Transport Canada Transports Canada

Circulaire d'information

Sujet : **Droits acquis dans les aéroports en vertu de l'article 302.07 du Règlement de l'aviation canadien (RAC)**

Bureau émetteur :	Aviation civile, Normes	Numéro de document :	CI 302-018
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	01
Numéro du SGDDI :	9534432 – V4	Date d'entrée en vigueur :	2014-11-27

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 2
2.3 Définitions et abréviations 3
3.0 CONTEXTE 3
4.0 CHANGEMENTS/ACTIVITÉS DANS LES AÉROPORTS QUI SONT ASSUJETTIS À L'ARTICLE 302.07 DU RAC 4
4.1 Changements apportés au niveau de service ou à l'aéronef critique 6
4.2 Introduction des éléments de surface de décollage et changements relatifs à la pente du prolongement dégagé dans la cinquième édition du TP 312 6
5.0 GESTION DE L'INFORMATION 7
6.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT 7
7.0 BUREAU RESPONSABLE 7

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 autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

1) Le présent document vise à présenter des conseils et des exemples relativement au moment où un exploitant d'aéroport qui apporte des changements ou effectue des travaux à l'aéroport doit se conformer aux normes les plus récentes comme le précise l'article 302.07 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

1.2 Applicabilité

1) Le présent document s'applique à tous les exploitants d'aéroports canadiens, les constructeurs, les fournisseurs, le personnel de l'Administration centrale et des régions de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) et les intervenants de l'industrie de l'aviation menant des activités de planification, de conception et d'entretien dans les aérodromes canadiens.

1.3 Description des changements

1) Sans objet.

2.0 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES

2.1 Documents de référence

1) Les documents de référence suivants doivent être utilisés conjointement avec le présent document :

   a) *Loi sur l'aéronautique* (L.R., 1985, ch. A-2)

   b) Partie III, sous-partie 2 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – *Aéroports*

   c) Publication de Transports Canada (TP) 312 – *Aéroports – Normes et pratiques recommandées*

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 au présent document :

   a) **NAVAID fixe de par sa fonction** Une aide à la navigation aérienne (NAVAID) qui est positionnée à un endroit précis de manière à offrir un avantage primordial à l'aviation civile est dite « fixe de par sa fonction ». Certaines exceptions s'appliquent :

      i) Les abris pour équipements, boîtes de raccordement, transformateurs et autres équipements qui complètent une NAVAID ayant une fonction aéronautique *ne sont pas* fixes à moins que des exigences d'exploitation imposent leur implantation à proximité immédiate de la NAVAID.

      ii) Certaines NAVAID, telles que les radiophares non directionnels ou les radiophares d'alignement de piste, peuvent très bien répondre aux besoins de l'aviation civile même si elles ne sont pas implantées à un endroit optimal. Ces NAVAID *ne sont pas* fixes. (*Fixed by function NAVAID*)

2) Les abréviations suivantes s'appliquent au présent document :

   a) **CGX :** Comité de gestion exécutif

   b) **MEA :** Manuel d'exploitation d'aéroport

   c) **TODA :** Distance de décollage utilisable

3.0 CONTEXTE

1) Un aéroport est une grande infrastructure qui nécessite un entretien permanent ou périodique permettant de maintenir ses diverses parties (piste, aide de trafic, aides visuelles, etc.) et ses divers systèmes conformes aux exigences réglementaires applicables au moment de la certification initiale des parties ou des systèmes en question.

2) Selon la date de certification initiale des divers systèmes et parties de l'aéroport, il est fréquent que des normes établies dans des éditions antérieures de la publication TP 312 et dans l'édition en vigueur soient applicables en même temps à l'aéroport. Afin de faciliter l'identification de ces versions antérieures et des normes qui s'y appliquent, il importe de bien indiquer, dans le manuel d'exploitation d'aéroport, les parties et les systèmes assujettis aux éditions antérieures du TP 312, ainsi que l'édition du TP applicable et le numéro de la modification.

