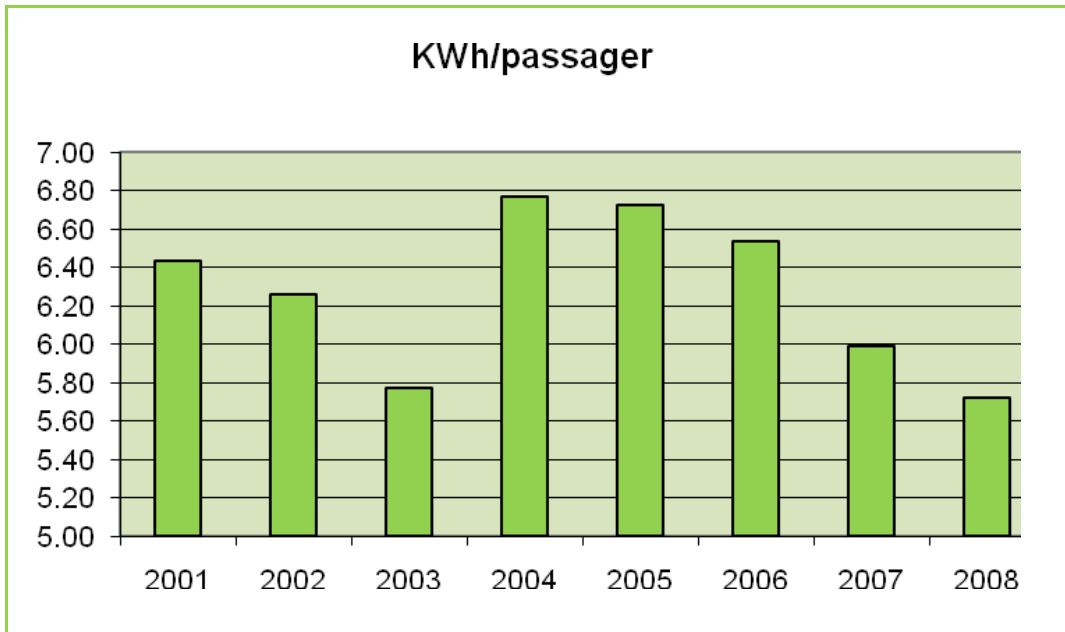
**Comment :**

- donner des séances de formation sur les PNE afin de souligner l'importance de nettoyer les intercepteurs et d'assurer que les réservoirs de stockages existants et nouveaux respectent les réglementations concernant les réservoirs de stockage.

**12.0 EFFICIENCE ÉNERGÉTIQUE**

L'Administration tente toujours de minimiser la consommation d'énergie. Par exemple, nous avons changé les robinets traditionnels à des robinets à débit réduit, nous avons installé des détecteurs de mouvement sur les interrupteurs, nous avons réglé les escaliers roulants afin qu'ils ralentissent lorsqu'ils ne sont pas utilisés et nous avons mis les lumières sur des minuteries.





#### Buts et objectifs de 2008 :

- Réduire la consommation d'énergie partout où cela est possible.

Comme les graphiques ci-dessus le montrent, la quantité d'eau et d'électricité utilisée a diminué depuis 2004 si l'on tient compte du nombre de passagers embarqués et débarqués. Cependant, la consommation de gaz naturel a légèrement augmenté vers la fin de 2008, probablement en raison du froid accru. L'interprétation de ces graphiques est difficile en raison d'un nombre toujours croissant de variables, comprenant notamment le nombre de

passagers, les conditions météorologiques et les agrandissements (c.-à-d. l'accroissement de la capacité du stationnement étagé).

En 2008, l'Administration a exécuté plusieurs programmes afin de réduire notre impact sur l'environnement :

- le département d'Entretien électrique a complété plusieurs projets qui ont diminué notre consommation d'énergie, ce qui a résulté dans une épargne de plus de 100 kWh (kilowattheure); et
- l'Administration a installé des serveurs virtuels, résultant dans une diminution de 18 %, ou 350 kWh, de notre consommation d'énergie. Selon des calculs indépendants, ce projet a aussi diminué les émissions de gaz à effet de serre par 95 000 kilogrammes ou l'équivalent de planter 480 arbres.

