

De: Turcotte, Martin [martin.turcotte@tc.gc.ca]
Envoyé: 9 juillet 2012 15:22
À: Poliquin, Renée (BAPE)
Cc: Desjardins, Jean; Labrosse, Adrienne
Objet: Questions pour le BAPE

Bonjour

Voici ce que j'ai trouvé qui à mon sens peut vous aider. L'aérodrome de Drummondville est un aérodrome enr. Qui ne détient pas de certificat d'aéroport . donc le R.A.C. partie III sous partie I s'applique à cet aérodrome et donc aucune normes ou directives. Cependant en toute logique les recommandations que Transports Canada sont à propos et ce à tout aérodrome au Canada .

1. Pour Transport Canada, une distance de 3 km entre l'aéroport de Drummondville et un lieu d'enfouissement technique en exploitation peut-elle poser une contrainte aux opérations de l'aéroport ou limiter de quelque façon son potentiel d'agrandissement ou de développement ? Expliquer

La réponse va selon la localisation du site en rapport avec l'aérodrome. Mais il est fort probable que oui et ce même à 3km le site peut causer une augmentation de l'activité aviaire et même de la faune en général. Voir les références que j'ai inclus à ce courriel.

2. Y a-t-il y a des règles, des normes ou des recommandations qui s'appliquent en matière de proximité entre un aéroport et un lieu d'enfouissement actif? Lesquelles
Il existe des recommandations publiées au manuels TP 1247, TP 15000, TP 13549, TP11500. Tous ces manuels sont disponible Via notre site WEB .

Martin Turcotte
 Chef d'équipe Technique Aérodromes
 Inspecteur de sécurité de l'aviation civile

-- Gestion de la faune dans les aéroports : Utilisation des terrains dans le voisinage des aéroports

Les limites d'un aéroport n'ayant aucune signification pour les animaux sauvages, les programmes efficaces de gestion de la faune reposent donc sur les principes suivants :

- la connaissance des utilisations des terrains adjacents aux aéroports,
- le soutien et la participation des personnes qui gèrent les utilisations des terrains adjacents aux aéroports qui attirent la faune.

L'expérience a montré que l'augmentation considérable des mouettes attirées par des installations comme les sites d'enfouissement dans le voisinage des aéroports peut nuire aux mesures de lutte contre la faune. Le problème ne tient pas tant au nombre des oiseaux qu'à leurs mouvements. Leurs trajectoires de vol pour se rendre aux sites et en revenir peuvent couper les trajectoires d'aéronefs qui décollent ou atterrissent. De récentes études des aller-retour des mouettes à des sites de nourriture comme les décharges ont montré qu'en général elles occupaient l'espace aérien entre 100 et 2 000 pieds au-dessus du sol (AGL). Un avion à réaction en cours d'approche à l'alignement de descente normal de trois degrés occupe le même espace aérien sur une distance de plus de huit milles à partir du bout de la piste.

Gestion passive de la faune : gestion des habitats

Les grands espaces ouverts qui caractérisent généralement les aéroports attireront toujours la faune ; à moins de créer un milieu stérile, il est impossible de maîtriser toutes les espèces sauvages au moyen de la gestion de l'habitat. En même temps, la modification d'un habitat peut représenter un nouvel attractif pour d'autres espèces. La gestion passive de la faune est affaire d'équilibre délicat et les mesures employées pour l'atteindre doivent être constamment évaluées et actualisées.

Toutefois, le coût de ces mesures n'a rien de passif – il peut être élevé et difficile à justifier pour l'exploitant d'un aéroport. C'est pourquoi le recours à la gestion de l'habitat comme principale mesure de lutte exige d'être soigneusement planifié et étudié.

Les objectifs de la gestion de l'habitat

Avant de mettre en oeuvre des mesures de gestion de l'habitat, il faut se demander sérieusement si la modification proposée atteindra les objectifs visés, notamment :

- éliminer ou réduire considérablement la présence des espèces faisant problème dans l'environnement de l'aéroport ;
- ne pas créer un nouvel attractif pour des espèces qui présentent un danger égal ou plus grand pour la sécurité des aéronefs ;
- n'entraîner que des coûts raisonnables de mise en oeuvre et de maintenance pour que le nouvel habitat n'attire pas les espèces faisant problème pendant une longue période.