3) L'article 302.07 du RAC permet aux exploitants d'aéroport de maintenir leur conformité aux normes applicables à l'aéroport ou à une partie de ce dernier, au moment de la certification initiale et jusqu'au moment où un changement est apporté « … *à l'égard de toute partie ou installation de l'aéroport qui a été remplacée ou améliorée*… ». Dans ces situations, l'exploitant d'aéroport doit se conformer aux normes les plus récentes « … *dans leur version à la date à laquelle la partie ou l'installation a été remise en service*… ».

   L'article 302.07, communément appelé la « clause de droits acquis », met en place un mécanisme permettant aux aéroports de faire une transition efficace vers les normes les plus récentes, en intégrant ces dernières à la planification des travaux/changements futurs à l'aéroport. Ce concept de droits acquis s'applique aussi à d'autres domaines de la législation canadienne, comme les codes de l'électricité, du bâtiment et de la prévention des incendies.

4) La conformité aux normes les plus récentes, en vigueur à la date à laquelle la partie ou l'installation a été remise en service, serait requise dans les cas suivants :

   a) Une partie de l'aéroport est « *remplacée ou améliorée* », comme la reconstruction d'une voie de circulation ou d'une piste et des zones connexes ou le remplacement de la signalisation.

b) Une des installations de l'aéroport est « *remplacée ou améliorée* », comme le remplacement des feux de bord de piste ou des systèmes de feux d'approche.

c) Une partie de l'installation est « *remplacée ou améliorée* » à la suite d'un changement au niveau de service opérationnel, comme les visibilités opérationnelles plus faibles, d'un changement de la dimension de l'aéronef critique ou du changement de l'état des pistes (p. ex. mise à niveau de l'approche de non-précision à l'approche de précision).

Dans le cas de la reconstruction complète d'une piste ou d'une voie de circulation selon les mêmes dimensions opérationnelles (longueur et largeur), la conformité aux normes les plus récentes serait exigée pour les pentes de surfaces et le marquage.

4.0 CHANGEMENTS/ACTIVITÉS DANS LES AÉROPORTS QUI SONT ASSUJETTIS À L'ARTICLE 302.07 DU *RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE* (RAC)

1) La liste qui suit donne des exemples de changements ou d'activités dans les aéroports qui peuvent être considérées comme des « activités d'entretien » à l'égard desquelles les normes en vigueur au moment de la certification peuvent être maintenues. La liste indique également les conditions dans lesquelles l'exploitant d'aéroport devrait se conformer aux normes les plus récentes en vigueur.

a) Le resurfaçage, le resurfaçage en gravier, y compris les travaux et les réparations localisés à la couche de base et à la couche de fondation.

i) Ces travaux servent habituellement à restaurer les caractéristiques de surface de la piste, p. ex. pour résoudre les problèmes de friction ou d'écoulement des eaux. Dans le cadre de ces activités, il est fréquent qu'on répare la couche de base et la couche de fondation afin de résoudre des problèmes sous-jacents qui peuvent causer la détérioration de la surface, comme la fissuration ou le soulèvement par le gel. Dans la quatrième édition du TP 312, du moment que la surface restaurée comporte les mêmes dimensions opérationnelles (numéro de code et largeur) et le même niveau de service que ceux initialement certifiés, les exemples susmentionnés sont considérés comme des activités d'entretien. Dans ce cas, les marques au sol sont les seuls éléments qui doivent être conformes aux normes les plus récentes en vigueur à la date de remise en service de la piste ou de la voie de circulation.

ii) Toutefois, lorsque les travaux sont exécutés en conjonction avec un changement de l'« aéronef critique » devant utiliser la surface, l'exploitant d'aéroport doit se conformer aux normes les plus récentes en vigueur à la date de remise en service de la piste ou de la voie de circulation et applicables à la piste ou à la voie de circulation visée par le changement, y compris les normes concernant les pentes de surface des pistes, puisque ces normes portent sur la manœuvre et le rendement des aéronefs.

b) Rafraîchissement de la peinture des marques au sol.

i) Ces travaux sont considérés comme des activités d'entretien menées pour rétablir l'état visuel des marques, grâce à l'application de peinture fraîche sur les marques décolorées/usées.

ii) Toutefois, lorsque l'application de peinture sur les marques nécessite l'indication de l'emplacement des marques, p. ex. à la suite du revêtement ou du prolongement de la chaussée, l'exploitant d'aéroport doit se conformer aux normes les plus récentes en vigueur à la date de remise en service de la piste ou de la voie de circulation et applicables à la piste ou à la voie de circulation visée.

