

LE TRAITEMENT DES DOSSIERS



DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE NORD-EST bureau études éoliennes

La taille des machines pouvant atteindre les premières altitudes de vol, il est crucial de pouvoir évaluer les possibilités de cohabitation de l'éolien avec l'aéronautique. Ainsi, il revient aux services aéronautiques compétents de déterminer, au travers d'une analyse prenant en compte certains paramètres, les conditions dans lesquelles une telle cohabitation est possible.

Le bureau études éoliennes de la direction de l'Aviation civile nord-est est le « guichet unique » pour les porteurs de projets situés dans les cinq régions administratives du nord-est de la France (Alsace, Bourgogne, Champagne-Ardenne, Franche-Comté et Lorraine). Il est chargé de l'analyse des projets d'implantation d'éoliennes pour l'Aviation civile et recueille l'avis des services et organismes compétents afin de synthétiser et de fédérer les réponses et de rendre un avis réglementaire et institutionnel vers les demandeurs ou les services chargés de l'instruction du permis de construire. Il assure également le suivi du développement des parcs éoliens, de la phase d'étude de faisabilité à la construction. S'agissant d'obstacles artificiels de grande hauteur pour la navigation aérienne, il intervient également lors des dysfonctionnements du balisage aéronautique durant toute la durée de l'exploitation des parcs éoliens.

Ce guide précise les démarches à effectuer auprès du bureau études éoliennes durant les différentes phases de développement d'un projet et durant l'exploitation d'un parc éolien.

I.- LE PROJET

1. - ANALYSE DU PROJET

Les renseignements à fournir par les projeteurs doivent permettre de localiser l'aire d'étude du projet éolien et de l'insérer dans son environnement aéronautique. Cette aire peut s'inscrire dans une large zone dont il est indispensable de connaître :

- les coordonnées géographiques (WGS84) aux extrémités ;
- la cote NGF maximale du terrain naturel dans cette zone ;
- la hauteur maximale prévue des éoliennes (pale à la verticale).

ⓘ *Compte tenu du nombre croissant des demandes traitées actuellement par le bureau études éoliennes (près de 500 par an) et afin d'accélérer les délais de réponse, les demandes de renseignements accompagnées d'une copie de la délibération du conseil municipal seront traitées en priorité.*

L'étude du dossier portera sur :

Le respect des servitudes aéronautiques de dégagement : lorsqu'un projet éolien est situé à proximité d'un aérodrome doté d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement, document d'urbanisme opposable aux tiers ;

Le respect des servitudes radioélectriques : lorsqu'un projet éolien est situé à proximité d'une station de radionavigation dotée d'un plan de servitudes de protection contre les obstacles et les perturbations électromagnétiques, document d'urbanisme opposable aux tiers ;

La circulation aérienne : en vérifiant la compatibilité du projet éolien avec les volumes de protection associés aux procédures de départ et d'arrivée aux instruments d'un aérodrome.

2.- L'AVIS TECHNIQUE

Le bureau études éoliennes émet un avis favorable avec ou sans restrictions ou un avis défavorable. Cet avis peut également être assorti de recommandations de manière à faciliter la cohabitation des parcs éoliens avec l'aéronautique et à ne pas dégrader la sécurité des vols. Les principales recommandations émises portent sur :

- *Le respect d'une distance de 5.000 mètres entre un parc éolien et un aérodrome* : maintenir une telle distance permettra d'une part, de respecter les surfaces de dégagement d'un aérodrome d'aviation générale et, d'autre part, de garantir la sécurité des aéronefs en phase d'intégration du tour de piste, d'approche, d'atterrissage et de décollage. Un parc éolien situé à l'intérieur de ce périmètre peut réduire considérablement l'accessibilité de l'aérodrome.
- *Au titre des procédures aux instruments* : certains aérodromes sont équipés d'une ou de plusieurs procédures d'atterrissage et de décollage aux instruments. Ces procédures sont protégées par des volumes qui déterminent des altitudes au-delà desquelles un obstacle nouveau peut générer un risque de collision. C'est ainsi qu'une altitude minimale de sécurité de secteur (MSA) est définie dans un rayon allant jusqu'à 55 kilomètres autour d'un aérodrome. Pour les procédures utilisant un moyen radar, il est défini une altitude minimale de sécurité radar (AMSR). Lors de la phase finale d'atterrissage, certaines procédures se terminent par des manœuvres à vue libres (MVL) ou des manœuvres à vue imposées (MVI) qui sont protégées par des volumes spécifiques.
- *La protection des itinéraires de vol à vue* : ces itinéraires sont principalement situés à proximité des aérodromes équipés de procédures d'arrivées et de départs aux instruments. Ils permettent de séparer les aéronefs volant selon les règles de vol à vue des trajectoires d'approche et d'atterrissage aux instruments. Maintenir une distance de 1.500 mètres de part et d'autre de l'axe d'un tel itinéraire publié et dont l'altitude de vol peut être imposée évitera tout risque de collision avec des obstacles de grande hauteur tels que les éoliennes.