Ce sont les employés de l'Administration qui ont mis en œuvre tous ces projets de réduction de consommation.

***Buts et objectifs de 2009 :***

- continuer à réduire la consommation d'énergie, lorsque cela est possible, et rechercher de nouveaux programmes qui bénéficieront l'environnement.

***Comment :***

- continuer à faire des contrôles et à chercher des façons de réduire la consommation d'énergie;
- chercher des solutions de rechange plus efficaces du point de vue énergétique lorsqu'on remplace des systèmes mécaniques; et
- continuer à sensibiliser le personnel à la réduction et à la consommation d'énergie, au travail ou à la maison.

### **13.0 COMMUNICATION/SENSIBILISATION/FORMATION**

Nous avons poursuivi le Plan de communication en 2008.

***Buts et objectifs de 2008 :***

- continuer à former et à informer le personnel;
- tenter de faire participer les compagnies aériennes et de les sensibiliser, ainsi que d'autres organismes sur le campus;
- continuer à faire la promotion du recyclage et amener tout le personnel à participer au programme de réduction des déchets par le recyclage;
- continuer à faire la promotion de la campagne contre la marche au ralenti des véhicules.

Comme déjà mentionné dans ce document, nous avons organisé notre deuxième barbecue annuel de la Semaine de l'environnement, ce qui a sensibilisé les participants à la réduction des déchets, au recyclage, au compostage et qui a offert de l'information sur les sources d'énergie renouvelable.

#### ***Buts et objectifs de 2009 :***

- revisiter la formation du personnel sur l'intervention en cas de déversement;
- continuer de faire participer les compagnies aériennes et de les sensibiliser, ainsi que d'autres organismes sur le campus;
- continuer à faire la promotion du recyclage et amener tout le personnel à participer au programme de réduction des déchets par le recyclage; et
- continuer à faire la promotion de la Campagne contre la marche au ralenti des véhicules (voir ci-dessous).

#### ***Comment :***

- continuer à donner de la formation;
- continuer la promotion de la sensibilisation à l'environnement;
- continuer la sensibilisation des locataires; et
- publier plus d'articles dans « Contact ».

## **14.0 CONCLUSION**

Au cours des dernières années, l'Administration a travaillé assidûment à réduire les incidences néfastes sur l'environnement pour la collectivité attribuables à ses opérations. Les réussites comprennent la réduction soutenue du glycol et de l'ammoniaque (en NH<sub>3</sub>) rejeté avec les eaux pluviales et la mise en œuvre de programmes tels que les programmes de réduction/recyclage des matières dangereuses, la réorientation des déchets, la sensibilisation des employés, les achats écologiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ces mesures, décrites dans le présent rapport, ont mené aux résultats suivants :

- réduction du nombre de dépassements relatifs au glycol de 8 en 1999-2000 à 0 depuis 2005;
- fin de l'utilisation de l'urée (produit de dégivrage des pistes en 2005) dans les zones qui ont des incidences sur les étendues d'eau de surface (aucun dépassement);
- diminution du nombre de déversements (rapportés) depuis 2000, égale à l'année dernière;
- augmentation de la quantité de réorientation des déchets;
- réduction de l'énergie utilisée, à l'exception du gaz naturel; et
- augmentation de la participation/propriété des employés.

Nos objectifs clés seront de poursuivre tous les programmes, de réduire la consommation d'énergie/l'émission de gaz à effet de serre, d'accroître le recyclage/la réorientation des déchets, d'étendre notre Programme d'achats écologiques, de réduire les émissions et d'établir plus de valeurs de base afin de surveiller notre impact sur l'environnement et de trouver de nouveaux moyens de diminuer ceux-ci. Nous continuerons, certainement, de surveiller tous les programmes et les PNE afin d'assurer la conformité avec toutes les réglementations environnementales (aucun dépassement des critères).

