

**ÉTUDES APPROFONDIES DE LA PROPOSITION DE L'AGENCE PARCS CANADA CONCERNANT LA  
DÉSFFECTATION DES PISTES D'ATERRISSAGE GAZONNÉES DES PARCS NATIONAUX BANFF ET JASPER,  
EN ALBERTA**

**CONCLUSIONS DES ÉTUDES APPROFONDIES, RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION DES RISQUES POUR LA  
SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE ET COMMENTAIRES DU PUBLIC**

**Auteur :**

**Services d'évaluation environnementale  
Centre de services de l'Ouest canadien – Calgary**

**Le 10 janvier 2006**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b>	<b>7</b>
<b>CONTEXTE</b>	<b>7</b>
<b>Piste d’atterrissage de Banff</b>	<b>7</b>
<b>Piste d’atterrissage de Jasper</b>	<b>7</b>
<b>Plans, politiques et règlements de Parcs Canada</b>	<b>8</b>
<b>Actions en justice liées au projet de désaffectation des pistes d’atterrissage</b>	<b>8</b>
<b>PROJET</b>	<b>9</b>
<b>ÉTUDES APPROFONDIES RÉALISÉES DANS LE CADRE DU PROCESSUS D’ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>10</b>
<b>Nécessité du projet</b>	<b>10</b>
<b>Solutions de rechange au projet</b>	<b>11</b>
<b>Autres moyens</b>	<b>11</b>
<b>ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES – DÉSAFFECTATION DE LA PISTE D’ATTERRISSAGE DE BANFF</b>	<b>12</b>
<b>Portée de l’évaluation – Désaffectation de la piste d’atterrissage de Banff</b>	<b>12</b>
Ressources hydrologiques	13
Sols et terrain	14
Végétation	14
Faune	14
Activités récréatives et esthétique	15
Ressources historiques	15
Sécurité aéronautique	15
Directives du juge Campbell concernant la poursuite des travaux d’entretien	15
Défaillances, accidents, ressources renouvelables et effet de l’environnement sur le projet de désaffectation	16
Effets cumulatifs	16
Surveillance et suivi	16
<b>ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES – DÉSAFFECTATION DE LA PISTE D’ATTERRISSAGE DE JASPER</b>	<b>16</b>
<b>Portée de l’évaluation – Désaffectation de la piste d’atterrissage de Jasper</b>	<b>16</b>
Ressources hydrologiques	17
Sols et terrain	17
Végétation	18
Faune	18
Activités récréatives et esthétique	19
Ressources historiques	19
Sécurité aéronautique	19
Directives du juge Campbell concernant la poursuite des travaux d’entretien	19
Défaillances, accidents, ressources renouvelables et effet de l’environnement sur le projet de désaffectation	19
Effets cumulatifs	20
Surveillance et suivi	21
<b>ÉVALUATION DES RISQUES POUR LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE</b>	<b>21</b>
<b>Contexte</b>	<b>21</b>
<b>Évaluation des risques pour la sécurité aéronautique</b>	<b>22</b>
<b>Principaux intervenants et organismes ayant participé à l’atelier sur l’évaluation des risques</b>	<b>22</b>
<b>Observateurs invités à l’atelier sur l’évaluation des risques</b>	<b>22</b>
<b>Définition du problème</b>	<b>23</b>
<b>Suppositions, positions et contraintes</b>	<b>23</b>
<b>Exercice du scénario de risque</b>	<b>24</b>
<b>Conclusions de Kootenai International Associates</b>	<b>26</b>
<b>Consultations publiques</b>	<b>26</b>
<b>Consultations publiques ayant mené aux consultations sur les études approfondies</b>	<b>26</b>
<b>Consultations publiques de Parcs Canada sur les conclusions des études approfondies concernant le projet de désaffectation des pistes d’atterrissage de Banff et de Jasper</b>	<b>27</b>

Portée des consultations	27
Sommaire – Analyse des consultations publiques	28
Préoccupations concernant les opérations de recherche et de sauvetage, l'évacuation d'urgence et la lutte contre les incendies	31
<b>RÉPONSE AUX AUTRES MINISTÈRES FÉDÉRAUX</b>	<b>31</b>
<b>CONCLUSIONS – LEÇONS TIRÉES DES ÉTUDES APPROFONDIES</b>	<b>33</b>
Environnement	33
Facteurs socioéconomiques	34
Sécurité aéronautique	34
Intérêts autochtones	35
Consultations publiques – Grandes lignes des commentaires reçus	35
<b>CONCLUSIONS DE PARCS CANADA AU SUJET DES ÉTUDES APPROFONDIES</b>	<b>36</b>
<b>PROJET MODIFIÉ DE DÉSAFFECTATION DES PISTES D'ATERRISSAGE</b>	<b>36</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>37</b>

## **Sommaire – Conclusions des études approfondies concernant le projet de désaffectation des pistes d'atterrissage des parcs nationaux Banff et Jasper**

Les pistes d'atterrissage gazonnées des parcs nationaux Banff et Jasper consistaient en des aérodromes non homologués, situés le long des corridors de vol à vue de part et d'autre des Rocheuses. Le projet de fermeture de ces deux pistes d'atterrissage trouve son fondement dans les plans directeurs approuvés des parcs nationaux de 1987. Pendant l'élaboration de ces plans, les groupes environnementaux consultés se sont prononcés en faveur de la fermeture des pistes, tandis que les aéroclubs locaux et leurs associations provinciale et nationale se sont opposés à tout changement à cet égard. Après une longue période de surveillance des activités qui y étaient pratiquées, Transports Canada est arrivé à la conclusion que les pistes d'atterrissage n'étaient pas essentielles aux atterrissages d'urgence ou de détournement. Par la suite, les pistes d'atterrissage ont été fermées légalement en 1997 en vertu du *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux*, et Parcs Canada a préparé leur désaffectation.

Une désaffectation en vertu du *Règlement de l'aviation canadien* nécessite l'enlèvement de toutes les installations physiques qui donnent aux pistes l'apparence d'être fonctionnelles (les manches à vents, les balises de piste, le matériel d'amarrage des aéronefs et autres structures diverses). Il faut aussi cesser de déneiger les pistes et de tondre la pelouse ainsi que prendre des mesures administratives pour la publication des avis nécessaires. Avant que le projet de désaffectation ne puisse être mis à exécution, les utilisateurs des pistes d'atterrissage ont présenté une requête devant les tribunaux pour contester la décision de Parcs Canada. La Cour fédérale (juge Campbell T-729-97, T-734-97) a conclu que, même si les pistes d'atterrissage étaient fermées en toute légalité, leur désaffectation constituait une entreprise distincte. De plus, elle a statué que les pistes ne pouvaient être désaffectées tant qu'une étude approfondie aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* ne serait pas menée.

Plus tard, Parcs Canada a échoué dans sa tentative de fermer les pistes d'atterrissage et d'en permettre l'utilisation pour des atterrissages d'urgence parce que les pilotes ont continué d'atterrir sur ces pistes et d'en décoller sans autorisation entre 1997 et 2000. Deux affaires entendues ultérieurement par les tribunaux ont renforcé la position prise précédemment par la Cour fédérale selon laquelle Parcs Canada pouvait, pour atteindre ses objectifs de gestion, procéder à la désaffectation des pistes, mais devait d'abord effectuer une étude approfondie à Banff et à Jasper. Cette étude a été entreprise en 2000.

La nécessité et la raison d'être du projet est de réaliser la désaffectation des pistes d'atterrissage gazonnées de Banff et de Jasper afin d'achever le processus de fermeture en conformité avec les directives du tribunal. Aux deux endroits, le projet proposé implique l'enlèvement de la piste de la façon susmentionnée et la restauration du milieu montagnard naturel. Six ouvriers aidés d'une machinerie légère pourraient accomplir les travaux aux deux sites en cinq jours environ. Les pistes d'atterrissage – qui mesurent environ 1000 mètres de long et 55 mètres de large – seront laissées telles quelles; des espèces d'herbe indigène y seront semées, ce qui devrait permettre une réappropriation par les communautés végétales naturelles. Les installations d'avitaillement, inutilisées depuis environ 1995, seront enlevées. Même si aucune contamination n'a été découverte durant l'évaluation environnementale de phase I, l'évaluation de phase II aura lieu lors de l'enlèvement des réservoirs, et les mesures de décontamination appropriées seront prises le cas échéant. Les sites endommagés seront remis à leur état naturel de prairie montagnarde selon les recommandations du botaniste Wilkinson, un spécialiste de la remise en état de paysages naturels. Les progrès vers la restauration seront évalués, et des mesures de suivi seront prises pour garantir des résultats satisfaisants.

En conformité avec les directives du tribunal, Parcs Canada a élaboré des cadres de référence distincts pour l'étude approfondie de Banff et celle de Jasper. Dix ministères fédéraux ont été consultés, et Transports Canada et Environnement Canada ont assuré un soutien durant les travaux qui ont suivi. À la suite d'un appel d'offres, Highwood Environmental Management Limited a obtenu le contrat de réaliser les études approfondies et de rédiger un rapport. Après que Highwood eut rempli son mandat, une évaluation des risques pour la sécurité aérienne a été menée par Kootenai International Associates afin de déterminer les conséquences de la perte des pistes pour les atterrissages d'urgence. Plusieurs parties intéressées, des promoteurs de l'aviation en particulier, ont participé activement à l'évaluation.

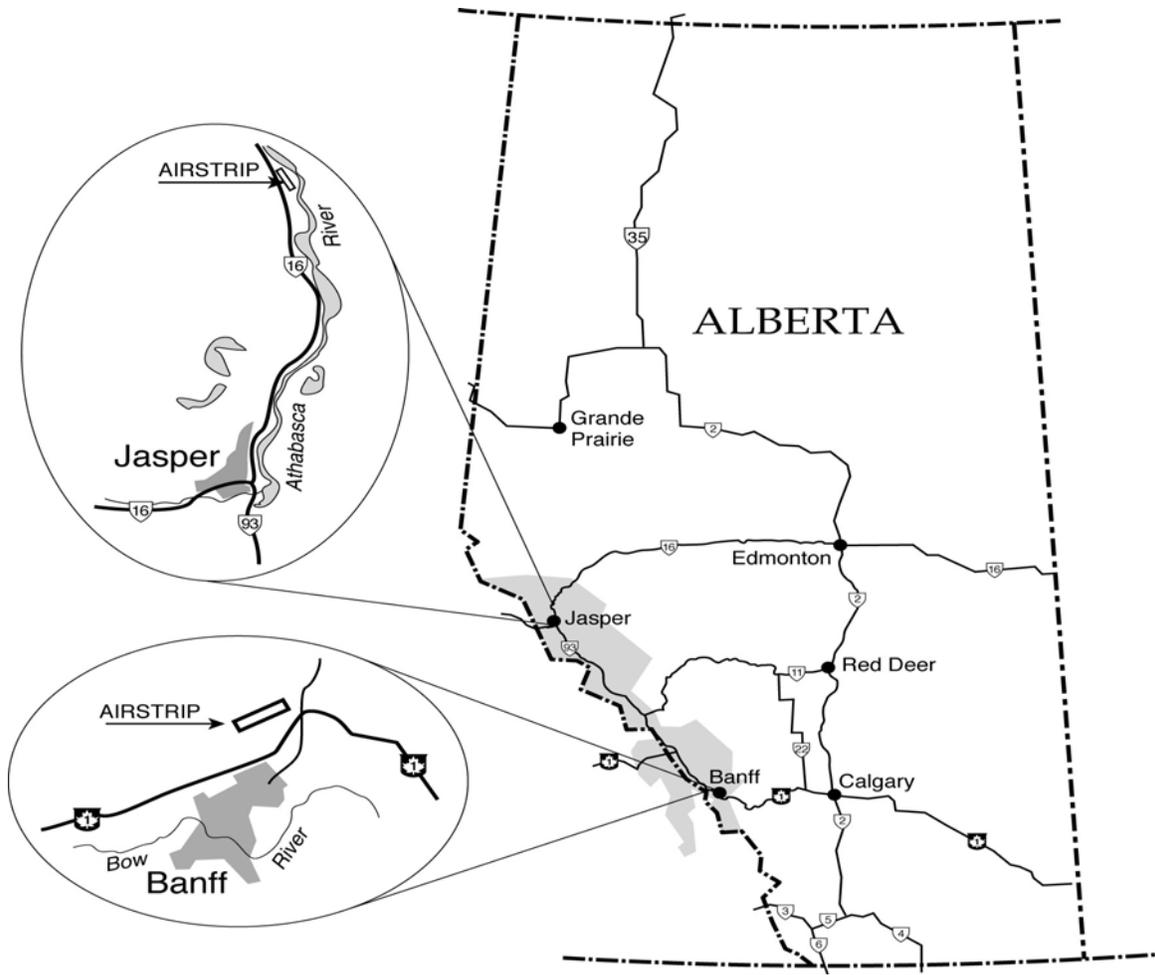
Les travaux de Highwood ont porté spécifiquement sur le contenu de l'article 16 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, c'est-à-dire les effets environnementaux du projet, y compris les conséquences des défaillances et des accidents. Les effets environnementaux cumulatifs ont été un élément majeur à la lumière des grands objectifs de Parcs Canada de protéger l'écosystème montagnard peu abondant et d'améliorer l'habitat naturel. Des solutions de rechange pour atténuer les éventuels effets néfastes du projet ont été prises en considération, et des pratiques de gestion exemplaire ont été proposées. Dans ses travaux, son analyse et ses conclusions, la société Highwood s'est inspirée du *Guide de préparation d'une étude approfondie à l'intention des promoteurs et des autorités responsables* (Agence canadienne d'évaluation environnementale, 1997) et du *Guide de référence : Déterminer la probabilité des effets environnementaux négatifs importants d'un projet*.

Dans l'étude approfondie, on conclut que le projet de désaffectation aura des effets environnementaux positifs tant à Banff qu'à Jasper, et qu'il n'y aura pas d'effets cumulatifs néfastes résiduels. Mais ces conclusions valent dans la mesure où on recourt aux mesures d'atténuation types et aux pratiques de gestion exemplaire. L'évaluation de la sécurité aérienne a révélé que les risques augmenteraient de façon minimale, et que des mesures d'atténuation existent.

Parcs Canada a tenu une consultation publique de 60 jours entre septembre et novembre 2004. Il a été possible de se procurer les documents de Highwood et de Kootenai International à beaucoup d'endroits et de différentes manières, y compris au moyen d'un site Web. Strategy Plus, une société spécialisée dans les consultations, a été mandatée pour recueillir et analyser l'intérêt et les préoccupations du public, et pour faire rapport de ses conclusions. Les pilotes d'avion, fortement opposés à la désaffectation des

pistes, ont répondu vigoureusement. On se résigne à contrecœur à la fin de l'aviation récréative à Banff et à Jasper, mais le souhait que des atterrissages d'urgence soient encore possibles a été vivement exprimé. Aucun intérêt autochtone n'est affecté par ce projet.

Compte tenu des mesures d'atténuation envisagées, Parcs Canada a conclu que le projet de désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper n'est pas susceptible d'entraîner d'effets négatifs considérables sur l'environnement. Les deux principales tâches à accomplir maintenant dans le cadre du projet modifié consistent à retirer tous les éléments qui donnent aux aérodromes l'apparence d'être fonctionnels et de remettre en état le milieu montagnard naturel. Toutefois, pour des raisons de sécurité, les terres occupées par les anciennes pistes d'atterrissage seront conservées dans leur état naturel, c'est-à-dire que l'on y rétablira une prairie dépourvue d'arbres et de broussailles. Parcs Canada reconferme que les pilotes en détresse seront autorisés à effectuer un atterrissage d'urgence partout dans les parcs nationaux du Canada, y compris sur les anciennes pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper.



Carte de site indiquant l'emplacement des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper

# ÉTUDES APPROFONDIES DE LA PROPOSITION DE L'AGENCE PARCS CANADA CONCERNANT LA DÉSAFFECTATION DES PISTES D'ATERRISSAGE GAZONNÉES DES PARCS NATIONAUX BANFF ET JASPER, EN ALBERTA

## CONCLUSIONS DES ÉTUDES APPROFONDIES, RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION DES RISQUES POUR LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE ET COMMENTAIRES DU PUBLIC

### INTRODUCTION

Parcs Canada a mené des évaluations environnementales, des études sur la sécurité aéronautique et des consultations publiques sur son projet de désaffectation des pistes d'atterrissage des parcs nationaux Banff et Jasper. Le présent document renferme un résumé de plusieurs rapports rédigés par des experts indépendants, conformément aux dispositions sur les études approfondies que renferme la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) de 1995 (cette étude a été entreprise avant le 30 octobre 2003). Voici ces rapports :

1. *Rapport d'étude approfondie sur la désaffectation de la piste d'atterrissage du parc national Jasper*. Highwood Environmental Management Limited, 2005.
2. *Rapport d'étude approfondie sur la désaffectation de la piste d'atterrissage du parc national Banff*. Highwood Environmental Management Limited, 2005.
3. *Rapport final – Évaluation des risques pour la sécurité aérienne de la désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper*. Kootenai International Associates, 2003.
4. *Analyse des commentaires du public relativement aux études approfondies sur la désaffectation des pistes d'atterrissage des parcs nationaux du Canada Banff et Jasper, en Alberta*. Strategy Plus, 2005.

Les deux études approfondies sur le projet, soit celle du parc national Banff et celle du parc national Jasper, sont résumées dans des sections séparées du présent document, parce qu'elles ont été réalisées séparément et qu'elles ont fait l'objet de rapports distincts. En revanche, le rapport d'évaluation des risques pour la sécurité aérienne et l'analyse des commentaires du public seront présentés de façon combinée pour les deux parcs nationaux, parce qu'ils ont fait l'objet d'une étude conjointe.

D'entrée de jeu, il faut comprendre que les études approfondies ne portaient pas sur la fermeture des pistes d'atterrissage. La fermeture a eu lieu en 1997, et la Cour fédérale a ensuite confirmé que le processus suivi à cette fin était équitable et entièrement conforme aux lois et aux règlements applicables. Les deux pistes d'atterrissage sont officiellement fermées depuis huit ans. L'enjeu porte maintenant sur le processus et les procédures d'examen en place pour la désaffectation.

### CONTEXTE

Le contexte de chacune des propositions de désaffectation est le même pour les deux pistes d'atterrissage. Les renseignements seront donc groupés dans cette section.

#### Piste d'atterrissage de Banff

La piste d'atterrissage du parc national Banff est une bande gazonnée non homologuée de 915 m de longueur qui se trouve près de la collectivité de Banff, dans le parc national Banff. Elle est située à une altitude de 1 438 m au-dessus de niveau de la mer et est entourée de montagnes, dont le mont Cascade, qui se dresse à 2 988 m au-dessus du niveau de la mer. La piste d'atterrissage existe à son emplacement actuel depuis 1933, et seuls des changements d'infrastructure mineurs y ont été apportés au fil des ans. L'aéroclub de Banff y a installé des réservoirs de carburant hors sol, un téléphone payant, des latrines, un poste d'inscription et deux hangars semi-ouverts pour les aéronefs. La plupart de ces installations sont aujourd'hui abandonnées ou délabrées. La piste d'atterrissage renferme diverses autres installations, à savoir des balises de piste, deux manches à vent, du matériel d'arrimage, une route d'accès et une aire de stationnement pour véhicules. Parcs Canada a l'habitude de tondre la pelouse et de déneiger la piste lorsque l'herbe ou la neige atteignent plus de 150 mm de hauteur.

La piste d'atterrissage de Banff se trouve le long du corridor de vol à vue désigné qui relie Calgary à Golden ou à Cranbrook, en Colombie-Britannique. L'aéroport de Springbank, installation quatre-saisons moderne pourvue d'une piste d'atterrissage asphaltée, se trouve à l'extérieur du parc national Banff, à environ 75 km à l'est de Banff.

Le projet de fermeture et de désaffectation de la piste d'atterrissage de Banff trouve son fondement dans le plan directeur du parc national Banff de 1988. Pendant l'élaboration de ce plan, les groupes environnementaux consultés se sont prononcés en faveur de la fermeture de la piste d'atterrissage, tandis que les aéroclubs locaux et leurs associations provinciale et nationale se sont opposés à tout changement à cet égard. Leur principale réserve tenait au fait que la piste était une aire fiable pour les atterrissages d'urgence ou de détournement en cas de détresse. Le plan directeur du parc national Banff, qui a été approuvé en 1988, précisait que la décision finale concernant la fermeture de la piste d'atterrissage serait prise au terme d'un programme de surveillance des atterrissages d'urgence et de détournement.

#### Piste d'atterrissage de Jasper

La piste d'atterrissage de Jasper, une bande gazonnée non homologuée de 1 216 m de longueur, se trouve dans la vallée de l'Athabasca, à l'intérieur du parc national Jasper, à 15 km au nord de la collectivité de Jasper. Elle est située à 1 021 m d'altitude au-dessus du niveau de la mer et est entourée de montagnes pouvant atteindre 2 744 m au-dessus du niveau de la mer. La piste

d'atterrissage se trouve à son emplacement actuel depuis 1922, et seuls des changements mineurs y ont été apportés au fil des ans. Les archives de Parcs Canada donnent à penser que la piste gazonnée originale n'a fait l'objet que d'un entretien minime jusqu'en 1979, année où le terrain a été nivelé, ensemencé et engraisé. L'aéroclub local y a installé un réservoir de carburant souterrain pour son propre usage en 1980, avant d'y enfouir une ligne de transport d'énergie en 1985. La piste renferme divers autres éléments d'infrastructure, à savoir des balises de piste, un cercle d'atterrissage, une manche à vent, du matériel d'arrimage, un poste d'inscription, deux latrines et une aire de stationnement pour véhicules. La piste a rarement besoin d'être tondeuse ou déneigée.

