

---

**Objet:** TR : Questions de la commission du Bape concernant les projets de parcs éoliens de Gros-Morne et de Montagne Sèche par Cartier énergie éolienne inc.

-----Message d'origine-----

**De :** Thériault, Robert [mailto:TherIAR@tc.gc.ca]

**Envoyé :** 1 octobre 2008 11:53

**À :** Poliquin, Renée (BAPE)

**Cc :** Godin, Claude

**Objet :** RE: Questions de la commission du Bape concernant les projets de parcs éoliens de Gros-Morne et de Montagne Sèche par Cartier énergie éolienne inc.

Bonjour Mme Poliquin,

Suite à votre courrier du 26 septembre dernier, vous trouverez ci-dessous les réponses aux questions que vous nous avez soumises au sujet du Projet des parcs éoliens de Gros-Morne et de Montagne Sèche par **Cartier énergie éolienne inc.**

#### 1. Quels sont les risques liés au transport par hydravions et aéronefs à proximité d'un parc éolien?

Toutes les projets de construction de tour, d'éoliennes, d'antennes, etc., doivent être soumis pour être évalués par Transports Canada (balisage et publication) et par Nav Canada (impact sur l'espace aérien), avant le début des travaux. C'est le cas des éoliennes de ce projet, qui sont analysées en fonction de leur hauteur et de leur emplacement par rapport aux aéroports, aux routes et aux voies aériennes, ainsi qu'aux procédures aux instruments qui pourraient être affectés.

##### Analyse de l'impact d'un obstacle proposé

###### Transports Canada:

Transports Canada ne peut interdire la construction d'un obstacle, sauf dans les environs des aéroports protégés par un règlement de zonage enregistré. Par contre, Transports Canada exige le balisage de tous les obstacles qui pourraient représenter un risque à la navigation aérienne. Règle générale, lorsque l'obstacle représente un risque à la navigation aérienne, l'information au sujet de cet obstacle est inscrite dans les publications aéronautiques. C'est le cas des parcs éoliens.

D'autre part, en vol à vue, le pilote est toujours responsable de maintenir un dégagement par rapport aux obstacles.

###### Nav Canada:

Nav Canada évalue les obstacles en fonction de leur impact sur l'espace aérien (voies aux instruments). Lorsque, après consultation entre Nav Canada et le requérant, une structure qui affecte une procédure aux instruments ne peut être relocalisée ou modifiée, les procédures aux instruments affectées sont révisées, afin de demeurer valides et de conserver le même niveau de sécurité. Ces révisions entraînent parfois des restrictions supplémentaires pour les pilotes, en termes d'accessibilité à l'aéroport.

Par exemple, dans le cas de ce projet, le parc proposé de la Montagne Sèche se trouve sous la voie aérienne V380, entre les VOR (radiophare VHF (très haute fréquence) omnidirectionnel) de Gaspé et de Sept-Îles. Un aéronef en vol aux instruments entre ces deux aides à la navigation ne peut survoler ce secteur sous l'altitude minimale de réception, 5000' ASL (au-dessus du niveau de la mer). En cas d'urgence, il pourrait descendre jusqu'à 3800' ASL, soit 1500' au-dessus de l'obstacle le plus élevé le long de cette route. Si le sommet de l'une de ces éoliennes devait atteindre une altitude supérieure à 2300' ASL, alors Nav Canada devrait refaire l'évaluation de cette voie aérienne et publier une altitude plus élevée qui tienne compte de ce nouvel obstacle.

**2. Existe-t-il des normes ou des critères applicables autour de plans d'eau pouvant être utilisés par des hydravions et des aéronefs (par exemple, distances à respecter pour différents lisages ou installations, dont des éoliennes) ?**

**Définition d'aérodrome:** Surface terrestre ou d'eau (incluant surface gelée) ou autre surface portante conçue, aménagée, équipée en totalité ou en partie, pour permettre l'atterrissage, le décollage et les mouvements d'aéronef; ceci comprend les aérodromes terrestres, les hélicopters et les hydroaérodromes.

Il n'existe pas de critères de dégagement d'obstacles pour les aérodromes. Ces critères s'appliquent seulement aux aéroports, qui sont des aérodromes certifiés. Il n'y a pas actuellement d'aérodrome enregistré (publié), ni d'aéroport dans le secteur immédiat du projet de Gros-Morne et de Montagne Sèche. Nous n'avons aucune information au sujet de l'aérodrome de Rivière-la-Madeleine (état inconnu). Cet aérodrome a déjà été publié, mais a été retiré du *Supplément de vol - Canada*, il y a environ une dizaine d'années.

Si un projet de développement aéro-touristique était implanté dans le secteur des lacs Asselin et Long, et que les requérants demandaient que l'information au sujet d'un aérodrome soit publiée dans le *Supplément de vol - Canada*, une inspection initiale devrait d'abord être effectuée par Transports Canada afin de s'assurer que le site est sécuritaire. Le cas échéant, l'impact de la présence d'une ou de plusieurs éoliennes sur les activités aéronautiques dans le secteur de l'aérodrome proposé serait évalué.

Si vous avez besoin de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec nous.

Salutations distinguées,

**Robert Thériault**

Inspecteur normes et procédures des aérodromes /  
Inspector, Airport Standard Operating Procedures  
514-633-2980 | télécopieur / facsimile 514-633-3052  
[theriar@tc.gc.ca](mailto:theriar@tc.gc.ca)

Transports Canada | 700 Leigh Capreol (NAD), Dorval (Québec) H4Y 1G7  
Transport Canada | 700 Leigh Capreol (NAD), Dorval, Québec H4Y 1G7  
Gouvernement du Canada / Government of Canada