



Circulaire d'information

Sujet: **Cartes d'obstacles de type A de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**

| | | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|------------|
| Bureau émetteur : | Aviation civile, Direction des Normes | Numéro de document : | CI 302-012 |
| Numéro de classification du dossier : | Z 5000-34 | Numéro d'édition : | 02 |
| Numéro du SGDDI : | 16576155-V6 | Date d'entrée en vigueur : | 2021-01-12 |

Table des matières

| | | |
|------------|--|----------|
| 1.0 | Introduction..... | 2 |
| 1.1 | Objet | 2 |
| 1.2 | Applicabilité..... | 2 |
| 1.3 | Description des changements..... | 2 |
| 2.0 | Références et exigences | 2 |
| 2.1 | Documents de référence..... | 2 |
| 2.2 | Documents annulés | 3 |
| 2.3 | Définitions et abréviations | 3 |
| 3.0 | Contexte..... | 4 |
| 4.0 | Responsabilités..... | 4 |
| 4.1 | Exploitants d'aéroports | 4 |
| 4.2 | Centre régional de Transports Canada, Aviation civile | 5 |
| 4.3 | NAV CANADA..... | 5 |
| 5.0 | Élaboration de cartes | 5 |
| 5.1 | Nouvelles cartes..... | 5 |
| 5.2 | Cartes modifiées | 6 |
| 5.3 | Publication..... | 6 |
| 6.0 | Gestion de l'information..... | 6 |
| 7.0 | Historique du document..... | 6 |
| 8.0 | Communiquez avec nous..... | 7 |
| | Annexe A — Information nécessaire à l'élaboration d'une carte d'obstacles de type A de l'OACI.. | 8 |

Liste de figures

| | |
|---------------------------------|---|
| Figure 1 – C Vue de profil..... | 9 |
| Figure 2 – D Vue en plan | 9 |

1.0 Introduction

- 1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle décrit un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes en vigueur. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

- 1) Le présent document a pour objet de donner des renseignements et des conseils ainsi que de définir les rôles et les responsabilités pour préparer, finaliser, publier et modifier des cartes d'obstacles de type A de l'OACI, conformément aux normes et aux directives internationales reconnues.

1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique à tous les exploitants d'aéroports qui desservent des vols commerciaux internationaux (passagers), aux exploitants aériens internationaux, aux fournisseurs des services d'information aéronautique et à tout le personnel de TCAC. Les présents renseignements sont également accessibles à toute personne du milieu aéronautique, à titre d'information.

1.3 Description des changements

- 1) Le présent document a été mis à jour afin de refléter le document de normes relatives aux aéroports en vigueur, le TP 312, 5^e édition – Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes.

2.0 Références et exigences

2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
 - a) [Loi sur l'aéronautique](#) (L.R.C. 1985, ch. A-2)
 - b) *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* (LCSNAC)
 - c) Partie III, sous-partie 02 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) — Aéroports
 - d) Partie VIII, sous-partie 03 du RAC, Services d'information aéronautiques
 - e) OACI, Annexe 4 de la Convention relative à l'aviation civile internationale – Cartes aéronautiques
 - f) OACI, Annexe 9 de la Convention relative à l'aviation civile internationale – Facilitation
 - g) OACI, Annexe 11 de la Convention relative à l'aviation civile internationale – Services de la circulation aérienne
 - h) OACI, Annexe 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale – Services d'information aéronautique
 - i) TP 312, Aérodromes – Normes et pratiques recommandées
 - j) TP 14371 : Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC)

- k) Publication de NAV CANADA – AIP Canada (OACI); et
- l) CI 302-032 Désignation des aéroports internationaux au Canada.

2.2 Documents annulés

- 1) Sans objet.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **Aéroport international** signifie tout aéroport désigné par l'État contractant sur le territoire duquel il est situé désigné aéroport d'entrée et de sortie désigné au trafic aérien international où s'accomplissent les formalités de douane, d'immigration, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire, et autres formalités analogues. (Annexe 9 de l'OACI) (Au Canada, cela ne comprend pas le trafic aérien transfrontalier avec les É.-U.).
 - b) **Annexe de l'OACI** signifie une annexe de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.
 - c) **Carte aéronautique** signifie la représentation d'une partie de la terre, de sa planimétrie et de son relief, conçue spécialement pour répondre aux besoins de la navigation aérienne telle qu'elle est définie dans l'Annexe 4 de l'OACI.
 - d) **Obstacle** signifie tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ou qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol.