La piste d'atterrissage de Jasper est située dans le corridor de vol à vue désigné du col Yellowhead. L'aéroport de Jasper-Hinton, installation quatre-saisons moderne pourvue d'une piste asphaltée, se trouve à l'extérieur du parc national Jasper, à environ 40 km au nord-est de la piste d'atterrissage de Jasper.

Le projet de fermeture et de désaffectation de la piste d'atterrissage de Jasper trouve son fondement dans le plan directeur du parc national Jasper de 1988. Pendant l'élaboration de ce plan, les groupes environnementaux consultés se sont prononcés en faveur de la fermeture de la piste d'atterrissage, tandis que les aéroclubs locaux et leurs associations provinciale et nationale se sont opposés à tout changement à cet égard. Le plan directeur du parc national Jasper, qui a été approuvé en 1988, précisait que la décision finale concernant la fermeture de la piste d'atterrissage serait prise au terme d'un programme de surveillance des atterrissages d'urgence et de détournement.

### **Plans, politiques et règlements de Parcs Canada**

Comme il a été indiqué ci-dessus, Parcs Canada a communiqué pour la première fois son intention de fermer les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper en 1988, à l'époque où il élaborait les plans directeurs des deux parcs nationaux. Les objections soulevées par le milieu de l'aviation, en particulier la crainte de perdre une piste d'atterrissage d'urgence, ont donné lieu à une étude triennale de surveillance des besoins en matière d'atterrissage d'urgence ou de détournement. C'est Transports Canada qui a entrepris cette étude en juin 1989 en collaboration avec Parcs Canada. En février 1992, le ministre de l'Environnement – qui était responsable de Parcs Canada à l'époque – a reporté la décision relative à la fermeture afin qu'elle coïncide avec l'examen quinquennal des plans directeurs, de manière à donner au public une autre occasion d'examiner à fond le dossier. Par la suite, le programme de surveillance des pistes d'atterrissage a été prolongé jusqu'en 1994 pour permettre à Transports Canada de recueillir le plus de données possibles. NOTA : Transports Canada et le *Règlement de l'aviation canadien* donnent aux pistes d'atterrissage gazonnées de Banff et de Jasper le nom d'*aérodromes*.

En novembre 1995, Transports Canada a communiqué ses conclusions : les aérodromes ne jouent pas un rôle important dans la sécurité des pilotes de la région. Dans son rapport, il déclare ne pas avoir été en mesure de prouver que les pistes d'atterrissage étaient essentielles pour les atterrissages d'urgence ou de détournement.

L'année précédente, les *Principes directeurs et politiques de gestion* (1994) de Parcs Canada sont venus confirmer que les aéronefs privés étaient interdits dans les parcs nationaux du Canada, sauf dans les cas suivants : lorsque, dans les régions reculées, il n'existe aucune autre solution de rechange raisonnable ou lorsque le plan directeur l'autorise expressément et qu'un règlement a été adopté en ce sens. Plus tard, les opposants à la fermeture ont contesté la décision de Parcs Canada, arguant que la *Loi sur les parcs nationaux* ne l'habilitait pas à fermer les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper.

En 1996, l'*Étude sur la vallée de la Bow à Banff* a été rendue publique. Le rapport précisait que la fragmentation de l'habitat menaçait gravement l'intégrité écologique dans le fragile environnement montagnard de la vallée de la Bow. Le Groupe de travail sur la vallée de la Bow à Banff a recommandé la fermeture de la piste d'atterrissage et l'interruption de toutes les opérations aéronautiques correspondantes au plus tard en juin 1997, ainsi que la remise en état du site dans un délai d'un an. Le ministre de Parcs Canada a autorisé la fermeture et l'enlèvement de la piste d'atterrissage, de l'enclos à bison et du camp des cadets. Dans le plan directeur révisé du parc national Banff, qui a été approuvé par le ministre et le Cabinet en avril 1997, la mesure clé 6.2.2 donne à Parcs Canada l'autorisation de : « fermer la piste d'atterrissage et rétablir l'aspect naturel des lieux. » À l'automne 1997, l'enclos à bisons a été fermé et enlevé, tout comme les écuries et les corrals à chevaux. Les installations des cadets ont été retirées du parc national Banff en 2001, si bien qu'il ne restait que la piste d'atterrissage dans ce secteur fragile de l'étage montagnard, que l'on appelle *corridor de la Cascade* parce qu'il sert de corridor de déplacement à la faune.

En mars 1997, des modifications ont été apportées par décret en conseil à la réglementation découlant de la *Loi sur les parcs nationaux*. En effet, le *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux* (DORS/97-150) rendait désormais illégales les activités aéronautiques récréatives et discrétionnaires sur les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper. La même année, Parcs Canada a réalisé deux examens préalables distincts en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) afin d'examiner les incidences environnementales de son projet de fermeture et de désaffectation. Dans les deux cas, il est arrivé à la conclusion que le projet n'aurait probablement aucune répercussion grave sur l'environnement et que, au contraire, il engendrerait sans doute des effets positifs. Les directeurs des parcs nationaux Banff et Jasper ont donc approuvé la désaffectation des pistes d'atterrissage.

### **Actions en justice liées au projet de désaffectation des pistes d'atterrissage**

Avant que le projet de désaffectation ne puisse être mis à exécution en 1997, les utilisateurs des pistes d'atterrissage ont présenté une requête à la Cour fédérale du Canada pour contester le pouvoir de Parcs Canada et l'équité du processus suivi pour arriver à la décision de fermer les pistes d'atterrissage. Le juge D.R. Campbell a établi que la piste d'atterrissage de Banff avait été fermée en toute légalité et que le processus avait été équitable. Il a malgré tout conclu que la désaffectation de la piste allait à l'encontre du plan directeur du parc national Banff (1988). Par conséquent, le juge Campbell (1997) a ordonné la tenue d'une étude approfondie (évaluation détaillée des incidences environnementales de la désaffectation) en vertu de la LCEE avant de rendre une décision sur la désaffectation. (Le juge Campbell a d'abord appliqué ses conclusions au parc national Banff, avant de préciser que l'ordonnance du

tribunal s'appliquait également au parc national Jasper.) Parcs Canada n'avait donc plus l'autorisation de procéder à la désaffectation des deux pistes d'atterrissage.

Voici la situation telle qu'elle se présentait alors : le *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux* était en vigueur, les pistes d'atterrissage étaient légalement fermées, les avis, affichés comme il se doit, et les atterrissages/décollages, autorisés par permis uniquement. Parcs Canada a décidé de conserver les deux pistes gazonnées strictement pour les atterrissages d'urgence. Il était alors clairement illégal d'utiliser les pistes d'atterrissage à des fins récréatives. L'enlèvement des installations auxiliaires devait débiter en 1998. Cette stratégie s'est cependant soldée par un échec : les pistes servaient encore fréquemment à des atterrissages et à des décollages interdits. Parcs Canada a porté des accusations contre un pilote qui avait enfreint le *Règlement*, et le procès a été entendu par la Cour du banc de la Reine de l'Alberta. Le juge D.C. Norheim (1999) a rejeté les accusations. Selon lui, Parcs Canada n'était pas fondé à intenter des poursuites en justice tant que les pistes d'atterrissage ne seraient pas entièrement désaffectées. De plus, le juge Norheim a ordonné à Parcs Canada de réaliser une étude approfondie avant de procéder à la désaffectation. Parcs Canada a interjeté appel, mais le juge M.T. Moreau, de la Cour du banc de la Reine de l'Alberta, l'a débouté en octobre 2000. Il était alors évident que la stratégie consistant à laisser les pistes d'atterrissage dans un état convenable pour les décollages et les atterrissages d'urgence ou de détournement était irréalisable. Parcs Canada n'avait pas et n'obtiendrait pas le soutien des tribunaux pour faire respecter la fermeture légale. De plus, il n'avait pas et ne s'attendait pas à pouvoir obtenir la coopération volontaire des aéroclubs locaux, des pilotes et de leur association nationale afin d'assurer le respect de la réglementation sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux. Parcs Canada n'avait donc d'autre choix que de procéder à la désaffectation complète des pistes d'atterrissage.

Parcs Canada a amorcé les études approfondies à la fin de 2000 en commençant par rédiger un document préliminaire qui en établissait la portée. Compte tenu des préoccupations entourant la sécurité aéronautique, le juge Campbell avait ordonné en 1997 qu'une « interprétation libérale » soit donnée aux mots « en matière sanitaire et socioéconomique » dans les études approfondies. Parcs Canada a tenu compte de cette directive dans le cadre de référence et dans le document établissant la portée des évaluations environnementales. Il a consulté les intervenants, d'autres ministères fédéraux et les particuliers intéressés par le dossier avant de finaliser son cadre de référence. Ce document est annexé aux rapports d'étude approfondie et a été affiché dans le site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. La société Highwood Environmental Management Ltd., cabinet d'experts-conseils de Calgary, a été chargée de rédiger deux rapports d'étude approfondie distincts sur le projet de désaffectation de Parcs Canada. Par la suite, l'entreprise Kootenai International Associates a réalisé une analyse plus détaillée des risques pour la sécurité aéronautique et a présenté ses conclusions dans un rapport rédigé à titre indépendant.

## PROJET

Pour désaffecter les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper, il faut, conformément aux dispositions du *Règlement de l'aviation canadien* sur la fermeture permanente de pistes d'atterrissage, enlever les installations physiques qui rendent les pistes fonctionnelles ou qui leur donnent l'apparence de l'être.

Dans le cas de la piste d'atterrissage de Banff, il faudra exécuter les travaux suivants :

- retirer les trois ou quatre aéronefs privés que des membres de l'aéroclub local ont l'habitude de garer près de la piste;
- enlever les manches à vent;
- enlever les balises de piste et les panneaux de signalisation;
- enlever les deux bâtiments qui servent de hangars aux aéronefs;
- enlever le matériel d'arrimage en béton et les cordes;
- enlever les latrines;
- enlever la route d'accès en gravier et la barrière en métal;
- enlever les panneaux, les tableaux d'affichage et les rebuts;
- enlever les réservoirs de carburant hors sol non utilisés ou abandonnés;
- réaliser une étude sur la contamination du site et retirer toute la terre contaminée;
- remettre en état les aires endommagées – ex. : emplacements de la route d'accès en gravier et des hangars pour aéronefs;
- cesser de tondre la pelouse et de déneiger la piste;
- prendre des mesures administratives pour la publication d'avis de fermeture et d'abandon aux endroits indiqués;
- surveiller les progrès des travaux de remise en état et prendre les mesures de suivi qui s'imposent;
- intenter des poursuites en cas d'infraction au *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux*.

Dans le parc national Jasper, la désaffectation de la piste d'atterrissage suppose les travaux suivants :

- retirer les deux ou trois aéronefs privés qui sont régulièrement garés près de la piste d'atterrissage;
- enlever le poste d'inscription et le téléphone;
- enlever les deux latrines;
- enlever le terrain de stationnement pour véhicules;
- enlever le cercle d'atterrissage;
- enlever les blocs d'arrimage, les cordes et les rebuts;
- enlever le ou les réservoirs souterrains non utilisés ou abandonnés, de même que la plateforme d'avitaillement en béton;
- réaliser une étude sur la contamination des lieux et retirer toute la terre contaminée;
- remettre en état toutes les aires endommagées;
- cesser tout travail d'entretien de la piste d'atterrissage – c.-à-d. tonte de la pelouse;
- prendre des mesures administratives pour la publication des avis de fermeture et d'abandon aux endroits indiqués;
- surveiller les progrès des travaux de remise en état et prendre les mesures de suivi qui s'imposent;
- intenter des poursuites en cas d'infraction du *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux*.

**À NOTER** – Les rapports d'examen préalable de Parcs Canada (1997), les rapports d'étude approfondie de la société Highwood Environmental Management Ltd. et le rapport d'évaluation des risques de la société Kootenai International Associates font tous état de la pose de « marques » pour indiquer que les pistes d'atterrissage sont fermées. Ces marques correspondent à des « X » de couleur blanche qui doivent être placés sur les pistes fermées, conformément aux paragraphes 301.04 (4) et (5) de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien*. En décembre 2004, les fonctionnaires de Transports Canada ont fait savoir à leurs homologues de Parcs Canada que le *Règlement* avait mal été interprété dans le cas des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper. En effet, l'installation de « X » n'est pas prévue pour les aérodromes fermés en permanence. En effet, « l'exploitant de l'aérodrome doit en retirer les balises et les marques lorsque l'aérodrome est définitivement désaffecté » [voir le *Règlement de l'aviation canadien*, 2004-3, partie III, sous-partie I, paragraphe 301.04(1)].

Dorénavant, la pose de « X » sur les pistes et les voies de circulation fermées en permanence ne figure plus au nombre des activités prévues dans le projet de désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper.

Pour désaffecter les pistes d'atterrissage, il faudra faire appel à de la machinerie légère et à des ouvriers pour les tâches suivantes : démolir et transporter par camion les hangars et les autres constructions, démonter et enlever les manches à vent, enlever les balises de piste, enlever les latrines, décaper la route d'accès en gravier et étendre une couche de terre végétale, transporter les débris jusqu'à un lieu d'enfouissement et livrer de la terre végétale, enlever et mettre au rebut les réservoirs de carburant de la piste de Banff, retirer le réservoir souterrain de la piste de Jasper et remblayer le trou ainsi créé, enlever le cercle d'atterrissage en béton de la piste de Jasper, retirer les panneaux et les barrières et planter dans les aires perturbées un mélange de graines approuvées. Pour chaque piste d'atterrissage, les travaux pourraient être accomplis en cinq jours par une petite équipe de six ouvriers disposant de l'équipement approprié.

#### **ÉTUDES APPROFONDIES RÉALISÉES DANS LE CADRE DU PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

À titre d'autorité responsable du projet, Parcs Canada est assujéti à l'article 5 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (1995). En avril 2000, à l'époque où il rédigeait le cadre de référence de chaque étude approfondie, Parcs Canada a coordonné une demande de manifestations d'intérêt auprès d'autres ministères fédéraux afin de les inviter à participer à l'examen du projet. Voici les ministères fédéraux qui ont été contactés en vertu de l'article 12 ou de l'article 5 de la LCEE :

- Diversification de l'économie de l'Ouest Canada
- Transports Canada
- Santé Canada
- Pêches et Océans Canada – Gestion de l'habitat
- Pêches et Océans Canada – Garde côtière canadienne
- Environnement Canada
- Industrie Canada
- Ressources naturelles Canada
- Affaires indiennes et du Nord Canada
- Office des transports du Canada

Ces ministères ont tous reçu un document préliminaire qui décrivait la portée de l'évaluation environnementale. Aucun d'eux n'a indiqué avoir un rôle dans le projet en vertu de l'article 5, c'est-à-dire qu'aucun d'eux ne partageait avec Parcs Canada le titre d'autorité responsable. La Sécurité des aérodromes de Transports Canada et la Protection de l'environnement d'Environnement Canada ont toutes deux indiqué avoir une responsabilité à l'égard du projet en vertu de l'article 12, c'est-à-dire celle d'offrir des conseils en qualité d'experts. Tous les autres ministères ont indiqué n'avoir aucun rôle à jouer dans le projet. Environnement Canada a donné son avis sur le contenu du cadre de référence.

Parcs Canada a produit un cadre de référence distinct pour chacune des deux études approfondies. Les deux documents précisaient que les recherches et les rapports devaient porter sur les enjeux touchant à la désaffectation des pistes d'atterrissage, et non à leur fermeture, parce que les pistes étaient déjà officiellement fermées et que la légalité de cette mesure avait été maintes fois confirmée par les tribunaux. Parcs Canada a tenu compte des dispositions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* de 1995 au chapitre des études approfondies. De plus, il s'est reporté au *Guide de préparation d'une étude approfondie à l'intention des promoteurs et des autorités responsables* (Agence canadienne d'évaluation environnementale, 1997) pour déterminer le contenu et le format des rapports d'étude approfondie. Parcs Canada a donné aux experts-conseils des directives sur les composantes valorisées de l'écosystème auxquelles ils devaient attacher de l'importance, notamment les facteurs sociaux et économiques. En réponse aux directives antérieures des tribunaux, il les a également chargés d'accorder une attention particulière à l'effet du projet sur la sécurité aéronautique. Conformément à l'alinéa 16(1)e) de la LCEE, Parcs Canada a consulté l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour ce qui est de la « nécessité du projet » et des « solutions de rechange » à la désaffectation.

#### **Nécessité du projet**

Le cadre de référence traite de la question de la « nécessité du projet », conformément aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (1995). L'*Énoncé de politique opérationnelle OPS-EPO/2 – 1998* de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale définit comme suit l'expression *nécessité du projet* : « le problème ou l'opportunité que le projet a pour objectif de résoudre ou de satisfaire. »

En vertu du *Règlement sur l'accès par avion aux parcs nationaux*, les avions n'ont plus le droit d'effectuer des opérations de routine sur les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper depuis 1997. Sans le projet (la désaffectation), il est impossible d'enlever les installations actuelles et de prendre les mesures administratives voulues pour désaffecter les pistes d'atterrissage.

Le juge Campbell (1997) a ordonné la tenue d'une étude approfondie conformément à la LCEE avant que les pistes ne puissent être effectivement désaffectées. Dans la décision qu'il a rendue en 1999, le juge Norheim a confirmé la nécessité du projet :

**[traduction] Parcs Canada a créé en quelque sorte une piste d'atterrissage « morte-vivante ». L'installation a l'apparence d'une piste d'atterrissage fonctionnelle, mais celle-ci est en fait fermée. [paragraphe 15]**

Parcs Canada voulait fermer les pistes d'atterrissage tout en gardant les installations intactes pour les atterrissages d'urgence, mais cette stratégie n'a pas produit les résultats voulus. Les atterrissages illégaux ont entraîné des mises en accusation et des poursuites en justice. Les tribunaux ont ordonné à Parcs Canada de procéder à une étude approfondie dans le cadre du processus d'évaluation environnementale en prévision de la désaffectation des pistes d'atterrissage.

Le juge Norheim a dressé un parallèle entre le caractère nécessaire du projet et la pleine application du *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux* :

**[Traduction] Si, comme il avait prévu de le faire, Parcs Canada avait posé des marques que peuvent reconnaître les pilotes pour leur indiquer que l'installation n'était plus opérationnelle, l'accusé n'aurait pas pu recourir à cette plaidoirie. [paragraphe 21]**

Le juge Moreau (Cour du banc de la Reine de l'Alberta, 2000) a entendu l'appel de la décision rendue par le juge Norheim (1999). Il a établi que, en l'absence de caractéristiques physiques typiques d'une piste d'atterrissage désaffectée, les pilotes pouvaient être amenés à croire à tort que la piste était ouverte et accessible pour un atterrissage. Le statut de la piste était flou.

### Solutions de rechange

Parcs Canada n'a pas chargé les auteurs des études approfondies d'envisager des solutions de rechange au projet. L'expression *solutions de rechange au projet* s'entend de « méthodes différentes, au point de vue fonctionnel, pour en arriver au même résultat », selon le *Guide des autorités responsables* (novembre 1994). Le *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux* interdit les atterrissages de routine sur les pistes de Banff et de Jasper, parce que celles-ci sont officiellement fermées. Le projet à l'étude vise la désaffectation de l'infrastructure associée aux anciennes pistes d'atterrissage ainsi que la remise en état des lieux. Parcs Canada ne connaît aucun moyen légal et réglementaire d'atteindre le but souhaité, si ce n'est d'entreprendre le projet dans le respect des dispositions du *Règlement de l'aviation canadien* – c'est-à-dire enlever les caractéristiques normalement associées à une piste d'atterrissage ouverte et prendre les mesures administratives d'usage pour désaffecter une piste d'atterrissage fermée.

Par conséquent, le cadre de référence de Parcs Canada (voir le cadre de référence de l'étude approfondie qui figure à l'annexe A des deux rapports de la société Highwood) ne tient pas compte des « solutions de rechange » à la désaffectation des pistes d'atterrissage. Comme les tribunaux l'ont confirmé, le statu quo n'est pas une solution acceptable, pas plus que le choix d'un autre emplacement ou la création d'une autre piste d'atterrissage. L'aménagement d'une autre piste d'atterrissage dans le parc national Banff irait à l'encontre du *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux*. Par conséquent, il a été établi qu'il n'existe aucune solution de rechange pratique au projet de désaffectation proposé : l'enlèvement des installations existantes conformément au *Règlement de l'aviation canadien*.

### Autres moyens

Les études approfondies portent sur les « autres moyens » de réaliser le projet conformément à la *Loi* (LCEE, alinéa 16 (2)b)), c'est-à-dire des méthodes techniques semblables ou des méthodes différentes qui permettent d'arriver au même résultat. Par exemple, il existe différents moyens de régénérer la végétation. Les experts-conseils chargés des études approfondies ont donc étudié d'autres moyens de rétablir l'écologie des sites. Cependant, les moyens et les méthodes pratiques de supprimer les installations existantes et de remettre en état les aires perturbées doivent se limiter aux pratiques jugées acceptables dans un parc national. Cela vaut également pour la suggestion du juge Campbell, qui propose de ramener les pistes à un état où elles sont manifestement fermées, mais de les entretenir de manière à ce qu'elles puissent servir à des fins d'atterrissage d'urgence. En outre, il faut absolument satisfaire aux exigences du *Règlement de l'aviation canadien* et aux attentes des tribunaux pour désaffecter légalement les pistes d'atterrissage.

