

L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa

# ...Établir des liens avec le monde



International Airport  
Authority

Ottawa



Administration de  
l'aéroport international



# YOW

## L'aéroport de la capitale du Canada

L'Aéroport international (Macdonald-Cartier) d'Ottawa (AIO), également connu par son indicatif YOW, est situé dans la région de la capitale nationale, à 13 km du centre-ville. Seul aéroport d'aviation commerciale de la région, l'AIO offre tous les services nécessaires pour répondre aux besoins des voyageurs d'affaires et d'agrément et pour appuyer les activités de ses transporteurs commerciaux et de fret aérien.

### Présence à l'échelle locale, esprit ouvert sur le monde

L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'Administration) a été créée en 1997 lorsque le gouvernement du Canada a décidé de confier la gestion de l'aéroport à une administration aéroportuaire locale, laquelle était chargée de surveiller la gestion et l'exploitation de l'aéroport et d'aménager les terrains aéroportuaires avoisinants à l'appui des activités aéronautiques. L'Administration mène à bien ses activités sans subvention du gouvernement aux termes d'un bail foncier de 60 ans avec Transports Canada. L'Administration est une société incorporée sans capital-actions et tous les bénéfices sont réinvestis dans les opérations et le développement de l'aéroport.

L'Administration est régie par un Conseil d'administration de 14 membres nommés par la collectivité, qui surveille tous les aspects des activités aéroportuaires. Composé de candidats qui représentent les différents paliers du gouvernement et les intérêts des secteurs commercial et touristique, le Conseil veille à ce que l'Administration soit en mesure de répondre de manière efficace aux besoins des collectivités qu'elle dessert, tout en planifiant l'avenir.

## La mission de l'Administration

Avec l'aide de ses partenaires, l'Administration de l'aéroport jouera un rôle de chef de file pour offrir des installations et des services aéroportuaires abordables et sécuritaires de classe mondiale à la collectivité et à toute sa clientèle.

Depuis sa création, l'Administration s'est surtout concentrée sur l'ajout de services bien nécessaires et la mise à niveau d'infrastructures et d'installations désuètes. De tous ces projets, le remplacement de l'aérogare en 2003 était probablement le plus notable. Ce projet, tout comme plusieurs d'autres, a été terminé avant la date prévue et sans dépasser le budget.

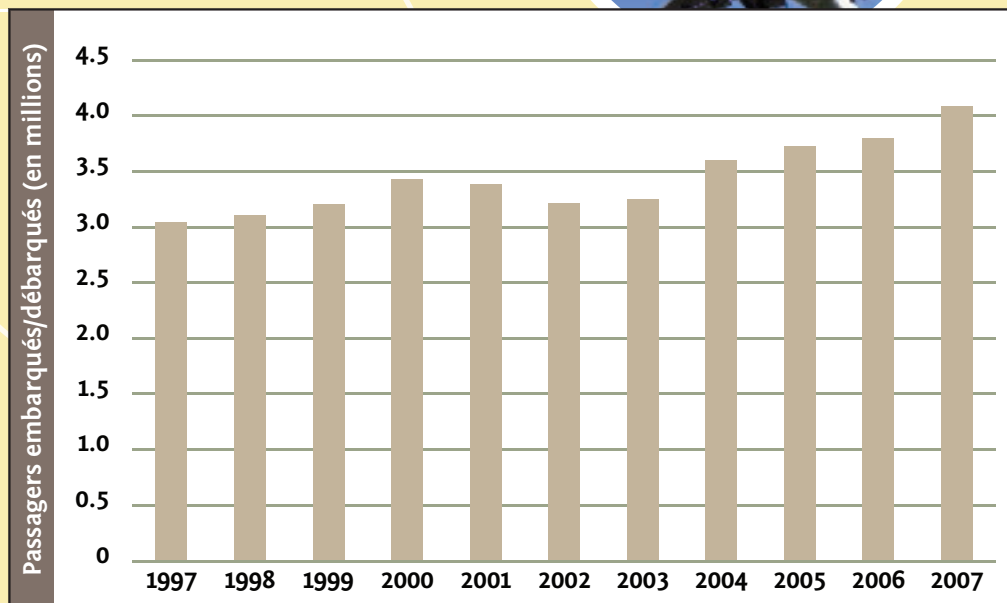
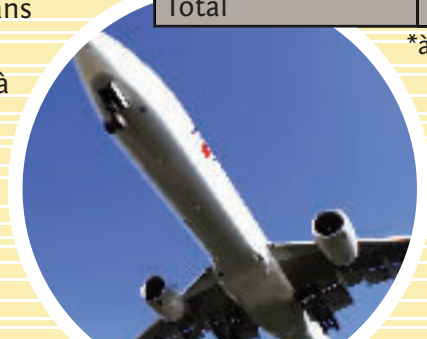
## Le succès est synonyme de croissance

