



# Circulaire d'information

**Sujet:** **Service régulier de transport de passagers dans les aéroports**

Bureau émetteur :	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document :	CI 700-054
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	01
Numéro du SGDDI :	14994004-V9	Date d'entrée en vigueur :	2021-02-22

---

## Table des matières

<b>1.0</b>	<b>Introduction</b> .....	<b>2</b>
1.1	Objet.....	2
1.2	Applicabilité .....	2
1.3	Description des changements.....	2
<b>2.0</b>	<b>Références et Exigences</b> .....	<b>2</b>
2.1	Documents de référence.....	2
2.2	Documents annulés .....	2
2.3	Définitions et abréviations .....	3
<b>3.0</b>	<b>Contexte</b> .....	<b>3</b>
<b>4.0</b>	<b>Amélioration des publications d'information aéronautique</b> .....	<b>4</b>
4.1	Numéro de groupe d'aéronefs .....	4
4.2	Identification des heures d'exploitation de l'aéroport .....	5
<b>5.0</b>	<b>Partie VII – Exploitants aériens assurant un service régulier de transport de passagers</b> .....	<b>6</b>
5.1	Planification avant le vol et opérations aériennes.....	6
<b>6.0</b>	<b>Gestion de l'information</b> .....	<b>6</b>
<b>7.0</b>	<b>Historique du document</b> .....	<b>6</b>
<b>8.0</b>	<b>Contactez-nous</b> .....	<b>6</b>

## 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 vise à informer les utilisateurs des améliorations apportées au Supplément de vol-Canada (SVC) en ce qui concerne les renseignements sur les aéroports figurant dans ledit document.

### 1.2 Applicabilité

- 1) Ce document s'applique à toutes les personnes et organisations qui utilisent le SVC. Ce document est également accessible à l'industrie aéronautique à titre d'information.

### 1.3 Description des changements

- 1) Sans objet.

## 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) Partie 6, sous-partie 2 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) — Règles d'utilisation et de vol, Section V – Utilisation d'un aéronef à un aéroport ou dans son voisinage;
  - c) Partie 7, sous-parties 3, 4 et 5 du RAC — Exigences relatives à un service aérien régulier;
  - d) Circulaire d'information (CI) n° 602-005 — Ajout d'informations sur les aéroports dans les publications aéronautiques;
  - e) CI n° 302-019 — Méthode d'identification du numéro de groupe d'aéronefs;
  - f) CI n° 302-020 — Opérations mixtes aux aéroports;
  - g) CI n° 302-031 — Ajout d'information sur les aéroports;
  - h) Publication de Transports Canada, TP n° 312, Édition n° 5, Aéroports – Normes et pratiques recommandées;
  - i) Supplément de vol – 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) Sans objet.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
  - a) **AGN** : Numéro de groupe d'aéronefs.
  - b) **CI**: Circulaire d'information
  - c) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
  - d) **SVC** : Supplément de vol – Canada