À l'issue d'un appel d'offres, le cabinet d'experts-conseils Highwood Environmental Management Ltd., de Calgary, a été chargé de réaliser les études approfondies et de produire des rapports sur les conclusions tirées. Les experts-conseils ont mené les recherches exigées et rédigé l'ébauche des rapports en mars 2002. Même s'ils estimaient avoir recueilli suffisamment d'information pour permettre aux autorités de prendre une décision judiciaire sur les incidences environnementales du projet de désaffectation, ils ont recommandé une analyse plus détaillée des effets du projet sur la sécurité aéronautique. Parcs Canada a confié à la société Kootenai International Associates la tâche de faire une évaluation des risques pour la sécurité aéronautique. Les experts-conseils de Kootenai International Associates ont commencé leurs travaux à la fin de 2002 et ont présenté leur rapport en juillet 2003. Plusieurs intervenants, notamment du milieu de l'aviation, ont activement participé à cette évaluation.

De septembre à novembre 2004, Parcs Canada a tenu une série de consultations publiques qui se sont échelonnées sur 60 jours. Il a mis les rapports des sociétés Highwood et Kootenai International Associates à la disposition des intervenants à différents endroits et par différents moyens, notamment en les affichant dans un site Web. La société Strategy Plus, entreprise d'Edmonton qui se spécialise dans les consultations publiques, a été chargée de recueillir et d'analyser les commentaires du public au sujet des rapports d'étude approfondie, puis de rédiger un rapport sur les craintes suscitées par le projet de désaffectation. Elle a remis son rapport d'analyse final à Parcs Canada en mars 2005.

Parcs Canada entretient des rapports étroits avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale depuis 2000 – c'est-à-dire depuis le tout début du processus. Le présent document résume les conclusions des différentes études réalisées (sur les incidences environnementales, sur la sécurité aéronautique et sur les inquiétudes du public) ainsi que les commentaires reçus d'autres ministères fédéraux. Ce résumé fait également état de mesures à prendre pour éviter ou réduire au minimum les effets néfastes que pourrait engendrer le projet de désaffectation. Parcs Canada présente ensuite une conclusion préliminaire sur le projet dans le contexte des quatre scénarios suivants :

1. Le projet n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, compte tenu des mesures d'atténuation envisagées (s'il y a lieu).
2. Le projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants qui ne peuvent pas être justifiés.
3. Le projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, et il est incertain si ces impacts sont justifiables dans les circonstances.
4. Il est incertain si le projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants.

Parcs Canada soumettra tous les documents produits à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour qu'elle s'acquitte de ses fonctions. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale tiendra ses propres consultations publiques obligatoires et examinera tous les rapports d'étude et les commentaires reçus du public. Elle fera ensuite une recommandation au ministre d'Environnement Canada, qui, à son tour, donnera des directives à Parcs Canada sur la suite des événements.

### **ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES – DÉSAFFECTATION DE LA PISTE D'ATERRISSAGE DE BANFF**

Parcs Canada a chargé le cabinet d'experts-conseils Highwood Environmental Management Ltd. de rédiger un rapport d'étude approfondie sur les effets possibles de la désaffectation de la piste d'atterrissage gazonnée du parc national Banff. Cette évaluation porte sur les impacts que pourrait engendrer le projet si la piste d'atterrissage est désaffectée conformément au *Règlement de l'aviation canadien*.

#### **Portée de l'évaluation – Désaffectation de la piste d'atterrissage de Banff**

L'étude approfondie tient compte des effets environnementaux du projet, conformément à l'article 16 de la LCEE de 1995. Outre les facteurs énumérés dans cette loi, elle porte sur la sécurité aéronautique, plus précisément sur la santé et la sécurité des pilotes et de leurs passagers dans le corridor de vol à vue du parc national Banff.

Le cadre de référence préparé par Parcs Canada expose les composantes valorisées de l'écosystème (CVE) qui devaient être prises en considération pendant l'évaluation, à savoir :

- les carnivores, leur mode d'occupation de l'habitat, l'efficacité de l'habitat, la fragmentation de l'habitat et les corridors de déplacement;
- la sécurité publique, y compris les questions liées à la sécurité aéronautique, les détournements préventifs et les détournements d'urgence, les opérations de recherche et de sauvetage, l'évacuation sanitaire et l'utilisation d'aéronefs à des fins de gestion du parc;
- la végétation et les sols, la représentation des écosites et des espèces, le couvert végétal, l'état et la biodiversité du fourrage, l'adaptation aux conditions du sol, l'herbivorie et l'inclusion/l'exclusion du feu, le compactage du sol et les risques de contamination par les activités d'avitaillement;
- les ongulés (surtout le wapiti), l'herbivorie, la dynamique prédateur-proie, l'accoutumance aux humains et le contexte de la stratégie de gestion des wapitis;
- les oiseaux nicheurs et l'efficacité de leur habitat en tant qu'indicateur écologique;
- les ressources culturelles et les modes d'utilisation traditionnels du territoire adjacent à la piste d'atterrissage.

Outre les CVE, les experts-conseils ont examiné les effets possibles du projet sur l'hydrologie, les activités récréatives, l'esthétique et les ressources historiques. Pour arriver à cerner les impacts, ils ont évalué les liens entre les travaux de désaffectation et les CVE. L'étape suivante consistait à énumérer les mesures d'atténuation à prendre pour réduire au minimum les répercussions prévues sur chaque ressource environnementale. Enfin, les experts-conseils ont évalué les effets résiduels, c'est-à-dire ceux qui pourraient subsister une fois que les mesures d'atténuation ont été mises en place, puis ils les ont caractérisés en se servant des attributs suivants :

Attribut d'impact	Caractéristique	Définition
<b>Direction</b>	Positive	Changement bénéfique
	Neutre	Absence de changement
	Négative	Changement néfaste pour la CVE à l'étude
<b>Portée géographique</b>	Locale	Dans la zone à l'étude ou dans les environs immédiats
	Régionale	Au-delà de la zone à l'étude, sans déborder des limites de la vallée du cours inférieur de la Bow
	Suprarégionale	À l'extérieur du parc
<b>Durée</b>	À court terme	Pendant la désaffectation
	À moyen terme	Jusqu'à deux ans après la désaffectation
	À long terme	Pendant plus de deux ans après la désaffectation
<b>Fréquence</b>	Une seule fois	Se manifeste une seule fois (c'est-à-dire pendant la période des cinq jours que dure la désaffectation)
	Par intermittence	Se manifeste occasionnellement (ex. : trois fois par an)
	De façon continue	Se manifeste continuellement
<b>Réversibilité</b>	Réversible	Peut être éliminé avec le temps ou à la fin de l'activité
	Non réversible	Ne peut pas être éliminé
<b>Ampleur</b>	Nulle	<i>Ces cotes sont attribuées à la lumière des attributs susmentionnés. Elles ont une valeur relative et sont attribuées par des professionnels de l'environnement.</i>
	Négligeable	
	Faible	
	Moyenne	
	Grande	
<b>Importance</b>	Non	<i>C'est à l'autorité responsable (Parcs Canada) qu'il appartient de déterminer si un impact est important. Les impacts sont considérés comme importants s'ils sont d'ampleur moyenne ou grande et s'ils risquent de se faire sentir plus longtemps qu'à court terme. La cote d'importance n'est attribuée qu'aux effets résiduels néfastes.</i>
	Oui	

Pour cette étude, Parcs Canada, en tant qu'autorité responsable, s'est chargé de déterminer l'importance des impacts prévus. La cote « important » a été accordée lorsque les impacts étaient de moyenne ou de grande ampleur et lorsqu'ils risquaient de se faire sentir plus longtemps qu'à court terme. Seuls les effets résiduels négatifs ont ainsi été évalués.

L'étude approfondie mettait l'accent sur les enjeux et les CVE mentionnés dans le cadre de référence et dans le document sur la portée de l'évaluation, que Parcs Canada a rédigé conjointement avec des scientifiques participant au projet. Les experts-conseils se sont concentrés sur les impacts environnementaux possibles du projet aussi bien pendant les travaux qu'après. Le lecteur est prié de se reporter au document de la société Highwood intitulé *Rapport d'étude approfondie sur la désaffectation de la piste d'atterrissage du parc national Banff – 2005* pour obtenir un exposé détaillé des sujets à l'étude, de la méthodologie employée, des ouvrages de référence et des experts consultés, des constats, des analyses, des conclusions et des recommandations. Les grandes lignes de cette évaluation sont résumées ci-dessous.

#### Ressources hydrologiques

Les cours d'eau de surface permanents les plus proches se trouvent à quelque 500 m de la piste d'atterrissage. La nappe d'eau souterraine est située à des profondeurs variables, mais jamais à moins de 5 m de profondeur.

Si les mesures d'atténuation recommandées sont prises, le projet ne devrait pas avoir d'effets résiduels sur les ressources hydrologiques – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.1.

## Sols et terrain

Le terrain visé par le projet de désaffectation consiste en un grand champ nivelé entouré d'une bordure d'arbres où sont réunies la plupart des installations auxiliaires. Les travaux de désaffectation, échelonnés sur cinq jours, pourraient avoir les effets suivants sur les sols et le terrain :

- érosion des zones perturbées sous l'effet du vent ou de la pluie;
- poussière durant les activités d'excavation;
- compactage du sous-sol par l'équipement lourd;
- contamination du sol par suite de déversements accidentels.

Les experts-conseils proposent des mesures d'atténuation et des pratiques de gestion exemplaires pour éviter l'érosion. Les méthodes recommandées pour la remise en état du site réduiront la densité du sol et favoriseront ainsi le reverdissement et la pénétration de l'eau. Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels sur les sols et le terrain seront positifs – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.2. Parmi les avantages prévus, citons l'extraction de la terre contaminée par les réservoirs de carburant abandonnés (si l'évaluation de phase I et de phase II et les travaux d'enlèvement des réservoirs révèlent la présence de sols contaminés) et un ralentissement de l'érosion du sol par suite de la cessation des activités d'entretien – la tonte de la pelouse et le déneigement.

## Végétation

La prairie montagnarde où se trouve la piste d'atterrissage correspond à la zone HD4, un écosite rare et fragile du parc national Banff. Un botaniste spécialisé dans la régénération des paysages naturels (Wilkinson) a cartographié l'emplacement des espèces et des communautés végétales rares qui pourraient être touchées par le projet de désaffectation. Une plante rare, le *Sisyrinchium septentrionale*, a été découvert à deux endroits, non loin de la piste d'atterrissage. Voici la conclusion du botaniste : l'écosite de la prairie montagnarde (HD4), où a été aménagée la piste d'atterrissage, et les communautés végétales qui y sont associées sont considérés comme importants sur le plan botanique en raison de leur petite superficie, de leur répartition restreinte et de leur valeur pour la faune du parc national Banff.

Les effets possibles de la désaffectation sur les végétaux faisant partie des CVE peuvent se classer dans trois grandes catégories :

- dommages aux ressources végétales, y compris aux espèces et aux communautés végétales rares;
- changement de la composition et de la structure de la végétation, y compris d'espèces et de communautés végétales rares;
- introduction ou enlèvement d'espèces végétales exotiques.

Le rapport d'étude approfondie de la société Highwood décrit les mesures à prendre pour éviter d'endommager la végétation pendant les travaux de désaffectation. Les experts-conseils recommandent d'adopter la méthode proposée par Wilkinson, soit un programme de régénération axé sur la remise en état de la prairie indigène et sur l'élimination des espèces non indigènes et des mauvaises herbes. Si les mesures d'atténuation proposées sont prises et que les procédures opérationnelles exemplaires sont suivies pendant les activités de désaffectation, le projet n'aura aucun effet dommageable sur les espèces végétales rares ou représentatives. Les changements apportés à la structure et à la composition des communautés végétales rares devraient être positifs, tout comme l'enlèvement des mauvaises herbes et des espèces exotiques.

Une fois les travaux de désaffectation terminés, le projet aura des effets positifs sur la végétation, pourvu que les travaux d'entretien soient interrompus – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.3.

## Faune

Pour déterminer l'effet du projet de désaffectation sur la faune susceptible d'être présente dans les environs de la piste d'atterrissage, les experts-conseils de la société Highwood ont sélectionné les espèces indicatrices suivantes : wapiti, loup, grizzli, cougar, lynx du Canada, blaireau d'Amérique, belette à longue queue et bruant des plaines. Ces espèces ont été choisies pour les raisons suivantes :

- Il est probable que l'espèce habite de façon saisonnière dans le secteur de la piste d'atterrissage de Banff ou qu'elle s'y rende régulièrement – toutes les CVE.
- Pour se reproduire et pour se nourrir, l'espèce a besoin d'une prairie aux premiers stades de succession ou d'une clairière de broussailles basses – wapiti, blaireau d'Amérique, belette à longue queue, bruant des plaines.
- L'espèce est considérée comme une espèce préoccupante par Alberta Environmental Protection (AEP, 1996) ou par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC, 2001) – grizzli, belette à longue queue, blaireau d'Amérique, cougar, lynx du Canada, bruant des plaines.
- L'espèce est considérée comme sensible aux perturbations sensorielles ou aux obstacles à ses déplacements – loup, grizzli, cougar, lynx du Canada.
- L'espèce exerce une forte influence directe ou indirecte sur les processus écologiques ou sur la structure et la composition de la végétation – wapiti, loup.

Les effets possibles des activités de désaffectation sur la faune peuvent se classer dans quatre grandes catégories :

- risque accru de mortalité sur les lieux;
- perte directe d'habitat ou modification de la qualité ou de la superficie de l'habitat par suite de changements physiques;
- modification indirecte de la qualité de l'habitat par suite de changements apportés aux processus écologiques;

- abandon d'un habitat ou perturbation des profils de déplacement traditionnels par suite de perturbations sensorielles anthropiques.

Les risques de mortalité directement attribuable aux travaux de désaffectation sont faibles et ne se présentent qu'à court terme (c.-à-d. cinq jours). En ce qui a trait à la qualité ou à la superficie de l'habitat, le projet aura probablement des effets positifs. Les risques de perturbations sensorielles et d'obstruction des profils de déplacement des espèces indicatrices sensibles seront faibles pendant les cinq jours que dureront les travaux de désaffectation. Par la suite, les effets du projet seront positifs.

Dans l'ensemble, les risques d'effets néfastes sur la faune sont négligeables pendant les travaux de désaffectation. Une fois le projet terminé, les effets résiduels sur la faune seront positifs – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.4.

#### Activités récréatives et esthétique

L'aviation de loisir étant illégale sur la piste d'atterrissage de Banff, cette activité cessera une fois les travaux de désaffectation terminés. Pour les autres utilisateurs de la piste d'atterrissage – les promeneurs de chiens, les randonneurs, les cavaliers, les alpinistes, les adeptes du ski nordique et tous les autres amateurs de plein air qui profitent du parc national –, les effets du projet de désaffectation seront positifs ou neutres.

Les travaux de désaffectation ne devraient pas avoir d'impact sur les activités récréatives actuellement pratiquées sur la piste d'atterrissage. L'esthétique des lieux en souffrira, mais, grâce aux travaux d'assainissement et de remise en état, cet impact ne sera que temporaire. Mis à part les golfeurs qui viennent s'exercer sur la courte piste gazonnée, les travaux de désaffectation ne devraient pas avoir d'effets résiduels sur les amateurs de plein air qui pratiquent des activités récréatives sur la piste d'atterrissage – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.5.

#### Ressources historiques

La présence de sites archéologiques à la périphérie ouest de la piste d'atterrissage de Banff donne à penser qu'il existe probablement des sites de faible profondeur dans le secteur. Il se peut que des sites archéologiques enfouis sous une mince couche de terre soient exposés et endommagés pendant certains travaux de remise en état, c'est-à-dire pendant le décapage de la route d'accès et des aires de stationnement pour aéronefs. Les archéologues ont déjà effectué des travaux de reconnaissance archéologique sur la piste d'atterrissage et donné des conseils sur les meilleures méthodes à employer pour la désaffectation. Vu la quantité de photos historiques et de preuves témoignant d'importantes perturbations de la surface du sol, il est peu probable que le sous-sol cache des ressources archéologiques. Les archéologues de Parcs Canada seront sur les lieux pour surveiller les activités qui perturbent le sol.

Il est prévu que le projet n'aura aucun effet résiduel sur les ressources archéologiques, pourvu que les mesures d'atténuation recommandées soient mises en œuvre – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.6.

#### Sécurité aéronautique

Le projet de désaffectation entraînera la disparition d'une piste pour les atterrissages de détournement et d'urgence dans le corridor de vol à vue de Banff, ce qui pourrait accroître les risques pour les pilotes pratiquant le vol à vue. En se fondant sur l'information à sa disposition, la société Highwood Environmental Management Ltd. a prédit que les effets résiduels à long terme du projet sur la sécurité aéronautique présenteront les attributs suivants : faible ampleur, direction négative, portée suprarégionale, effets à long terme et intermittents. Les experts-conseils ont recommandé à Parcs Canada de réaliser une évaluation des risques dans le cadre d'un processus distinct afin de confirmer cette conclusion – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.7. Les résultats de cette évaluation des risques pour la sécurité aéronautique, qui a été réalisée par la société Kootenai International Associates, sont présentés plus loin.

#### Directives du juge Campbell concernant la poursuite des travaux d'entretien

En réponse aux directives du juge Campbell (1997), Parcs Canada a évalué la possibilité d'assurer l'entretien continu de la piste d'atterrissage de Banff après la désaffectation. Les travaux d'entretien continu comprennent la tonte de la pelouse en été et le déneigement en hiver. Après une évaluation des incidences de ce scénario sur les composantes environnementales et socioéconomiques, et compte tenu des lois, des politiques et des objectifs environnementaux auxquels Parcs Canada est assujéti, il a été conclu que la poursuite des travaux d'entretien, tels qu'ils ont été exécutés jusqu'à présent, va à l'encontre des objectifs du projet – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.3.

La poursuite des activités d'entretien, telles qu'elles ont été pratiquées jusqu'à présent, n'est pas l'option retenue pour le projet. Voici pourquoi :

- Cette mesure va à l'encontre des objectifs de remise en état du projet, soit de ramener le terrain – la piste gazonnée et les voies de circulation – à son état d'origine.
- La poursuite des travaux d'entretien est contraire à l'objectif d'intégrité écologique exposé dans le plan directeur du parc national Banff, soit de recréer un habitat montagnard naturel dans ce secteur.
- Cette solution pourrait ne pas plaire aux tribunaux, qui s'attendent à ce que Parcs Canada résolve le problème de la piste d'atterrissage « morte-vivante », qui paraît opérationnelle alors qu'elle est effectivement fermée.
- Cette option enfreint les politiques et les lois de Parcs Canada, à savoir le plan directeur du parc national Banff, la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* et le *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux*.

### Défaillances, accidents, ressources renouvelables et effet de l'environnement sur le projet de désaffectation

Outre les CVE, l'étude approfondie traite des défaillances et des accidents, de l'utilisation durable des ressources ainsi que des effets de l'environnement sur le projet – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, sections 6.5, 6.6 et 6.7. Les accidents qui pourraient nuire à l'environnement pendant l'exécution des travaux de désaffectation se limitent aux déversements accidentels (ex. : éclatement d'un tuyau hydraulique), et leurs effets peuvent être facilement atténués. Il est peu probable que le projet ait de graves répercussions sur les ressources renouvelables. Pendant les travaux d'enlèvement de l'infrastructure, les pluies abondantes et les incendies sont les deux facteurs environnementaux qui pourraient nuire à la réalisation du projet. Toutes les activités de construction seront interrompues par temps humide (c.-à-d. pluies abondantes ou ruissellement abondant), en période de grand vent ou en cas d'incendie dans les environs immédiats.

### Effets cumulatifs

Les projets visant à rétablir l'intégrité écologique du corridor faunique de la Cascade ont des effets cumulatifs positifs. Voici la liste de ces projets : enlèvement de l'enclos à bisons, enlèvement des écuries et des corals à chevaux, enlèvement du camp des cadets, installation d'une clôture en bordure de la Transcanadienne et construction de passages pour animaux, fermeture de la route Minnewanka pendant les mois d'hiver, imposition de restrictions pour l'accès à la terrasse Fairholme, enfouissement des conduites forcées de TransAlta, construction d'un pont pour la faune par-dessus le canal Two-Jack, réduction de l'envergure des travaux de réaménagement à l'auberge Juniper Inn (anciennement l'hôtel Timberline Lodge) et interdiction de créer un programme d'activités estivales à la station de ski du Mont-Norquay.

Dans deux cas, les impacts de la désaffectation pourraient se combiner aux effets d'autres activités en cours ou d'autres projets prévus pour engendrer des effets cumulatifs, à savoir :

- les impacts sur la faune des activités menées dans le corridor faunique de la Cascade et dans le corridor faunique Fenland-Indian Grounds;
- les impacts sur la sécurité aéronautique, lorsque ceux-ci sont envisagés conjointement avec les changements apportés aux services d'information de vol à l'aéroport de Springbank.

Même si la désaffectation a un effet supplémentaire relativement modeste, les effets combinés et cumulatifs de l'ensemble des projets de fermeture et d'enlèvement des installations du corridor de la Cascade ont déjà des bienfaits sur le taux de fréquentation du corridor par la faune.

Les effets cumulatifs bénéfiques de la désaffectation s'ajouteront à cet impact positif – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 7.0.