Une industrie aussi étroitement liée aux conditions du marché s'accompagne inévitablement d'une certaine volatilité. Cela dit, l'AIO a toujours affiché une croissance stable dans tous les secteurs du voyage (domestique, transfrontalier, international) malgré des ralentissements économiques périodiques et des menaces à l'industrie aéronautique. L'achalandage a augmenté considérablement au fil des ans et a atteint un nombre record de 4,1 millions de passagers en 2007. Notre programme de développement de services aériens a entraîné l'ajout de nouvelles destinations et de nouveaux vols au départ d'Ottawa en destination de villes majeures de l'Amérique du nord et des centres internationaux, notamment la nouvelle liaison directe sans escale Ottawa-Francfort (Allemagne) en 2008. Grâce au trafic passagers accru et à la prestation de nouveaux vols réguliers et nolisés, les voyageurs d'Ottawa et de Gatineau utilisent plus que jamais l'aéroport d'Ottawa comme point de départ.

Passagers	
1997	3 046 368
1998	3 110 548
1999	3 211 607
2000	3 434 345
2001	3 391 295
2002	3 216 886
2003	3 262 345
2004	3 609 885
2005	3 735 433
2006	3 807 756
2007	4 088 528

Destinations directes	
Domestiques	19
Transfrontaliers	11
Internationaux	15
Total	45

\*à compter de 2008



## Par la communauté, pour la communauté

Le Plan directeur de l'aéroport et le Plan d'occupation du sol de l'Administration tracent le développement de l'aéroport pour satisfaire aux exigences en matière de capacité jusqu'en 2030. Ces documents ont été élaborés en 2007 et 2008 suivant une évaluation détaillée des prévisions aéronautiques, des exigences relatives aux installations et des possibilités d'expansion pour répondre aux besoins des voyageurs et des transporteurs aériens. Ce projet a été le fruit d'une vaste consultation et communication avec les intervenants, les organismes gouvernementaux et le grand public. Le Plan directeur proposé présente les projets de construction éventuels qui seront financés, comme tous les autres projets de construction, par les frais d'amélioration aéroportuaire. Ces frais de 15 \$, qui apparaissent sur le billet d'avion de chaque passager, servent à financer l'expansion des installations aéroportuaires.



## Une décennie dynamique

Dans ses 10 premières années, l'Administration a investi presque 500 \$ millions dans l'Aéroport international d'Ottawa. Des jalons clés incluent :

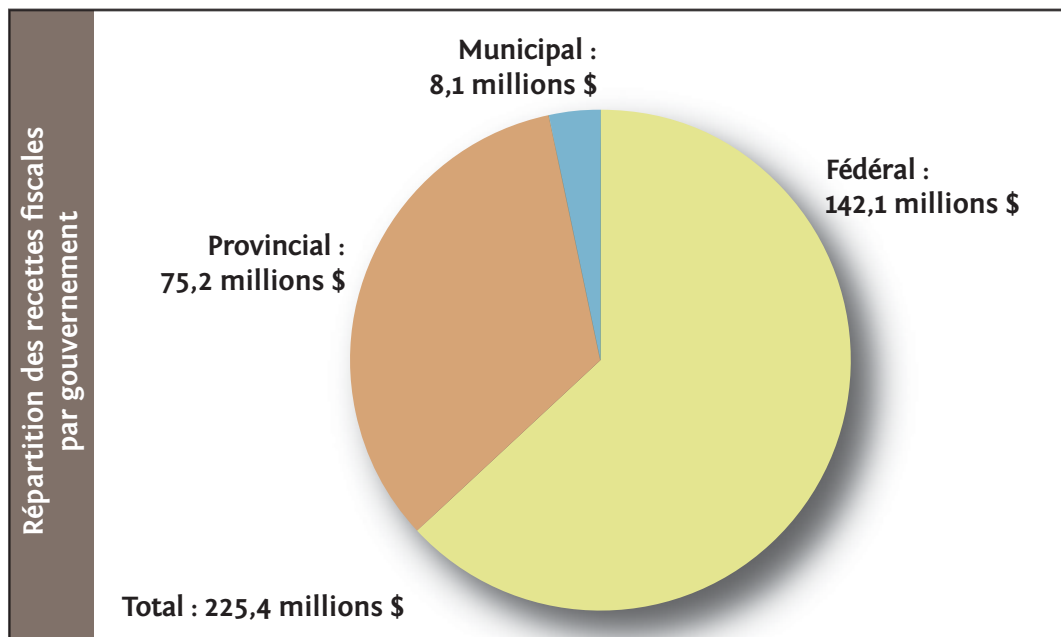
- l'aménagement et l'ouverture, au coût de 3,4 millions de dollars, d'un poste de prédédouanement des États-Unis (1997);
- l'élaboration du premier plan directeur de l'Administration de l'aéroport (1997);
- l'entrée en vigueur des frais d'amélioration aéroportuaire (1999);
- l'établissement du Programme de surveillance aéroportuaire (1999);
- l'élaboration d'un document de définition de programme pour orienter le Programme d'expansion de l'aéroport (1999);
- l'aménagement, au coût de 7 millions de dollars, de l'Édifice des services intégrés (2000);
- la mise en place du premier programme aéroportuaire de défibrillateur public (2000);
- l'aménagement d'une nouvelle installation centrale de déglçage (2001);
- la première pelletée de terre de la phase I du Programme d'expansion de l'aéroport (2001);
- une émission d'obligations réussie qui a permis de recueillir 270 millions de dollars pour la phase I (2002);
- l'installation d'un système de biotraitement du glycol (2002);
- l'ouverture, au coût de 310 millions de dollars, d'une nouvelle aérogare ultramoderne (2003);
- l'agrandissement du stationnement étagé (2005);
- la première pelletée de terre de la phase II (95 millions de dollars) du Programme d'expansion de l'aéroport (2006);
- l'émission réussie de 200 millions de dollars d'obligations pour financer la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport (2007); et
- l'ouverture de la nouvelle salle d'attente de phase II (2008).



