
Directive sur l'exploitation côté piste

Programme pour l'obtention du permis d'exploitation de véhicules côté piste

Glossaire

Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa	AAIMCO
Alignement de descente	GP
Carte d'identité pour les zones réglementées.....	CIZR
Centre de coordination des opérations aéroportuaires.....	CCOA
Débris/Dégâts causés par corps étrangers	FOD
Équipement de servitude au sol.....	ESS
Feux d'extrémité de piste.....	REIL
Indicateur de trajectoire d'approche de précision	PAPI
Installation centralisée de dégivrage	ICD
Permis d'exploitation de véhicules côté piste.....	PEVCP
Piste.....	RWY
Procédures d'utilisation normalisées	SOP
Radiophare d'alignement de piste	LOC
Règlement de l'aviation canadien	RAC
Règles de vol aux instruments	IFR
Règles de vol à vue	VFR
Routes d'accès d'urgence	UR
Système d'atterrissage aux instruments	ILS
Transports Canada.....	TC
Voie de circulation.....	TWY

Table des matières

PRÉFACE.....	6
CHAPITRE 1.....	7
1.0 PROGRAMME PEVCP.....	7
1.1 INTRODUCTION.....	7
1.2 CONDITIONS PRÉALABLES À LA DEMANDE D'OBTENTION D'UN PEVCP.....	7
1.3 LA DEMANDE.....	8
1.4 DÉCLARATION DE L'EMPLOYEUR ET JUSTIFICATION DE LA CLASSE DE PERMIS DEMANDÉ.....	10
1.4.1 Le permis D/R – Accès restreint côté piste.....	10
1.4.2 Le permis D/A – Permis de circuler sur les aires de trafic.....	11
1.4.3 Le permis D – Accès complet côté piste.....	11
1.5 PÉRIODE D'ORIENTATION ET DE FORMATION.....	13
1.6 EXAMENS D'OBTENTION DU PEVCP.....	16
1.6.1 L'examen théorique.....	16
1.6.2 L'examen pratique.....	16
1.7 Le Certificat restreint d'opérateur radio.....	17
1.8 QUALIFICATIONS DE L'EXAMINATEUR PEVCP QUALIFIÉ.....	17
1.9 DÉLIVRANCE ET RENOUVELLEMENT DU PEVCP.....	17
1.10 RESPONSABILITÉS DU TITULAIRE D'UN PEVCP.....	18
1.11 APPLICATION DES DIRECTIVES CÔTÉ PISTE.....	19
1.12 RÈGLES GÉNÉRALES DE CONDUITE.....	19
1.13 Système de points d'inaptitude.....	20
1.14 Suspension du PEVCP.....	20
1.15 Rapports d'infraction.....	20
1.16 Processus d'appel.....	21
1.17 Suspension immédiate ou révocation permanente du PEVCP et de la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR).....	21
1.18 TABLEAUX DES INFRACTIONS.....	22
CHAPITRE 2.....	23
2.0 VÉHICULES ET ÉQUIPEMENT.....	23
2.1 NORMES RELATIVES AUX VÉHICULES ET AU TRANSPORT DE PASSAGERS.....	23
2.2 Véhicules autotractés avec cabine.....	23
2.3 Véhicules autotractés sans cabine.....	24
2.4 Véhicules tractés sans cabine.....	24
2.5 Accessoires des véhicules et équipement.....	25
2.6 Mouvement et stationnement des véhicules.....	25
CHAPITRE 3.....	27
3.0 RÈGLES DE LA CIRCULATION CÔTÉ PISTE.....	27
3.1 ACCÈS AU CÔTÉ PISTE.....	27
3.2 Alcool et drogues.....	27
3.3 Tabagisme.....	27
3.4 Signalement des situations dangereuses et des accidents.....	28
3.5 Équipement audio/téléphones cellulaires personnels.....	28
3.6 Véhicules d'escorte.....	28
3.7 Procédures spéciales – Procédures VIP du Centre d'accueil du Canada.....	28
3.8 ZONES DE CONTRÔLE DES VÉHICULES CÔTÉ PISTE.....	29
3.9 Couloirs de véhicules.....	33
3.10 Panneaux de circulation sur l'aire de trafic.....	34
3.11 Véhicules d'urgence qui répondent à une urgence.....	35
3.12 Véhicules d'entretien de l'AAIMCO.....	35
3.13 Restrictions se rapportant à la circulation sur le chemin « Head of Stand ».....	35
3.14 Limites de vitesse.....	35
3.15 Priorité de passage.....	36
3.16 Priorité de passage des aéronefs et interdiction de leur couper la voie.....	36
3.17 Conduite d'un véhicule à proximité d'un aéronef.....	37
3.18 Conduire un véhicule à proximité d'un aéronef au départ.....	37
3.19 Conduire un véhicule à proximité d'un aéronef à l'arrivée.....	38
3.20 Remorquage d'aéronefs.....	38
3.21 Conduire un véhicule à proximité d'un aéronef stationné.....	39
3.22 Précautions additionnelles à prendre au moment de conduire un véhicule à proximité d'une porte d'embarquement au sol.....	39