L'intensification du trafic aérien pourrait accroître les risques pour la sécurité aéronautique, parce que les probabilités d'un incident tel qu'un changement soudain des conditions météorologiques ou la défaillance d'une pièce d'équipement s'accroissent avec le temps.

Les effets cumulatifs de la désaffectation sur la sécurité aéronautique présentent les attributs suivants : direction négative, mais faible ampleur.

### Surveillance et suivi

Même s'ils ne prévoient pas que la désaffectation aura des répercussions importantes sur les CVE, les experts-conseils suggèrent la mise en place d'un programme de surveillance afin de s'assurer que les mesures d'atténuation produisent les effets souhaités – voir le rapport de la société Highwood, section 8.0. En particulier, ils recommandent à Parcs Canada de surveiller la végétation afin d'évaluer l'efficacité du plan de remise en état dans cet environnement montagnard. Il se peut que des mesures supplémentaires se révèlent nécessaires dans l'avenir si le plan de remise en état donne des résultats insatisfaisants ou s'il survient des imprévus. Dans son rapport, la société Highwood présente un plan de remise en état et de surveillance qui s'inspire d'études détaillées sur les végétaux et de travaux de cartographie entrepris par un botaniste indépendant (Wilkinson) spécialisé dans la remise en état de paysages naturels.

## **ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES – DÉSAFFECTATION DE LA PISTE D'ATERRISSAGE DE JASPER**

Parcs Canada a chargé le cabinet d'experts-conseils Highwood Environmental Management Ltd. de rédiger un rapport d'étude approfondie sur les effets possibles de la désaffectation de la piste d'atterrissage gazonnée du parc national Jasper. L'évaluation porte sur les impacts que pourrait engendrer le projet si la piste est désaffectée conformément au *Règlement de l'aviation canadien*.

### **Portée de l'évaluation – Désaffectation de la piste d'atterrissage de Jasper**

L'étude approfondie tient compte des effets environnementaux du projet, conformément à l'article 16 de la LCEE. Outre les facteurs énumérés dans cette loi, elle porte sur la sécurité aéronautique, plus précisément sur la santé et la sécurité des pilotes et de leurs passagers dans le corridor de vol à vue du parc national Jasper.

Le cadre de référence préparé par Parcs Canada expose les composantes valorisées de l'écosystème (CVE) qui devaient être prises en considération pendant l'évaluation, à savoir :

- les carnivores, leur mode d'occupation de l'habitat, l'efficacité de l'habitat, la fragmentation de l'habitat et les corridors de déplacement;
- la sécurité publique, y compris les questions liées à la sécurité aéronautique, les détournements préventifs et les détournements d'urgence, les opérations de recherche et de sauvetage, l'évacuation sanitaire et l'utilisation d'aéronefs à des fins de gestion du parc;
- la végétation et les sols, la représentation des écosites et des espèces, le couvert végétal, l'état et la biodiversité du fourrage, l'adaptation aux conditions du sol, l'herbivorie et l'inclusion/l'exclusion du feu, le compactage du sol et les risques de contamination par les activités d'avitaillement;
- les ongulés (surtout le wapiti), l'herbivorie, la dynamique prédateur-proie, l'accoutumance aux humains et le contexte de la stratégie de gestion des wapitis;
- les oiseaux nicheurs et l'efficacité de leur habitat en tant qu'indicateur écologique;
- les ressources culturelles et les modes d'utilisation traditionnels du territoire adjacent à la piste d'atterrissage.

Outre les CVE, les experts-conseils ont examiné les effets possibles du projet sur l'hydrologie, les activités récréatives, l'esthétique et les ressources historiques. Pour arriver à cerner les impacts, ils ont évalué les liens entre les travaux de désaffectation et les CVE. L'étape suivante consistait à énumérer les mesures d'atténuation à prendre pour réduire au minimum les répercussions prévues sur chaque ressource environnementale. Enfin, les experts-conseils ont évalué les effets résiduels, c'est-à-dire ceux qui pourraient subsister une fois que les mesures d'atténuation ont été mises en place, puis ils les ont caractérisés en se servant des attributs suivants :

- la direction, qui révèle un impact positif, négatif ou neutre sur la CVE;
- la durée, qui désigne la période pendant laquelle les impacts se feront sentir;
- la portée géographique, dite « locale » si les incidences se limitent à la zone à l'étude, « régionale », si elles s'étendent à la vallée de la rivière Athabasca et « suprarégionale » si elles s'étendent au-delà du parc national Jasper;
- la fréquence, qui désigne le nombre de fois où les impacts se font sentir : une seule fois, par intermittence ou de façon continue. Dans le cas présent, l'expression « une seule fois » désigne la période de désaffectation, qui durera environ cinq jours;
- la réversibilité, c'est-à-dire la possibilité d'éliminer l'impact à la fin de l'activité ou avec le temps;
- l'ampleur, qui correspond à la somme de tous ces attributs; cette cote est attribuée selon le jugement professionnel.

Ces attributs font l'objet d'explications détaillées plus haut, dans la section sur les incidences environnementales de la désaffectation de la piste d'atterrissage de Banff, ainsi que dans les rapports de la société Highwood.

Pour cette étude, Parcs Canada, en tant qu'autorité responsable, s'est chargé de déterminer l'importance des impacts prévus. La cote « important » a été accordée lorsque les impacts étaient de moyenne ou de grande ampleur et lorsqu'ils risquaient de se faire sentir plus longtemps qu'à court terme. Seuls les effets résiduels ont ainsi été évalués.

L'étude approfondie mettait l'accent sur les enjeux et les CVE mentionnés dans le cadre de référence et dans le document sur la portée de l'évaluation que Parcs Canada a rédigé conjointement avec les scientifiques participant au projet. Les experts-conseils se sont concentrés sur les impacts environnementaux possibles du projet aussi bien pendant les travaux qu'après. Le lecteur est prié de se reporter au document de la société Highwood intitulé *Rapport d'étude approfondie sur la désaffectation de la piste d'atterrissage du parc national Jasper – 2005* pour obtenir un exposé détaillé des sujets à l'étude, de la méthodologie employée, des ouvrages de référence et des experts consultés, des constats, des analyses, des conclusions et des recommandations. Les grandes lignes de cette évaluation sont résumées ci-dessous.

#### Ressources hydrologiques

Le cours d'eau de surface permanent le plus proche – la rivière Athabasca – coule à environ 400 m de la piste d'atterrissage. Les nappes d'eau souterraine des environs se trouvent de 2 à 9 m de profondeur, selon la saison.

Parcs Canada procédera à une évaluation de phase I et de phase II des niveaux de contamination du site et enlèvera le réservoir de carburant souterrain. Il pourra ainsi déterminer s'il faut entreprendre des travaux d'assainissement de l'eau souterraine ou de décontamination du sol. Les études réalisées jusqu'à présent sur les lieux ne révèlent ni fuite ni déversement.

Le projet de désaffectation ne devrait avoir aucun effet résiduel sur les ressources hydrologiques, pourvu que les mesures d'atténuation appropriées soient prises – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.1.

#### Sols et terrain

Le terrain visé par le projet de désaffectation consiste en un vaste champ nivelé de la zone montagnarde. Les installations auxiliaires se trouvent à l'extrémité sud de la piste d'atterrissage, tout près d'une bordure d'arbres. Les travaux de désaffectation, qui s'échelonnent sur cinq jours, pourraient avoir les impacts suivants sur les sols et le terrain :

- érosion des zones perturbées sous l'effet du vent ou de la pluie;
- poussière durant les activités d'excavation;
- compactage du sous-sol par l'équipement lourd;
- contamination du sol par suite de déversements accidentels.

Le cabinet Highwood Environmental Management Ltd. propose 18 mesures d'atténuation et pratiques de gestion exemplaires pour protéger le sol et le terrain pendant le projet de désaffectation. Les travaux recommandés pour la remise en état réduiront la densité du sol et favoriseront ainsi le reverdissement et la pénétration de l'eau. Parmi les avantages prévus, citons l'extraction de la terre

contaminée par le réservoir de carburant abandonné (si l'évaluation de phase I et de phase II et les travaux d'enlèvement du réservoir révèlent la présence de sols contaminés) ainsi que le ralentissement de l'érosion du sol par suite de la cessation des activités d'entretien – la tonte de la pelouse et le déneigement (même si la piste d'atterrissage du parc national Jasper nécessite rarement de tels travaux).

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels sur les sols et le terrain seront positifs – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.2.

### Végétation

La prairie montagnarde où se trouve la piste d'atterrissage correspond à la zone AT3, un écosite rare et fragile du parc national Jasper. K. Wilkinson, spécialiste des végétaux indigènes, a cartographié l'emplacement des plantes et des communautés végétales rares qui pourraient être touchées par le projet de désaffectation. Une plante rare, le *Potentilla hookeriana*, et deux communautés végétales importantes sur le plan botanique ont été découvertes sur les lieux. Voici la conclusion de Wilkinson : l'écosite de la prairie montagnarde, où a été aménagée la piste d'atterrissage, et ses communautés végétales dominantes sont considérés comme importants sur le plan botanique en raison de leur petite superficie, de leur répartition restreinte et de leur valeur pour la faune du parc national Jasper.

Les effets possibles de la désaffectation sur les végétaux faisant partie des CVE peuvent se classer dans trois grandes catégories :

- dommages aux ressources végétales, y compris aux espèces et aux communautés végétales rares;
- changement de la composition et de la structure de la végétation, y compris d'espèces et de communautés végétales rares;
- introduction ou enlèvement d'espèces végétales exotiques.

Le rapport de la société Highwood décrit les mesures à prendre pour éviter d'endommager les plantes rares et les communautés végétales importantes sur le plan botanique pendant les travaux de désaffectation. Les experts-conseils recommandent de suivre la méthode de reverdissement proposée par Wilkinson, soit un programme axé sur la remise en état de la prairie indigène et sur l'élimination des espèces non indigènes et des mauvaises herbes. Si les mesures d'atténuation sont prises et que les procédures opérationnelles exemplaires sont suivies pendant les activités de désaffectation, le projet n'aura aucun effet dommageable sur les espèces végétales rares ou représentatives. Les changements apportés à la structure et à la composition des communautés végétales rares devraient avoir des effets positifs, tout comme l'enlèvement des mauvaises herbes et des espèces exotiques.

Dans l'ensemble, le projet de désaffectation de la piste d'atterrissage de Jasper aura un impact positif sur les communautés de plantes indigènes – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.3.

### Faune

Pour déterminer l'effet du projet de désaffectation sur la faune susceptible d'être présente dans les environs de la piste d'atterrissage, la société Highwood Environmental Management Ltd. a sélectionné les espèces indicatrices suivantes : wapiti, loup, grizzli, cougar, belette à longue queue et bruant vespéral. Ces espèces ont été choisies pour les raisons suivantes :

- Il est probable que l'espèce habite de façon saisonnière dans le secteur de la piste d'atterrissage ou qu'elle s'y rende régulièrement – toutes les CVE.
- Pour se reproduire et pour se nourrir, l'espèce a besoin d'une prairie aux premiers stades de succession ou d'une clairière de broussailles basses – wapiti, belette à longue queue, bruant vespéral.
- L'espèce est considérée comme une espèce préoccupante par Alberta Environmental Protection (AEP, 1996) ou par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC, 2001) – grizzli, belette à longue queue, cougar.
- L'espèce est considérée comme sensible aux perturbations sensorielles ou aux obstacles à ses déplacements – loup, grizzli, cougar.
- L'espèce exerce une forte influence directe ou indirecte sur les processus écologiques ou sur la structure et la composition de la végétation – wapiti, loup.

Les effets possibles des activités de désaffectation sur la faune peuvent se classer dans quatre grandes catégories :

- risque accru de mortalité sur les lieux;
- perte directe d'habitat ou modification de la qualité ou de la superficie de l'habitat par suite de changements physiques;
- modification indirecte de la qualité de l'habitat par suite de changements apportés aux processus écologiques;
- abandon d'un habitat ou perturbation des profils de déplacement traditionnels par suite de perturbations sensorielles anthropiques.

Les risques de mortalité faunique pendant les travaux de désaffectation sont négligeables et ne seront présents qu'à court terme (c.-à-d. cinq jours). En ce qui a trait à la qualité ou à la superficie de l'habitat, le projet aura probablement des effets positifs. Les perturbations sensorielles et l'obstruction des profils de déplacement seront négligeables pendant les travaux de désaffectation. Les effets du projet seront positifs par la suite.

Dans l'ensemble, le projet aura fort probablement des effets négligeables sur la faune. Après la désaffectation, les effets sur la faune seront positifs – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.4.

### Activités récréatives et esthétique

L'aviation de loisir étant illégale sur la piste d'atterrissage de Jasper, cette activité cessera une fois les travaux de désaffectation terminés. Dans le cas des autres utilisateurs de la piste d'atterrissage – les promeneurs de chiens, les pique-niqueurs, les amateurs d'excursions en canot à l'ancienne qui font halte dans les environs, les randonneurs, les photographes et tous les autres adeptes du plein air qui profitent du parc national –, les effets du projet de désaffectation seront positifs ou neutres.

Les travaux de désaffectation ne devraient pas avoir d'impact sur les activités récréatives actuellement pratiquées sur la piste d'atterrissage. L'esthétique des lieux en souffrira, mais, grâce aux mesures d'assainissement et de remise en état, cet impact ne sera que temporaire.

Il n'est pas prévu que le projet aura des effets résiduels sur les activités récréatives pratiquées sur la piste d'atterrissage – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.5.

### Ressources historiques

Comme aucun site important n'a été découvert sur la piste d'atterrissage de Jasper, le projet ne devrait pas avoir d'impact sur les ressources historiques. Il se peut que des sites archéologiques enfouis soient exposés et endommagés pendant certaines activités de remise en état, telles que l'enlèvement du réservoir de carburant ou le décapage du terrain de stationnement. Certains sites culturels connus se trouvent à proximité de la piste d'atterrissage, mais ceux-ci ne seront pas touchés par les travaux. Les activités de remise en état qui perturbent le sous-sol seront surveillées par un archéologue professionnel, afin qu'il soit possible d'identifier les artefacts exposés, d'informer les autorités compétentes des découvertes significatives et d'interrompre immédiatement les travaux. C'est l'archéologue qui déterminera à quel moment les travaux pourront reprendre.

Si les mesures d'atténuation susmentionnées sont prises, les activités de désaffectation n'auront aucun effet résiduel sur les ressources historiques – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.2.6.

### Sécurité aéronautique

Le projet de désaffectation entraînera la disparition d'une piste pour les atterrissages de détournement et d'urgence dans le corridor de vol à vue de Jasper, ce qui pourrait accroître les risques pour les pilotes pratiquant le vol à vue. En se fondant sur l'information à sa disposition, la société Highwood Environmental Management Ltd. a prédit que les effets résiduels à long terme du projet sur la sécurité aéronautique présenteront les attributs suivants : ampleur variant de négligeable à faible, direction négative, portée suprarégionale, effets à long terme et intermittents. Les experts-conseils ont recommandé à Parcs Canada d'effectuer une analyse des risques dans le cadre d'un processus distinct afin de confirmer cette conclusion – voir le rapport de la société Highwood, section 6.2.7. Les résultats de cette évaluation, qui a été réalisée par la société Kootenai International Associates, sont présentés plus loin.

### Directives du juge Campbell concernant la poursuite des travaux d'entretien

En réponse aux directives du juge Campbell (1997), Parcs Canada a évalué la possibilité d'assurer l'entretien continu de la piste d'atterrissage de Jasper après la désaffectation. Les travaux d'entretien comprennent la tonte de la pelouse en été et le déneigement en hiver. Après une évaluation des incidences de ce scénario sur les composantes environnementales et socioéconomiques, et compte tenu des lois, des politiques et des objectifs environnementaux auxquels Parcs Canada est assujéti, il a été conclu que la poursuite des travaux d'entretien, tels qu'ils ont été exécutés jusqu'à présent, va à l'encontre des objectifs du projet – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 6.3.

La poursuite des activités d'entretien, telles qu'elles ont été pratiquées jusqu'à présent par Parcs Canada, n'est pas l'option retenue pour le projet. Voici pourquoi :

- Cette option va à l'encontre des objectifs de remise en état du projet, soit de ramener le terrain – la piste gazonnée et les voies de circulation – à son état d'origine.
- La poursuite des travaux d'entretien est contraire à l'objectif exposé dans le plan directeur du parc national Jasper, soit de recréer un habitat montagnard naturel dans ce secteur.
- Cette solution pourrait ne pas plaire aux tribunaux, qui s'attendent à ce que Parcs Canada résolve le problème de la piste d'atterrissage « morte-vivante », qui paraît opérationnelle alors qu'elle est effectivement fermée.
- Cette option enfreint les politiques et les lois de Parcs Canada, à savoir le plan directeur du parc national Jasper, la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* et le *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux*.

### Défaillances, accidents, ressources renouvelables et effet de l'environnement sur le projet de désaffectation

Outre les CVE, l'étude approfondie traite des défaillances et des accidents, de l'utilisation durable des ressources ainsi que des effets de l'environnement sur le projet – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, sections 6.5, 6.6 et 6.7. Les accidents qui pourraient nuire à l'environnement pendant l'exécution des travaux de désaffectation se limitent aux déversements accidentels (ex. : éclatement d'un tuyau hydraulique), et leurs effets peuvent être facilement atténués. Il est peu probable que le projet ait des répercussions importantes sur les ressources renouvelables. Pendant les travaux d'enlèvement de l'infrastructure, les pluies abondantes et les incendies sont les deux facteurs environnementaux qui pourraient nuire à la réalisation du projet. Toutes les activités de construction seront interrompues par temps humide (c.-à-d. pluies abondantes ou ruissellement abondant), en période de grand vent ou en cas d'incendie dans les environs.

### Effets cumulatifs

En l'absence d'effets néfastes, qu'ils soient insignifiants ou importants, il ne peut y avoir d'effets cumulatifs. Il est prévu que les effets environnementaux du projet sur les CVE pourront être largement atténués. Cependant, dans deux cas, les impacts de la désaffectation pourraient s'ajouter aux effets d'autres activités existantes ou d'autres projets prévus pour engendrer des effets cumulatifs, à savoir :

- les impacts sur la faune des activités en cours sur la terrasse et la plaine inondable de la rivière Athabasca, qui représentent probablement un important corridor de déplacement pour les gros mammifères (effets combinés);
- les impacts du projet sur la sécurité aéronautique.

Même si les impacts prévus du projet sur ces deux CVE sont négligeables, il se peut que les impacts combinés d'autres activités en cours actuellement (sur les déplacements de la faune) et des tendances futures dans le domaine du trafic aérien (sur la sécurité aéronautique) se combinent pour engendrer des effets cumulatifs sur l'environnement.

#### Effets cumulatifs possibles sur la faune

Le projet de désaffectation proposé doit avoir lieu dans un cadre régional où des activités antérieures, actuelles et futures ont influé, influent et continueront d'influer sur les espèces fauniques considérées comme CVE. À l'échelle régionale, la piste d'atterrissage fait partie d'un vaste corridor de déplacement faunique qui suit la plaine inondable et la terrasse de la rivière Athabasca. Voici les activités qui pourraient venir s'ajouter au projet de désaffectation pour engendrer des perturbations sensorielles supplémentaires et entraver les déplacements de la faune dans la zone à l'étude :

- véhicules sur la route Yellowhead;
- trains sur la voie ferrée du Canadien National;
- activité humaine dans l'aire de pique-nique à l'est de la piste d'atterrissage;
- activité humaine sur la rivière Athabasca.

À l'issue de cette évaluation, les experts-conseils ont conclu que le projet aura des effets négligeables sur l'environnement. Les travaux de désaffectation proprement dits engendreront quelques perturbations sensorielles, mais les effets négatifs seront réversibles et ne se feront sentir qu'à court terme. Après les cinq journées de travaux, les effets du projet sur la faune seront tous bénéfiques. Par exemple, la remise en état de la piste gazonnée améliorera l'habitat, ce qui aura des effets positifs à long terme sur la prairie indigène et sur les espèces fauniques qui en dépendent.

Les autres activités humaines susmentionnées occasionneront elles aussi des perturbations sensorielles pour la faune de la vallée de l'Athabasca. Les travaux de démolition et de remise en état qui font partie du projet de désaffectation devront se faire à l'aide de machines et de camions qui accroîtront le bruit et le niveau d'activité humaine dans le secteur. Les perturbations sensorielles créées par les véhicules, les trains et l'activité humaine pourraient se combiner avec les légères perturbations causées par les activités de désaffectation. Compte tenu de la courte durée des travaux (cinq jours), cependant, il est peu probable que les effets combinés du projet et des activités actuellement en cours dans la région engendreront des effets cumulatifs néfastes sur la faune. Ces impacts combinés sont peu susceptibles d'entraver les déplacements de la faune dans la vallée de l'Athabasca aux environs de la piste d'atterrissage. Il est important, toutefois, d'éviter une intensification des activités récréatives sur la piste abandonnée, surtout dans le secteur qui longe la plaine inondable de l'Athabasca.

Pour analyser les effets cumulatifs dans le confluent des trois vallées, Parcs Canada a élaboré un cadre axé sur divers indicateurs écologiques, tels que les carnivores et les corridors de déplacement de la faune. Ce cadre d'analyse représente un important outil pour la gestion des effets cumulatifs sur la faune du parc national Jasper.

Une seule activité est envisagée pour l'avenir dans la zone d'étude : des brûlages dirigés sur la piste d'atterrissage dans le cadre d'un programme visant à rétablir le cycle historique du feu et les communautés végétales caractéristiques de la prairie. Il n'est pas prévu que cette activité aura des effets cumulatifs importants sur la faune du secteur; au contraire, le brûlage superficiel stimule habituellement la croissance d'un assemblage plus diversifié de plantes qui attirent un plus grand nombre d'espèces animales.