Remarque : Le terme obstacle est uniquement utilisé dans l'Annexe 4 de l'OACI pour désigner le relèvement des objets mettant potentiellement en péril le passage sécuritaire d'avions appartenant au type d'exploitation pour lequel une série de cartes particulière a été conçue.

- e) **Services d'information aéronautique (SIA)** signifie les services nécessaires pour satisfaire aux exigences des Annexes 4 et 15 de la Convention en ce qui concerne l'information aéronautique; et
 - f) **Transfrontalier** signifie un vol entre un aéroport situé aux É.-U. et un aéroport situé au Canada.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **AIRAC** : régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques
 - b) **LCSNAC** : *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*
 - c) **NMM** : niveau moyen de la mer
 - d) **OACI** : Organisation de l'aviation civile internationale
 - e) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
 - f) **SIA** : services d'information aéronautiques; et
 - g) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile.

3.0 Contexte

- 1) Avant juin 1996, les cartes d'obstacles de type A de l'OACI étaient établies pour le ministre des Transports et sous l'autorité de ce dernier. Les exploitants d'aéroports internationaux canadiens et certains autres exploitants qui appuient les opérations de gros avions commerciaux étaient tenus, en vertu du document TP 312 – Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes, de fournir à l'autorité responsable de la certification, TCAC, des relèvements précis sur tout obstacle important situé dans la trajectoire de décollage de chacune des pistes utilisées par des exploitants aériens de vols commerciaux internationaux (passagers).
- 2) Le 20 juin 1996, la LCSNAC concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile a reçu la sanction royale. La Loi transférait du ministre des Transports à une nouvelle société, NAV CANADA, la gestion et le contrôle des services de la circulation aérienne.
- 3) En vertu de la partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, NAV CANADA est désigné comme l'autorité canadienne chargée d'offrir des services d'information aéronautique aux fins de conformité avec les Annexes 4 et 15 de l'OACI, ainsi que des services de contrôle de la circulation aérienne aux fins de conformité avec l'Annexe 11 de l'OACI. L'établissement et la publication des cartes d'obstacles de type A de l'OACI incombent donc à NAV CANADA, conformément à la LCSNAC.
- 4) Le paragraphe 803.01(2) du RAC stipule ce qui suit : « Il est interdit de fournir des services d'information aéronautique autrement qu'en conformité avec les normes prévues aux annexes 4 et 15 de la Convention. »
- 5) Les exploitants d'**aéroports** qui appuient les vols commerciaux internationaux (passagers) doivent se conformer aux normes de l'OACI sur les cartes d'obstacles de type A énoncées dans le document TP 312.
- 6) Les exploitants **aériens** utilisent seulement les données sur les obstacles fournies selon le modèle de cartes d'obstacles de type A de l'OACI à des fins de planification opérationnelle. Les obstacles identifiés au moyen des critères des cartes d'obstacles de type A ne limitent en rien l'aéroport, mais ils peuvent s'avérer limitatifs pour l'exploitant aérien.

4.0 Responsabilités

4.1 Exploitants d'aéroports

- 1) Les exploitants d'aéroports qui desservent des vols commerciaux internationaux (passagers) sont responsables de la compilation des données aéronautiques utilisées pour l'élaboration et la production des cartes d'obstacles de type A de l'OACI.
Sont exclus les aéroports dont les seules opérations aériennes internationales sont entre les États-Unis et le Canada. Au Canada, ces vols sont considérés comme des vols transfrontaliers et ils ne sont pas nécessairement visés par les normes de facilitation de l'Annexe 9 de l'OACI.
- 2) Conformément à la section sur les cartes d'obstacles de type A de l'OACI énoncée dans le document TP 312, les exploitants d'aéroports doivent fournir à la Division de la collecte de données SIA de NAV CANADA (NAV CANADA – SIA) les renseignements sur les obstacles dont elle a besoin pour compiler et établir des cartes d'obstacles de type A pour toutes les trajectoires de pistes de décollage utilisées par des exploitants aériens de vols commerciaux internationaux (passagers).
- 3) De plus, les exploitants d'aéroports devraient conseiller le bureau régional de TCAC, et fournir les données aéronautiques, afin de vérifier la conformité aux normes.
- 4) Pour que le Canada remplisse ses obligations en tant qu'État membre de l'OACI, et en vertu de la sous-partie 302 du RAC et de la section sur les cartes d'obstacles de type A de l'OACI dans le

document TP 312, il faut fournir les renseignements suivants au fournisseur de SIA pour chacune des aires de trajectoire de décollage qui sera utilisée par des exploitants aériens commerciaux :