**ENGAGEMENT  
DE RESPONSABILITÉ  
SOCIALE  
DE  
L'AAIMCO**



*Approuvé par le Conseil d'administration le 28 novembre 2006*

## **ENGAGEMENT DE RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'AAIMCO**

### **Application et étendue**

1. La présente politique s'applique au Conseil d'administration, aux employés et aux activités de l'AAIMCO. Elle fait partie intégrante de la vision, de la mission, des objectifs stratégiques et des valeurs organisationnelles de l'AAIMCO, tous expliqués en détails à l'**annexe A** ci-jointe. Il s'agit également d'une partie intégrante des plans stratégiques et opérationnels de l'AAIMCO qui est soutenue par diverses politiques de l'AAIMCO sur des questions précises.

### **Signification de la responsabilité sociale pour l'AAIMCO**

2. La responsabilité sociale est une approche opérationnelle à long terme fondée sur le rôle de l'AAIMCO en matière de développement social et économique et de gérance de l'environnement et sur son incidence dans la collectivité. C'est l'intégration par l'AAIMCO des valeurs de base, comme l'honnêteté, le respect, l'équité, l'intégrité et la transparence, dans les politiques, les procédures et les pratiques opérationnelles quotidiennes pour que l'Administration réponde à ses objectifs d'entreprise et aux attentes des divers intervenants tout en améliorant les avantages qu'elle offre à la collectivité.

### **Engagements de responsabilité sociale de l'AAIMCO**

3. L'AAIMCO s'est engagée à demeurer une entreprise viable en :
  - a) gérant ses activités économiques, sociales et environnementales de manière responsable sur les plans financier, social et environnemental;
  - b) répertoriant les enjeux économiques, sociaux et environnementaux associés à ses activités et à ses mécanismes de développement et en établissant des indicateurs de rendement clés pour mesurer son rendement par rapport à ces enjeux;
  - c) examinant la progression de l'AAIMCO dans la gestion de ses affaires de façon à améliorer l'effet positif et à réduire l'effet négatif de ses activités sur l'économie, la société et l'environnement.
4. Ces engagements servent à orienter et à soutenir les décisions du Conseil d'administration de l'AAIMCO et de tous les employés de l'AAIMCO.

### **Enjeux économiques, sociaux et environnementaux de l'AAIMCO**

5. L'AAIMCO met en œuvre la présente politique en tenant compte du besoin d'équilibrer le rendement économique, social et environnemental dans le cadre d'un processus ouvert de prise de décisions nécessitant la participation de tous les intervenants. La liste des enjeux économiques, sociaux et environnementaux n'est

*Approuvé par le Conseil d'administration le 28 novembre 2006*

2

pas exhaustive. Il s'agit plutôt d'un point de départ pour l'énumération d'enjeux supplémentaires dans ces trois secteurs au fur et à mesure qu'évolueront les activités et les mécanismes de l'AAIMCO.

- a) **Économie** : Le rendement économique désigne l'incidence de l'AAIMCO sur la situation économique de ses intervenants et sur ses mécanismes économiques aux niveaux local, national et mondial. L'AAIMCO reconnaît le besoin d'engagements et de mesures du rendement dans les domaines suivants :
- service à la clientèle;
  - frais et charges.
- b) **Société** : Le rendement social désigne l'incidence de l'AAIMCO sur les mécanismes sociaux par rapport auxquels elle fonctionne, notamment les effets qu'elle a sur ses intervenants et sur ses atouts intangibles, comme la réputation. L'AAIMCO reconnaît le besoin d'engagements et de mesures du rendement dans les domaines suivants :
- santé, sûreté et sécurité;
  - gestion des ressources humaines;
  - relations avec la collectivité.
- c) **Environnement** : Le rendement environnemental désigne l'incidence de l'AAIMCO sur les milieux naturels vivants et non vivants, y compris les écosystèmes, la terre, l'air et l'eau. L'AAIMCO reconnaît le besoin d'engagements et de mesures du rendement dans les domaines suivants :
- environnement physique et ressources naturelles;
  - matières dangereuses;
  - recyclage et gestion des déchets.