Dans l'ensemble, les effets cumulatifs du projet de désaffectation sur la faune présenteront vraisemblablement les attributs suivants : direction neutre, ampleur négligeable et portée locale; ils ne surviendront qu'une seule fois et se feront sentir à court terme. Après les travaux de désaffectation, les effets du projet seront positifs – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 7.2.

#### Effets cumulatifs possibles sur la sécurité aéronautique

Le projet de désaffectation pourrait avoir des effets cumulatifs sur la sécurité aéronautique si l'on tient compte d'autres activités actuelles ou prévues. Aucun autre projet de désaffectation n'est prévu dans la zone à l'étude. Cependant, d'autres facteurs connexes pourraient avoir une influence sur la sécurité aéronautique dans le corridor de vol à vue du parc national Jasper, notamment :

- l'intensification possible du trafic aérien (ex. : vols panoramiques en montagne) entre la région d'Edmonton et les secteurs montagneux reculés qui se trouvent dans le corridor de vol à vue du parc national Jasper. Il est prévu que le trafic aérien s'intensifiera à mesure que le tourisme en montagne gagnera en popularité et que la population augmentera. Le risque pour la sécurité aéronautique pourrait s'en trouver accru, parce que les probabilités d'un incident tel qu'un changement soudain des conditions météorologiques ou la défaillance d'une pièce d'équipement s'accroissent avec le temps. Cependant, le *Supplément de vol – Canada* précise que la piste d'atterrissage de Jasper est réservée exclusivement aux atterrissages de détournement ou d'urgence, ce qui contribue à atténuer le risque. Les experts-conseils concluent donc que les effets

cumulatifs du projet seront négatifs, mais d'une ampleur variant de négligeable à faible – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 7.3.

#### Surveillance et suivi

Même si la désaffectation n'aura probablement pas de répercussions importantes sur les CVE, les experts-conseils suggèrent de mettre en place un programme de surveillance pour mesurer l'efficacité des mesures d'atténuation – voir le rapport d'étude approfondie de la société Highwood, section 8.0. En particulier, ils recommandent à Parcs Canada de surveiller la végétation dans le but d'évaluer l'efficacité du plan de remise en état dans ce secteur montagnard. Il se peut que des mesures supplémentaires se révèlent nécessaires dans l'avenir si le plan de remise en état donne des résultats insatisfaisants ou s'il survient des imprévus. Dans son rapport, la société Highwood Environmental Management Ltd. présente un plan détaillé de remise en état et de surveillance.

### **ÉVALUATION DES RISQUES POUR LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE**

#### **Contexte**

Parcs Canada a évalué les incidences de la désaffectation des pistes d'atterrissage gazonnées sur la sécurité aérienne dans le cadre de trois initiatives particulières, qui ont débuté en 1989.

1. Dans le cadre d'une étude conjointe, Transports Canada et Parcs Canada ont surveillé et consigné les cas où les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper ont été utilisées à des fins d'atterrissage de détournement ou d'urgence de juin 1989 à 1994. Le cadre de référence de cette étude prévoyait une évaluation des vols et des atterrissages de routine, des atterrissages de détournement et d'urgence, des conditions météorologiques et de la fréquence d'utilisation des pistes pour les atterrissages d'urgence ou de détournement.

Transports Canada, organe fédéral responsable de la sécurité aérienne, s'est chargé d'analyser les données obtenues, de tirer des conclusions et de rédiger le rapport final. Son rapport, rendu public en 1995, porte exclusivement sur l'utilisation des pistes à des fins d'atterrissage d'urgence ou de détournement. Ce document repose essentiellement sur une analyse de données recueillies au cours de l'étude et de renseignements obtenus auprès d'autres sources. Voici les conclusions de Transports Canada :

[traduction] « Les aérodromes de Banff et de Jasper se trouvent dans les corridors de vol les plus souvent utilisés par les petits avions qui traversent les Rocheuses. Cette étude réunit de l'information sur les aérodromes et leur utilisation, sur les conditions météorologiques enregistrées dans les environs immédiats et sur la réglementation en matière de sécurité, ainsi que diverses données recueillies auprès d'autres sources. Elle révèle ce qui suit :

- a) Il y a peu de circulation aux deux aérodromes.
- b) Il a été impossible d'évaluer avec exactitude l'utilité des aérodromes pour les atterrissages d'urgence ou de détournement. Les données tirées des rapports d'accident et d'autres sources indiquent que les aérodromes ne jouent pas un rôle déterminant dans la sécurité des pilotes.
- c) Les conditions météorologiques enregistrées dans les deux zones montagneuses sont typiques des vallées situées du côté abrité d'une chaîne de montagnes. Les deux pistes d'atterrissage jouissent de conditions météorologiques relativement bonnes pour le vol à vue.
- d) Transports Canada n'a ni politique ni loi qui régit la prestation de pistes d'atterrissage d'urgence ou de détournement aux pilotes pratiquant le vol à vue.

Transports Canada conclut que les deux pistes d'atterrissage servent peu aux atterrissages d'urgence ou de détournement. »

Parcs Canada s'est fondé sur ce rapport et sur d'autres documents pour faire avancer le dossier de la fermeture et de la désaffectation des pistes d'atterrissage (la fermeture a eu lieu en 1997). La Canadian Owners and Pilots Association (COPA) a rejeté le contenu, les constats et les conclusions du rapport de Transports Canada, reprochant aux auteurs de ne pas avoir tenu compte du point de vue des pilotes habitués à traverser les corridors de vol à vue des parcs nationaux Banff et Jasper. Le document de critique de la COPA renfermait le témoignage de huit pilotes qui considèrent le temps imprévisible comme un danger et qui disent avoir besoin de l'option offerte par les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper en cas d'urgence. De plus, ces pilotes ont affirmé ne pas croire à la thèse selon laquelle les pistes d'atterrissage et les activités aéronautiques connexes causent des problèmes d'ordre environnemental.

2. Le cadre de référence de 2000 pour les études approfondies menées par la société Highwood Environmental Management Ltd. précisait que Parcs Canada devait réaliser une évaluation des risques pour la sécurité aérienne. Dans le cas de la piste de Jasper, le rapport de 2005 de la société Highwood renferme la conclusion suivante :

« Le *Supplément de vol – Canada* précise que la piste d'atterrissage de Jasper doit être utilisée uniquement pour les atterrissages de détournement ou d'urgence. Compte tenu de cette pratique, le projet pourrait accroître les risques pour les avions légers qui volent dans le corridor de vol à vue de Jasper. Il est prévu que les effets résiduels à long terme sur la sécurité aérienne seront négatifs mais de négligeables à faibles. À la demande de l'autorité responsable (Parcs Canada), la société KIA (Kootenay International Associates) a évalué les risques de la désaffectation pour la sécurité aérienne. Son évaluation confirme cette conclusion (KIA, 2003).

Le projet ne devrait avoir aucun effet cumulatif négatif important. »

Les conclusions de la société Highwood au sujet de la piste d'atterrissage de Banff sont à peu près identiques.

3. Comme suite aux conclusions tirées par les experts-conseils du cabinet Highwood, Parcs Canada a entrepris une évaluation des risques à la fin de 2002, en vue de déterminer les impacts du projet de désaffectation sur la sécurité aéronautique. Il a demandé à la société Kootenai International Associates de le conseiller sur les enjeux ayant trait à la sécurité aéronautique et de mener à bien cette évaluation. Il s'agissait des derniers travaux de recherche réalisés dans le cadre des études approfondies, qui ont été amorcées en 2000.

#### **Évaluation des risques pour la sécurité aéronautique**

Les experts-conseils du cabinet Kootenai International Associates ont analysé et résumé les enjeux liés à la sécurité aéronautique, de même que le contenu des archives pertinentes. L'évaluation des risques était fondée sur une version modifiée de la norme canadienne *CAN/CSA-Q850-97 Risk Management Guideline for Decision Makers*. Il s'agit d'un processus axé sur la participation et le consensus, dans le cadre duquel les principaux intervenants se réunissent pour évaluer les risques et pour négocier des mesures d'atténuation et de contrôle. Les intervenants ont été invités à une réunion de planification préliminaire qui s'est tenue le 22 janvier 2003 et à un atelier d'évaluation des risques de deux jours qui a eu lieu les 17 et 18 mars 2003. Dans le cadre de ce processus, les participants font une évaluation subjective et qualitative des risques, et ils se servent de données et d'éléments de preuve pertinents pour progresser vers une décision, mais ces renseignements ne déterminent habituellement pas l'issue du processus.

La société Kootenai International Associates a réalisé l'évaluation des risques en compagnie de plusieurs intervenants – voir le rapport de la société KIA, sections 1.3 et 2.0. Parcs Canada a invité les principaux intervenants à l'atelier, de même qu'un groupe d'observateurs. Les organismes qui y ont été invités à titre d'intervenants faisaient partie de l'un des deux groupes suivants :

- des pilotes de montagne qui empruntent les corridors de vol à vue de Banff et de Jasper et qui ont l'expérience et les connaissances voulues pour contribuer à une évaluation des risques du projet de désaffectation pour la sécurité aéronautique;
- des représentants d'organismes qui ont une responsabilité directe à l'égard de la sécurité aéronautique dans les corridors de vol susmentionnés (ex. : Transports Canada).

#### **Principaux intervenants ayant participé à l'atelier sur l'évaluation des risques**

Alberta Aviation Council  
Banff Flying Club  
Canadian Owners & Pilots Association  
Jasper Flying Club  
Agence Parcs Canada  
Transports Canada

Plusieurs autres organismes ont été invités à l'atelier à titre d'observateurs.

Les observateurs se classaient dans l'une des deux catégories suivantes :

- des organismes de milieux autres que l'aviation qui sont touchés ou intéressés par les études approfondies sur la désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper, mais qui ne sont pas qualifiés pour évaluer les risques pour la sécurité aéronautique (ex. : Société pour la protection des parcs et des sites naturels du Canada);
- des représentants d'autres organismes qui ont été appelés à fournir de l'information ou des conseils pertinents aux principaux intervenants (ex. : ministère des Transports de l'Alberta, Nav Canada).

#### **Observateurs invités à l'atelier sur l'évaluation des risques**

Association for Mountain Parks Protection and Enjoyment (AMPPE)  
Ministère des Transports de l'Alberta  
Ministère des Transports de la Colombie-Britannique  
Agence canadienne de protection de l'environnement  
Société pour la protection des parcs et des sites naturels  
Civil Air Search and Rescue Association of Alberta  
Environnement Canada  
Nav Canada  
Parcs Canada  
Association du transport aérien du Canada (absent)

Les intervenants ont évalué l'impact de la désaffectation sur la sécurité aéronautique. Pour ce faire, ils ont d'abord cerné les dangers primaires associés aux corridors de vol à vue de faible altitude de Banff et de Jasper, de même les mesures d'atténuation et de contrôle en place ou nécessaires. Les participants ont ensuite évalué l'utilité et la valeur des pistes d'atterrissage en tant que mesures d'atténuation et de contrôle des risques en regard de ces dangers primaires et d'autres mesures appropriées. Enfin, ils ont cerné et recommandé les mesures d'atténuation et de contrôle des risques qu'ils jugeaient les plus indiquées.

La société Kootenai International Associates a passé en revue les principaux facteurs à considérer pour l'évaluation de la sécurité aéronautique aux pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper. Les voici :

- Les deux pistes d'atterrissage jouissent de conditions météorologiques relativement bonnes qui se prêtent bien au vol à vue.
- En raison d'un nombre limité de sources d'information météorologique, il est très difficile d'établir des prévisions météorologiques locales.
- Les conditions météorologiques locales varient beaucoup en montagne.
- La piste d'atterrissage de Banff peut se révéler traître pour les petits aéronefs. Les risques de subsidence, de turbulence et de cisaillement du vent varient de moyens à élevés, et la piste est exposée à des vents très variables. Il n'est pas recommandé de décoller sur la piste 36, en raison de la présence de grands arbres et de la pente raide que décrit le terrain au nord de la piste.
- La piste d'atterrissage de Jasper offre des conditions de vol plus favorables, et elle est moins exposée à la turbulence, au cisaillement, à la variabilité des vents et à la subsidence.
- Il s'effectueraient quelque 2 000 vols par année dans le corridor de vol à vue de Banff et environ 1 200 vols par année dans celui de Jasper.
- La Commission canadienne d'enquête sur la sécurité dans les transports fait état de 10 accidents d'aviation à la piste d'atterrissage de Banff entre 1976 et 2003. Un seul accident a été consigné à la piste d'atterrissage de Jasper pendant la même période.
- Les registres des gardes de parc révèlent que la piste d'atterrissage de Banff a servi à 16 atterrissages de détournement et d'urgence de 1995 à 2003 – de ce nombre, 10 étaient liés aux conditions météorologiques. Pour la même période, sept atterrissages de détournement ou d'urgence ont été inscrits à la piste de Jasper.
- Selon un porte-parole de la COPA, la plupart des détournements signalés aux pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper sont survenus au cours de vols à destination de l'est. Le resserrement des issues qui permettent de franchir les chaînons extérieurs et la variabilité des conditions météorologiques dans le secteur des versants est créé des dangers pour les pilotes qui tentent de quitter les Rocheuses en direction est. Les pilotes en partance pour l'ouest rencontrent plus souvent ce genre de conditions météorologiques avant de pénétrer dans les montagnes et retournent normalement à leur point de départ dans l'attente de conditions plus favorables.
- Dans le corridor de vol à vue de Banff, les conditions météorologiques créent des obstacles aux endroits suivants : col d'Exshaw, Castle Junction, col Vermillion, col de Radium et col Kicking Horse.
- Dans le corridor de vol à vue de Jasper, les conditions météorologiques créent des obstacles aux endroits suivants : roche Miette et secteur situé au sud du mont Robson.

### Définition du problème

La société Kootenai International Associates a défini deux grands problèmes sur lesquels devaient se pencher les participants à l'atelier – voir le rapport d'évaluation des risques de KIA, section 2.2. Les experts-conseils ont ainsi décrit les enjeux :

1. Position de Parcs Canada – « Parcs Canada ne pourra pas faire respecter le *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux* tant et aussi longtemps que les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper ne porteront pas des marques claires indiquant qu'elles sont fermées, comme l'exige le *Règlement de l'aviation canadien*. Les aéronefs doivent restreindre leurs activités dans les parcs nationaux Banff et Jasper afin de contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux et de respecter les plans directeurs. »

2. Position des pilotes – « Le projet de fermeture et de remise en état des pistes de Banff et de Jasper aura des incidences négatives sur les pilotes. »

Ces problèmes sont interreliés et, selon toute vraisemblance, contradictoires. L'objectif de l'atelier sur l'évaluation des risques consistait à déterminer si les propos des pilotes étaient valides et, le cas échéant, à suggérer des solutions de rechange acceptables aux deux principaux intervenants.

Les intervenants du domaine de l'aviation ont cerné les risques qu'ils associent à la disparition des pistes de Banff et de Jasper comme aires d'atterrissage de détournement. Ces risques sont énumérés ci-dessous par ordre décroissant, selon l'importance que leur ont accordé les participants :

1. impact sans perte de contrôle (CFIT) ou accident attribuable à une désorientation, avec fortes probabilités de décès;
2. atterrissage forcé dans un secteur non aménagé, avec probabilité de blessures graves;
3. perte ou grave endommagement d'un aéronef;
4. dommages matériels subis par des tierces parties;
5. frais de recherche et de sauvetage;
6. retard des vols engendrant :
  - a) des pertes de revenu;
  - b) des désagréments;
  - c) une augmentation des frais de location d'aéronefs;
  - d) des frais associés à d'autres moyens de transport et à des services d'hébergement.

### Suppositions, positions et contraintes

Avant de passer à l'exercice du « scénario de risque », les participants ont discuté de suppositions, de positions et de contraintes (voir le rapport d'évaluation des risques de KIA, section 2.5), plus précisément des convictions ou des objectifs énoncés par les principaux intervenants pour expliquer leur position ou leurs craintes. Les voici :

## Parcs Canada

- Parcs Canada a fermé les pistes d'atterrissage pour atteindre les objectifs du plan directeur de chaque parc.
- Il faut désaffecter les pistes d'atterrissage pour assurer l'application du *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux*.
- Il n'est pas question, pendant l'atelier, de réexaminer la décision stratégique de 1997 (la fermeture des pistes d'atterrissage) ou les justifications environnementales connexes. La nécessité de fermer les pistes pour protéger l'environnement est bien établie et fait l'objet d'un exposé dans *l'Étude sur la vallée de la Bow à Banff*, dans les rapports d'examen environnemental préalable de Parcs Canada (1997) et dans les rapports d'étude approfondie de la société Highwood.

## Pilotes

- Le temps est très variable en montagne, et les pilotes ont accès à un nombre insuffisant de prévisions et de rapports météorologiques.
- Les corridors de vol à vue de Banff et de Jasper font partie d'un important corridor de vol qui s'étend d'un océan à l'autre.
- Les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper sont stratégiquement situées dans des secteurs où les conditions météorologiques sont favorables, à proximité de « poches » connues de mauvais temps qui menacent souvent la sécurité des vols.
- Les pilotes comptent sur ces pistes d'atterrissage, et ils s'en servent depuis des décennies, parce qu'elles représentent pour eux des « havres sûrs » pendant la traversée de la partie est des Rocheuses.
- Les routes et les autres aires d'atterrissage d'urgence ne sont pas des solutions de rechange acceptables pour la planification des détournements, à moins qu'il soit possible de les sécuriser et d'en supprimer tous les dangers pour l'atterrissage.
- La disparition de ces pistes d'atterrissage forcera les pilotes à atterrir en terrain dangereux ou à poursuivre leur route malgré le mauvais temps à la recherche d'une aire d'atterrissage sûre.
- Le gouvernement du Canada a le devoir d'assurer la sécurité et l'efficacité des corridors de vol à vue de Banff et de Jasper.
- L'étude approfondie et l'évaluation des risques pour la sécurité aéronautique devraient être entreprises par un organisme indépendant et impartial.

## Kootenai International Associates

- En raison du nombre insuffisant de données sur les accidents et les incidents survenus dans les secteurs à l'étude, il est difficile, voire impossible, d'établir un lien de causalité entre l'existence d'aires d'atterrissage de détournement, les CFIT et les accidents attribuables à une désorientation.
- Les pilotes doivent gérer les risques en évaluant les ressources à leur disposition et les conditions qui règnent dans le corridor de vol. Il leur incombe également de prendre des décisions appropriées avant et pendant le vol.
- Il n'existe aucune norme minimale pour les services ou les installations de sécurité dans les corridors de vol à vue. Le gouvernement du Canada n'est assujéti à aucune exigence réglementaire, législative ou stratégique qui l'oblige à conserver une piste pour les atterrissages de détournement dans les parcs nationaux Banff et Jasper.
- L'expérience opérationnelle et le jugement peuvent servir à évaluer qualitativement l'impact de la désaffectation ainsi qu'à formuler des recommandations sur les mesures d'atténuation et de contrôle à prendre. Le processus d'évaluation des risques et les résultats sont conditionnés par les suppositions, les points de vue, les partis pris et les expériences des participants.
- Dans les cas où les données sur les risques pour la sécurité aéronautique sont incertaines ou imprécises, les décideurs doivent tenir compte en priorité du facteur sécurité.

## Exercice du scénario de risque

Pour son scénario de risque, la société Kootenai International Associates a choisi une étude de cas tirée du rapport d'analyse des accidents de la COPA. Après avoir discuté du compte rendu fourni par le pilote, les participants ont créé un scénario de risque mixte visant uniquement le corridor de vol à vue de Banff. Ils estimaient cependant que ce scénario pouvait tout aussi bien s'appliquer au corridor de vol à vue de Jasper. De l'avis des participants, le scénario de risque choisi était représentatif de la capacité de vol et des niveaux de risque auxquels il faut raisonnablement s'attendre dans les corridors de vol à vue de Banff et de Jasper. Pour arriver à ce scénario, les participants se sont d'abord acquittés des tâches suivantes : 1) détermination des dangers et classement par ordre d'importance; 2) détermination des risques et classement par ordre d'importance; 3) définition et estimation de la gravité et des probabilités; 4) estimation du scénario de risque. Il fallait ensuite examiner les possibilités de réaction, c'est-à-dire établir le degré d'acceptabilité du risque et évaluer les différentes options : mesures d'atténuation et de contrôle, services d'information de vol, rapports météorologiques et autres possibilités pour les atterrissages de détournement. Le groupe s'est concentré surtout sur les options liées aux pistes d'atterrissage comme moyen le plus efficace de gérer une situation de détresse.