3.23	Précautions additionnelles à prendre au moment de conduire un véhicule à proximité de l'Installation centralisée de dégivrage	39
3.24	Avitaillement en carburant des aéronefs	39
3.25	Équipement de remorquage et charges	39
3.26	Règlements se rapportant au service au sol d'un aéronef à une porte d'embarquement.....	40
3.27	Stationnement de l'équipement de servitude au sol.....	40
3.28	Contrôle des non-passagers - véhicules (CNP-V) de l'ACSTA	41
3.29	Guidage au sol des véhicules et aéronefs	42
CHAPITRE 4.....		43
4.0	SALLES DE BAGAGES.....	43
4.1	GÉNÉRALITÉS.....	43
4.2	AMÉNAGEMENT DE LA SALLE DE BAGAGES.....	44
4.3	ÉCOULEMENT DU TRAFIC DANS LA SALLE DES BAGAGES.....	46
4.4	STATIONNEMENT DES CHARIOTS.....	47
CHAPITRE 5.....		48
5.0	LE TERRAIN D'AVIATION.....	48
5.1	AIRES DE MANOEUVRE.....	48
5.2	ZONES CRITIQUES.....	49
5.3	ROUTES DU TERRAIN D'AVIATION.....	50
5.4	LES ROUTES D'ACCÈS D'URGENCE (UR).....	51
5.5	RÈGLES GÉNÉRALES DE CONDUITE SUR LES AIRES DE MANOEUVRE	52
5.6	INCURSIONS SUR UNE AIRE DE MANOEUVRE.....	52
CHAPITRE 6.....		54
6.0	COMMUNICATIONS RADIO.....	54
6.1	GÉNÉRALITÉS	54
6.2	CERTIFICAT RESTREINT D'OPÉRATEUR RADIO (COMPÉTENCE AÉRONAUTIQUE)	54
6.3	VÉRIFICATIONS RADIO.....	55
6.4	PROCÉDURES ET TERMINOLOGIE AÉROPORTUAIRES.....	55
6.5	PROCÉDURES RADIO DE BASE.....	56
6.6	PROCÉDURES RADIO DE REFOULEMENT D'AÉRONEF	56
6.7	PARTICIPATION À DES COMMUNICATIONS D'URGENCE	57
6.8	SIGNALEMENT D'UNE DÉFAILLANCE DE L'ÉQUIPEMENT CÔTÉ PISTE	57
6.9	PANNE RADIO CÔTÉ PISTE	57
6.10	PANNE DE VÉHICULE ET PANNE RADIO CÔTÉ PISTE	58
SAMPLE DRIVE TEST FORM.....		60

Préface

Le Règlement de l'aviation canadien (RAC), Partie III, exige des exploitants d'aéroport qu'ils assurent une formation structurée à tous les conducteurs de véhicules côté piste, évaluent leurs compétences et leur délivrent un permis d'exploitation. La recherche démontre que les véhicules et leurs conducteurs sont à l'origine des incursions sur piste et que cette tendance tend à perdurer.

La conduite d'un véhicule sur un terrain d'aviation est une activité qui présente un risque potentiel élevé et requiert l'adoption et le suivi d'un ensemble de mesures de contrôle afin de limiter ce risque. Le programme de permis d'exploitation de véhicules côté piste (PEVCP), qui fait partie du système de gestion de la sécurité de l'aéroport, est l'un des nombreux programmes ayant été instauré pour minimiser le risque d'accident. Ce programme porte sur deux volets de la sécurité :

la sûreté opérationnelle, qui traite des véhicules qui circulent très près des aéronefs sur le terrain de l'aéroport, les aires de trafic, les portes d'embarquement et les routes côté piste; et

la santé et la sécurité au travail, qui traite de la sécurité personnelle des conducteurs. Il incombe à chaque employeur du côté piste de veiller à la santé et la sécurité de leurs employés et à l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (AAMCO), de veiller au respect de méthodes de conduite sécuritaires de toute personne qui circule sur le terrain de l'aéroport.

En gros, le programme des conducteurs de véhicules côté piste aborde les questions suivantes :

- le permis d'exploitation de véhicule côté piste (PEVCP)
- les règlements et exigences de l'aéroport
- les responsabilités de l'employeur
- les responsabilités individuelles
- l'aménagement général de l'aéroport
- les normes en matière de véhicules
- les dangers connexes à la conduite de véhicules côté piste
- les procédures d'urgence à suivre en cas d'accident
- les communications
- la formation
- l'évaluation

Toute personne qui doit en raison de son travail conduire un véhicule côté piste doit être titulaire d'un PEVCP et d'une carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) en règle ou être escortée par une personne dûment autorisée (c.-à-d. suivre de près le véhicule d'escorte ou être à bord du même véhicule où se trouve l'escorte).

Toute personne qui conduit un véhicule côté piste sans détenir un PEVCP en règle et (ou) sans escorte sera immédiatement escortée en dehors du côté piste et perdra automatiquement ses privilèges d'accès jusqu'à la tenue d'une entrevue avec le Spécialiste de la sécurité côté piste, qui déterminera si le PEVCP peut être revalidé.

1.0 Programme PEVCP

1.1 Introduction

Le programme PEVCP est un système complet qui englobe :

1. Le processus de demande d'obtention du permis, qui consiste à remplir un formulaire de demande qui, une fois dûment complété, doit être signé par le demandeur et l'employeur (pour l'obtention d'un permis initial ou le renouvellement d'un permis);
2. Une période d'orientation qui englobe l'étude de la présente directive côté piste, une formation en cours d'emploi et une période de familiarisation avec l'environnement côté piste assurées par l'employeur;
3. Un examen théorique administré par la coordonnatrice de la sécurité de l'AAIMCO. Un rendez-vous doit être fait à l'avance pour écrire l'examen théorique;
4. Un examen pratique, administré par l'AAIMCO;
5. Le titulaire d'un PEVCP est tenu de se conformer en tout temps aux règlements d'exploitation côté piste;
6. Le titulaire d'un PEVCP est tenu d'informer en tout temps l'AAIMCO des changements à ses coordonnées personnelles et au statut/à la validité de son permis de conduire;
7. Le titulaire d'un PEVCP est tenu de se présenter aux réunions d'examen convoquées par les représentants de l'AAIMCO advenant plusieurs infractions mineures ou une grave infraction;
8. Il incombe au titulaire d'un PEVCP de voir au renouvellement de son permis dans les délais prescrits; tout manquement à cette obligation entraînera la suspension du PEVCP et la révocation du droit d'accès du véhicule aux barrières de sécurité;
9. Le PEVCP n'est valide que pour l'aéroport où il a été délivré.

