

Mémoire de l'Association québécoise du
transport aérien dans le cadre de la consultation
publique du BAPE sur le projet du parc éolien
Rivière-du-Moulin

Développement | Association québécoise du transport aérien

10 avril 2012

Sommaire

Mémoire de l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) dans le cadre de la Consultation publique du BAPE sur le projet du parc éolien Rivière-du-Moulin	3
1-Navigation aéronautique et parcs éoliens	4
2-Situation des lieux Aéroport Bagotville Saguenay	5
3-Situation des lieux Aéroport Bagotville Saguenay	
A) Militaire	5
B) Télécommunication	6
C) NAV CANADA	6
4- Recommandations	7
5- Conclusion	7
Documents de référence	8

Mémoire de l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) dans le cadre de la Consultation publique du BAPE sur le projet du parc éolien Rivière-du-Moulin

Introduction

L'Association québécoise du transport aérien (AQTA) regroupe la grande majorité des intervenants de cette industrie au Québec. Devant les problématiques de plus en plus préoccupantes touchant les aéroports du Québec, l'AQTA fait un constat: l'aménagement du territoire doit inévitablement tenir compte des installations et des activités de transport aérien pour assurer un développement harmonieux et durable. L'industrie du transport aérien est au coeur du développement économique du Québec. Le secteur aéronautique y apporte à lui seul plus de 46 000 emplois. Les installations de transport aérien sont des éléments phares de cette activité économique. Elles s'inscrivent dans une dynamique complexe et sont souvent des piliers du développement économique régional.

Dans le cadre du projet de parc éolien Rivière-Du-Moulin, l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) soumet le présent mémoire à la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) afin d'être entendue sur les enjeux qui touchent directement certains principes de ce projet. L'importance de cette intervention repose sur la proximité des installations de l'Aéroport de Bagotville. (identification : CYBG)

L'AQTA est un organisme à but non lucratif qui regroupe les transporteurs aériens (avions et hélicoptères), les aéroports, les écoles de pilotage, les entreprises d'entretien d'aéronefs et les entreprises de services du Québec. Fondée en 1975, l'association est forte de l'appui de 160 membres. Souvent appelée à traiter des sujets d'importance qui touchent l'industrie du transport aérien, elle se fait un devoir de proposer des solutions constructives aux problématiques complexes. Au fil du temps, l'AQTA est devenu la référence en matière de transport aérien au Québec. L'AQTA fait également partie des 17 membres qui composent, avec le gouvernement du Québec, le Forum de concertation du transport aérien.

L'AQTA porte un intérêt particulier à voir les activités de transport aérien se développer dans un environnement adéquat. Elle soutient que les problématiques qui touchent l'industrie du transport aérien doivent être résolues en obéissant d'abord et avant tout à l'intérêt commun et en tenant compte de la dynamique systémique de l'industrie. Afin d'assurer pérennité du développement de l'industrie du transport aérien au Québec, il est primordial de dresser la table pour une cohabitation harmonieuse entre les parcs éoliens les aéroports, et les exploitants aériens. Il faut donc s'assurer de mettre de l'avant un aménagement respectueux des activités économiques reliées à l'aviation.

C'est dans ce cadre que l'association souhaite que ses recommandations au BAPE soient retenues.

1- Navigation aéronautique et parcs éoliens

L'AQTA, bien que consciente qu'un projet de parc éolien suscite surtout des interrogations en matière de santé publique, de bruit et d'environnement visuel, doit vous informer de l'impact important sur le transport aérien. Le réflexe naturel et valable serait de présumer que l'érection d'un parc d'éoliennes entraverait la navigation aérienne par l'ajout d'un obstacle physique que les aéronefs doivent éviter (tour et palmes). Bien que cet obstacle physique doive respecter les règlements de zonage lorsqu'installé à proximité d'un aéroport, il faut aussi considérer que le réel impact de ce type d'installations (éolienne) peut aussi avoir un effet important et dangereux sur les outils de navigation utilisés dans le transport aérien. En l'espèce, l'Aéroport de Bagotville se situe dans un rayon très rapproché du parc éolien proposé.