Les participants ont dressé la liste des options possibles par ordre décroissant, selon leur degré d'acceptabilité :

1. **Réouverture des pistes et imposition de restrictions** – Rouvrir les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper et y restreindre les atterrissages au moyen de NOTAM, de mises en garde et d'avis d'autorisation préalable nécessaires publiés dans le *Supplément de vol – Canada*.
2. **Respect volontaire** – Conserver les pistes d'atterrissage dans leur état actuel et négocier une entente de respect volontaire avec les pilotes pour qu'ils acceptent de limiter leurs opérations de vol à des atterrissages d'urgence ou de détournement.
3. **Nouvelle norme pour les aérodromes de détournement** – Demander à Transports Canada d'élaborer une nouvelle norme qui régirait les aérodromes de détournement pour le vol à vue, afin que les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper soient

conformes au *Règlement de l'aviation canadien* malgré l'absence de marques de fermeture, parce que, de l'avis des participants, celles-ci empêcheraient les pilotes de se poser à des fins de détournement. Le statut des pistes d'atterrissage demeurerait inchangé jusqu'à ce que la nouvelle norme soit en place. Cette norme devrait :

- a. prévoir des critères pour le marquage des aérodromes, de manière à ce que les pilotes puissent facilement les distinguer comme des aires sûres pour les atterrissages de détournement et d'urgence;
  - b. être assortie de normes de sécurité pour la conception et l'entretien;
  - c. être publiée dans le *Supplément de vol – Canada* et la base de données GPS.
4. **Déplacement des pistes d'atterrissage** – Aménager de nouvelles pistes d'atterrissage de détournement dans des endroits qui sont moins fragiles sur le plan écologique, qui jouissent des mêmes conditions météorologiques et qui offrent des niveaux de sécurité opérationnelle équivalents ou supérieurs.
5. **Location des pistes d'atterrissage** – Louer les pistes d'atterrissage existantes à un exploitant privé et lui conférer par contrat l'obligation de restreindre les opérations aéronautiques aux atterrissages d'urgence et de détournement. L'exploitant aurait le pouvoir de porter des accusations contre les pilotes qui enfreignent le *Règlement*.
6. **Conservation et fermeture des pistes** – Conserver les pistes d'atterrissage actuelles, mais y poser des marques de fermeture et enlever les manches à vent et les autres caractéristiques d'une piste en exploitation, conformément au *Règlement de l'aviation canadien*. Les pistes continueraient d'être considérées comme des endroits sûrs pour les atterrissages de détournement, et le *Supplément de vol – Canada* en ferait état, tout comme la base de données GPS.
7. **Aménagement d'une aire d'atterrissage désignée à même la route** – Choisir, à un endroit stratégique, un tronçon de route entretenu sans courbes qui pourrait accueillir en toute sécurité des aéronefs qui décollent ou qui atterrissent. Cette aire d'atterrissage devrait posséder les caractéristiques suivantes :
- a) signalisation;
  - b) barrières pour véhicules actionnées par un système ARCAL;
  - c) voyants lumineux;
  - d) publication des renseignements pertinents dans le *Supplément de vol – Canada* et dans les bases de données GPS;
  - e) aire de stationnement et de manœuvre pour les aéronefs.
8. **Aménagement d'une piste dans un champ** – Créer une nouvelle aire d'atterrissage de détournement dans un secteur moins fragile sur le plan écologique. L'entretenir pour réduire au minimum les risques de dommages aux aéronefs. Publier les renseignements pertinents dans le *Supplément de vol – Canada* en émettant les mises en garde voulues, même si ni le *Supplément de vol* ni les cartes aéronautiques ne prévoient pour l'instant de mécanisme pour le faire.

### Options acceptables

Les pilotes ont clairement indiqué que seules les options 1 à 5 étaient acceptables sans qu'il soit nécessaire de tenir de consultations ou de discussions plus approfondies. Au moins un participant a préféré ne pas se prononcer immédiatement sur les options. Les pilotes ont tous continué d'exprimer leur mécontentement à l'idée d'être « forcés » de cesser d'utiliser les pistes à des fins récréatives.

### Entretien des aires d'atterrissage

Indépendamment de l'option choisie, les aires d'atterrissage nécessiteront un entretien continu. Les participants ont fait valoir que, dans le cas des pistes gazonnées, l'entretien doit comprendre à tout le moins les travaux suivants :

1. tonte de la pelouse au moins une fois l'an;
2. compactage de la neige au besoin;
3. inspection hebdomadaire – il y aurait lieu de créer un aide-mémoire et des normes d'inspection à l'intention des gardes de parc et de tout organisme désigné. La COPA ou les aéroclubs locaux pourraient participer à la rédaction d'un manuel d'exploitation des pistes d'atterrissage.

## Conclusions de Kootenai International Associates

À la lumière des commentaires formulés par les participants et des résultats de sa propre analyse, Kootenai International Associates conclut que, si les pistes n'étaient plus accessibles à des fins de détournement, un accident grave pourrait survenir à des intervalles équivalant à une génération (une fois tous les 27 ans), même si les risques sont « extrêmement improbables »<sup>1</sup>. Pour arriver à cette conclusion, les experts-conseils ont posé les hypothèses suivantes :

1. Aucune autre mesure d'atténuation ou de contrôle ne sera prise pour compenser la disparition des deux pistes d'atterrissage actuellement utilisées à des fins de détournement.
2. Les autres installations et services offerts dans les corridors demeureront inchangés<sup>2</sup>.
3. Les intervenants et les experts doivent émettre des jugements prudents et accorder la priorité à la sécurité, compte tenu de l'absence de statistiques pertinentes sur les accidents et de renseignements sur les liens de causalité entre la sécurité et l'existence d'aéroports de détournement dans les corridors de vol à vue.

Kootenai International Associates est ferme dans sa conclusion concernant le faible risque engendré par la fermeture des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper. Les experts-conseils ont fait les recommandations suivantes à Parcs Canada (voir le rapport d'évaluation des risques de KIA, section 6.2) :

1. Les conseillers juridiques de Parcs Canada devraient réévaluer la décision Norheim pour déterminer si le choix de l'option 1 permettrait à Parcs Canada d'obtenir gain de cause contre les pilotes accusés d'infraction au *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux*.
2. Les organismes concernés devraient prendre une ou plusieurs des mesures d'atténuation et de contrôle recommandées à la section 5.0 (intitulée *Décision*) du rapport (c'est-à-dire les options 1 à 8 présentées ci-dessus). À noter que les participants ont demandé à tenir des consultations plus approfondies si les options 6 à 8 sont choisies.
3. Si les autorités compétentes décident de conserver une aire d'atterrissage dans la région du parc national Banff, il serait avantageux à long terme de choisir une aire de rechange qui soit moins exposée aux vents descendants.
4. Transports Canada devrait procéder à une étude complète sur la sécurité des pilotes pratiquant le vol à vue dans les corridors montagneux désignés du pays.

## Consultations publiques

### Consultations publiques ayant mené aux consultations sur les études approfondies

Si l'on fait une comparaison avec les autres dossiers de Parcs Canada qui soulèvent l'intérêt public, il ressort qu'une quantité exceptionnelle de consultations publiques ont été consacrées au projet de fermeture des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper. L'idée de fermer la piste d'atterrissage de Banff a germé au moment où ont débuté les travaux d'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne et de la pose de clôtures, en 1979. Le public a commencé à participer en grand nombre au projet lors de l'exercice d'élaboration du Cadre de gestion pour les quatre parcs des Rocheuses, en 1981. Cet exercice prévoyait une importante série de consultations auprès du public et de spécialistes. Parcs Canada a sollicité activement la contribution du public tout au long de l'exercice, mais surtout durant les consultations qui ont eu lieu en mars et avril 1982, en mars, avril et mai 1983, en juin et juillet 1984 et en février et mars 1985. Le sort réservé aux pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper a fait l'objet d'un débat intense. De manière générale, les adeptes de l'aviation de loisir et les membres des aéroclubs locaux s'opposaient à la fermeture des pistes d'atterrissage tandis que les défenseurs de l'environnement et de la protection des parcs nationaux étaient en faveur. La conclusion, énoncée dans le rapport intitulé *En gage pour l'avenir : plan cadre de gestion pour les quatre parcs des Rocheuses (Parcs Canada 1986)*, était la suivante :

[Traduction] « La présence de pistes d'atterrissage à Banff et à Jasper n'est pas appropriée, et leur utilisation pour les atterrissages d'urgence sera examinée. »

Entre 1986 et 1988, soit à l'étape de la consultation publique du processus d'élaboration des nouveaux plans directeurs des parcs nationaux Banff et Jasper, la fermeture des pistes d'atterrissage a de nouveau été soulevée. Dans ces plans directeurs, approuvés en 1988, Parcs Canada confirmait officiellement pour la première fois son intention de procéder à la fermeture des pistes d'atterrissage.

---

<sup>1</sup> Les participants à l'atelier ont jugé « improbable » les deux principaux risques, à savoir les atterrissages hors aéroport et les CFIT (définition : peu susceptible d'arriver à chaque pilote, mais susceptible de survenir plusieurs fois dans un intervalle équivalant à une génération – voir la section 4.3.2). Selon l'évaluation de Kootenai International Associates, ce risque est inférieur d'un niveau, à savoir « extrêmement improbable » (définition : peu susceptible de survenir dans un intervalle équivalant à une génération de pilotes qui empruntent le même corridor). Dans les deux cas, cependant, le risque résiduel est considéré comme inacceptable, d'où la nécessité de mettre en place des mesures d'atténuation et de contrôle.

<sup>2</sup> Pendant l'atelier, les pilotes ont clairement indiqué qu'il serait inacceptable de restreindre encore davantage la sécurité des corridors de vol à vue de Banff et de Jasper. Même s'ils comprennent que la disparition des pistes d'atterrissage les forcerait à dresser des plans de vol plus prudents, ce résultat n'est à leurs yeux ni raisonnable ni justifiable.

Des débats publics de même nature ont eu lieu lors des tables rondes tenues dans le cadre de l'Étude sur la vallée de la Bow à Banff, entreprise en 1994 et terminée en 1996, de même qu'au cours de l'exercice de consultation publique mis en place en vue de la mise à jour des plans directeurs des parcs nationaux. Dans leur version mise à jour et approuvée en 1997, les plans directeurs énonçaient encore une fois que les pistes d'atterrissage seraient enlevées. Des centaines, voire des milliers, de personnes avaient déjà fait part de leur opinion concernant la proposition de Parcs Canada de fermer ces pistes d'atterrissage.

Dans la décision qu'il a rendue en 1997 au sujet de l'équité du processus suivi par Parcs Canada pour décider de fermer les pistes d'atterrissage, le juge Campbell a tenu les propos suivants :

[Traduction] « À cet égard, je conclus qu'il faut donner du poids à l'argument de l'intimé (Parcs Canada), qui soutient que les consultations menées au sujet de la décision de fermer les pistes d'atterrissage ont été considérables et qu'il ne sert à rien d'en tenir d'autres. »

Parcs Canada a demandé aux intervenants de participer à la préparation du cadre de référence de l'étude approfondie, pour guider les experts-conseils qui seraient chargés à une date ultérieure de réaliser les études nécessaires et de rédiger les rapports au sujet des effets possibles de la désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper. De la même manière, Parcs Canada a consulté la COPA, le Banff Flying Club et le Jasper Flying Club au sujet du cadre de référence régissant la réalisation de l'évaluation des risques pour la sécurité aéronautique. Des intervenants clés et des observateurs ont participé activement à l'évaluation. Parcs Canada a ensuite consulté la COPA au sujet des mécanismes à mettre en œuvre pour procéder au volet des consultations publiques et des analyses des études approfondies.

### **Consultations publiques de Parcs Canada sur les conclusions des études approfondies concernant le projet de désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper**

#### **Portée des consultations**

Parcs Canada a entrepris de consulter de manière approfondie les principaux intervenants et toutes les personnes qui s'intéressent au projet de désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper. Il devait par la suite étudier les commentaires formulés par le public en vue de déterminer s'il y avait des problèmes qui pouvaient être réglés en modifiant le projet de manière à éviter ou à atténuer les impacts pour les gens concernés. À cette fin, le public a été consulté au sujet des deux rapports des études approfondies préparés par la société Highwood Environmental Management, en mars 2002, et du rapport de l'évaluation des risques pour la sécurité aéronautique préparé par la société Kootenai International Associates, en juillet 2003.

Pour établir le processus de consultation sur l'examen des trois rapports, Parcs Canada s'est appuyé sur les commentaires formulés par les principaux intervenants, dont la COPA et la Société pour la protection des parcs et des sites naturels du Canada. Ces deux organismes d'intervenants se sont entretenus avec un grand nombre de groupes et de particuliers pour éveiller l'attention générale sur l'intention de Parcs Canada de soumettre les rapports des études approfondies à l'examen du public. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEA) a été tenue à jour des démarches qui ont été suivies. L'entreprise Strategy Plus, établie à Edmonton, a été chargée, à titre de tierce partie, de recueillir, de rassembler et d'analyser les commentaires et les suggestions du public concernant les trois rapports.

Les trois rapports ont été affichés, en anglais et en français, dans les sites Web des parcs nationaux Banff et Jasper. Des copies imprimées de ces rapports ont également été mises à la disposition du public à Banff, à Jasper, à Calgary, à Edmonton et à Ottawa. Les membres du public ont été invités à commenter ces rapports durant la période de consultation, soit du 27 septembre au 29 novembre 2004. Le processus d'examen a été annoncé dans les sites Web de Parcs Canada et dans les journaux de la région.

Voici la liste des journaux dans lesquels sont parus des avis au sujet de la période d'examen. Ils apparaissent dans l'ordre de publication :

- Le mardi 28 septembre 2004 :
  - o *Banff Crag & Canyon*
- Le mercredi 29 septembre 2004 :
  - o *Edmonton Journal*
  - o *Calgary Herald*
  - o *Golden Star*
  - o *Valley Echo*
  - o *Kamloops Daily*
  - o *Prince George Citizen*
  - o *Jasper Booster*
- Le jeudi 30 septembre 2004 :
  - o *Canmore Rocky Mountain Outlook*
  - o *Hinton Parklander*
- Le vendredi 1<sup>er</sup> octobre 2004
  - o *Le Franco*
  - o *L'Express du Pacifique*

Les principaux groupes d'intervenants ont également été informés de la tenue des consultations publiques et en ont, à leur tour, avisés leurs membres.

Une salle de lecture a été aménagée dans la bibliothèque des bureaux de Parcs Canada à Calgary, pour mettre à la disposition du public des documents de recherche, remontant à 1984, au sujet de la planification, la politique, l'environnement et la sécurité dans le cadre du projet de désaffectation des pistes d'atterrissage. Toutes les personnes et tous les groupes qui souhaitaient consulter ces documents étaient les bienvenus.

Le public n'a reçu ni formulaire ni questions dirigées pour son examen. Il a été déterminé qu'il conviendrait davantage de lui donner l'occasion de présenter ses commentaires selon la formule qu'il souhaitait, plutôt que de donner l'impression que l'on tentait d'orienter les commentaires dans une direction en particulier.

## **Sommaire – Analyse des consultations publiques**

*L'Analyse des commentaires du public relativement aux études approfondies sur la désaffectation des pistes d'atterrissage des parcs nationaux du Canada Banff et Jasper, en Alberta, renferme des données numériques et de multiples permutations et combinaisons d'analyses au sujet des commentaires reçus. Les lecteurs sont priés de consulter le sommaire de Strategy Plus de même que le rapport intégral pour connaître en détail les conclusions tirées à la suite des consultations publiques. Voici les grandes lignes du sommaire de Strategy Plus.*

### **Les répondants**

Au total, durant les deux mois qu'a duré la période de consultation, 1 512 présentations valides contenant 4 363 arguments distincts sont parvenues à Strategy Plus par courriel, par télécopieur ou par la poste.

Les répondants n'avaient pas à indiquer s'ils étaient ou non des pilotes, mais beaucoup d'entre eux l'ont fait. La majorité des présentations reçues provenaient de personnes s'étant volontairement déclarées comme pilotes (1 167 ou 77,2 %). D'autres présentations (96 ou 6,3 %) ont été envoyées par des personnes ayant volontairement déclaré ne pas être des pilotes, alors que les répondants ayant envoyé les 249 présentations restantes (16,5 %) n'ont pas précisé s'ils étaient ou non des pilotes.

Les présentations provenaient en plus grand nombre de l'Alberta (387 ou 25,6 %), puis de l'Ontario et de l'Est du Canada (378 ou 25 %) et de la Colombie-Britannique (311 ou 20,6 %).

La plupart des présentations émanaient de particuliers. Au total, 1 430 (94,6 %) d'entre elles provenaient d'une seule personne alors que 42 (2,8 %) mentionnaient clairement contenir les commentaires de deux personnes. Un total de 28 présentations (1,9 %) ont été envoyées par des groupes ou des associations d'au moins vingt personnes. Les douze présentations restantes venaient de petits groupes de trois à dix-neuf personnes.

### **Pour ou contre la désaffectation**

La majorité des répondants n'appuyaient pas le projet de désaffectation de l'une ou l'autre des pistes d'atterrissage. Des 1 512 présentations reçues, seules 21 (1,3 %) étaient en faveur de la désaffectation; une était neutre et les 1 490 autres (98,5 %) s'opposaient au projet.

Au total, 193 répondants (12,8 % de tous les répondants et 4,4 % de tous les arguments) ont plaidé directement pour que « les pistes demeurent ouvertes ».

De nombreuses personnes ont suggéré l'entretien et l'agrandissement des pistes d'atterrissage pour permettre l'accès des touristes aux activités récréatives (178 ou 4,1 % de tous les arguments). Parmi les avantages liés à l'utilisation des pistes, les répondants ont cité 61 fois (1,4 % des arguments) l'économie locale, les loisirs, le tourisme, la sensibilisation à l'environnement, l'avertissement en cas de feux, etc.

D'autres personnes (29 ou 0,7 % des arguments), reconnaissant le fait que les pistes d'atterrissage sont situées dans des parcs nationaux et que Parcs Canada a deux mandats parfois contradictoires, soit protéger l'environnement et permettre à la population d'en profiter, ont suggéré que les pistes soient conservées pour les atterrissages d'urgence ou de détournement, mais ne soient pas rouvertes comme points de destination.

Des 1 512 présentations valides comprises dans l'analyse des commentaires du public, près d'un tiers (455 ou 30,1 %) montraient clairement que le répondant était au courant du fait que les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper sont toutes deux fermées à l'aviation générale et peuvent être utilisées uniquement pour les atterrissages d'urgence et de détournement. Un total de 88 (5,8 %) des présentations montraient clairement que le répondant n'était pas au courant du fait que les pistes sont actuellement fermées à l'aviation générale. Dans les 969 présentations restantes (64,1 %), soit environ les deux tiers de l'ensemble des présentations, il était impossible de déterminer avec certitude si le répondant était ou non au courant de la fermeture.

Les points saillants des commentaires reçus du public sont résumés ci-dessous et répartis selon les catégories suivantes :

- Préoccupations concernant la sécurité et les atterrissages de détournement et d'urgence
- Environnement et animaux sauvages
- Responsabilité et coût
- Mesures d'atténuation suggérées

### ***Préoccupations concernant la sécurité et les atterrissages de détournement et d'urgence***

La sécurité et l'importance de conserver des pistes aux fins d'atterrissages d'urgence ou de détournement préoccupaient près des trois quarts de tous les répondants; il s'agit de **l'argument mentionné par le plus grand nombre** d'entre eux.

Près de 40 % des répondants (592 présentations sur 1 512) ont indiqué qu'ils appuyaient la recommandation exprimée dans l'évaluation des risques concernant la sécurité aéronautique, soit de garder les deux pistes ouvertes pour les atterrissages d'urgence et de détournement et de conserver les balises de piste, les manches à air et les inscriptions des aérodromes dans le *Supplément de vol – Canada*. Cette affirmation arrivait **au deuxième rang des arguments donnés le plus souvent**, avec 13,6 % des 4 363 arguments reçus à ce sujet. Elle reprend mot pour mot le point de vue de la COPA, qui repose sur l'interprétation des résultats du rapport de l'évaluation des risques concernant la sécurité aéronautique, que l'Association a fourni à ses membres par la poste et sur son site Web. (**NOTE** – La société Kootenai International Associates n'a pas recommandé de garder les pistes d'atterrissage ouvertes pour les atterrissages d'urgence et de détournement (et de conserver les balises de piste, les manches à vent, etc.). Il s'agissait là de l'une des huit solutions présentées au nombre desquelles il y avait aussi celle d'enlever les manches à air et les autres éléments fonctionnels, mais de conserver les pistes d'atterrissage dans un état qui convienne aux atterrissages d'urgence).

Étant donné le manque de précision des prévisions météorologiques, le changement rapide des conditions météo et la réduction des services offerts par Navigation Canada, les pistes d'atterrissage peuvent aider les pilotes aux prises avec des conditions défavorables (148 ou 34 % de tous les arguments).

### ***Environnement et animaux sauvages***

Le quart environ des répondants (394), ou 9 % des 4 363 arguments reçus à ce sujet, mentionnaient que les pistes d'atterrissage ont une incidence moins importante sur l'environnement que les routes, le chemin de fer et les activités pratiquées dans les parcs. **Seuls deux autres arguments ont été mentionnés plus fréquemment que celui-ci.**

Au total, 211 soumissions (13,9 % des répondants et 4,8 % des arguments) traitaient du fait que la désaffectation des pistes aurait très peu d'incidence, sinon aucune, sur les animaux sauvages.

Des arguments sur le rôle que joue la restauration des prairies dans le maintien de la biodiversité et l'offre de possibilités d'interprétation ont été mentionnés 30 fois dans les 21 présentations en faveur du projet de désaffectation des pistes d'atterrissage.

### ***Responsabilité et coût***

Il a été question 141 fois (3,2 % de l'ensemble des arguments distincts), dans les présentations, du fait que la responsabilité civile de Parcs Canada pourrait être mise en cause dans le cas probable où la désaffectation des pistes causerait des accidents ou des décès.

De plus, les présentations mentionnaient 149 fois (3,4 % des arguments) qu'il semble injuste d'interdire l'accès aux parcs nationaux par voie aérienne, alors que l'accès par les routes n'est pas limité.

