



# Circulaire d'information

**Sujet : Préventions des incursions sur piste**

Bureau émetteur :	Normes	Document n° :	CI 700-029
Dossier de classification n° :	Z 5000-34	Édition n° :	01
SGDDI n° :	8191730-V15	Date d'entrée en vigueur :	2014-03-24

**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 MESURE ..... 4**

**5.0 CONCLUSION ..... 4**

**6.0 GESTION DE L'INFORMATION ..... 4**

**7.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT..... 5**

**8.0 BUREAU RESPONSABLE ..... 5**

## 1.0 INTRODUCTION

- (1) La présente circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle peut décrire 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 d'informer les exploitants aériens qu'un problème de sécurité persiste au sujet des incursions sur piste et de les encourager à mettre en œuvre des programmes de sécurité des pistes en tenant compte des pratiques exemplaires contenues dans le manuel de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

### 1.2 Applicabilité

- (1) Le présent document s'applique à tout le personnel de l'Aviation civile de Transports Canada (TCAC) et à toutes les personnes, organisations et industries qui participent aux opérations aériennes aux aéroports ou aérodromes.

### 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., 1985, ch. A-2);
- (b) Partie VII du *Règlement de l'aviation canadien (RAC), Services aériens commerciaux*;
- (c) Manuel de prévention des incursions sur piste (Première édition – 2007) Doc 9870. AN/463 (ICAO): ce document est disponible sur le site de l'OACI :

[http://www.icao.int/Pages/FR/default\\_FR.aspx](http://www.icao.int/Pages/FR/default_FR.aspx)

### 2.2 Documents annulés

- (1) À l'entrée en vigueur du présent document, le document suivant sera annulé :
- (a) **Circulaire d'information de l'aviation commerciale et d'affaires (CIACA) 0205**, Édition 01, 2002-05-08 — *Incursions sur piste*.
- (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 **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- (a) **MEC** : Manuel d'exploitation de la compagnie;
  - (b) **OACI** : Organisation de l'aviation civile internationale;
  - (c) **SIRO** : Utilisation simultanée de pistes sécantes;
  - (d) **SOP** : Procédures d'utilisation normalisées.

## 3.0 CONTEXTE

- (1) Les statistiques de NAV CANADA sur les incursions sur piste mettent en évidence une question de sécurité permanente. (Voir le tableau ci-dessous.) Bien que nous ayons vu une amélioration de 2003 à 2006, depuis 2007, les statistiques démontrent une augmentation du nombre d'incursions sur piste. Le taux d'incursion sur 100 000 mouvements est élevé et relativement statique sur la période ouverte.

Année	Nombre d'incursions sur la piste	Mouvements*	Taux d'incursions sur la piste pour 100 000 mouvements
2003	364	6,182,602	5.89
2004	351	6,040,073	5.81
2005	333	6,036,785	5.52
2006	321	6,157,623	5.21
2007	278	6 547 637	4,25
2008	367	6 468 667	5,67
2009	324	6 153 859	5,26
2010	337	5 976 482	5,64
2011	386	5 838 811	6,61
2012	355	5 825 756	6,09

\*Les mouvements n'incluent que les atterrissages, les décollages et les pratiques de posés-décollés aux aéroports où NAV CANADA fournit des services de contrôle ou de conseil.

- (2) Un certain nombre de facteurs contribuent aux incursions sur piste tels que l'aménagement et la complexité de l'aéroport, l'augmentation du débit de la circulation et les facteurs humains. L'utilisation simultanée de pistes sécantes (SIRO) représente une grande partie des conflits potentiels.
- (3) Les exploitants devraient prendre des mesures pour réduire le risque d'incursion.

#### 4.0 MESURE

- (1) En reconnaissant qu'une augmentation de la charge de travail et que toute distraction potentielle augmentera la vulnérabilité aux erreurs, il est recommandé que les exploitants aériens élaborent des procédures dans leurs procédures d'utilisation normalisées (SOP) pour réduire la charge de travail et les distractions potentielles lorsque l'aéronef circule au sol. L'accès au poste de pilotage devrait être restreint lors de la phase de roulage.
- (2) De nombreuses pratiques exemplaires et recommandations sont mentionnées dans le Doc 9870 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Une attention toute particulière devrait être accordée au chapitre 4, annexes A et B, lors de l'élaboration du SOP ayant pour but **d'empêcher** les incursions sur piste. Il est recommandé que les pratiques exemplaires et les recommandations concernant les tâches de communication et de poste de pilotage soient incluses dans le SOP pour améliorer les mesures préventives prises pour atténuer les incursions sur piste. Les SOP devraient aussi comprendre des procédures claires et concises.

Exemple :

- (a) quel pilote a la responsabilité d'obtenir et de lire les autorisations;
- (b) la nécessité que les deux pilotes confirment mutuellement qu'ils ont entièrement compris l'autorisation *avant* la circulation au sol;
- (c) les mesures à prendre lorsqu'il y a un doute;
- (d) qui sera responsable du roulage sécuritaire de l'aéronef;
- (e) qui a la responsabilité de surveiller le progrès de l'aéronef et de la circulation.

**Remarque** : Les autres éléments mentionnés dans le Doc. 9870 de l'OACI devraient être inclus dans le SOP/Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC), au besoin.

- (3) Apportez une attention particulière pour vous assurer que les procédures dans le MEC et les SOP (au besoin) sont mises à jour selon l'actuelle phraséologie standard de l'OACI. Les exigences linguistiques de l'OACI pour les communications radiotéléphoniques air-sol se trouvent à l'Annexe 10 – Télécommunications aéronautiques, Volume II, Chapitre 5, et Annexe I – Délivrance des licences du personnel, Chapitre I et Annexe 1.
- (4) Le MEC et les SOP (au besoin) devraient aussi comprendre les considérations et les procédures au sujet de SIRO, pour améliorer leur familiarité avec ce type d'activité et pour atténuer le risque d'incursions sur piste.

#### 5.0 CONCLUSION

- (1) La mise en œuvre des recommandations figurant dans le manuel de l'OACI assurera l'uniformisation des opérations sécuritaires dans les aires de manœuvre et réduira la possibilité d'incursions sur piste.

#### 6.0 GESTION DE L'INFORMATION

- (1) Sans objet.

## **7.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT**

(1) Sans objet.

## **8.0 BUREAU RESPONSABLE**

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le :

Chef des Normes de l'aviation commerciale — AARTF

Télécopieur : 613-990-6215  
Courriel : [arlo.speer@tc.gc.ca](mailto:arlo.speer@tc.gc.ca)

Toute proposition de modification au présent document est bienvenue et devrait être soumise à l'adresse de courriel suivante : [AARTInfoDoc@tc.gc.ca](mailto:AARTInfoDoc@tc.gc.ca)

Le directeur des Normes  
Aviation civile  
Transports Canada

*Original signé par Aaron McCrorie le 24 mars 2014*

Aaron McCrorie

-----  
*Les documents et les pages web internes de transports canada mentionnés dans ce document sont disponibles sur demande auprès du bureau responsable.*