1.2 Conditions préalables à la demande d'obtention d'un PEVCP

Toute personne qui présente une demande d'obtention d'un PEVCP doit être titulaire :

- d'un permis de conduire provincial (PCP) en règle. L'exigence minimale requise est un permis de catégorie G2 délivré par la province de l'Ontario, un permis probatoire délivré au Québec ou l'équivalent;
- d'une carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR);
- et, s'il y a lieu, d'un certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique).
-

Ci-après, l'ensemble de ces documents est désigné par le vocable *documents du PEVCP*.

1.3 La demande

La gestion des demandes d'obtention du PEVCP, la planification et la gestion des examens PEVCP, la correction des examens ainsi que les autres formalités administratives liées au programme relèvent de la coordonnatrice de la sécurité.

Coordonnatrice de la sécurité
Administration de l'aéroport d'Ottawa
1000, privé Airport Parkway, Bureau 2500
613 248-2000, poste 1111

La demande d'obtention du PEVCP doit renfermer les coordonnées personnelles du conducteur, la preuve de détention d'un permis de conduire en règle, la signature d'un engagement à se conformer aux règlements de conduite côté piste et au système en vigueur visant à les faire appliquer, une déclaration de l'employeur qui comprend une justification de la nécessité d'un PEVCP et d'autres renseignements pertinents.

Un exemple du formulaire de demande figure ci-après. La demande dûment complétée doit être retournée, dûment signée par l'employeur, à temps pour la date prévue de l'examen théorique. Cette exigence s'applique aux candidats qui doivent obtenir pour la première fois un permis et aux conducteurs qui doivent renouveler leur permis.



**APPLICATION FOR AN AIRSIDE VEHICLE OPERATORS PERMIT (AVOP)
DEMANDE D'UN PERMIS D'EXPLOITATION DE VÉHICULE AÉROPORTUAIRE DU CÔTÉ PISTE (PEVCP)
APPLICANT (PLEASE PRINT) - CANDIDAT (ÉCRIRE EN LETTRES MOULÉES)**

NEW / NOUVEAU <input type="checkbox"/>	RENEWAL / RENOUELLEMENT <input type="checkbox"/>
LAST NAME - NOM DE FAMILLE	FIRST NAME - PRÉNOM
ADDRESS - ADRESSE	
CONTACT TELEPHONE N° DE TÉLÉPHONE DU CANDIDAT	
PROVINCIAL / TERRITORIAL DRIVERS LICENCE N° DU PERMIS DE CONDUIRE PROVINCIAL / TERRITORIAL (in full/au long)	EXPIRY DATE D'EXPIRATION
RED PASS N° DU LAISSEZ-PASSER	
HAVE YOU PREVIOUSLY HELD AN AVOP PERMIT? AVEZ-VOUS DÉJÀ ÉTÉ DÉTENTEUR D'UN PERMIS PEVCP? <input type="checkbox"/> No/Non <input type="checkbox"/> Yes/Oui	RADIOTELEPHONE OPERATORS RESTRICTED CERTIFICATE (OR EQUIVALENT) AND CLASS CERTIFICAT RESTREINT D'OPÉRATEUR RADIO (COMPÉTENCE AÉRONAUTIQUE) OU L'ÉQUIVALENT ET CATÉGORIE
Demerit Point to date / Points d'inaptitude à ce jour : <input type="checkbox"/>	

I agree to abide by the rules set out by the OMCIAA regarding the AVOP Program including the Demerit Point System.

J'accepte de me conformer aux règlements de l'AAIMCO concernant le programme de PEVCP incluant le Système de points d'inaptitude.

I consent to the release of information to my employer with respect to my driving record on the Airport under the AVOP program.

Je consens à ce que mon dossier de conducteur à l'aéroport en vertu du programme de PEVCP soit divulgué à mon employeur.

APPLICANT'S SIGNATURE DU CANDIDAT

DATE

Please call AVOP Office at 248-2000 extension 1111 to schedule an appointment.

Pour prendre rendez-vous, veuillez contacter le bureau de PEVCP au 248-2000, poste 1111.

**EMPLOYER'S STATEMENT (per Section 1.3 AVOP Document) /
DÉCLARATION DE L'EMPLOYEUR- (conformément à l'article 1.3 du document PEVCP)**

COMPANY NAME - NOM DE LA COMPAGNIE	TELEPHONE N° DE TÉLÉPHONE
ADDRESS - ADRESSE	TYPE OF PERMIT REQUESTED/ GENRE DE PERMIS DEMANDÉ DA <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> DR <input type="checkbox"/>

JUSTIFICATION FOR AN AVOP - JUSTIFICATION DE LA DEMANDE

Duties of this employee/Fonctions de l'employé :

NAME AND TITLE OF REQUESTING AUTHORITY (Please print) NOM ET TITRE DE LA PERSONNE AUTORISÉE À FAIRE LA DEMANDE (en lettres mouillées)	Signature	Date
---	-----------	------

AIRPORT AUTHORITY USE ONLY - À L'USAGE DE L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT

SIGNATURE	DATE	<input type="checkbox"/> APPLICATION ACCEPTED - DEMANDE ACCEPTÉE	OR OU	<input type="checkbox"/> REJECTED REFUSÉE
-----------	------	---	----------	--

NOTES:

1.4 Déclaration de l'employeur et justification de la classe de permis demandé

Tous les conducteurs qui doivent conduire un véhicule côté piste peuvent obtenir un permis leur permettant de s'acquitter des tâches connexes à leur emploi.

La déclaration de l'employeur et la justification de la classe PEVCP demandée constituent des documents qui lient juridiquement l'employeur.