Des présentations suggéraient que la décision était prise pour des raisons liées à la bureaucratie, aux dépenses du gouvernement et à un contrôle politique injustifié; cet argument a été soulevé 54 fois par des personnes ayant déclaré être des pilotes (1,6 % des arguments donnés par ce groupe) et 8 fois par des personnes ayant déclaré ne pas appartenir à ce groupe (2,9 % de leurs arguments).

### ***Mesures d'atténuation suggérées***

Au total, 22 commentaires (0,5 % de tous les commentaires) comportaient des suggestions de mesures d'atténuation. Ces suggestions étaient très variées et reposaient souvent sur des idées qui allaient à l'encontre des buts du projet de désaffectation ou du mandat des parcs nationaux. Dans certains cas, elles nécessitaient des efforts considérables de la part d'autres ministères fédéraux, p. ex. les relevés et les bulletins météorologiques. Les lecteurs sont priés de se reporter à la section IV.6 du rapport de Strategy Plus pour obtenir des précisions sur les mesures d'atténuation proposées par le public. En voici un bref résumé :

### **Poursuite des travaux d'entretien des pistes d'atterrissage**

La mesure d'atténuation la plus souvent proposée consistait à désaffecter les pistes d'atterrissage mais à les conserver dans un état tel qu'elles pourraient servir pour les atterrissages d'urgence. Au nombre des idées proposées :

- Retirer toutes les structures aux pistes d'atterrissage à l'exception des balises de piste, des manches à vent et des panneaux de signalisation destinés aux pilotes.
- Assurer l'entretien des pistes, c'est-à-dire tondre la pelouse et déneiger la piste lorsque l'herbe ou la neige atteignent plus de 150 mm de hauteur.
- Continuer d'afficher des avis dans le *Supplément de vol – Canada* et y préciser que les pistes d'atterrissage sont réservées exclusivement aux atterrissages de détournement ou d'urgence, à moins que le directeur du parc en ait donné l'autorisation.
- Une fois les pistes désaffectées, recourir aux brûlages dirigés pour que la prairie reste dégagée dans le secteur et que les pilotes aient toujours accès à un terrain mou pour les atterrissages d'urgence.
- Prêter une attention toute particulière à ce que les études nécessaires soient réalisées concernant les anciens réservoirs de carburant et que les mesures d'atténuation qui s'imposent soient prises.

### **Amélioration des services d'information météo**

- Le fait de désaffecter les pistes d'atterrissage et de les retirer des guides de planification de vols donnera au gouvernement fédéral l'occasion d'assurer le suivi relativement à la fermeture de bureaux météorologiques et d'amener les pilotes à éviter les risques et à faire preuve de prudence au moment de préparer leur plan de vol et de décider de voler ou de ne pas voler.
- L'aménagement d'installations météorologiques à des endroits stratégiques, comme le col d'Exshaw, constituerait une importante mesure d'atténuation si les projets de désaffectation et de remise en état entraînaient des effets inacceptables pour la sécurité aéronautique. L'intégrité écologique des parcs nationaux impose le recours à cette mesure plutôt qu'à l'entretien de pistes d'atterrissage qui ont des effets négatifs sur l'environnement.

### **Utilisation des pistes d'atterrissage à d'autres fins récréatives**

- La désaffectation des pistes d'atterrissage devrait se faire dans la mesure où toutes les autres activités récréatives pratiquées aux aérodromes cesseront, que Parcs Canada sera contraint à donner suite aux mesures d'atténuation établies dans un délai donné et qu'un mécanisme d'établissement de rapports destinés au public sera mis en place.
- À la section 5.8 sur l'utilisation des pistes d'atterrissage à des fins récréatives, les experts-conseils ont fait remarquer que la promenade de chiens sans laisse était une activité importante pratiquée dans le secteur, ce qui est interdit par la *Loi sur les parcs nationaux*. Si l'on continue de se servir de ce secteur pour promener les chiens, les gains écologiques du projet de désaffectation des pistes d'atterrissage seront grandement diminués. Les parcs devraient prendre des mesures concrètes pour procéder à une fermeture « écologique » du secteur des pistes d'atterrissage et ainsi faire en sorte que les efforts de remise en état puissent porter des fruits.

### **Autres pistes d'atterrissage**

- Il conviendrait d'aménager une piste le long de la route comme cela a été fait pour la route de l'Alaska.
- Il serait opportun d'aménager une piste d'atterrissage d'urgence aux environs du col Healy, entre la rivière Bow et l'échangeur de la station de ski Sunshine, le long de la Transcanadienne.

### **Corridor faunique**

- S'il est bénéfique pour l'environnement d'élargir le corridor faunique à Banff entre la piste d'atterrissage et le mont Cascade, on pourrait retirer l'aire de stationnement et rapprocher la piste d'atterrissage de la Transcanadienne. Il serait ainsi plus facile d'amorcer les approches étant donné que la piste d'atterrissage suivrait maintenant un axe qui irait dans le sens des vents dominants. Une autre personne a aussi dit qu'il y a suffisamment d'espace du côté sud-ouest, en particulier à l'extrémité nord-est de la piste, pour y déplacer l'infrastructure de l'aéroport, dont les réservoirs de carburant, les hangars, le matériel d'arrimage et l'aire de stationnement pour véhicules. De cette manière, il serait possible de libérer le corridor Norquay-Cascade et de permettre aux animaux de mieux circuler. Des clôtures seraient également aménagées.

### **Une solution en collaboration pour partager le parc**

- En collaboration avec le secteur de l'aviation générale, toutes les parties pourraient partager le parc et faire progresser les buts fixés, en tenant compte de ses valeurs historiques et de son importance au chapitre de l'amélioration de la sécurité aéronautique.

### **Nécessité de justifier d'une expérience de vol adéquate en montagne**

- En ce qui concerne l'évaluation des risques liés aux vols, nombre des pilotes de loisir qui volent en montagne ont suivi très peu ou aucune formation sur les dangers et les divers éléments dont il faut tenir compte pour voler en toute sécurité dans les montagnes. Pour atténuer les risques, il faudrait exiger des pilotes de loisir qui souhaitent ouvrir ou fermer un plan de vol à vue dans une région montagneuse, et en particulier dans les parcs nationaux, qu'ils aient suivi une formation adéquate en vol de montagne.

### **Préoccupations concernant les opérations de recherche et de sauvetage, l'évacuation d'urgence et la lutte contre les incendies**

Une présentation digne de mention, soumise directement à Parcs Canada hors du cadre officiel des consultations publiques, avait trait au fait que la piste d'atterrissage de Banff constituait une importante base pour les opérations de recherche et de sauvetage, l'évacuation d'urgence et la lutte contre les incendies. L'auteur se disait préoccupé par le fait que la désaffectation de la piste d'atterrissage nuirait à l'accomplissement de ces fonctions dans les parcs nationaux. Comme principal élément de réponse à cette préoccupation, il faut préciser que la piste d'atterrissage de Banff n'a jamais été vue comme un élément d'infrastructure important dans les interventions d'urgence.

Comme c'est le cas de la plupart des collectivités se trouvant dans des régions montagneuses, ce sont surtout les hélicoptères, en raison de leur capacité d'atterrir à peu près n'importe où, qui assurent les services aériens d'urgence ou de soutien. L'organisme Shock Trauma Air Rescue Service (STARS), établi à Calgary, se charge des services d'évacuation par hélicoptère des blessés graves qu'il faut transporter jusqu'à un hôpital (accidents sur la route et accidents d'escalade ou de ski) dans le sud de l'Alberta, dont le secteur de Banff. Parcs Canada assure les services d'hélicoptère depuis une aire d'atterrissage située dans le bloc des services d'entretien de Banff. L'hôpital Mineral Springs de Banff possède sa propre aire d'atterrissage pour hélicoptère. Une grande entreprise de services d'hélicoptère est établie non loin de là, à Canmore.

S'il faut faire appel à un aéronef civil à voilure pour effectuer une opération près de Banff (par exemple pour les recensements fauniques), les préparatifs sont normalement faits à partir des bases de services complets de l'aéroport international de Calgary et de l'aéroport de Springbank, tous deux situés en terrain plat et dégagé, qui se prête au vol d'aéronefs.

Le ministère de la Défense nationale s'occupe de coordonner les missions officielles de recherche et de sauvetage dans les régions montagneuses des parcs nationaux de l'Alberta. Il a habituellement recours à de gros aéronefs (surtout des C-130 *Hercules*) qui sont basés à Winnipeg, au Manitoba, ou à Comox, en Colombie-Britannique, mais qui assurent des services de sauvetage à partir de Calgary et d'Edmonton.

La Transcanadienne est la principale voie de circulation qui mène à Banff, tant pour le trafic courant que pour les urgences. Si cette route devenait impraticable en raison d'une urgence, sa large chaussée pourrait servir de piste d'atterrissage de secours.

Quand il faut recourir à des aéronefs à voilure fixe pour lutter contre les incendies dans les forêts des parcs nationaux, les services sont assurés depuis Rocky Mountain House, Pincher Creek et Edson, en Alberta, et depuis Kimberly, en Colombie-Britannique. Au besoin, une route peut être fermée à la circulation pour permettre à un aéronef de se poser, comme cela a été le cas dans le cadre des efforts de lutte contre les incendies du col Vermillion, en 1968. Toutefois, cette pratique n'a pas été nécessaire depuis un certain temps étant donné que les sapeurs-pompiers ont surtout recours à des hélicoptères lourds, comme ils l'ont fait pour combattre les incendies dans le parc national Kootenay, en 2003.

Transports Canada juge que la piste d'atterrissage de Banff est dangereuse en raison de sa proximité du mont Cascade et de l'effet des cisaillements du vent dans les alentours. La présence de tels dangers a valu la diffusion d'un avis permanent aux navigants (NOTAM) concernant les risques inhérents pour la sécurité aéronautique. En gros, Parcs Canada considère la piste d'atterrissage de Banff comme un élément de risque plutôt que comme un atout en situation d'urgence. Il dispose de plans de secours pour toute une gamme de situations d'urgence et il ne prévoit pas de rôle important pour la piste d'atterrissage de Banff à cet égard.

### **RÉPONSE AUX AUTRES MINISTÈRES FÉDÉRAUX**

Des dix ministères fédéraux qui ont été consultés au sujet de la proposition de Parcs Canada de procéder à la désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper, deux ont indiqué avoir une responsabilité à l'égard du projet (LCEE, article 12), c'est-à-dire celle d'offrir des conseils en qualité d'experts. Il s'agit de la Sécurité des aéroports de Transports Canada et de la Protection de l'Environnement d'Environnement Canada. Les autres ministères ont tous indiqué qu'ils n'avaient aucun rôle à jouer dans le projet ou que le projet ne déclenchait pas l'application d'un règlement de leur ressort. Parcs Canada est la seule autorité responsable dotée d'une fonction en vertu de l'article 5 de la LCEE.

Le 30 septembre 2004, les experts-conseils ont demandé à Transports Canada et à Environnement Canada d'étudier les rapports des études approfondies et de fournir leurs conseils à Parcs Canada au plus tard le 29 novembre 2004.

Transports Canada a joué le rôle d'observateur dans le cadre de l'exercice d'évaluation des risques pour la sécurité aéronautique. Plus tard, en 2004, il a fourni une interprétation importante du *Règlement de l'aviation canadien* lors de l'examen de la portée du projet. Il a fait savoir à Parcs Canada que la pose de « X » de couleur blanche ne faisait pas partie du processus de fermeture et de désaffectation d'une piste d'atterrissage au Canada. Les « X » de couleur blanche servent à indiquer à un pilote qu'une piste est temporairement fermée. Ceux de couleur jaune signifient qu'une voie de circulation d'aéroport est temporairement fermée. Quand une piste est fermée pour de bon, il faut retirer toutes les balises, tous les manches à vent et les autres dépendances qui rendent les pistes fonctionnelles ou qui leur donnent l'apparence de l'être. Voici l'interprétation du *Règlement de l'aviation canadien* fournie à Parcs Canada par l'agent régional de sécurité de Transports Canada (RAEB), à Edmonton, en Alberta :

« L'extrait qui suit tiré de la partie III du *Règlement* établit une distinction entre une fermeture permanente et une fermeture temporaire. Le paragraphe 301.04 (1) définit en termes bien précis ce qui constitue une fermeture permanente. Toutes les balises doivent être retirées. C'est là la seule solution logique d'une fermeture permanente étant donné que la loi ne précise pas la durée pendant laquelle les balises doivent être en place, et il ne serait ni raisonnable ni justifié d'imposer au propriétaire foncier les restrictions que poserait la présence de ces balises.

Il reste donc à déterminer à quel moment précis la désaffectation est complétée et que la fermeture permanente entre en vigueur. À cet égard, c'est le paragraphe 301.04 (1) qui s'applique.

#### Balises et marques

301.04 (1) L'exploitant d'un aéroport doit en retirer les balises et les marques lorsque l'aéroport est définitivement désaffecté.

En réponse à cette information rectificatrice, Parcs Canada a maintenant éliminé la pose de « X » de couleur blanche de la proposition visant à désaffecter les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper. Cette démarche représente des changements considérables au chapitre des travaux et éléments du projet de désaffectation, du problème de longue date des atterrissages d'urgence, et de l'effet sur l'environnement.

Environnement Canada a fourni des conseils à l'étape de l'élaboration du cadre de référence, et il a étudié la version provisoire des rapports issus des études approfondies de la société Highwood Environmental Management Ltd. Voici les principaux points qu'il a soulevés, de même que la réponse de Parcs Canada à chacun de ces points.

- Environnement Canada est d'avis que le rapport de la société Highwood prête à confusion en ce qui concerne les solutions de rechange au projet de désaffectation. Parcs Canada a traité de cette question dans le sommaire. La complexité tient au fait que nous disposons de peu de moyens en vue de satisfaire aux exigences du *Règlement de l'aviation canadien* pour la fermeture et la désaffectation d'une piste d'atterrissage; toutefois, le juge Campbell a donné l'ordre à Parcs Canada de se pencher sur la manière de procéder à la désaffectation des pistes d'atterrissage, mais de les laisser dans un état tel qu'elles pourraient servir aux atterrissages d'urgence. Les jugements rendus par la suite semblent révoquer cette décision.
- Environnement Canada commente abondamment sur les marques de fermeture, les « X » de couleur blanche. L'interprétation de Transports Canada concernant les exigences à respecter pour fermer de manière définitive une piste d'atterrissage rend inutile tout examen ultérieur ou toute discussion au sujet des marques de fermeture.
- Environnement Canada déclare que l'application du *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux* est source de confusion. Parcs Canada s'est penché sur le débat portant sur ce règlement pour établir son exactitude et son application, et il n'envisage pas de procéder à des modifications à cet égard.
- Environnement Canada a fait des commentaires au sujet d'inexactitudes ou d'oublis dans les sources citées. Ils ont été rectifiés.
- Environnement Canada soulève le manque de clarté quant au mélange de graines devant servir à remettre en état la piste d'atterrissage de Jasper. Parcs Canada accepte les recommandations formulées en 2000 par Wilkinson. Quand il mettra au point les détails du marché des travaux de remise en état, Parcs Canada passera ces recommandations en revue à la lumière des nouvelles techniques, des pratiques exemplaires et des mélanges de graines de choix, de même que de leur disponibilité à ce moment-là.
- La plus grande inquiétude qu'a Environnement Canada après avoir étudié les rapports de Highwood est le manque d'information concernant une éventuelle contamination des sites par les réservoirs d'essence abandonnés. Parcs Canada a inspecté les deux endroits avant le début de l'étude approfondie et a conclu que rien n'indiquait qu'un déversement ou une fuite ne se soit déjà produite. Ces sites n'ont pas rempli les conditions nécessaires pour justifier leur inscription sur la liste nationale des sites de parcs nationaux potentiellement contaminés que Parcs Canada a dressée au début des années 1990. Highwood n'a pas non plus relevé de signe observable de contamination au carburant à l'un ou à l'autre des endroits. Néanmoins, les évaluations environnementales de phase I visant à examiner la possibilité d'une contamination ont été effectuées dans les deux cas.

À Banff, les installations d'avitaillement se composent de deux réservoirs hors sol de 1000 litres chacun. Ils ont été installés en 1983 et utilisés jusqu'en 1997, moment où ils ont été vidés. Ils n'ont pas été remplis depuis. Ces réservoirs ont toujours été encerclés par un talus de retenue, lui-même entouré d'une grande clôture cadenassée à mailles losangées. Rien n'indique que les réservoirs ont subi du vandalisme ou des dommages. Il n'y a pas d'historique de déversement ni de signe de déversement ou de fuite dans les 80 cm supérieurs des profils pédologiques sélectionnés et dans les profils de croissance de la végétation. L'eau de surface est séparée des réservoirs par environ 700 mètres de terrain plat, et l'eau souterraine se trouve à approximativement 20 mètres. La désaffectation impliquera l'enlèvement des réservoirs, des fixations, de la clôture et des socles en béton, et peut-être le nivellement du talus. Le transport de la machinerie sur le site ne pose aucune difficulté. Toutefois, la croissance de la végétation a été très forte, et il y aura peut-être lieu de laisser le terrain tel quel afin de ne pas détruire cette végétation, qui correspond à un des premiers stades de succession d'un lieu montagnard non utilisé pour le pacage. Dans l'éventualité où le site est mis à niveau et réensemencé, le mélange de graines utilisé sera celui recommandé par le botaniste Wilkinson en 2000.

Les installations d'avitaillement de Jasper consistent en un réservoir mis en terre en 1980 et inutilisé depuis 1995. La capacité de stockage du réservoir est inconnue car on ne retrouve pas celui-ci sur la liste des réservoirs de carburant de Parcs Canada et les documents contenant ses caractéristiques sont introuvables. Il est probablement dans une condition

acceptable, car il est protégé par la même enveloppe jaune que le pipeline TransMountain qui traverse le parc national Jasper. Il n'y a pas de dossier de déversement, et rien n'indique la présence d'hydrocarbures dans les 80 cm supérieurs du profil pédologique autour du site. La croissance de la végétation près du réservoir ne révèle aucun signe de stress. La rivière Athabasca est séparée du réservoir par une terrasse plate d'environ 400 mètres. Il n'y a pas d'indication d'eau souterraine provenant de puits situés dans les environs immédiats de la piste. Les trous de sonde les plus près se trouvent à 1,5 km au sud, où la profondeur de l'eau souterraine varie entre deux et neuf mètres selon la saison. La désaffectation impliquera l'excavation et l'enlèvement de la plateforme en béton, du réservoir et de ses fixations. Le trou sera rempli avec du tout-venant, nivelé et régénéré avec de la terre et des graines pour arriver à la prairie montagnarde recommandée par le botaniste Wilkinson en 2000. Le transport de la machinerie sur le site ne pose aucune difficulté.

Même si aucun des deux sites d'avitaillement ne laisse voir quelque signe de contamination au carburant, une évaluation environnementale de phase II aura lieu lors de l'enlèvement du réservoir tant à Banff qu'à Jasper. Le cas échéant, les mesures correctives nécessaires seront alors prises. Les réservoirs seront enlevés en conformité avec les règlements applicables et les meilleures pratiques de gestion.

## CONCLUSIONS – LEÇONS TIRÉES DES ÉTUDES APPROFONDIES

### Environnement

L'environnement se compose de facteurs naturels, de facteurs culturels et de facteurs socio-économiques.

#### Facteurs naturels

Pour le parc national Banff comme pour le parc national Jasper, le projet de désaffectation n'engendrera aucun effet résiduel négatif considérable sur les ressources naturelles qui ont été examinées en détail, à savoir les ressources hydrologiques, les sols et le terrain, et la végétation et les animaux sauvages. Les ressources hydrologiques ne seront pas touchées. Les impacts sur les sols et le terrain, la végétation et les animaux sauvages durant les travaux de désaffectation présenteront les attributs suivants : ampleur variant de faible à négligeable, durée à court terme, portée géographique limitée et réversible. Une fois la désaffectation des pistes d'atterrissage terminée, les impacts seront positifs. Les processus écologiques liés à ces ressources seront ramenés à leur état naturel, et les possibilités de gestion environnementale (p. ex. les brûlages dirigés) seront accrues. Le rétablissement de la prairie montagnarde, très restreinte tout en étant fort importante, et des communautés végétales qui y sont associées, et la diminution de la fragmentation de l'habitat faunique comptent au nombre des résultats dignes de mention qui contribuent à rehausser l'intégrité écologique. Les impacts cumulatifs sont positifs pour les ressources naturelles, en particulier dans le cas du parc national Banff où l'on s'efforce de rétablir le corridor faunique de la Cascade.

La stratégie qui consistait à prendre en considération les CVE a eu du bon. Il n'y a eu aucune surprise ni découverte inattendue d'autres ressources naturelles qui auraient pu être touchées par le projet (géologie, processus de formation du relief, climat, etc.).

#### Facteurs culturels

Les facteurs culturels se composent des ressources préhistoriques et historiques.

Il n'existe aucun site recensé d'importance du point de vue préhistorique sur la piste d'atterrissage de Jasper. Il y aurait tout de même un archéologue sur place pour surveiller toute activité susceptible de perturber le sol. Il y a des sites culturels historiques recensés aux environs de la piste d'atterrissage de Jasper – ce sont des lieux qui ont été occupés à court terme par des Métis. Ces lieux d'occupation ne seraient pas touchés par les travaux de désaffectation.