#### **Indicateurs de rendement et mise en œuvre de la politique**

6. La responsabilité de la mise en œuvre de la présente politique revient au Conseil d'administration de l'AAIMCO et à l'ensemble des employés. Les questions découlant du rendement économique, social et environnemental sont la responsabilité du président et de chaque unité administrative de l'AAIMCO et de certains sous-comités du Conseil d'administration.
7. L'AAIMCO participe actuellement à des activités de responsabilité sociale sans nécessairement les désigner de cette façon. La liste des engagements et des indicateurs de rendement de l'AAIMCO présentée à l'**annexe B** ci-jointe constitue un premier pas fondamental vers l'établissement des actuelles pratiques de responsabilité sociale de l'entreprise, car on y présente les forces et les faiblesses relatives aux objectifs, aux pairs et aux pratiques exemplaires de l'AAIMCO, et à l'établissement d'une approche systématique de responsabilité

sociale. On croit que les activités de l'AAIMCO vont évoluer, si bien que les engagements et les indicateurs de rendement de l'annexe B vont peut-être évoluer en conséquence.

8. Le président et les unités administratives sont responsables de l'élaboration de systèmes de gestion suffisants et efficaces pour veiller à ce que l'on recueille des renseignements sur les indicateurs de rendement par rapport auxquels l'AAIMCO pourra mesurer son rendement en matière de responsabilité sociale et établir des repères.
9. Lorsque les unités administratives auront terminé de recueillir des renseignements sur les engagements et les indicateurs de rendement, elles soumettront ces données au président en formulant des recommandations sur l'efficacité des engagements et des indicateurs de rendement et des moyens proposés pour améliorer le rendement, le cas échéant.
10. Le président rendra compte au Conseil d'administration au besoin sur le rendement de l'AAIMCO en matière de responsabilité sociale.
11. La présente politique est révisée chaque année par le Conseil d'administration dans le cadre de sa séance de planification stratégique annuelle et peut être modifiée par le Conseil d'administration, le cas échéant, après consultation de la haute direction.

## ANNEXE A

### Vision, mission et objectifs de l'AAIMCO

#### VISION

Établir des liens avec le monde

#### MISSION

En collaboration avec ses partenaires, l'Administration agira comme chef de file pour offrir des services et des installations aéroportuaires abordables, sécuritaires et de classe mondiale à la collectivité et à tous les clients de l'aéroport.

#### OBJECTIFS STRATÉGIQUES

Gérer l'entreprise de manière responsable sur les plans financier, environnemental et social;

Être un chef de file de l'industrie dans la planification, l'élaboration et l'exploitation d'une installation aéroportuaire de classe mondiale;

Offrir à la clientèle de base dynamique et diversifiée un haut niveau de service à la clientèle;

Perfectionner l'orientation commerciale de l'Administration;

Former et maintenir en poste des employés productifs et talentueux qui aiment leur travail, qui respectent les valeurs de l'Administration et qui se dévouent à la réalisation de sa mission et de ses objectifs opérationnels;

Favoriser des partenariats qui contribuent à la viabilité de l'aéroport et à la croissance socioéconomique de la collectivité;

Continuer de travailler de manière proactive avec tous les gouvernements, la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau, la collectivité et les principaux intervenants;

Exploiter l'installation aéroportuaire en toute sécurité;

Gérer le campus aéroportuaire de façon sécuritaire;

Favoriser la gérance de l'environnement dans toutes les facettes de ses activités et partout sur le campus.

#### VALEURS ORGANISATIONNELLES

Répondre aux attentes de ses intervenants et les dépasser;

Exploiter de façon responsable, avec intégrité et transparence.