## Nous offrons à nos collectivités des possibilités d'emploi et de développement économique

En tant que seul aéroport commercial local, l'AIO offre l'infrastructure nécessaire pour établir des liens entre Ottawa et les communautés de la région et d'autres villes du monde entier, ce qui en fait un joueur important dans le commerce international du Canada.

En plus de contribuer directement au produit intérieur brut national et provincial et à l'emploi dans la région de la capitale nationale, l'AIO agit comme catalyseur économique en facilitant l'activité d'autres secteurs de l'industrie et du commerce.



## Notre implication entre ciel et terre

Depuis 1997, l'Administration s'est engagée à remercier par différents moyens les communautés qui ont appuyé sa croissance, le plus notable étant le Projet ensoleillement, un programme de don qui vise à aider les organismes de la région de la capitale nationale qui ont besoin d'un soutien financier. Le Projet ensoleillement a été créé en 2004 pour souligner le premier anniversaire de la nouvelle aérogare. Dans le cadre de ce programme, les demandes de financement présentées à l'Administration par les organismes de bienfaisance enregistrés sont évaluées une fois chaque année par un comité composé de membres du conseil d'administration et d'employés de l'Administration. À ce jour, plus de 500 000 \$ ont été versés dans la région.

Outre le Projet ensoleillement, l'Administration appuie différentes activités et organisations communautaires en offrant chaque année des dons monétaires et non monétaires et des commandites d'une valeur d'environ 50 000 \$. Elle appuie également les employés qui donnent de leur temps aux écoles locales, aux groupes pour enfants, aux activités sportives des jeunes et à d'autres programmes communautaires et caritatifs.



Les résultats d'une étude menée en 2007 sur l'impact économique de l'AIO dans la région ont révélé ce qui suit :

- 4 900 emplois sont directement attribuables aux activités aéroportuaires;
- 11 800 emplois (directs, indirects et induits) sont attribuables à la présence de l'aéroport;
- L'AIO produit des salaires directs de 180 millions \$;
- L'AIO produit des salaires totaux de 450 millions \$ (directs, indirects et induits);
- 229 millions \$ d'impôts sur le revenu des particuliers sont versés aux gouvernements municipal, provincial et fédéral;
- L'AIO représente une production économique de 800 millions \$;
- L'impact économique total des activités aéroportuaires correspond à 1,9 milliard \$ par année.

Depuis que l'Administration a assumé la responsabilité de l'aéroport et de ses activités, le nombre d'emplois liés aux activités aéroportuaires a augmenté de façon spectaculaire, soit de 43 %.

## L'AIO influe sur le développement dans la collectivité

Le succès opérationnel et commercial de l'AIO à ce jour tient en grande partie à sa capacité d'accueillir les aéronefs commerciaux et les transporteurs de fret aérien 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Il est donc essentiel que l'aéroport soit protégé contre les projets d'aménagement incompatibles. À cet effet, l'Administration collabore étroitement avec la Ville d'Ottawa pour assurer que les programmes de développement à proximité de l'aéroport ne portent pas atteinte ni ne gênent les activités aéronautiques.

Les mesures prises pour accomplir ceci sont les suivantes :

- Interdire la construction de nouveaux projets immobiliers résidentiels et autres utilisations de terrain affectées par le bruit dans la Zone d'influence d'exploitation de l'Aéroport d'Ottawa (ZIEAO);
- Imposer des normes en matière de construction de projets immobiliers résidentiels et autres projets affectés par le bruit entre la ligne 25 et la ZIEAO pour atténuer l'incidence du bruit des aéronefs à l'intérieur;
- Assurer que la hauteur des bâtiments, des installations et de la végétation naturelle respecte les surfaces de limitation d'obstacles aéroportuaires établies par le *Règlement de zonage aéroportuaire*;
- Gérer l'utilisation du sol et les activités d'une manière à ce que les oiseaux et animaux dangereux pour les aéronefs soient moins attirés vers ces habitats;
- Restreindre les utilisations du sol, les activités et l'utilisation de matériaux de construction qui nuisent à l'efficacité des appareils de navigation et de télécommunication;
- Interdire les utilisations du sol et les activités qui favorisent la présence de la faune et augmentent les risques posés aux aéronefs.