Les employeurs sont responsables de la conduite et du comportement de leurs employés côté piste et doivent se conformer aux obligations suivantes relativement aux PEVCP :

- s'assurer de la nécessité pour un employé de conduire un véhicule côté piste;
- s'assurer que l'équipement et les véhicules sont en bon état pour la conduite et satisfont aux normes énoncées dans la présente directive;
- s'assurer que l'employé est dûment formé et qualifié pour conduire les véhicules et l'équipement qu'il doit utiliser dans le cadre de son emploi;
- assurer la formation PEVCP initiale;
- assurer une formation périodique lorsque des changements ou des modifications sont apportés à l'aménagement de l'aéroport, en cas de modification aux Procédures d'utilisation normalisées et aux directives côté piste et lorsque des avis côté piste sont publiés;
- assurer une formation périodique à un employé qui a commis des infractions PEVCP répétées, s'est vu retirer son PEVCP ou dans toute autre circonstance où l'AAMCO juge une formation périodique nécessaire. L'AAMCO se réserve le droit de suspendre les privilèges rattachés au PEVCP jusqu'au suivi de la formation périodique en question;
- tenir des dossiers de formation PEVCP;
- soumettre sur demande à l'AAMCO les dossiers de formation des titulaires d'un PEVCP;
- s'assurer que les employés qui conduisent un véhicule côté piste détiennent un permis de conduire provincial, une CIZR et un PEVCP en règle.

1.4.1 Le permis DR – Accès restreint côté piste

Le permis DR est l'autorisation la plus restreinte qui est délivrée à un conducteur de véhicule côté piste et s'applique normalement aux conducteurs autorisés à circuler, en raison de leur travail, exclusivement sur des aires de trafic privé ou dans d'autres zones réglementées clairement identifiées. La délivrance d'un permis pour ces activités d'exploitation privées vise à s'assurer que les conducteurs de véhicules ont acquis des connaissances générales sur les activités d'exploitation côté piste et une conscience situationnelle des zones où il leur est interdit de circuler.

Un permis DR est EXIGÉ pour les conducteurs qui circulent sur les aires de trafic suivantes :

1. Hangar de Transports Canada
2. Aire de trafic d'Innotech /Execaire /Shell Aerocentre
3. Aire de trafic d'Esso Avitat
4. FedEx
5. Aire de trafic du Centre du fret aérien d'Ottawa
6. Aire de trafic de First Air
7. Aire de trafic de la GRC
8. Aire de trafic du Conseil national de recherches du Canada
9. Aire de trafic du hangar du Centre d'accueil du Canada
10. Champ nord – aire de trafic V, Sander Geophysics
11. Hangar Alert

1.4.2 Le permis DA – Permis de circuler sur les aires de trafic

Le permis DA est normalement délivré aux personnes qui s'acquittent de fonctions liées aux opérations de préparation des vols :

- Les agents des lignes aériennes
- Les fournisseurs de services de soutien au sol
- Les avitailleurs en carburant
- Le personnel des services de traiteur
- Les entrepreneurs
- Les autorités policières / Organismes d'inspection (p.ex. l'Agence des services frontaliers du Canada)

Le titulaire d'un permis DA n'est autorisé à circuler que dans les zones assignées aux opérations de préparation des vols ainsi que dans les zones désignées du permis DR. Les zones DA englobent :

- La principale aire de trafic de l'aérogare
- L'aire de trafic II (aire de trafic secondaire)
- L'Installation centralisée de dégivrage (ICD)
- La voie de service côté piste
- La voie d'accès côté piste
- La voie de circulation Golf
- L'édifice sanitaire

1.4.3 Le permis D – Accès complet côté piste

Le titulaire d'un permis D est autorisé à circuler sur les pistes et les voies de circulation ainsi que dans les zones assignées aux titulaires de permis DR et DA. L'AAIMCO limite au minimum et à sa discrétion le nombre de permis de cette classe qui sont émis et ne les délivre qu'aux personnes qui doivent avoir accès à toutes les zones de l'aéroport pour s'acquitter de tâches connexes à leur emploi :

- Inspections des pistes
- Contrôle de la faune
- Services d'intervention en cas d'urgence
- Travaux d'ingénierie essentiels
- NAV CANADA
- Contrôle de la neige et des glaces
- Agents des transporteurs/des services d'escale pour le remorquage d'aéronefs
- Sécurité et maintien de l'ordre

Les compagnies doivent s'assurer d'avoir un nombre suffisant d'employés titulaires d'un permis D pour s'acquitter des fonctions qui leur incombent (p.ex. remorquage d'aéronefs sur les aires de manœuvre).

En plus d'un permis de conduire provincial en règle, le demandeur d'un permis D doit être titulaire d'un certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique) délivré par Industrie Canada avant qu'un permis D ne lui soit délivré.

1.4.4 Classes de permis PEVCP

PERMIS « D »

AIRPORT AIRSIDE VEHICLE OPERATOR'S PERMIT PERMIS D'EXPLOITATION DE VÉHICULE AÉROPORTUAIRE CÔTÉ-PISTE		International Airport Authority Administration de l'aéroport international Ottawa	
VALID AT - VALIDE À Ottawa - YOW	EXPIRY - DATE - EXPIRATION January 20, 2018	PDL: S98765-43210-98765 ROL: 98765432	
NAME - NOM John Smith		SIGNATURE (LICENSEE - DU TITULAIRE)	
EMPLOYER - EMPLOYEUR Company ABC		ISSUE DATE - ÉMISSION May 18, 2013	ISSUED BY - ÉMIS PAR
			

PERMIS « DA »

AIRPORT AIRSIDE VEHICLE OPERATOR'S PERMIT PERMIS D'EXPLOITATION DE VÉHICULE AÉROPORTUAIRE CÔTÉ-PISTE		International Airport Authority Administration de l'aéroport international Ottawa	
VALID AT - VALIDE À Ottawa - YOW	EXPIRY - DATE - EXPIRATION August 13, 2017	Aprons, Service Roads, Taxiway G PDL: S1234-45678-90123	
NAME - NOM John Smith		SIGNATURE (LICENSEE - DU TITULAIRE)	
EMPLOYER - EMPLOYEUR Company ABC		ISSUE DATE - ÉMISSION September 25, 2012	ISSUED BY - ÉMIS PAR
			