*Approuvé par le Conseil d'administration le 28 novembre 2006*

5

## ANNEXE B

### ÉCONOMIE

Domaine	Engagement	Indicateur de rendement
Service à la clientèle	Maintenir des normes d'excellence du service aux voyageurs, aux transporteurs, aux locataires, aux organismes installés à l'aérogare, aux fournisseurs et aux prestataires de services	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cote d'efficacité moyenne aux sondages trimestriels sur le service à la clientèle et classement</li> <li>• Temps de réponse moyen aux cartes de commentaires</li> <li>• % des employés et des bénévoles de l'aéroport ayant suivi une formation en service à la clientèle au cours des cinq dernières années</li> <li>• % d'employés en mesure de communiquer dans les deux langues officielles</li> </ul>
Frais et charges	Maintenir les frais et charges à des niveaux non excessifs et donner un préavis pour tout changement apporté aux charges imposées aux utilisateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les redevances aéronautiques moyennes facturées aux compagnies aériennes par l'AAIMCO sont relatives aux redevances aéronautiques facturées par les huit plus grands aéroports au Canada</li> <li>• Période entre la date des réunions de consultation avec les compagnies aériennes et la date d'entrée en vigueur des nouveaux frais ou des frais modifiés</li> </ul>

### SOCIÉTÉ

Domaine	Engagement	Indicateur de rendement
Santé, sûreté et sécurité	Maintenir des normes d'excellence en sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coefficient d'accidents/incidents en fonction des heures de travail</li> <li>• Nombre de programmes de formation sur la sûreté/sécurité</li> <li>• Nombre d'incidents relatifs à la sécurité ou résultats des vérifications de la sécurité</li> </ul>
Gestion des ressources humaines	Assurer la continuité à long terme de l'entreprise	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'initiatives en matière de ressources humaines (rendement des employés, formation, avancement professionnel, planification de la relève)</li> </ul>

ANNEXE B

Domaine	Engagement	Indicateur de rendement
Relations avec la collectivité	Favoriser l'interface avec la collectivité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'événements de sensibilisation dans la collectivité</li> </ul>
	Promouvoir la participation et le bénévolat dans les collectivités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % d'employés ayant un rôle de dirigeant ou autre dans un organisme communautaire, professionnel, de bienfaisance ou d'intérêt particulier</li> </ul>
	Rechercher la diversité et la représentation proportionnelle de la population régionale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % de femmes, de membres des minorités et de personnes handicapées parmi les employés et le Conseil d'administration</li> </ul>
	Soutenir les œuvres de bienfaisance et les initiatives communautaires par des contributions financières	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de dollars consacrés aux projets dont bénéficie la collectivité (p. ex., le Projet Ensoleillement)</li> </ul>

ENVIRONNEMENT

Domaine	Engagement	Indicateur de rendement
Milieu physique et ressources humaines	Réduire et/ou éliminer les émissions de carbone pour protéger et améliorer la qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'initiatives ou de mesures mises en place</li> </ul>
	Protéger la qualité de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'excédences dans les collecteurs d'eaux pluviales par échantillon</li> </ul>
	Protéger l'habitat naturel et les caractéristiques naturelles importantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapport du nombre d'hectares préservés par rapport au nombre de terrains aménagés</li> </ul>
	Réduire la consommation d'énergie, d'eau et d'autres ressources naturelles ou les utiliser plus efficacement là où cela est possible et tenir compte des facteurs externes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quantité d'électricité utilisée par voyageur</li> <li>• Quantité de gaz naturel utilisé par voyageur</li> <li>• Quantité d'eau consommée par voyageur</li> </ul>
Matières dangereuses	Gérer et contrôler l'utilisation de matières dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre et importance des déversements de carburant par 1 000 mouvements d'aéronefs</li> <li>• Nombre et importance des déversements de produits chimiques par 1 000 mouvements d'aéronefs</li> <li>• Nombre de produits évalués et remplacés</li> </ul>

Approuvé par le Conseil d'administration le 28 novembre 2006

7

## ANNEXE B

<b>Domaine</b>	<b>Engagement</b>	<b>Indicateur de rendement</b>
Recyclage et gestion des déchets	Utiliser des matières et des produits recyclables et recycler là où cela est possible	<ul style="list-style-type: none"><li>• % de déchets acheminés au recyclage</li></ul>
	Réduire la production de déchets	<ul style="list-style-type: none"><li>• Volume de déchets produits par voyageur</li></ul>