



13 mai 2015

PAR COURRIEL

Stéphane Poirier
Coordonnateur de projet
Kanhawà:ke Énergies durables
P.O. Box 1110
2 River Road, 3rd Floor

Tel: 450-524-3154

Objet : Évaluation préliminaire Aéronautique St-Cyprien, aérodrome privé

Cher M. Poirier,

Les détails suivants concernent une analyse préliminaire entreprise par WSP à propos d'un aérodrome privé situé à St-Cyprien, Québec. L'objet de cette analyse est de déterminer si l'aérodrome en question est opéré en tant qu'aérodrome privé, tel qu'indiqué par le propriétaire.

Selon la Loi sur l'aéronautique, le guide de réglementation sur l'aéronautique au Canada, les aérodromes privés, tels que celui identifié par le propriétaire, sont permis dans des zones non-bâties, sans besoin de certification de Transport Canada. Bien que les règlements de Transport Canada incluant la protection des surfaces au-delà de l'aérodrome ne soient pas obligatoires pour les aérodromes privés non enregistrés; Transport Canada recommande cependant que tous les aérodromes adhère à la publication *TP312 - Renseignements sur les aérodromes*.

En utilisant les ressources disponibles publiquement, une évaluation de l'aérodrome en question a été entreprise. L'évaluation faite était sommaire et n'incluait pas des visites de sites. Par conséquent, les résultats de cette étude devraient être considérés comme préliminaires.

Les observations clés de l'évaluation sont comme suit :

- Il n'y a pas d'environnement de 'piste' visible sur les images Google Earth (actuellement).
- En 2013, il y avait une aire dégagée mesurant 335 m x 15 m visible sur les images Google Earth, qui aurait pu être utilisée comme piste d'atterrissage.
- À 335 m, cette longueur de 'piste' serait considérée comme insuffisante pour la plupart des avions léger sur une 'piste' de gravier ou de gazon.

TRANSLATION



- Il y a un bâtiment, adjacent à la 'piste', sur la propriété en question. Ledit bâtiment mesure approximativement 15 m x 15 m et pourrait être adéquat pour entreposer un avion léger.
- Il n'y a aucun équipement d'aéronef ou d'aéroport (indicateur de direction du vent) visible sur la propriété en question (Images Google Earth actuelle ou historique).
- À l'extrémité sud de la 'piste', il y a un silo à grain d'environ 30 m de haut, qui, en toute vraisemblance, empiète sur la surface d'approche de la 'piste'.
- Au milieu de la 'piste', il y a un groupe d'arbres matures avec une ouverture de seulement 45 m au centre de la 'piste' qui, en toute vraisemblance, empièterait sur la surface de transition de la 'piste'.

Sur la base de l'évaluation préliminaire entreprise, à notre avis, l'aérodrome en question n'est pas une piste d'atterrissage en opération. Il est à noter que cette évaluation n'est pas finale et est basée uniquement sur l'information disponible publiquement. Une évaluation plus détaillée serait requise afin de déterminer, avec certitude, si l'aérodrome en question est opérationnel.

Nonobstant cette observation, une analyse préliminaire a été effectuée afin de déterminer l'impact opérationnel qu'une ferme éolienne aurait sur la propriété en question selon l'hypothèse que l'aérodrome serait opérationnel.

À partir du plan de disposition des éoliennes fourni, la turbine la plus proche serait située approximativement à 850 m à l'ouest de la 'piste' (incluant le rayon de la pale). En accord avec l'article TP-312, que cet aéroport soit enregistré ou certifié ou non, la hauteur et les caractéristiques physiques similaires à celles des éoliennes seraient permises, en autant que :

- Le circuit de l'aéroport soit restreint à la partie est de l'aérodrome;
- Le survol soit limité à l'est de l'aérodrome;
- La surface extérieure soit limitée à l'est de l'aérodrome.

Les mesures d'atténuation mentionnées ci-dessus sont pratique courante pour les aéroports ayant des obstructions à moins de 4 km de l'aéroport et sont en parfait accord avec les règlements de Transport Canada.

Considérant les informations fournies, les éoliennes proposées ne devraient pas affecter la surface d'approche ou la surface de transition. Le plein respect de ces surfaces est nécessaire pour les aéroports et aérodromes certifiés qui sont desservis par des procédures d'approche aux instruments publics.

TRANSLATION



En outre, sur la base de l'analyse effectuée, si la piste était opérationnelle, les obstacles existants, notamment le silo à grains, le bâtiment et la végétation pénétrerait ces surfaces.

Par conséquent, à partir de l'évaluation ci-dessus, il est improbable qu'une piste active soit opérée sur la propriété en question. Basé sur l'imagerie actuelle, aucun environnement de piste entretenue n'est visible. De plus, même s'il y avait une piste active, les obstructions présentes sur le site représentent un danger plus important pour la sécurité que la ferme éolienne proposée; dangers qui pourraient être atténués par le respect des normes et pratiques recommandées par Transports Canada.

Cela est toutefois une évaluation sommaire et ne doit pas être considéré comme finale. Je recommande qu'une analyse plus détaillée incluant l'inspection du site soit effectuée pour confirmer la validité des observations mentionnées ci-dessus.

Sincèrement,

SIGNÉ SUR LE DOCUMENT ORIGINAL

James P. Lindsey, M.Sc., C.M. Directeur, Aviation

A handwritten signature in blue ink that reads "James P. Lindsey". The signature is fluid and cursive.

WSP Canada Inc.
1300 Yonge Street, Suite
801 Toronto, ON M4T 1X3
Tel: 647-789-3550
Fax: 647-789-3560
www.wspgroup.com