PERMIS « DR »

AIRPORT AIRSIDE VEHICLE OPERATOR'S PERMIT PERMIS D'EXPLOITATION DE VÉHICULE AÉROPORTUAIRE CÔTÉ-PISTE		International Airport Authority Administration de l'aéroport international Ottawa	
VALID AT - VALIDE À Ottawa - YOW	EXPIRY - DATE - EXPIRATION March 19, 2018	Sanders Ramp and Apron 5 between Tango and Papa Twys ONLY. Gate V-46 Transmitter Rd. ONLY PDL: C1234-56789-01234	
NAME - NOM John Smith		SIGNATURE (LICENSEE - DU TITULAIRE)	
EMPLOYER - EMPLOYEUR Company ABC		ISSUE DATE - ÉMISSION March 19, 2013	ISSUED BY - ÉMIS PAR
			

1.5 Période d'orientation et de formation

Avant qu'un PEVCP ne leur soit délivré, les conducteurs doivent suivre et réussir un cours de formation assuré par leur employeur. Ce cours prépare les conducteurs à circuler dans les zones côté piste désignées, les familiarise avec les véhicules qu'ils sont appelés à conduire et permet de s'assurer de leurs connaissances des règles de conduite côté piste. À l'Aéroport international d'Ottawa, la formation des conducteurs de véhicules est déléguée aux exploitants côté piste qui sont tenus d'assurer à leurs nouveaux employés une formation théorique et une formation pratique avant de que ces derniers ne se présentent à l'examen de conduite. Tous les nouveaux conducteurs sont tenus de suivre une formation à la conduite côté piste assurée par un titulaire de PEVCP qualifié, formation qui comprend deux (2) phases distinctes :

- (1) Formation théorique;
- (2) Formation pratique : familiarisation avec le véhicule, procédures de conduite, configuration géographique générale de l'aéroport, familiarité avec les zones de conduite autorisées et formation sur la conscience situationnelle générale.

La formation pratique doit faire l'objet d'au moins 15 heures de supervision et d'encadrement, heures qui doivent être consignées dans l'Attestation de l'entraînement PEVCP. Cette attestation **doit** démontrer que l'employé a complété les 15 heures de formation et **doit** indiquer **en détail** les routes sur lesquelles il a été formé à conduire ainsi que les dates de cette formation (p.ex. dans le cas de permis DA, toutes les zones de conduite auxquelles donne accès le permis DA, doivent être couvertes durant l'entraînement et figurer dans l'attestation, laquelle doit préciser l'emplacement des voies de circulation qui ont un accès direct à l'aire de trafic principale et à l'aire de trafic secondaire). Des entrées générales telles que « toutes les zones DA », « toutes les barrières », « toutes les pistes/voies de circulation », « Circuit de l'aéroport » et ainsi de suite ne seront pas acceptées. Toute formation spécifique à un emploi, par exemple, fixer un chargeur à tapis roulant à un aéronef, avitailler en carburant un aéronef, vidanger un chariot vide-toilette et ainsi de suite, n'est pas considérée comme faisant partie de la formation pratique et ne compte pas dans les 15 heures de formation pratique que doit recevoir tout futur conducteur. Si de l'information est manquante ou si certaines zones n'ont pas été couvertes ou si la documentation est incomplète, une période d'attente de deux semaines sera imposée.

Les employés qui suivent une formation spécifique à leur emploi peuvent œuvrer à l'intérieur des limites d'un poste de stationnement opérationnel sous réserve d'assurer l'entretien courant d'un aéronef et de demeurer dans leur aire de travail immédiate et dans le champ de mire de leur formateur. Dans ces cas-là, il est interdit en tout temps à l'employé de s'engager dans un corridor de véhicules sans être dûment escorté.

Les employés qui suivent une formation sur la conscience situationnelle sont autorisés à conduire côté piste sous réserve d'être accompagnés dans le véhicule par une personne titulaire d'un PEVCP en règle. Le formateur est responsable de tous les agissements de l'employé durant sa formation. Le formateur doit se trouver en tout temps dans le véhicule durant une formation sur la conscience situationnelle. Dans le cas d'une formation spécifique à un emploi, l'employé formé doit circuler immédiatement derrière le véhicule qui l'escorte et emprunter exactement le même parcours. Les employeurs doivent attester par la signature d'une déclaration que les deux phases de la formation ont été complétées par un employé avant que ce dernier ne se présente à l'examen théorique du PEVCP.

EXEMPLE D'ATTESTATION DE LA FORMATION PRATIQUE

**AIRSIDE VEHICLE OPERATORS PERMIT (AVOP) - TRAINING STATEMENT
 PERMIS D'EXPLOITATION DE VÉHICULE DU CÔTÉ PISTE (PEVCP) – ATTESTATION DE FORMATION**

APPLICANT (PLEASE PRINT) - CANDIDAT (ÉCRIRE EN LETTRES MOULÉES)

LAST NAME - NOM DE FAMILLE	FIRST NAME – PRÉNOM
----------------------------	---------------------

EMPLOYER'S TRAINING STATEMENT - DÉCLARATION DE L'EMPLOYEUR

COMPANY NAME - NOM DE LA COMPAGNIE	TELEPHONE N° DE TÉLÉPHONE
ADDRESS – ADRESSE	TYPE OF PERMIT REQUESTED/ GENRE DE PERMIS DEMANDÉ
	DA <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> DR <input type="checkbox"/>

TRAINER/ENTRAÎNEUR :

FIFTEEN (15) HOURS ON THE JOB TRAINING COMPLETED / QUINZE (15) HEURES DE FORMATION EN COURS D'EMPLOI :

I, the undersigned trainer, attest that this applicant has been fully trained in all areas stated below (per vol. 2, s. 1.5) and is competent and prepared to begin the AVOP testing process./Je, entraîneur soussigné, atteste que ce candidat a suivi une formation complète dans toutes les zones énumérées ci-après (vol. 2, s. 1.5) et est compétent et prêt à entreprendre le processus d'examen PEVCP.