- a) numéro d'identification, orientation magnétique et vraie, distances déclarées, largeur et type de surface
 - b) longueur et largeur des prolongements dégagés, s'il en existe
 - c) dimensions de l'aire de trajectoire de décollage
 - d) altitude du seuil de piste et de fin de piste
 - e) emplacement, hauteur au-dessus du NMM et nature des objets situés à l'intérieur de l'aire de trajectoire de décollage qui sont identifiés comme étant des obstacles; et
 - f) la date à laquelle le relevé des obstacles a été fait.
- 5) En plus des renseignements de relèvement obligatoires précisés dans les normes recommandées relativement aux aérodromes, les données suivantes devraient accompagner le dossier susmentionné dans la mesure du possible, afin de faciliter le traitement des données aéronautiques :
- a) distance latérale des obstacles par rapport à l'axe de piste
 - b) mesures en pieds pour éviter toute erreur de conversion; et
 - c) uniquement les obstacles situés à l'intérieur de la zone de la trajectoire de décollage définie.

4.2 Centre régional de Transports Canada, Aviation civile

- 1) Le centre régional de TCAC chargé de l'exploitant devrait être informé durant le processus d'échange de données de relèvement qui se fera entre l'exploitant d'aéroport et NAV CANADA.
- 2) Pour de plus amples informations, contacter le centre régional de TCAC en suivant ce lien: <https://www.tc.gc.ca/fra/regions.htm>.

4.3 NAV CANADA

- 1) À titre de fournisseur de services d'information aéronautique, NAV CANADA est responsable de recevoir et de compiler les données de relèvements et de publier les cartes de type « A ».

5.0 Élaboration de cartes

5.1 Nouvelles cartes

- 1) L'exploitant d'un aéroport nécessitant une carte d'obstacles de type A de l'OACI doit faire réaliser un relevé de l'aéroport conformément aux exigences énoncées dans le RAC et la norme TP 312. Ce relevé (visant à déterminer clairement les obstacles qui doivent être représentés) sera envoyé à NAV CANADA et au bureau régional approprié de l'ACTC aux fins de vérification de la conformité.
- 2) L'appendice A présente les données sur les obstacles dont a besoin NAV CANADA pour préparer une carte d'obstacles de type A. Les exploitants d'aéroports présentant les renseignements doivent fournir des données sur les obstacles en se conformant au modèle présenté ou à un modèle semblable.

- 3) On peut commander en ligne un exemplaire de l'Annexe 4 - *Cartes aéronautiques* de l'OACI, grâce au module Web eSHOP de l'OACI que l'on trouve à l'adresse suivante:
<https://store.icao.int/>

5.2 Cartes modifiées

- 1) Conformément au document TP 312, TCAC requiert que l'étude de l'aire de trajectoire de décollage soit réalisée à un intervalle ne devant pas dépasser cinq ans.

Remarque: L'intensification des projets de construction de bâtiments à proximité de l'aérodrome peut impliquer des intervalles inférieurs à cinq ans.

- 2) Il n'est pas nécessaire de faire une étude s'il a été déterminé qu'il n'y a aucun nouvel obstacle dans l'aire de trajectoire de décollage et qu'un rapport est soumis au fournisseur d'AIS ainsi qu'au bureau régional de TCAC à cet effet.
- 3) Une bonne pratique consiste à envoyer le dossier d'information six mois avant le cycle prévu aux cinq ans pour que NAV CANADA dispose de suffisamment de temps pour établir et publier les cartes.
- 4) Si une correction doit être apportée aux cartes, l'exploitant d'aéroport doit présenter à NAV CANADA les cartes sur lesquelles figureront les marques pertinentes ou des données de relèvement, en précisant quel obstacle doit être supprimé ou ajouté sur la carte, depuis sa dernière publication.

5.3 Publication

- 1) Afin d'élaborer et de produire des cartes d'obstacles de type A de l'OACI, NAV CANADA suit les étapes ci-dessous :
 - a) recevoir et compiler les données de relèvement vérifiées qui ont été fournies par l'exploitant d'aéroport
 - b) élaborer une ébauche des cartes
 - c) envoyer l'ébauche des cartes à l'exploitant d'aéroport aux fins de vérification et d'approbation finale
 - d) supprimer la mention ébauche figurant sur les cartes, une fois que l'exploitant d'aéroport a approuvé celles-ci
 - e) publier les cartes qui peuvent ensuite être obtenues sur le site Web de NAV CANADA à l'adresse <http://www.navcanada.ca/>
 - f) annoncer dans la publication d'information aéronautique, AIP Canada (OACI), que les cartes sont disponibles; et
 - g) respecter les dates limites imposées en vertu de la régularisation et du contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC) pendant le processus en question.