c) Câblage pour les feux de bord de piste (dans le conduit), appareil d'éclairage, filtre, remplacement des lampes.

i) Ces travaux servent habituellement à rétablir/maintenir les caractéristiques de rendement des systèmes d'éclairage. Le remplacement des puits de tirage affaiblis/endommagés ou des sections de la canalisation/du câblage enterré constitue également une activité d'entretien.

ii) Toutefois, lorsqu'une excavation de tranchée importante est requise pour exécuter les travaux liés au système d'éclairage ou lorsque les travaux sont associés à un changement du « niveau de service » opérationnel (p. ex. mise à niveau de l'approche de non-précision à l'approche de précision ou visibilités opérationnelles plus faibles), l'exploitant d'aéroport doit se conformer aux normes les plus récentes en vigueur à la date de remise en service de la piste ou de la voie de circulation et applicables au système d'éclairage en construction, dont celles concernant l'emplacement des feux.

iii) Bien que l'article 302.07 du RAC permette le codage de couleur des zones de piste décalées et que les derniers tiers des pistes d'une longueur supérieure à 1 200 mètres conservent leur certification initiale, la cinquième édition du TP 312 change le codage de couleur de bleu à rouge dans les cas des zones de piste décalées et de blanc à jaune dans le cas du dernier tiers des pistes d'une longueur supérieure à 1 200 mètres. Cela vise à normaliser le codage de couleur international qui offre aux membres d'équipage de conduite des repères visuels additionnels dans l'environnement opérationnel des pistes. C'est pourquoi il est suggéré de mettre ces changements en pratique.

d) Remplacement de panneaux.

i) Du moment qu'elle ne change pas le niveau de service opérationnel connexe, l'aéronef critique ou la visibilité opérationnelle, cette activité d'entretien est généralement menée pour restaurer les caractéristiques de rendement (couleur ou puissance lumineuse) des panneaux. Une des méthodes communes d'exécution des travaux nécessite le remplacement de l'enseigne du panneau et des lampes.

ii) Toutefois, lorsque la boîte du panneau est complètement remplacée, l'exploitant d'aéroport doit se conformer aux normes les plus récentes en vigueur à la date de remise en service de la piste ou de la voie de circulation et applicables à la signalisation de l'emplacement visé.

iii) En outre, lorsque la boîte du panneau remplacée est un panneau d'instructions obligatoires, l'installation du panneau, ce qui comprend le panneau d'instructions obligatoires du côté opposé au point d'attente, doit être conforme aux normes les plus récentes en vigueur à la date de remise en service de la piste ou de la voie de circulation et applicables aux panneaux d'instructions obligatoires de l'emplacement d'attente visé. Cela comprend l'installation obligatoire de panneaux des deux côtés du point d'attente, si les normes les plus récentes l'exigent.

e) Construction des aides à la navigation (p. ex. abri d'alignement de descente).

i) Il est reconnu que la mise en place des abris d'alignement de descente près des antennes de transmission est attribuable aux limites techniques de l'installation générale. Par conséquent, l'abri d'alignement de descente est réputé comme faisant partie de l'installation de l'aide à la navigation fixe de par sa fonction.

ii) Toutefois, comme ces abris font l'objet d'un remplacement selon un cycle de vie, l'exploitant d'aéroport doit se conformer aux normes les plus récentes

applicables à la frangibilité des abris en utilisant des matériaux qui réduisent au minimum le risque pour les opérations, comme une enveloppe en fibre de verre.