II.- LE MAT DE MESURES DE VENT

Réglementairement, toute installation située hors agglomération et dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 50 mètres constitue un obstacle à la navigation aérienne. A ce titre, toute nouvelle installation est soumise à l'autorisation du ministre chargé de l'Aviation civile. Cette autorisation peut être assortie d'une obligation de balisage diurne et/ou nocturne.

Afin d'éviter une collision avec ce type d'obstacle, les équipages consultent les publications aéronautiques et prennent connaissance de ses caractéristiques sur une trajectoire donnée ou dans une zone d'évolution.

Ces obstacles doivent donc faire l'objet d'une information auprès des usagers aéronautiques. Celle-ci se fait au moyen de 2 types de publications :

- *le NOTAM (avis aux navigateurs aériens)* : bulletin temporaire informant les usagers de la présence de l'obstacle en précisant sa nature, ses coordonnées géographiques, son altitude au sommet ainsi que le type de balisage ;
- *le répertoire des obstacles à la navigation aérienne* : publication permanente de cet obstacle.

L'installation d'un mât de mesures de vent implique donc, de la part de son exploitant, l'obligation d'en informer le bureau études éoliennes, avec un préavis de 8 jours, en précisant les éléments suivants :

- coordonnées géographiques (WGS84) ;
- date d'installation du mât ;
- cote NGF au sol ;
- cote NGF au sommet ;
- type de balisage aéronautique (diurne et/ou nocturne).

Le manquement à cette obligation peut entraîner la responsabilité de l'exploitant en cas d'accident d'aéronef mettant en cause un mât de mesures de vent.

L'inscription au répertoire des obstacles à la navigation aérienne étant définitive, il conviendra d'informer le bureau études éoliennes de la date de démontage de ce mât de mesures de vent.

III.- LE BALISAGE AERONAUTIQUE DES PARC EOLIENS

Préalablement à la construction d'un parc, le projeteur devra transmettre son plan de balisage aéronautique. Le bureau études éoliennes, après en avoir vérifié son adéquation avec la réglementation en vigueur, le validera.

IV.- LA CONSTRUCTION DU PARC EOLIEN

La construction d'une éolienne isolée ou d'un groupe d'éoliennes doit faire l'objet d'une information auprès des usagers aéronautiques. Obligation est donc faite aux projeteurs, avec un préavis de 8 jours, d'informer le bureau études éoliennes, de la date de début du levage des éoliennes ainsi que de la date de fin d'assemblage de celles-ci en lui transmettant, pour chacune des éoliennes composant le parc, les éléments suivants :

- coordonnées géographiques (WGS84) ;
- cote NGF au sol ;
- cote NGF au sommet.

Ces informations paraîtront sous forme de NOTAM (avis aux navigateurs aériens – bulletin d'information temporaire).

Le manquement à cette obligation peut entraîner la responsabilité de l'exploitant en cas d'accident d'aéronef mettant en cause une éolienne.

Une fois le parc érigé, il figurera de manière permanente dans le répertoire des obstacles à la navigation aérienne.

V.- L'EXPLOITATION DU PARC EOLIEN

Le dispositif électrique de balisage lumineux peut faire l'objet d'un dysfonctionnement sur une ou plusieurs éoliennes composant un parc. Il appartient alors à l'exploitant de celui-ci d'en informer, dès lors que la panne excède une durée de 12 heures :

- durant les jours ouvrables, le bureau études éoliennes.
- les samedis, dimanches et jours fériés ainsi que le vendredi saint et le 26 décembre, l'ingénieur de permanence de la direction de l'Aviation civile nord-est (tél : 06 17 44 07 89).

Ces dispositions sont valables pendant toute la durée de l'exploitation du parc éolien.

Direction de l'Aviation civile nord-est
BUREAU ETUDES EOLIENNES
Aéroport international de Strasbourg Entzheim
67836 TANNERIES Cedex
Téléphone : 03 88 59 64 53
Télécopie : 03 88 59 63 54
mél : eoliennes.dacne@aviation-civile.gouv.fr