Les espèces ciblées

La modification de l'habitat est la mesure de lutte la mieux indiquée contre les espèces qui présentent le plus grand danger pour les aéronefs – les espèces qui :

- en raison de leur grande taille risquent le plus de causer un accident lorsqu'elles sont frappées ;
- se rassemblant généralement en grand nombre, entraînent une plus grande probabilité d'impacts fréquents ou multiples et augmentent la possibilité que ces impacts soient graves ;
- ont un comportement qui accroît la probabilité d'impact, comme la tendance des mouettes à se reposer sur les pistes où la chaleur du revêtement les attire.

Oiseaux

Mouettes

Oies

Cygnés

Canards

Pélicans

Étourneaux

Oiseaux de rivage

Oiseaux de proie

Pigeons

Colombes

Grues

Hérons

Quiscales

Mammifères

Coyote

Cerf

Les mouettes, les goélands et les corneilles patrouillent régulièrement les aires de chargement des aérogares où de la nourriture ou des ordures sont souvent échappés pendant l'entretien des aéronefs. De fréquentes inspections-surprises peuvent permettre aux employés de l'aéroport de s'assurer que l'élimination des ordures comestibles est faite avec plus de soin.

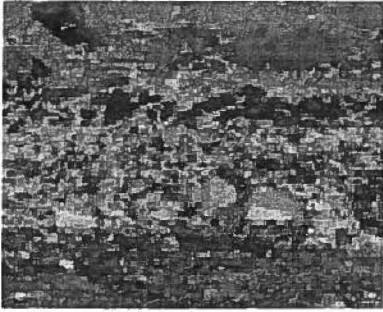
Décharges

Souvent inesthétiques et potentiellement dangereuses pour la santé, les décharges sont également une source importante de nourriture pour certaines espèces d'oiseaux à haut risque. Les décharges représentent de véritables dangers, et la fermeture de tout site de cette nature présent sur les terrains de l'aéroport devrait être un objectif prioritaire de tout programme visant à atténuer les problèmes aviaires. S'il est impossible d'éliminer les déchets à l'extérieur de l'aéroport, il faut mélanger les ordures comestibles avec de la terre et les enfouir immédiatement. En outre, les opérations d'élimination des déchets attirent généralement moins les oiseaux lorsqu'elles se déroulent la nuit. Plusieurs aéroports, y compris l'Aéroport international de Vancouver, ont fermé leur décharge et ainsi réduit considérablement les populations d'oiseaux.

Les lignes directrices canadiennes en vigueur énoncées dans le document de Transports Canada intitulé *Utilisation des terrains au voisinage des aéroports* (TP 1247F) précisent que les décharges sont interdites dans un rayon de 8 km du point de référence de l'aérodrome. Les règlements de zonage de 55 aéroports canadiens contiennent des dispositions concernant l'emplacement des décharges, des sites d'enfouissement des déchets de cuisine et d'autres éléments attirant les oiseaux à haut risque. On effectue actuellement des recherches afin de déterminer si cette distance est appropriée. S'il est proposé d'implanter une décharge dans un rayon de moins de 8 km d'un aéroport, le personnel de gestion de la faune devrait participer au processus de planification pour veiller à ce que la sécurité aérienne reçoive la plus haute priorité. À tout le moins, des mesures de maîtrise des oiseaux doivent être mises en oeuvre dans toute décharge située à proximité d'un aéroport.

Sites d'enfouissement des déchets de cuisine

Lorsqu'un site d'enfouissement sanitaire est proposé, Transports Canada participe souvent au processus de planification local afin de cerner toute préoccupation relative à l'aéroport ou à l'aviation. Une analyse de la sécurité aérienne est souvent effectuée pour évaluer les risques que peuvent présenter les oiseaux à la suite de l'implantation du site d'enfouissement. Si les études révèlent que les oiseaux risquent d'aggraver les risques pour les aéronefs, il peut incomber à l'exploitant ou au promoteur du site d'enfouissement de mettre en place des programmes qui permettront de maîtriser ou de réduire au minimum l'activité des oiseaux. Il est préférable que ces programmes soient semblables à ceux en vigueur dans les aéroports adjacents et fassent appel aux mêmes techniques de dispersion (voir la section E, « Gestion active par techniques de dispersion »).