DATE

APPLICANT'S SIGNATURE DU CANDIDAT

DATE

Date	Trainer/Entraîneur	MIN/HR MIN/H	Routes (doivent être indiquées en détail)	Trainer's Signature de l'entraîneur

See over for more grid / Voir au verso pour plus de cases

AIRPORT AUTHORITY USE ONLY – RÉSERVÉ À L'USAGE DE L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT

SIGNATURE	DATE	<input type="checkbox"/> APPLICATION ACCEPTED - OR DEMANDE ACCEPTÉE OU	<input type="checkbox"/> REJECTED REFUSÉE
-----------	------	---	--

NOTES:

Revised July 2015 / Révisé en juillet 2015

EXEMPLE



**AIRSIDE VEHICLE OPERATORS' PERMIT (AVOP) – TRAINING STATEMENT
 PERMIS D'EXPLOITATION DE VÉHICULE AÉROPORTUAIRE DU COTÉ PISTE (PEVCP) – ATTES
 DE L'ENTRAÎNEMENT**

APPLICANT (PLEASE PRINT) – CANDIDAT (EN LETTRES MOULÉES)

LAST NAME / NOM DE FAMILLE DOE	FIRST NAME - PRÉNOM JOHN
--	------------------------------------

EMPLOYER'S STATEMENT / DÉCLARATION DE L'EMPLOYEUR

COMPANY / COMPAGNIE ABC Plumbing	TELEPHONE # / NO. DE TÉLÉPH 613-737-1111
ADDRESS / ADRESSE 1313 Mockingbird Lane	TYPE OF PERMIT REQUIRED / GENRE DE PERMIS DEM <input checked="" type="checkbox"/> DA <input type="checkbox"/> D

TRAINER/ENTRAÎNEUR : 15 HOURS on the job training completed/15 heures de formation en cours d'em

I, the undersigned trainer, attest that this applicant has been fully trained in all areas stated below (per Vol. 2, s. 1.5) and is competent and prepared to begin the AVOP testing process. / Je, entraîneur soussigné, atteste que ce candidat a suivi une formation complète dans toutes les zones énumérées ci-après (Vol. 2, s. 1.5) et est compétant et prêt à entreprendre le processus d'examen PEVCP.

Trainer's Signature de l'entraîneur 	Date	Applicant's Signature de candidat 	Date Jan 12
---	------	---------------------------------------	-----------------------

Date(s)	Trainer(s) / Entraîneur	HRS/MIN HR/MIN	Routes (must be detailed / détaillés) Per Vol. 2, s. 1.5	Trainer's Signature de l'entraîneur
Nov 12/14	Jack Spratt	1 hr 30min	started at PLH, drove down secondary apron past taxiways AA, BB, CC, to gate 1, 2, 3, 4, 5, + 6	
Nov 14/14	Calvin Klein	35min	from First Air hanger to Golf, back to Service Road, drove by FedEx, Ottawa Cargo, ESSO, Shell + Transport Canada.	
Nov 15/14	John Smith	45min	Started @ gate 1, drove down Head of Stand Rd to gate 29, noted taxiways Delta, Charlie, Echo	
Nov 25/14	Steve Jobs	1hr 30min	started at Golf, drove to Service Rd, past noted taxiways Bravo + Foxtrot, continued onto Tail of Stand Rd to Secondary apron	

SEE OVER FOR MORE GRID / RECTO VERSO POUR PLUS DE CARRÉS

AIRPORT AUTHORITY USE ONLY / A L'USAGE DE L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT	
SIGNATURE	DATE
<input type="checkbox"/> Accepted / Accepté OU <input type="checkbox"/> Rejected / refusée	
Notes:	

Revised July 2015 / révisée juillet 2015

1.6 Examens d'obtention du PEVCP

L'examen d'obtention du PEVCP comprend un examen théorique et un examen pratique. Les examens obligatoires dépendent de la classe de permis demandée.

Catégorie de permis	Examen théorique	Examen pratique de conduite	Certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique) *
DR	×		
DA	×	×	
D	×	×	×

Nota : Certains permis DR pourront être émis sans que leurs titulaires n'aient à passer l'examen théorique. Cette décision est à la discrétion de l'AAIMCO et requiert son autorisation.

1.6.1 L'examen théorique

Pour prendre rendez-vous afin de passer l'examen théorique, il est nécessaire de s'adresser à la coordonnatrice de la sécurité. Les candidats à un PEVCP doivent s'assurer de respecter la date et l'heure de convocation à l'examen théorique et communiquer avec la coordonnatrice de la sécurité, quand leur rendez-vous doit être reporté. Les règles suivantes sont appliquées advenant le non-respect de ces convocations et le seront du début à la fin du processus :

1. 1^{er} rendez-vous manqué : une période d'attente pouvant aller jusqu'à quatre semaines sera imposée avant qu'un nouveau rendez-vous ne soit accordé au candidat.
2. 2^e rendez-vous manqué : une période d'attente pouvant aller jusqu'à trois mois sera imposée avant qu'un nouveau rendez-vous ne soit accordé au candidat.
3. Les rendez-vous ne peuvent être reportés que deux fois; tout report additionnel entraînera une période d'attente de deux semaines.
4. Toute la documentation requise **doit** être complétée et fournie au moment prévu de l'examen théorique faute de quoi une période d'attente de deux semaines pourra être imposée.
5. Toute modification à un rendez-vous doit être faite avant 9 h le jour du rendez-vous, faute de quoi une période d'attente de deux semaines pourra être imposée.

Le critère de réussite de l'examen théorique repose sur la norme minimale acceptable qui est l'obtention de la note de 100 % à l'examen théorique et de 100 % à l'examen de conduite pratique. La correction de l'examen théorique, qui comporte des questions à choix multiples et une section sur les plans de l'aéroport, relève de la coordonnatrice de la sécurité.