### 3.0 Contexte

- 1) Les articles 703.15, 704.14 et 705.19 du RAC exigent que l'exploitation de services passagers réguliers soit effectuée entre les aéroports ou les héliports, ou entre un aéroport ou un héliport et un aérodrome militaire.
- 2) En outre, un exploitant aérien peut exploiter un service aérien régulier dans le but de transporter des passagers entre un aéroport et un aérodrome ou entre deux aérodromes si son Certificat d'exploitation aérienne l'y autorise.
- 3) Le paragraphe 602.96(2) du RAC énonce en partie que : « Le commandant de bord d'un aéronef doit, avant d'effectuer un décollage, un atterrissage ou toute autre manœuvre à un aérodrome, s'assurer que les conditions suivantes sont réunies : [...] b) l'aérodrome convient à la manœuvre prévue ».
- 4) Les exigences réglementaires relatives à la certification des aéroports comprennent des éléments directement liés à la conception de l'aérodrome et aux caractéristiques des aéronefs pour lesquels ils sont certifiés.
- 5) Les publications d'information aéronautiques ont donc été améliorées pour fournir des renseignements sur le type ou l'ampleur de l'exploitation d'aéronefs que l'aéroport, ou une partie de celui-ci, est certifié à desservir. Cette méthode de publication répond, en partie, aux besoins des exploitants d'aéronefs qui doivent s'assurer que l'aéroport convient à l'exploitation visée, conformément aux exigences du RAC.
- 6) Par ailleurs, les exigences réglementaires liées à la certification des aéroports comprennent des éléments tels qu'ils ne peuvent être fournis de manière efficace qu'en présence de personnel sur place. Il s'agit notamment de la gestion de la faune, de l'activation des plans d'intervention d'urgence, de la publication d'Avis aux navigateurs aériens (paragraphe 302.07 [3] du RAC), de la communication directe des dangers (paragraphe 302.07[2] du RAC), des rapports d'état des pistes et de la gestion de la sécurité.
- 7) En tenant compte de ce qui précède, les publications aéronautiques seront encore améliorées afin d'établir les horaires d'exploitation de l'aéroport et déterminer la période pendant laquelle les exigences réglementaires en matière de certification de l'aéroport sont respectées.
- 8) Ces mesures sont nécessaires afin que le personnel navigant puisse évaluer si l'aérodrome « ...convient à la manœuvre prévue », comme le prescrit actuellement l'alinéa 602.96 (2)b) du RAC.
- 9) Les aérodromes sont certifiés comme des aéroports en fonction des exigences prévues à la Partie III, sous-partie 2 du RAC. L'article 302.01 du RAC prévoit les trois situations distinctes suivantes, en vertu desquelles un aérodrome devrait respecter les exigences de certification pour effectuer des opérations courantes :

- a) aérodrome situé dans une zone bâtie d'une ville ou d'un village;
  - b) aérodrome offrant un service aérien régulier de passagers;
  - c) aérodrome pour lequel le ministre est d'avis que le respect des exigences serait dans l'intérêt public et augmenterait la sécurité quant à l'utilisation de l'aérodrome.
- 10) Au Canada, la majorité des aéroports sont certifiés en fonction du fait qu'un service aérien régulier de transport de passagers y est offert.

#### 4.0 Amélioration des publications d'information aéronautique

- 1) Les publications aéronautiques seront améliorées pour fournir, en plus du numéro de groupe d'aéronefs, les heures d'exploitation des aéroports et l'identification des services météorologiques privés (le cas échéant) à partir du cycle de publication du 27 janvier 2022.

#### 4.1 Numéro de groupe d'aéronefs

- 1) Le numéro de groupe d'aéronefs (AGN) fournit une méthode simple permettant d'établir une relation entre les nombreuses spécifications techniques concernant un aérodrome et les caractéristiques de l'aéronef critique pour lequel l'aérodrome (ou une partie de celui-ci) est certifié.
- 2) Les renseignements que fournit le SVC sur un aéroport comprennent l'AGN le plus élevé que celui-ci peut accueillir dans l'environnement exempt d'obstacles de la piste défini en vertu de sa certification.
- 3) L'AGN est indiqué de la façon suivante sous les rubriques PISTE et CERT PISTE du SVC :

Piste 16 RVR 1200(1/4sm)/Piste 34 RVR 600 AGN IIIB

- 4) Le tableau qui suit présente la répartition des envergures en groupes d'aéronefs. L'envergure et la vitesse de référence à l'atterrissage qui doivent être utilisées pour déterminer l'AGN correspondent à la référence  $V_{REF}$  à la masse maximale à l'atterrissage avec le volet d'atterrissage maximal, avant tout ajustement opérationnel qui entraînerait une  $V_{REF}$  plus élevée.

Tableau 1-1 tient compte des vitesses d'approche plus élevées qui prévalent sur la piste.

