

Chapitre 10

Sécurité de l'espace aérien civil. Avis négatif de Belgocontrol

Le parc éolien sera installé à environ 10 km de l'aéroport de Bierset donc d'une part dans une zone de survol à basse altitude et d'autre part dans une zone de couverture du radar de guidage de navigation aérienne.

Le trafic aérien de Bierset comporte aussi bien des vols de jour que des vols de nuit.

Il est faux de dire que la zone n'est pas située dans un couloir de passage des avions à basse altitude principalement à l'atterrissage.

Les habitants des communes concernées peuvent constater journallement ces passages aussi bien de jour que de nuit, aussi bien par temps serein que par temps de brouillard.

Le risque à l'atterrissage est aggravé la nuit et par temps brumeux.

En principe, les avions sont équipés d'instruments d'aide à la navigation et sont guidés par les radars et autres balises de Belgocontrol.

Le problème vient du fait que les éoliennes proches peuvent perturber le guidage des avions. L'image radar de l'avion peut être masquée par l'image radar d'une ou plusieurs éoliennes.

De face, la section d'un avion est de quelques dizaines de m² tandis que celle d'une éolienne perpendiculaire au faisceau radar est de 1000m²

Les surfaces équivalentes radar (SER) des éoliennes sont très importantes et sont variables dans le temps (orientation des pales, vitesse de celles-ci...).

La situation se complique lorsque plusieurs éoliennes tournent en même temps. Tout ceci constitue des paramètres pénalisants pour le traitement des données radar.

Il y aurait lieu de s'assurer que les radars et autres aides à la navigation embarqués dans les aéronefs ne sont pas affectés par la présence d'un groupement d'éoliennes

L'aéroport de Bierset accueille aussi des avions et des hélicoptères de tourisme, qui ne sont pas toujours dotés des mêmes instruments. Le risque d'accident est bien réel comme le montrent deux exemples récents de collision avec des éoliennes en France le 4 avril 2008¹ et en Slovaquie², ce 16 décembre 2008, malheureusement avec la mort des deux pilotes.

¹ Source Bureau d'Enquêtes et d'Analyse pour la sécurité de l'aviation civile : un avion de tourisme a percuté deux pales de deux éoliennes du Parc éolien de Plouguin mais a pu atterrir à Brest malgré que les extrémités des ailes gauche et droite aient été sectionnées.

² Source Aviation Safety Network: Aircraft crashed 15 kms from its take-off airfield in Senica. Unofficial version told, that the aircraft stroke a wind turbine near the village of Cerová which is situated in Malé Karpaty mountain range (SW Slovakia) and crashed into small forest. Two people on board, died on the scene.

Vu le développement de l'aéroport de Bierset, le « Service fédéral mobilité » a imposé que cet aéroport s'équipe d'un radar de surface, ceci en vue de compléter ses radars pour assurer les atterrissages de Catégorie III (visibilité sous les 350 m).³

Il est à noter que Bierset est souvent utilisé comme aéroport de délestage lorsque des problèmes de visibilité ou autres se posent dans d'autres aéroports (Gosselies ou Bruxelles) (par exemple ce lundi 15 décembre 2008).

Les pilotes de ces avions ne sont pas habitués aux conditions locales de Bierset.

On peut donc considérer que les éoliennes d'Oreye pourraient constituer des dangers majeurs pour les passagers des avions et pour les habitants situés dans une zone très étendue par rapport aux éoliennes

Vu ces risques majeurs, Belgocontrol a émis en date du 30 septembre 2008 un avis défavorable à l'implantation du parc éolien d'Oreye.

On peut y lire que « les éoliennes se trouvent dans un « Radar Vectoring Aera » de la TMA de Liège et qu'elles provoqueraient des « clutters » sur le radar de Bertem et de Liège et que de plus elles engendreraient des images fantômes sur ces radars. »

Il est rare que Belgocontrol émette un avis défavorable. Il y a eu jusqu'ici un total de 492 demandes d'avis pour l'implantation d'éoliennes à proximité de radars. 42 ont fait l'objet d'un avis négatif et 450 d'un avis positif. C'est ce que nous apprend Monsieur Schoupe, secrétaire d'Etat à la Mobilité, en réponse à une question parlementaire de Mme Tinne Van der Straeten (document parlementaire 4592).

On lit également dans ce compte rendu parlementaire les commentaires suivants de Monsieur Schoupe: « Actuellement, tout le monde s'accorde pour dire qu'il est très difficile d'admettre des éoliennes aux abords d'un radar ». « Il est impossible de définir un rayon bien précis en dehors duquel les éoliennes n'influencent pas les radars puisque leurs effets peuvent se faire ressentir jusqu'à une distance de plusieurs dizaines de kilomètres.» « L'incidence opérationnelle sur le contrôle aérien doit faire l'objet d'études plus approfondies dans l'optique du principe de précaution

Cet avis défavorable de Belgocontrol ne doit donc pas être pris à la légère !

Or, l'étude d'incidences à la page 176 tente de minimiser cet avis négatif de Belgocontrol. Elle essaie insidieusement de mettre un doute la qualité de cette analyse de l'autorité compétente en expliquant que les divers facteurs techniques sont très difficiles à quantifier. On voit très rarement un expert négliger un principe élémentaire de précaution !

³ Communiqué de presse du 23 juin 2008

Afin de garantir une meilleure sécurité aérienne future, la Direction générale Transport aérien (SPF Mobilité et Transports) a imposé récemment aux aéroports de Charleroi/Bruxelles Sud et Liège/Bierset d'installer un radar de surface. Bien entendu, ceci exige un délai de transition durant lequel des mesures devront être prises.

Cette question est pourtant capitale puisqu'elle met en jeu la sécurité de l'aéroport de Bierset et des habitants situés dans des zones de survol à basse altitude. A elle seule cette contrainte devrait entraîner le retrait du projet.

Alors pourquoi les promoteurs s'acharnent-ils et pourquoi l'auteur de l'étude d'incidences est-il si tolérant ?

Ne savent-ils pas que le Ministre Wallon de l'Environnement a refusé l'installation d'éoliennes sur la seule base d'un avis défavorable de Belgocontrol ?

Que faut-il penser du fait que l'expert recommande une concertation entre les autorités compétentes et les promoteurs ?