La surveillance radar et les aides à la navigation peuvent voir leur efficacité réduite sinon complètement anéantie par l'interférence causée par un parc éolien notamment par occultation, réflexion de type miroir, échos parasites ou diffusion du signal. Le radar qui reçoit un tel signal peut perdre des informations critiques d'une cible quelconque (un avion par exemple). Cette cible peut disparaître et réapparaître soudainement dans un autre endroit sur l'écran du radar de l'opérateur.

Nav Canada, seul fournisseur de services de navigation aérienne civile au Canada a déjà répertorié les impacts possibles d'un parc éolien sur la navigation aérienne notamment¹:

- La surveillance radar
- Les aides à la navigation
- Les altitudes minimales de franchissement d'obstacles (MOCA)
- Les opérations aéroportuaires et l'accessibilité aux aéroports
- L'efficacité opérationnelle

L'impact le plus marquant est la disparition complète d'un aéronef de l'écran radar ce qui pourrait entraîner un risque accru pour la sécurité aérienne et une perte d'efficacité des services du contrôle aérien. Confronté à cette réalité, les routes aériennes empruntées vers et en provenance d'un aéroport pourraient faire l'objet de modifications. Ces nouvelles procédures occasionnent les inconvénients suivants:

- Ralentissement du trafic aérien causant des retards aux passagers;
- Congestion des départs et des arrivées;
- Augmentation de la consommation de carburant dans les aéronefs qui doivent modifier leurs procédures d'approche et de départ;
- Augmentation des coûts d'exploitation des transporteurs ayant une incidence directe sur le coût du transport (augmentation du prix des billets)

¹ *Les parcs éoliens et l'aviation Le point de vue de Nav Canada*, Présentation donnée lors du Congrès du Conseil des aéroports du Québec, Rouyn-Noranda,

2-Situation des lieux : Aéroport de Bagotville, Saguenay

Afin d'identifier les risques associés au parc éolien, il est impératif de mentionner à quelle distance se retrouve le parc éolien par rapport aux divers outils de navigation desservant l'aéroport.

Les éoliennes constituant le parc éolien proposé se trouveraient respectivement entre 30 kilomètres (point le plus rapproché) et 48 kilomètres (point le plus éloigné) des installations de navigation de l'aéroport Bagotville (radar primaire, radar de surveillance et tour de contrôle). De plus, on trouverait des éoliennes à une distance de 12 kilomètres du VOR SAGUENAY (VOR : instrument de navigation aérienne).

Il est capital de comprendre que tous les aéronefs qui empruntent les voies aériennes au sud de l'aéroport de Bagotville transitent via le VOR SAGUENAY. De plus, il faut savoir que lorsque les aéronefs obtiennent une route plus directe vers ou en provenance de l'aéroport de Bagotville, ils survolent l'espace aérien au dessus du parc éolien proposé.

3- Vérification des normes en vigueur

A) Militaire

Les installations de l'aéroport Saguenay sont sous le contrôle et la gouverne de la Défense Nationale. La 3e Escadre Bagotville de l'aviation royale canadienne érige domicile à l'aéroport Bagotville. L'escadre fournit des forces polyvalentes et aptes au combat pour appuyer les rôles de la Force aérienne du Canada au pays et à l'étranger. C'est aussi les contrôleurs aériens de la Défense Nationale qui fournissent les services de contrôle de l'espace aérien du Saguenay-Lac-St-Jean.

Le Ministère de la Défense Nationale (MDN) a établi des normes concernant la construction de parc éolien à proximité d'installations militaires. (voir annexe 1)

Considérant l'interférence possible des éoliennes, la Défense Nationale a établi des zones de consultation concernant la construction de parc éolien à proximité d'installations militaires.

Elles ont été établit par l'entremise de l'Escadron de soutien technique des télécommunications et des moyens aérospatiaux. Dans le cas du parc éolien en question, ce dernier se trouve à l'intérieur d'un rayon de 80 km du radar de contrôle de la circulation aérienne et nécessite la consultation du MDN.

Devant ce constat, nous avons été informés que les autorités de l'aviation royale canadienne ont été consultées au sujet de la construction du parc éolien en 2008. Toutefois, ces derniers ont soulevé de nombreuses préoccupations au printemps 2011 envers un nombre élevé d'éoliennes qui se trouveraient dans le champ de vision du radar de surveillance de l'aéroport. Les éoliennes pourraient causer de l'interférence au point où les normes présentement connues dans la prestation des services de contrôle aérien pourraient être affectées.