Les candidats qui échouent à l'examen théorique doivent attendre au moins que sept jours civils ne s'écoulent avant de se représenter à l'examen. Le candidat qui ne réussit pas l'examen à sa deuxième tentative doit attendre que 15 jours civils ne s'écoulent avant de se représenter à l'examen pour sa troisième tentative.

Les candidats ne peuvent se présenter que trois (3) fois à l'examen théorique.

1.6.2 L'examen pratique

Après avoir réussi l'examen théorique, le candidat peut prendre rendez-vous pour passer l'examen pratique auprès de la coordonnatrice de la sécurité. Aucun candidat, sans exception, ne se verra accorder un rendez-vous pour passer l'examen pratique sans avoir au préalable réussi l'examen théorique.

Dans le cadre de l'examen pratique, des questions initiales pourront être posées aux candidats. Ces questions pourront porter notamment sur l'emplacement des bâtiments généraux, l'emplacement des pistes/voies de circulation et des panneaux d'arrêt et sur

la façon de s'orienter de manière générale côté piste. Advenant qu'un candidat est incapable de répondre correctement à ces questions, cela pourra être considéré un échec de l'examen pratique.

Les candidats qui échouent à l'examen pratique doivent attendre qu'au moins sept jours civils ne s'écoulent avant de se présenter de nouveau à l'examen pratique. Les candidats ne peuvent se présenter à l'examen pratique que deux fois.

Les candidats disposent de 60 jours pour réussir l'examen pratique après avoir réussi l'examen théorique. Tout candidat qui ne réussit pas les examens dans le délai prescrit doit recommencer à zéro le processus de demande d'obtention d'un permis. Tous les résultats et formulaires de demande d'obtention antérieurs seront automatiquement annulés.

1.7 Le certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique)

Les certificats restreints d'opérateurs radio (compétence aéronautique) sont délivrés par :

Industrie Canada
160, rue Elgin
11^e étage, Bureau C100
Ottawa (Ontario)
Numéro de téléphone : 613 998-3693

Le Guide d'étude du certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique) est disponible en ligne sur le site :

http://www.ic.gc.ca/eic/site/icgc.nsf/fra/h_07048.html

1.8 Qualifications de l'examineur PEVCP désigné

Les examens théoriques et pratiques sont administrés par un examinateur de l'AAIMCO qualifié; un examinateur d'une tierce partie peut être autorisé à administrer ces examens sous réserve d'une autorisation de l'AAIMCO.

Qualifications requises :

- être titulaire d'un permis de conduire provincial en règle;
- être titulaire d'un PEVCP en règle (permis D);
- être titulaire d'un certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique), s'il y a lieu;
- obtenir 100 % à l'examen théorique (100 questions);
- obtenir 100 % à l'examen pratique côté piste;
- réussir un examen de conduite sur les routes côté piste.

Un examinateur peut voir ses privilèges révoqués dans les circonstances suivantes :

- en cas de constat d'infraction du PEVCP, ou
- s'il est reconnu responsable d'un accident.

1.9 Délivrance et renouvellement du PEVCP

Après avoir réussi le processus PEVCP, le candidat se verra délivrer un permis PEVCP dont la validité viendra à échéance 30 jours après la date d'expiration de son permis de conduire provincial (il peut y avoir certaines exceptions et il incombera à la coordonnatrice de la sécurité de le décider au cas par cas). Soixante (60) jours civils avant l'expiration d'un PEVCP, un avis écrit est directement transmis au titulaire du PEVCP afin de l'informer de l'expiration prochaine de son PEVCP. Un courriel de suivi est également transmis au superviseur du titulaire de permis pour l'informer du nom de la personne dont le permis est sur le point d'expirer et de la date d'expiration du permis. Il incombe à l'employeur de prendre rendez-vous pour les examens théoriques et pratiques de leurs employés et d'allouer à l'employé suffisamment de temps pour compléter le processus avant l'expiration de leur PEVCP. Il incombe également aux employeurs de s'assurer que leurs employés qui conduisent un véhicule côté piste sont toujours en possession d'un PEVCP en règle.

L'avis écrit transmis à l'employeur indiquera, suivant le cas, un ou plusieurs des points suivants :

- l'obligation pour le conducteur de présenter une nouvelle demande d'obtention du PEVCP;
- l'obligation pour le conducteur de passer l'examen théorique;
- l'obligation pour le conducteur de passer l'examen pratique (examen de conduite);
- l'expiration du PEVCP en raison de l'expiration du permis de conduire provincial du titulaire;
- que le PEVCP est prêt à être ramassé.

La tenue des examens écrits est fixée en fonction des heures ouvrables du bureau de PEVCP. Tout changement à cet horaire sera annoncé par l'entremise de bulletins.

Les exigences relatives au renouvellement d'un permis PEVCP varient en fonction de la date à laquelle un titulaire a réussi les examens initiaux. Dans le cas d'un candidat qui a réussi initialement les examens dans les 12 mois précédant la date d'expiration de son permis de conduire provincial, uniquement la réimpression du permis PEVCP est requise. Si plus de 12 mois se sont écoulés depuis la réussite des examens initiaux, le titulaire devra repasser au complet les examens pour suivre le cycle de renouvellement de cinq ans de son permis de conduire provincial.

Le titulaire d'un permis PEVCP qui ne doit obtenir que la réimpression de son permis afin qu'il coïncide avec son permis de conduire provincial et qui attend plus de 30 jours après l'expiration de son permis PEVCP avant de le faire renouveler, devra recommencer tout le processus d'examen (théorique et pratique).

