

Québec, le 19 avril 2012

6211-24-052

Monsieur Joseph Zayed, président
Commission d'enquête – projet parc éolien Rivière-du-Moulin
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Par transmission électronique : eole-dumoulin@bape.gouv.qc.ca

Objet : Précisions suite au dépôt du mémoire à la commission d'enquête

Monsieur Zayed,

Suite à la présentation de son mémoire lors de la séance du BAPE du 12 avril 2012, l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) souhaite apporter certaines précisions à la commission concernant le projet du parc éolien Rivière-du-Moulin.

Lors de cette soirée, un représentant du promoteur a intervenu à la fin de la séance. Il a mentionné vouloir rectifier certains faits suite à notre intervention. Il a précisé avoir reçu des avis favorables sur ce projet de la part de Nav Canada en 2008 et de Transports Canada en 2010. De plus il a fait mention que le promoteur était en discussion avec le Ministère de la Défense nationale (MDN) depuis un certain temps.

Nous avons validé auprès de Nav Canada leur avis envers le projet. En 2008 l'organisme a mentionné « n'avoir aucune objection à l'égard du projet soumis », mais qu'une entente avec le MDN devait avoir lieu avant que les éoliennes ne soient construites. À ce jour, le promoteur serait toujours en dialogue avec le MDN. Cependant, il faut prendre note que le radar affecté par le projet n'est pas sous la responsabilité de Nav Canada mais bien sous celle du MDN. D'ailleurs sans la présence du MDN, ce radar n'existerait pas. La présence de la base militaire de Bagotville permet aux militaires d'assurer le contrôle du trafic aérien du secteur.

Nous estimons qu'au-delà des avis favorables que le promoteur dit avoir reçu d'organismes liés de près ou de loin à l'aérien, la commission doit analyser les impacts appréhendés de la part des transporteurs aériens et de son industrie.

C'est pourquoi l'AQTA par le biais de cette communication tente de lui fournir toute l'information pertinente afin de lui permettre de prendre une décision éclairée.

Rappelons que l'AQTA ne s'oppose pas au projet comme tel. Toutefois, il lui importe de s'assurer que les impacts prévus ne soient pas minimisés. Nous savons aujourd'hui avec toutes les informations disponibles et la technologie que si le projet se réalise dans sa forme actuelle, il y aura des impacts majeurs: la sécurité aérienne en sera affectée, l'augmentation des coûts d'exploitation des transporteurs aériens sera reflétée sur le prix du billet au consommateur et la consommation accrue de carburant entraînera une nouvelle problématique environnementale.

Nous avons préparé un document complémentaire à notre mémoire dont nous vous faisons parvenir copie. L'annexe 5 fait état des émissions à effet de serre et des coûts directs relié au projet de Rivière-du-Moulin. Vous serez à même de constater l'incidence environnementale de la consommation de carburant supplémentaire advenant la réalisation du projet sous sa forme actuelle. Nous avons aussi quantifié l'augmentation du coût d'opération que cela pourrait représenter pour les transporteurs : en 20 ans, une facture supplémentaire d'au moins 58 M\$ serait à prévoir. Ainsi les retombées du projet - s'il s'avérait à être réalisé sous sa forme actuelle - ne pourraient être aussi bénéfiques que celles prétendues par le promoteur.

Actuellement, ce sont 113 éoliennes sur 175 qui vont se retrouver dans le champ de vision du radar causant une perte de couverture radar dans ce secteur pour tous les niveaux de vol. Advenant la réalisation du projet tel que présentement décrit, les conséquences possibles identifiées dans notre document deviendront réalité. L'industrie du transport aérien et la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean ne peuvent pas se permettre de payer les frais d'une mauvaise planification du parc éolien Rivière-du-Moulin.

Encore une fois, nous vous remercions de l'attention que vous porterez envers nos informations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Zayed, mes salutations distinguées.



M^e Eric Lippé
Président-directeur général
Association québécoise du transport aérien

p.j.

Conséquences éventuelles d'une entrave à la navigation aérienne

Estimé des émissions de gaz à effet de serre
et des coûts directs reliés au projet du parc
éolien Rivière-du-Moulin

Le projet du parc éolien Rivière-du-Moulin et la navigation aérienne

Le présent document fait état des conséquences probables d'une entrave à la navigation aérienne suite à la construction du parc éolien Rivière-du-Moulin dans son état actuel. Comme l'indiquait notre mémoire, il est important de faire réaliser les études qui permettront connaître les effets réels de l'implantation de ce projet.

Méthodologie

Les calculs qui suivent sont basés sur la méthodologie de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour le calcul des gaz à effet de serre dans le transport aérien¹.

Les données de base suivantes ont été utilisées :

- 1) Scénario : Vol direct de l'Aéroport Pierre-Élliott-Trudeau, Montréal (CYUL) vers l'Aéroport de Bagotville, Saguenay (CYBG). Il s'agit d'un vol régulier offert par Jazz.
- 2) Type d'appareil utilisé : Dash-8 100 (aéronef turbo propulseur / Capacité : 37 passagers)
- 3) Temps de vol : estimé à 66 minutes²
- 4) Estimé du délai supplémentaire causé par la défaillance radar : 10 minutes (au sol et/ou en vol)
- 5) Nombre de mouvements annuels affectés par la défaillance radar : 10 000 (environ 20 000 passagers affectés)
- 6) Coût du carburant aviation au litre : 1,65\$ (au moment du calcul)

Résultats

Selon le calculateur de gaz à effet de serre de l'OACI³, le voyage au complet a produit 2047,58kg de CO² (55,34 kg par passager) et nécessité 954 kg de carburant.

La moyenne d'émission de CO² lors du voyage a été de 31,02kg par minute et 14,45kg de carburant par minute.

¹ <http://www2.icao.int/en/carbonoffset/Documents/ICAO%20MethodologyV3.pdf>

² Délai vérifié sur le site www.aircanada.com

³ Pour le calculateur en temps réel : <http://www2.icao.int/en/carbonoffset/Pages/default.aspx>

Délai supplémentaire de 10 minutes

Dans l'éventualité de la réalisation du projet sous sa forme actuelle, on estime des délais entre 5 à 10 minutes au sol pour les arrivées et les départs. De plus, comme il faudra contourner la « zone aveugle » du radar, un autre délai s'ajoute d'au moins 5 minutes de temps de vol.

Environ 10 000 mouvements aériens en seraient affectés (1/5 du trafic aérien actuel de l'Aéroport de Bagotville).

31,02 kg X 10 minutes X 10 000 mouvements =

3 102 000 kg de CO² / an*

** Chiffres tenant compte seulement des mouvements d'aviation civile de Bagotville*

Moyenne de consommation de carburant par type d'aéronef

Type d'aéronef	Consommation par minute
Jetstream 32	5,37 kg
Dash -8 100	14,45kg
Boeing 737 ou Airbus 310	36.20kg
Militaire : CF-18	495 kg

Tableau : Comparaison de la consommation de carburant selon le type d'aéronef

Conséquences

Conséquences possibles d'une entrave à la navigation aérienne sur une période de 20 ans :

- **Émission additionnelle de GES : 68 244 tonnes**
- **Coût additionnel estimé pour le carburant : 58 152 600,00\$**
 - *Il s'agit d'un montant minimum étant donné la fluctuation constante à la hausse du coût du carburant et de l'augmentation du trafic aérien.*
- **Nombre de passager affecté par des retards : 220 000**
 - Les coûts liés aux retards de passagers sont difficiles à établir mais il va de soi que les retards occasionnent des coûts indirects (tourisme, affaires, poste)