B) Télécommunication

Le Conseil canadien consultatif de la radio (CCCR) a également élaboré des normes concernant l'implantation d'éoliennes à proximité de systèmes de télécommunications et de radar. Ces normes sont contenues dans le guide intitulé « Information technique et processus de coordination entre les projets éoliens et les systèmes de radiocommunication et les systèmes radar » (voir annexe 2). Le processus qui y a été élaboré a été repris par NAV CANADA dans son programme d'évaluation de terrains.

C) NAV CANADA

En collaboration avec Transports Canada², NAV CANADA a établi un processus de vérification de la compatibilité d'utilisation de terrains à proximité des aéroports (voir annexe 3). Le processus peut être consulté sur le site internet de NAV CANADA³. Toute demande doit débiter par le dépôt du formulaire prescrit⁴.

L'intention de ce processus est de s'assurer que l'implantation du parc éolien ne limite pas les capacités des systèmes de communication et de navigation vitaux à la sécurité du public.

Le cas des parcs éoliens nécessite la production d'un rapport sur la description de chaque éolienne du projet⁵.

² Voir partie II du guide *Utilisation des terrains au voisinage des aéroports* TP1247F (Transports Canada) Annexe 4

³<http://www.navcanada.ca/NavCanada.asp?Language=fr&Content=ContentDefinitionFiles\Services\LandUseProgram\SubmissionProcedures\default.xml>

⁴http://www.navcanada.ca/ContentDefinitionFiles/Services/LandUseProgram/FormsReference/Submission_Form_FR.doc. Les directives et outils de référence sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.navcanada.ca/NavCanada.asp?Language=fr&Content=ContentDefinitionFiles\Services\LandUseProgram\FormsReference\default.xml>

⁵http://www.navcanada.ca/ContentDefinitionFiles/Services/LandUseProgram/FormsReference/Wind_Farm_Template_EN.xls

Il y a lieu de noter que plusieurs provinces canadiennes ont déjà incorporé les normes de Transports Canada, Nav Canada et du CCCR concernant les éoliennes dans leur réglementation municipale afin de mieux harmoniser leur législation avec la réglementation aéronautique de juridiction fédérale. Ceci n'est pas le cas au Québec.

4- Recommandations

Considérant les dangers à la sécurité aérienne;

Considérant les délais possibles en raison de la modification des routes aériennes;

Considérant les risques d'augmentation de consommation de carburant par les aéronefs;

Considérant les conséquences économiques pour l'aéroport, les transporteurs aériens et les passagers;

Considérant l'importance du transport aérien dans la région du Saguenay et afin d'éviter la perturbation du transport aérien;

L'Association québécoise du transport aérien (AOTA) propose les actions suivantes :

- Obliger le promoteur à déplacer les éoliennes qui sont dans le champ de vision du radar et qui causeront de l'interférence;
- Advenant une incompatibilité complète de l'utilisation du terrain pour les fins d'un parc éolien, forcer le promoteur à revoir et repositionner son parc éolien afin de ne jamais nuire à la navigation aérienne et à la sécurité du public;
- Dans tous les cas, s'assurer que le promoteur voit à ne pas causer d'inconvénients ou de coûts directs ou indirects à la navigation aérienne, à l'Aéroport de Bagotville, aux exploitants d'aéronefs et aux passagers.

5- Conclusion

L'AQTA demeure disponible et offre ses services afin d'aider le promoteur en matière de transport aérien. Nous travaillons régulièrement sur des dossiers et sommes en mesure de fournir un regard éclairé sur la complexité de l'interaction entre les différentes entités qui composent l'industrie du transport aérien au Québec. Nous sommes d'ailleurs à même de mettre à la disposition des personnes intéressées des références, des guides, de la documentation et des outils qui faciliteront la compréhension des différents enjeux.

Nous vous remercions de l'attention que vous portez à ces indications.

Me Eric Lippé
Président-directeur général
Association québécoise du transport aérien

Documents de référence

Annexe 1: Normes militaires éoliennes (Défense Nationale)

Annexe 2 : Normes du Conseil canadien consultatif de la radio (CCCR)

Annexe 3 : Documents de référence NAV CANADA

Annexe 4 : TP1247F Transports Canada Utilisation des terrains au voisinage des aéroports