4.1 Changements apportés au niveau de service ou à l'aéronef critique

1) Les améliorations apportées au niveau de service ayant une incidence sur une des parties de l'aire de mouvement (p. ex. mise à niveau de l'approche non-instrument à l'approche de non précision, de l'approche de non-précision à l'approche de précision ou visibilité opérationnelle) ou tout changement apporté à l'aéronef critique ont un effet sur les surfaces de limitation et d'identification d'obstacles, le cas échéant, et sur toutes les normes connexes, comme celles portant sur les dimensions de la bande et de la portion nivelée, les panneaux, l'éclairage, etc.

   a) Lorsqu'une piste fait l'objet d'une amélioration du niveau de service, l'exploitant d'aéroport doit se conformer à toutes les normes les plus récentes sur les surfaces de limitation et d'identification d'obstacles, le cas échéant, et sur les bandes de piste, la surface nivelée, ainsi qu'à d'autres exigences associées au changement apporté à cette piste particulière.

   b) Lorsqu'une voie de circulation fait l'objet d'une amélioration du niveau de service, l'exploitant d'aéroport doit se conformer à toutes les normes les plus récentes, y compris celles relatives aux dimensions de la bande et de la surface nivelée, ainsi qu'à d'autres exigences associées au changement apporté à cette voie de circulation particulière.

   c) Lorsque les minimums applicables à la visibilité opérationnelle d'une aire de trafic sont améliorés, notamment dans le cas des opérations à faible visibilité, l'exploitant d'aéroport doit se conformer à toutes les normes les plus récentes associées au changement apporté à cette aire de trafic particulière.

4.2 Introduction des éléments de surface de décollage et changements relatifs à la pente du prolongement dégagé dans la cinquième édition du TP 312

1) En ce qui concerne les éléments de surface de décollage introduits dans la cinquième édition du TP 312, les exploitants d'aéroport sont informés que l'article 302.07 du RAC permet que les surfaces établies conformément à la quatrième édition du TP 312 maintiennent leur certification initiale jusqu'à ce qu'un changement soit apporté au niveau de service de la piste visée ou à l'aéronef critique.

   Toutefois, l'introduction des éléments de surface de décollage dans la cinquième édition du TP 312 vise à examiner la situation actuelle présentée dans la quatrième édition du TP 312, c.-à-d qu'aucune pente de limitation d'obstacles n'est associée aux opérations de décollage vers la portion décalée d'une piste. En outre, aucune information n'est fournie aux membres d'équipage de conduite quant à l'emplacement, au type et à la hauteur de l'obstacle qui a donné lieu à l'établissement du décalage. Puisque l'objectif du TP 312 est de mettre en place un environnement opérationnel en fonction des paramètres de sécurité reconnus, l'introduction des éléments de surface de décollage dans la cinquième édition du TP 312, qui sont liés à la TODA déclarée, établit un profil ascensionnel normalisé exempt d'obstacles qui est compatible avec les caractéristiques de rendement définies dans le cadre du processus de certification de l'aéronef. C'est pourquoi, il est suggéré de mettre ces changements en pratique.

2) En ce qui concerne les changements relatifs à la pente du prolongement dégagé et leur relation avec la surface de décollage dans la cinquième édition du TP 312, les exploitants d'aéroport sont informés que l'article 302.07 du RAC permet de maintenir la certification initiale des prolongements dégagés établis conformément à la quatrième édition du TP 312, jusqu'à ce qu'un changement soit apporté à la longueur de la piste, au niveau de service ou à l'aéronef critique visé.

Toutefois, l'actuelle emploi du prolongement dégagé au Canada permet que le prolongement se fasse jusqu'au premier obstacle qui se tient droit (longueur maximale de 300 m) et aucune information n'est fournie aux membres d'équipage de conduite à l'effet que l'aéronef vole vers un obstacle sans possibilité de faire la transition vers un profil ascensionnel normalisé au bout de la longueur du prolongement dégagé publié (TODA). Puisque l'objectif du TP 312 est de mettre en place un environnement opérationnel en fonction des paramètres de sécurité reconnus, le changement apporté aux normes sur le prolongement dégagé dans la cinquième édition de la TP 312 permet une transition vers un profil ascensionnel normalisé exempt d'obstacles qui est compatible avec les caractéristiques de rendement définies dans le cadre du processus de certification de l'aéronef. C'est pourquoi, il est suggéré de mettre ces changements en pratique.

5.0 GESTION DE L'INFORMATION

1) Sans objet.

6.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT

1) Sans objet.

7.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour de plus amples renseignements, communiquez à l'adresse suivante :

http://www.tc.gc.ca/fra/regions.htm

Nous vous invitons à nous faire part de vos suggestions visant à modifier le présent document en les adressant à :

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

Le directeur de Normes,
Aviation civile

[original signé par]

Aaron McCrorie