Site d'enfouissement de déchets
situé près d'un aéroport

Pour éviter ou réduire considérablement la présence de goélands et de mouettes, l'exploitant peut recouvrir le front de la décharge (le secteur où des déchets sont éliminés) d'un système de filets ou de fils métalliques qui peut être posé ou déplacé facilement à l'aide d'unités mobiles qui ont fait leurs preuves dans de nombreux sites. Il doit également recouvrir le site de terre chaque jour afin de réduire l'accès aux sources de nourriture ou avant toute période d'inactivité, comme les fins de semaine.

Études de cas

Thunder Bay (Ontario)

Jusqu'en 1960, l'aéroport de Lakehead (aujourd'hui Thunder Bay), situé à environ trois milles des rives du lac Supérieur, n'éprouvait que des problèmes mineurs d'oiseaux pendant la migration automnale. Cette année-là, la ville de Fort William a fermé son incinérateur municipal et a ouvert un site d'enfouissement sanitaire adjacent à l'aéroport. Dès l'ouverture du site, des Goélands argentés ont commencé à fréquenter le terrain d'aviation. Des efforts intensifs déployés pendant une période de deux ans et demi n'ont pas permis de les en déloger. Leur nombre atteignait souvent 2 000 sur les terrains de l'aéroport. Le Comité sur le péril aviaire (le prédécesseur du Comité canadien du péril aviaire) a présenté une pétition au conseil municipal de Fort William qui a décidé de fermer la décharge et d'incinérer de nouveau les déchets de la municipalité. Dès la fermeture du site d'enfouissement, le nombre d'oiseaux à l'aéroport a diminué considérablement, et le péril aviaire est revenu à un niveau acceptable. Toutefois, l'exploitation d'un nouveau site d'enfouissement près de l'aéroport a contribué à des problèmes récents liés aux oiseaux, y compris les lourds dégâts causés en 1997 à un DC-9 d'Air Canada qui a perdu un moteur et a été forcé de revenir à l'aéroport.

Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)

En 2000, il a été proposé de mettre sur pied un centre de compostage à Winslow Sud, près de Charlottetown (Î.-P.-E.). Comme l'emplacement choisi se trouvait à trois kilomètres du point de référence de l'Aéroport de Charlottetown, une étude du péril aviaire a été entreprise avant la construction. Selon les conclusions de cette étude, le centre de compostage devait intégrer de nombreuses mesures d'atténuation du péril aviaire, lesquelles permettaient à l'exploitant de l'aéroport et à Transports Canada de surveiller l'exploitation du site et l'activité des goélands. De plus, un plan de gestion des oiseaux traitant de questions comme l'entreposage du matériel à composter, de la surveillance et du nettoyage des déchets de cuisine devait être mis en oeuvre avant que le certificat d'approbation ne soit délivré au centre. L'étude recommandait également que les exploitants du centre déposent un cautionnement de 20 000 \$ pour couvrir d'éventuels problèmes de maîtrise des oiseaux. Il est encore trop tôt pour se prononcer sur les effets de la présence du centre de compostage ou des mesures proposées par Transports Canada.

Winnipeg (Manitoba)

En 1996, la société BFI Waste Systems a implanté une décharge au nord de l'Aéroport international de Winnipeg (YWG). Même si le site se trouve à l'extérieur de la zone de protection contre les oiseaux d'un rayon de huit kilomètres, il est néanmoins situé dans la trajectoire d'approche de la piste 18. Par conséquent, Transports Canada, BFI, l'administration aéroportuaire de Winnipeg et d'autres intervenants ont travaillé avec ardeur à l'élaboration d'un programme de maîtrise des oiseaux pour cette nouvelle décharge. Les parties ont convenu de méthodes de recouvrement de la décharge, de harcèlement des oiseaux, de drainage de l'eau stagnante et de reverdissement des sols perturbés. BFI a fait savoir que les mesures de gestion semblent avoir dissuadé les oiseaux de s'arrêter dans la décharge même s'ils continuent de la survoler pour se rendre dans leurs aires d'alimentation. L'expérience de Winnipeg illustre bien la nécessité de mettre en oeuvre des programmes efficaces de maîtrise des oiseaux dans toutes les décharges, même celles situées loin des aéroports. Il faut que tous les intervenants de la collectivité soient conscients que l'implantation de tels sites aussi loin que possible des aéroports demeure la solution idéale.