Trois sites archéologiques qui datent d'avant l'arrivée des Européens ont été recensés sur la piste d'atterrissage de Banff ou dans les environs. On y a trouvé sur la couche de surface des éclats de pierre, de la pierre fissurée sous l'action du feu et de petits outils de pierre. Les fouilles effectuées à la pelle n'ont révélé aucune ressource enfouie. Selon les archéologues, il est improbable que ces sites contiennent des ressources archéologiques à leur surface étant donné qu'ils laissent à penser qu'ils ont été parcourus de manière générale dans la préhistoire – on ne s'y arrêterait pas pour y camper ou pour se reposer. D'après les fouilles réalisées au moyen d'une pelle rétrocaveuse pendant la construction de l'échangeur Transcanadienne/Banff en 1982, il serait possible que le secteur cache des surfaces et des sites enfouis. Il n'y aura aucune activité d'excavation en profondeur ni aucune perturbation de la surface de sites auparavant intacts dans le cadre du projet de désaffectation et de remise en état de la piste d'atterrissage de Banff.

À l'époque où l'on commençait à explorer la vallée de la Bow du milieu à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, soit bien avant l'aménagement, en 1933, de la piste d'atterrissage, la prairie qui se trouve au pied du mont Cascade servait souvent pour le camping. Le révérend Rundle, Sir James Hector et d'autres explorateurs qui parcouraient la vallée dans le cadre de leurs expéditions campaient au pied de la « montagne où tombent les cascades », le mont Cascade que nous connaissons aujourd'hui, parce qu'ils y trouvaient de quoi nourrir leurs chevaux et une source d'eau à proximité, et que l'endroit était dégagé. Toutefois, le sous-sol ne cache pas de preuves historiques attestant de leur passage à l'époque. Des photos prises en 1936 révèlent que l'on a procédé à d'importants travaux de déblaiement dans le sol (jusqu'à un mètre de profondeur), de toute évidence pour niveler la piste; il est probable aussi que toute preuve près de la surface du sol témoignant d'une occupation historique de la prairie aux alentours de la piste d'atterrissage a été détruite. Il n'y a aucune ressource historique actuelle ni aucun site dans les environs susceptible d'être touché par les travaux de désaffectation.

Comme il est fort improbable que la piste d'atterrissage cache des ressources archéologiques et culturelles, que les travaux de désaffectation ne perturberont que très peu le sol et qu'un archéologue de Parcs sera présent sur les lieux pour surveiller les travaux, les effets résiduels négatifs qui pourraient toucher les ressources culturelles en raison de la désaffectation de la piste d'atterrissage de Banff sont négligeables.

### **Facteurs socio-économiques**

Les facteurs socio-économiques qui entrent en jeu dans le cadre du projet de désaffectation des pistes d'atterrissage englobent les activités récréatives, l'esthétique, la sécurité aéronautique et les intérêts autochtones. Il n'y a jamais eu d'intérêt de nature commerciale ou opérationnelle relativement aux pistes d'atterrissage, en particulier depuis qu'elles ont été légalement fermées en 1997.

Dans le cas des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper, les activités récréatives et l'esthétique des lieux seront améliorées une fois que le projet de désaffectation aura été complété. Les perturbations entraînées par les travaux accomplis pour enlever les installations et rétablir les pistes d'atterrissage seront de courte durée, soit cinq jours. Un plan de sécurité publique sera préparé pour l'occasion.

Sur le plan social, le changement au chapitre de la sécurité aéronautique constitue l'effet le plus important du projet de désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper. Il en est question ci-dessous.

### **Sécurité aéronautique**

Les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper sont légalement fermées depuis 1997. Toutefois, les ordonnances du tribunal empêchaient Parcs Canada de prendre toute mesure en vue de désaffecter ces pistes d'atterrissage tant qu'une étude approfondie des effets de tels travaux ne serait effectuée. De 1997 à aujourd'hui, Parcs Canada a entretenu les pistes d'atterrissage afin qu'elles puissent servir aux atterrissages d'urgence et de détournement uniquement. Depuis 1997, les activités aéronautiques récréatives et discrétionnaires y sont interdites. Depuis 1997 également, le *Supplément de vol – Canada* indique aux pilotes que les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper sont fermées et qu'ils ne doivent y atterrir que s'ils en ont obtenu la permission au préalable des autorités de Parcs Canada. Toutefois, Parcs Canada n'a pas pris de mesures d'exécution uniformes contre les pilotes qui enfreignaient le *Règlement* et qui effectuaient des atterrissages et des décollages durant cette période parce qu'en 1999, le juge de la cour provinciale de l'Alberta, D.C. Norheim, a conclu que Parcs Canada ne pouvait pas obtenir gain de cause tant qu'il n'aurait pas mis en œuvre toutes les mesures normales de désaffectation des pistes d'atterrissage. En 2000, durant une audience d'appel, le juge M.T. Moreau a confirmé le jugement rendu par la Cour du banc de la Reine de l'Alberta. De 2001 à 2005, soit durant la préparation de l'étude approfondie, Parcs Canada n'a pas intenté de poursuites contre les pilotes qui utilisaient les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper, et il les a conservées dans le même état pour qu'elles puissent servir aux atterrissages d'urgence.

Maintenant que les études approfondies sont terminées, il s'agit d'établir si la désaffectation des pistes d'atterrissage, telle qu'elle est proposée, accroîtrait de façon inacceptable le risque actuel pour la sécurité aéronautique.

En ce qui concerne les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper et les corridors de vol à vue qui y sont associés, il est très ardu d'établir le degré auquel la sécurité aéronautique pourrait être compromise par le projet de désaffectation. Le nombre comparativement faible d'activités aéronautiques et le taux peu élevé d'accidents et d'atterrissages d'urgence ou de détournement à Banff et à Jasper excluent le recours aux méthodes d'évaluation des risques utilisées normalement en aviation commerciale ou aux endroits où les activités aéronautiques privées sont très importantes. Par conséquent, l'expérience, le jugement et les principes de la prudence dans la prise de décisions ont été mis à profit pour tirer des conclusions sur l'impact du projet pour la sécurité aéronautique.

Parcs Canada s'est fondé sur les conclusions tirées par Transports Canada en 1995, selon lesquelles les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper ne jouaient pas un rôle important du point de vue de la sécurité aéronautique le long des corridors de vol à vue où elles se trouvaient. Parcs Canada a fermé ces pistes en toute légalité en 1997. Les pilotes d'aéronefs légers ont continué de se préoccuper de la sécurité aéronautique, ce qui a donné lieu à des contestations judiciaires.

Dans le contexte du processus des études approfondies, Parcs Canada a demandé à la société Highwood Environmental Management Ltd. de s'attarder plus particulièrement au problème de la sécurité aéronautique. La société a fait savoir que le changement entraîné par le projet de fermeture des pistes d'atterrissage pour la sécurité aéronautique suivrait une direction négative, mais qu'il présenterait les attributs suivants : ampleur faible, portée suprarégionale, durée à long terme et intermittent. Même si le changement n'était pas important, la société Highwood Environmental a recommandé, et Parcs Canada a entériné sa recommandation, d'étudier davantage le risque pour la sécurité aéronautique afin de tenter d'en quantifier l'impact.

La société Kootenai International Associates a réalisé une évaluation des risques pour la sécurité aéronautique en ayant recours à une méthode reconnue, qui repose sur un processus participatif fondé sur l'atteinte d'un consensus dans le cadre duquel les principaux intervenants évaluent les risques et négocient les mesures d'atténuation et de contrôle. En raison du nombre insuffisant de données sur les accidents et les incidents survenus dans les secteurs à l'étude, il est difficile, voire impossible, d'établir un lien de causalité entre l'existence d'aires d'atterrissage de détournement, les CFIT et les accidents attribuables à une désorientation. (CFIT – il s'agit d'un impact sans perte de contrôle, lorsqu'un aéronef heurte le sol pendant que le pilote a la maîtrise de l'appareil). La société est tout de même arrivée à une conclusion, bien qu'elle diffère légèrement de la décision prise par les participants du milieu de l'aviation.

La société Kootenai International Associates a conclu que, si les pistes étaient désaffectées et qu'elles n'étaient plus accessibles à des fins d'atterrissages d'urgence, la sécurité aéronautique en souffrirait. Selon son évaluation quantitative de la nouvelle situation, elle a établi qu'il serait raisonnable de supposer qu'un accident aéronautique grave puisse se produire à des intervalles équivalant à une génération de pilotes (une fois tous les 27 ans au Canada). La société a qualifié les risques d'« extrêmement improbables » selon une

échelle de probabilité d'accident allant de « probable, improbable, extrêmement improbable à extrêmement faible ». Les accidents graves sont ceux qui présentent la possibilité d'une blessure grave, de la perte d'un aéronef ou d'un décès.

Les principaux intervenants ont approuvé la conclusion de la société Kootenai, à ceci près qu'ils ont relevé la cote de probabilité d'un accident grave à « improbable ».

La société Kootenai International Associates et les principaux intervenants ont déterminé que le risque résiduel pour la sécurité aéronautique était inacceptable et que des mesures d'atténuation et de contrôle s'imposeraient.

### **Intérêts autochtones**

La vallée de la Bow, située dans le parc national Banff, et la vallée de l'Athabasca, située dans le parc national Jasper, étaient des territoires traditionnels de chasse et de déplacement pour les Autochtones. Aucun site d'occupation historique à long terme n'a été découvert sur les pistes d'atterrissage de Banff ou de Jasper, même si de tels sites existent ailleurs dans la vallée de la rivière Bow.

Aujourd'hui, il existe des intérêts autochtones à deux endroits dans le parc national Banff. La nation des Siksika est en pourparlers avec Parcs Canada concernant une revendication près de Castle Junction, soit à 32 km environ à l'ouest de la piste d'atterrissage. Cette revendication n'a aucun lien avec le projet de désaffectation. La Première nation Stoney se rassemblait en un lieu près de Banff, à intervalles irréguliers dans les années 1940 jusqu'à la fin des années 1970. Ce rassemblement estival d'une semaine, que les Autochtones surnommaient « les Journées indiennes », se tenait non loin de Banff, sur les *Indian Grounds* (terres indiennes), du côté sud de la Transcanadienne et de la voie ferrée du Canadien Pacifique. Même si elles se trouvent de l'autre côté de la route et de la voie ferrée, ces terres sont dans les environs de la piste d'atterrissage – à environ 500 mètres de là. Il n'y a jamais eu de lien culturel fonctionnel entre le rassemblement des Stoney dans le cadre des journées indiennes et la piste d'atterrissage. Il n'y a donc pas eu lieu de lancer d'exercice de consultation particulier auprès des Autochtones au sujet du projet de fermeture de la piste d'atterrissage de Banff. Les nations Siksika et Stoney sont régulièrement tenues au courant des exercices de planification de Banff et elles sont convoquées aux forums annuels sur l'état du parc. Depuis 1984, ces exercices de planification ont traité du dossier de la fermeture de la piste d'atterrissage et, depuis 2000, de la désaffectation. Les Autochtones n'ont jamais soulevé de point d'intérêt particulier au sujet de la piste d'atterrissage du parc national Banff.

Il n'y a pas d'intérêt autochtone dans le secteur de la piste d'atterrissage du parc national Jasper ni en ce qui concerne le projet de fermeture et de désaffectation de cette piste. Deux sites d'occupation métis se trouvent dans la région – les sites Adolphus Moberly et Isadore Finlay. Ni l'un ni l'autre ne sera touché par le projet de désaffectation de la piste d'atterrissage. Le parc national Jasper procède à des exercices de planification et il organise des forums sur l'état du parc, auxquels les bandes autochtones de la région sont invitées. Les Autochtones n'ont jamais soulevé de point d'intérêt particulier au sujet de la piste d'atterrissage du parc national Jasper. Par conséquent, il n'y a pas eu lieu de lancer d'exercice de consultation particulier auprès des Autochtones à ce sujet.

Parcs Canada tiendra chacune des collectivités autochtones qui s'intéressent particulièrement aux parcs nationaux Banff et Jasper au courant des projets, pour leur donner l'occasion de présenter leur point de vue à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale au cours de l'exercice de consultations publiques qu'elle mènera à cet égard. À son tour, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale indiquera aux principaux intervenants, dont les collectivités autochtones qui pourraient être intéressées, comment ils peuvent participer à l'examen des études approfondies.

Le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada a indiqué qu'aucune loi de son ressort n'était déclenchée par l'application de l'article 5 de la LCEE et qu'il n'avait aucune responsabilité en qualité d'expert-conseil en vertu de l'article 12 de la LCEE dans le cadre des projets de désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff ou de Jasper.

De plus, le Ministère a précisé qu'il n'avait aucun rôle à jouer dans ces projets et qu'il n'avait pas besoin de supplément d'information.

### **Consultations publiques – Grandes lignes des commentaires reçus**

Un total de 1 512 présentations valides contenant 4 363 commentaires distincts ont été reçues durant les deux mois qu'ont duré les consultations.

La majorité des présentations provenaient de pilotes qui se sont déclarés volontairement comme tels (1 167 présentations, ou 77,2 %).

Le plus grand nombre de présentations émanaient de l'Alberta (387 présentations, ou 25,6 %), suivie par l'Ontario et l'Est du Canada (378 présentations, ou 25 %), et la Colombie-Britannique (311 présentations, ou 20,6 %).

La majorité des répondants n'étaient pas en faveur du projet de désaffectation de l'une ou l'autre des pistes d'atterrissage.

La sécurité et la possibilité d'utiliser les pistes d'atterrissage pour les atterrissages d'urgence et de détournement constituaient une préoccupation pour près des trois quart de tous les répondants, et il s'agissait du **commentaire le plus souvent formulé**.

Près de 40 % des répondants (592 sur 1 512 présentations), ou 13,6 % de l'ensemble des 4 363 commentaires distincts reçus (**le deuxième commentaire le plus souvent formulé**), ont fait remarqué qu'ils appuient la recommandation issue de l'évaluation des risques pour la sécurité aéronautique selon laquelle il faudrait garder les pistes d'atterrissage ouvertes pour qu'elles puissent servir en

cas d'atterrissage d'urgence ou de détournement, dont les balises des pistes, les manches à vent et les inscriptions au *Supplément de vol – Canada*. Ce commentaire reprend la position de la COPA de même que l'interprétation des résultats du rapport de l'évaluation des risques pour la sécurité aéronautique que la COPA a fournie à ses membres par courrier et par le biais de son site Internet – il ne s'agit pas d'une recommandation formulée par la société Kootenai International Associates.

Plus du quart des répondants (394), ou 9 % de l'ensemble des 4 363 commentaires distincts reçus, ont fait remarquer que les pistes d'atterrissage ont un impact moins grand sur l'environnement que les routes, les voies ferrées et les activités pratiquées dans les parcs. **Ce commentaire se classait au troisième rang des commentaires les plus souvent formulés.**

## CONCLUSIONS DE PARCS CANADA AU SUJET DES ÉTUDES APPROFONDIES

Plusieurs conclusions concises peuvent être tirées des résultats des études approfondies, des études sur les risques pour la sécurité aéronautique et des consultations publiques tenues au sujet du projet de désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper.

1. Le projet n'entraîne aucun effet résiduel négatif sur l'environnement, sur les ressources naturelles et sur le patrimoine culturel. De la même manière, les effets du projet ne s'ajoutent pas à ceux d'autres projets ou activités pour créer un impact cumulatif négatif. Au contraire, la désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper devrait donner des résultats cumulatifs positifs pour l'environnement. Les milieux perturbés seront remis en état, et leur intégrité écologique sera rehaussée.

2. La sécurité aéronautique sera touchée, et les impacts du changement observé à ce chapitre suivront une direction négative. S'il n'est pas quantifiable, le risque est toutefois faible, c'est-à-dire qu'il est « improbable » ou « extrêmement improbable » qu'un grave accident aéronautique ne se produise au cours des 27 prochaines années.

3. Les pilotes sont très conscients de la disparition de lieux d'atterrissage d'urgence ou de détournement, et ils se préoccupent grandement de la question. La situation à Banff est particulièrement troublante en raison des conditions météorologiques locales. Ces conditions, qui prennent naissance au col d'Exshaw, sont imprévisibles et elles posent des risques aux pilotes pratiquant le vol à vue; elles frappent le plus souvent ceux qui volent en direction est entre mai et octobre. Les conditions météorologiques enregistrées près de la roche Miette, à Jasper, sont semblables, mais elles sont moins fréquentes que celles du col d'Exshaw, près de Banff.

4. Au total, 98,5 % des 1 512 répondants ayant participé à l'examen public des études approfondies n'appuient pas la désaffectation complète des pistes d'atterrissage. Près des trois quarts d'entre eux souhaiteraient que les pistes d'atterrissage soient conservées dans un état tel qu'elles pourraient servir en cas d'atterrissage d'urgence.

5. Les tenants de la protection de l'environnement et de la préservation de l'intégrité écologique des parcs nationaux du Canada sont en faveur du projet de désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper.

6. Il semble que l'on se soit résigné, non sans quelques réticences, à ce que les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper ne servent plus aux activités aéronautiques récréatives et discrétionnaires ni au stationnement d'appareils privés. Malgré cette résignation, l'on semble conserver un espoir certain et l'on plaide ardemment pour que ces anciennes pistes d'atterrissage puissent se prêter à des atterrissages d'urgence.

7. Il n'y a aucun intérêt autochtone à l'égard des projets de désaffectation des pistes d'atterrissage.

## PROJET MODIFIÉ DE DÉSAFFECTATION DES PISTES D'ATTERRISSAGE

Parcs Canada est conscient de toute décision qui accroît de fait les risques pour les citoyens qui pratiquent en toute légalité des activités légitimes, ou donne l'apparence de les accroître. La réduction de la sécurité pour les pilotes, qui découle de la disparition des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper et de l'interdiction de les utiliser pour des atterrissages d'urgence, n'est pas un problème à prendre à la légère. Si faible semble être l'intensification du risque, il s'agit là bien plus que d'un désagrément; si une véritable urgence se produisait dans les montagnes de Banff ou de Jasper le long de ces corridors de vol à vue, cela pourrait être une question de vie ou de mort. D'un autre côté, Parcs Canada n'a pas réussi, dans la pratique ni auprès des tribunaux, à conserver les pistes d'atterrissage telles quelles afin qu'elles servent exclusivement à des atterrissages d'urgence. Il est donc contraint de chercher une solution qui permette à la fois la désaffectation complète des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper et les atterrissages d'urgence. Il importe que Parcs Canada ne propose pas de mesures qui compromettraient la réalisation des gains écologiques qui devraient découler du projet de désaffectation. À cette fin, il est proposé que les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper soient désaffectées, mais qu'elles soient conservées dans un état tel que les pilotes pourront s'y poser en toute urgence s'ils se trouvent dans une situation désespérée. Parcs Canada propose donc ce qui suit :

1. Parcs Canada reconferme que les pilotes en détresse sont autorisés à procéder à un atterrissage d'urgence partout dans les parcs nationaux, y compris sur les anciennes pistes d'atterrissage des parcs nationaux Banff et Jasper.
2. Les propriétaires d'aéronefs privés qui sont actuellement parqués aux pistes d'atterrissage seront avisés d'en retirer leur appareil.
3. Parcs Canada prendra les démarches en vue d'accomplir toutes les mesures nécessaires pour satisfaire à l'exigence prévue dans le *Règlement de l'aviation canadien* en ce qui concerne la fermeture définitive d'une piste d'atterrissage. Ces mesures comprennent le retrait des manches à vent, les balises de piste et tout autre élément qui donne l'apparence que la piste d'atterrissage est ouverte. Pour Jasper, il faudra de plus retirer le cercle d'atterrissage.
4. Parcs Canada entamera les démarches administratives nécessaires pour respecter les exigences du *Règlement de l'aviation canadien* en ce qui concerne la publication d'avis de fermeture permanente.

5. Parcs Canada enlèvera toutes les autres installations auxiliaires aménagées en appui aux activités aéronautiques, p. ex. les abris provisoires pour aéronefs, le matériel d'arrimage, les réservoirs de carburant, les latrines, les bâtiments, les lignes de transport d'énergie et de téléphone, les tableaux d'affichage, les routes d'accès, les aires de stationnement, etc.
6. Parcs Canada entreprendra de remettre en état et de rétablir les processus naturels de la prairie dans les aires perturbées, en vue d'en rehausser l'intégrité écologique.
7. Parcs Canada gèrera la végétation qui recouvre ces anciennes pistes d'atterrissage de sorte à ce qu'elles ne soient pas envahies par les arbres et les broussailles.
8. Les pistes d'atterrissage ne seront pas déneigées. Le déneigement compte parmi les pratiques antérieures les plus perturbatrices pour la végétation et le sol; il faut donc y mettre fin. La plupart des atterrissages d'urgence ont lieu entre mai et octobre, lorsqu'il n'y a pas de neige ou que la couche de neige est peu profonde.
9. Parcs Canada mettra en place un programme de surveillance pour déterminer de façon périodique si les travaux de désaffectation progressent comme prévu. Un suivi pourrait s'imposer, au besoin.
10. Les pilotes qui se posent sur les anciennes pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper en contravention du *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux* seront passibles de poursuites, et leur appareil pourrait être confisqué.

## CONCLUSION

**Compte tenu des mesures d'atténuation envisagées, Parcs Canada conclut que le projet de désaffectation des pistes d'atterrissage des parcs nationaux Banff et Jasper n'est pas susceptible d'entraîner d'effets négatifs considérables pour l'environnement ou pour la sécurité aéronautique.**

Préparé par :

Bruce F. Leeson

Scientifique principal, Évaluation environnementale

Centre de services de l'Ouest canadien – Calgary

Agence Parcs Canada

Approuvé par :

Bill Fisher

Directeur exécutif

Parcs nationaux des Rocheuses

Agence Parcs Canada – Banff