6.0 Gestion de l'information

- 1) Sans objet.

7.0 Historique du document

- 1) CI 302-012, Édition 01, SGDDI no 4456252-V17 (E), 5903404-V14 (F) en date du 2012-04-24 – Cartes d'obstacles de type A de l'Organisation de l'aviation civile internationale

8.0 Communiquez avec nous

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Normes de vol (AARTA)

Courriel : TC.FlightStandards-Normsvol.TC@tc.gc.ca

Nous vous invitons à nous faire parvenir des propositions de modification du présent document.

Envoyez vos commentaires à :

Centre de communications de l'Aviation civile

Téléphone : 1-800-305-2059

Courriel : services@tc.gc.ca

Document original signé par

Félix Meunier

Directeur des Normes

Aviation civile

Annexe A — Information nécessaire à l'élaboration d'une carte d'obstacles de type A de l'OACI

| | |
|---|---|
| A. Données sur la piste et le prolongement dégagé : | Fournir des renseignements sur la longueur, la largeur et le profil de chaque piste et prolongement dégagé. |
|---|---|

| | |
|--------------------------|--|
| B. Liste des obstacles : | Fournir une liste des obstacles à représenter, qui sont situés à chaque extrémité de piste, tel qu'il est indiqué sur l'exemple de liste. Préciser de quel point est mesurée la distance au sol : de l'extrémité du prolongement dégagé (ligne A-B) ou de la fin de piste. |
|--------------------------|--|

Exemple de liste

| Nombre | Type d'élément | Altitude (pieds ASL) | Distance au sol (pieds) (de la ligne A-B) | Distance au sol par rapport à l'axe de piste (pieds) (de la ligne C-D) |
|--------|-------------------------|-------------------------|---|--|
| 1. | Supports d'éclairage | 155,95 | 2195,05 | -410,11 |
| 2. | Cime des arbres | 172,52 | 3500,10 | 75,54 |
| 3. | Cime des arbres | 195,77 | 5090,20 | -767,25 |

Figure 1 – C Vue de profil

Il faut indiquer les obstacles qui se trouvent dans la pente de 1,2 %. Il n'est pas nécessaire d'indiquer les obstacles qui se trouvent dans l'ombre (voir l'article 3.8.1.2 du chapitre 3 de l'Annexe 4 de l'OACI) d'un obstacle qui a déjà été signalé, même si l'obstacle en question se trouve dans la pente de 1,2 %.

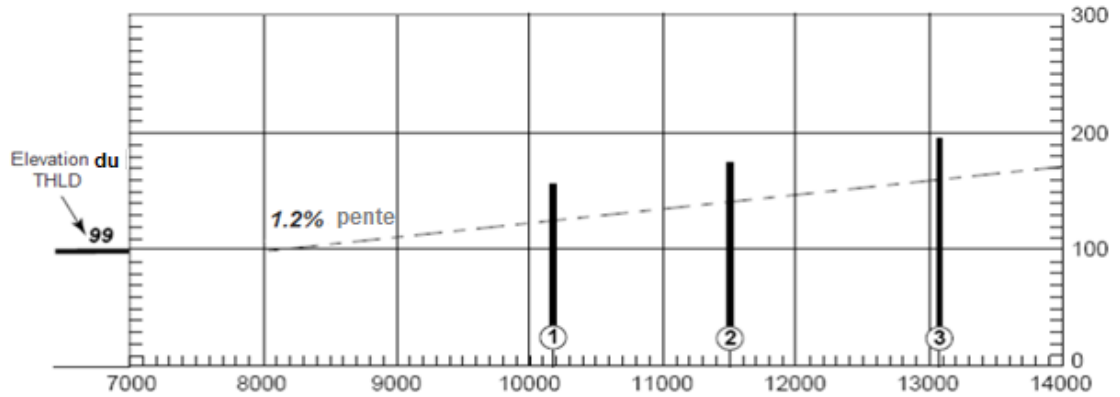


Figure 2 – D Vue en plan

Il faut indiquer les obstacles qui se trouvent dans l'aire de trajectoire de décollage; (Voir TP312 pour les dimensions)