Tableau 1-1 : Environnement exempt d'obstacles de la piste	
Numéro de groupe d'aéronefs (AGN)	Envergure
I (pour une catégorie de vitesse d'approche C ou D, utiliser AGN IIIB)	moins de 14,94 m
II (pour une catégorie de vitesse d'approche C ou D, utiliser AGN IIIB)	de 14,94 m à 24,10 m exclus
IIIA (pour une catégorie de vitesse d'approche C ou D, utiliser AGN IIIB)	de 24,10 m à 36,00 m exclus
IIIB (comprend les groupes I à IIIA avec des vitesses d'approche C et D)	de 24,10 m à 36,00 m exclus
IV	de 36,00 m à 52,12 m exclus

<b>V</b>	de 52,12 m à 65,23 m exclus
<b>VI</b>	de 65,23 m à 79,86 m exclus

**Remarque :** Exemple sur l'utilisation des tableaux : Un aéronef a une envergure de **20 m** et une  $V_{REF}$  de **129 nœuds** avec volets complètement sortis, avant toute modification opérationnelle, eg. facteur de bourrasses de vent. L'aéronef relève de l'AGN II, si l'on se fie aux colonnes. Toutefois, la remarque précise d'utiliser l'AGN IIIB, car la  $V_{REF}$  est comprise dans la catégorie C.

- 5) Dans le cas des voies de circulation, l'AGN est établi selon l'envergure seule. Il est seulement publié si l'environnement exempt d'obstacles est inférieur (AGN moins élevé) à celui de la piste ayant le niveau de certification AGN le plus élevé. Le niveau de certification est publié de la façon suivante sous la rubrique PISTE du SVC :

TWY CERT - Twy W AGN II

Tableau 1-2 : Environnement exempt d'obstacles de la voie de circulation	
Numéro de groupe d'aéronefs (AGN)	Envergure
<b>I</b>	moins de 14,94 m
<b>II</b>	de 14,94 m à 24,10 m exclus
<b>IIIA / IIIB</b>	de 24,10 m à 36,00 m exclus
<b>IV</b>	de 36,00 m à 52,12 m exclus
<b>V</b>	de 52,12 m à 65,23 m exclus
<b>VI</b>	de 65,23 m à 79,86 m exclus

#### 4.2 Identification des heures d'exploitation de l'aéroport

- 1) Les renseignements liés aux heures d'ouverture de l'aéroport seront présentés dans la section EXP du CFS auprès de l'énoncé CERT.
- 2) Voici des exemples du format à utiliser pour la publication :

**SUMSPOT / PETER RABBIT INTL ON  
CXXZ**

<b>REF</b>	
<b>EXP</b>	Peter Rabbit Corporation Inc 555-555-1234 H24 Cert
<b>EXP</b>	Peter Rabbit Corporation Inc 555-555-1234

	14-22Z‡ Cert
<b>EXP</b>	Peter Rabbit Corporation Inc 555-555-1234 1430-2230Z‡ Mon-Fri; 17-01Z‡ Sat-Sun; O/T 2 hrs PN Cert

## 5.0 Partie VII – Exploitants aériens assurant un service régulier de transport de passagers

### 5.1 Planification avant le vol et opérations aériennes

- 1) Toutes les parties de l'aéroport ne sont pas adaptées pour accueillir les avions qui assurent des services réguliers de transport de passagers. La publication du niveau de certification et des heures d'exploitation de l'aéroport dans le serveur de fichiers cabine (CFS) donnera aux exploitants aériens et aux équipages assurant un service régulier de passagers accès à des informations permettant d'évaluer le caractère approprié de l'aéroport par rapport à l'exploitation prévue.
- 2) Il est également conseillé aux exploitants aériens et aux équipages de consulter la circulaire d'information CI 602-005 et d'inclure le niveau de certification de l'aéroport et les informations sur les heures d'exploitation dans leur préparation des vols.

## 6.0 Gestion de l'information

- 1) Sans objet

## 7.0 Historique du document

- 1) Sans objet

## 8.0 Contactez-nous

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez contacter :

<https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/regions>

Nous invitons toute proposition de modification au présent document. Veuillez soumettre vos commentaires à :

Centre de communications de l'Aviation civile

Téléphone : 1-800-305-2059

Courriel : [services@tc.gc.ca](mailto:services@tc.gc.ca)

### *Document original signé par*

Félix Meunier

Le directeur des normes

Aviation civile