San Francisco (Californie)

La présence combinée de goélands et de mouettes, d'ordures et d'aéroports est particulièrement dangereuse dans la région de la baie de San Francisco. Ces oiseaux sont non seulement attirés par les déchets éparpillés en surface, mais fouillent également la partie supérieure du sol pour en trouver d'autres. Selon certaines estimations, la population d'oiseaux fréquentant l'aéroport atteindrait 15 000 individus.

On a mis à l'essai diverses méthodes de mise en dépôt. L'une d'elles consistait à creuser de larges tranchées, à y déverser les ordures et à les recouvrir immédiatement de terre. Cette méthode a donné d'assez bons résultats, mais n'a pas empêché les oiseaux d'assiéger les tranchées pendant la courte période où les déchets étaient exposés. Les mouettes et les goélands ont alors commencé à s'alimenter à même les camions d'ordures qui défilaient chaque jour dans la région.

L'ornithologue de l'aéroport avait remarqué que les goélands et les mouettes arrivaient au site d'enfouissement peu avant l'aube et en repartaient peu après le coucher du soleil. À la tombée de la nuit, les oiseaux gagnaient leurs aires de repos, certains se réfugiant sur des zones d'eau peu profonde près de la côte et d'autres, sur des étendues d'eau situées sur les terrains mêmes de l'aéroport. Ces dernières ont été immédiatement drainées par les autorités aéroportuaires.

Pendant ce temps, les ordures ménagères étaient ramassées durant la journée et entassées dans un endroit couvert, inaccessible aux oiseaux et situé à une bonne distance de l'aéroport, mais pas trop éloigné des points de collecte. La nuit tombée, les ordures étaient transportées au site d'enfouissement, déversées dans les tranchées ouvertes, puis recouvertes de terre. Lorsque les mouettes et les goélands arrivaient sur place le matin suivant, leur source de nourriture avait disparu.

La population de goélands et de mouettes a non seulement diminué de façon spectaculaire, passant en une semaine de près de 15 000 à quelques centaines, mais les risques pour la sécurité aérienne ont aussi considérablement diminué.

<http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/aerodromenavaer-normes-controlefaune-menu-931.htm>

<http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/tp11500-sectiona-sectiona2-239.htm#utilisations>

<http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/aerodromenavaer-normes-controlefaune-menu-931.htm>

Les types d'utilisation ci-dessous NE SONT PAS RECOMMANDÉS DANS UN RAYON DE 3,2 KM OU MOINS DU POINT DE REFERENCE (à certains aéroports, dépendamment de la zone définie, plus d'un point de référence pourront être établis) puisqu'ils attirent les espèces d'oiseaux qui :

1. en raison de leur taille moyenne, de leur comportement et de la courte distance qu'ils franchissent tous les jours à la recherche de nourriture, et(ou)
2. ne constitue un danger pour les aéronefs que pendant une certaine période seulement (migration, conditions climatiques rares).

1. Exploitation agricole

Non recommandée

Recommandée

Terres en culture		
	orge	Seigle
	avoine	Sarrasin
	blé (particulière le blé dur)	Lin
Grains :		Canola
(i)	Mais	Herbe Timothy
	Tournesol	Luzerne
	Trèfle	
	baies	Légumes (sauf les pommes de terre)
Fruits	cerises	
	raisins	
	pommes	
Bétail		
(ii) Pâturage pour boeufs de boucherie		Pâturage pour autre
Porcherie	Bétail	

1. Exploitation commerciale Théâtres en plein air (cinés-parcs)
2. Habitats entièrement ou partiellement naturels (refuges et sanctuaires)

Refuges pour oiseaux aquatiques en migration, postes d'alimentation, culture (voir a)(i))

Refuges pour certains gibiers mammifères

De : renee.poliquin@bape.gouv.qc.ca [mailto:renee.poliquin@bape.gouv.qc.ca]

Envoyé : 29 juin 2012 16:26

À : Turcotte, Martin

Objet :

Bonjour M. Turcotte