Sur réception d'un avis d'expiration d'un PEVCP, l'employeur du titulaire du PEVCP doit prendre rendez-vous avec la coordonnatrice de la sécurité dans les 14 jours qui suivent la date de l'avis. Cette mesure vise à s'assurer que le titulaire d'un PEVCP pourra compléter les formalités requises à temps avant l'expiration de son permis PEVCP actuel. La coordonnatrice de la sécurité doit être avisée quand le titulaire d'un PEVCP change de compagnie / travaille pour plus d'une compagnie et quand son numéro de laissez-passer rouge (CIZR) change. Un PEVCP qui n'indique pas avec exactitude la(les) compagnie(s) pour laquelle(lesquelles) l'employé travaille est considéré un PEVCP non valide. Le titulaire d'un PEVCP doit remettre son PEVCP à la coordonnatrice de la sécurité quand le PEVCP n'est plus exigé dans le cadre de ses nouvelles fonctions ou lorsqu'il quitte son emploi.

Le PEVCP doit être ramassé auprès de la coordonnatrice de la sécurité dans les 30 jours civils qui suivent le passage et la réussite des examens, à défaut de quoi le PEVCP sera automatiquement annulé. Le cas échéant, le processus de demande d'obtention et d'examen devra être repris du début.

Le processus de renouvellement d'un PEVCP ne peut être entrepris que dans les 60 jours civils qui précèdent la date d'expiration.

1.10 Responsabilités du titulaire d'un PEVCP

Le PEVCP, le permis de conduire provincial, la CIZR (et le certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique) s'il y a lieu, désignés ci-après par le vocable *documents PEVCP*, constituent la preuve qu'une personne est autorisée à conduire un véhicule côté piste.

Le titulaire d'un PEVCP est tenu de conduire son véhicule de manière sécuritaire pour les personnes, les aéronefs, les autres véhicules et l'équipement qui se trouvent côté piste et de se conformer aux règlements énoncés dans la présente directive côté piste. Compte tenu de ses responsabilités, le titulaire d'un PEVCP doit :

1. Avoir **en tout temps** en sa possession son PEVCP et sa CIZR lorsqu'il conduit un véhicule côté piste;
2. Présenter un ou plusieurs des *documents PEVCP* lorsqu'un agent de surveillance ou un représentant de l'AAIMCO le lui demande;
3. Se tenir au courant des procédures de conduite côté piste. Tout conducteur qui n'a pas conduit de véhicule côté piste pendant une période de six mois doit en informer la coordonnatrice de la sécurité. Le cas échéant, l'AAIMCO se réserve le droit d'obliger un candidat à se présenter de nouveau à l'examen de conduite;
4. Tenir l'AAIMCO au courant de toute modification apportée à ses *documents PEVCP*. La coordonnatrice de la sécurité doit être informée sur-le-champ de la perte, du vol ou de la suspension de *documents PEVCP*, y compris de suspensions provisoires;

5. Remettre le PEVCP à la coordonnatrice de la sécurité lorsque le titulaire cesse d'être employé à l'aéroport d'Ottawa.

Un employé qui n'est pas titulaire d'un PEVCP en règle et qui suit encore une formation de conducteur doit être accompagné par une escorte titulaire d'un PEVCP en règle dans le véhicule (ou doit circuler immédiatement derrière le véhicule d'escorte dans le cas d'une formation spécifique à un emploi) en tout temps durant la formation et jusqu'à ce qu'un PEVCP lui soit délivré.

1.11 Application des directives côté piste

Il incombe à l'AAIMCO et à ses agents de veiller à l'application de la présente directive côté piste. Les agents de surveillance comprennent :

1. Les gestionnaires des opérations de l'AAIMCO;
2. La police de l'aéroport;
3. Les agents de surveillance PEVCP de l'aéroport;
4. Tout autre membre du personnel de l'AAIMCO désigné par la direction responsable du Système de gestion de la sécurité.

En plus de veiller à l'application des règlements énoncés dans la présente directive, les agents de surveillance sont autorisés à installer des postes de contrôle de la vitesse par radar et à vérifier la validité des PEVCP, des permis de conduire provinciaux et des CIZR.

Les agents de surveillance ont le pouvoir d'émettre des constats d'infraction, sous forme de billet et, s'il y a lieu, de suspendre sur-le-champ un PEVCP ou une CIZR.

1.12 Règles générales de conduite

Suivant le programme PEVCP, le terme « grave négligence » désigne le fait de conduire un véhicule de telle manière, compte tenu de toutes les circonstances, y compris la circulation présente, à poser un danger aux aéronefs, à l'équipement, aux personnes, et aux autres véhicules présents. Conduire dangereusement constitue une grave négligence.

Le terme « conduite dangereuse » désigne le fait de conduire un véhicule côté piste de manière à poser un danger pour sa propre sécurité ou celle des autres personnes et (ou) sans égard pour les dommages qui peuvent être occasionnés à l'aéroport ou aux biens qui s'y trouvent, et sans tenir compte de toutes les circonstances, y compris la nature, l'état et les conditions d'utilisation de l'endroit où le véhicule circule et la circulation présente ou qui pourrait être raisonnablement présente côté piste.

Les exemples de grave négligence comprennent sans y être limités les cas suivants :

- conduire un véhicule deux fois plus vite que la limite de vitesse maximale permise;
- conduire un véhicule avec des facultés affaiblies par l'alcool ou des drogues (ce qui constitue également une infraction au Code criminel);
- commettre une incursion sur piste;
- endommager délibérément les appareils d'éclairage, structures ou dispositifs de sécurité côté piste;
- saboter des dispositifs de sécurité ou chercher à s'y soustraire;
- conduire un véhicule côté piste malgré la suspension de son PEVCP et (ou) de son permis de conduire provincial;
- commettre des abus ou proférer des menaces à l'endroit du personnel de surveillance.

Bien que ce ne soit pas un exemple de grave négligence, la conduite imprudente, qui est considérée une grave infraction, désigne le fait de conduire un véhicule côté piste sans respecter les règles élémentaires de prudence et de vigilance ou sans égard raisonnable pour sa propre sécurité, celle des autres personnes et (ou) pour les dommages qui peuvent être occasionnés à l'aéroport ou à des biens qui s'y trouvent. Texter ou utiliser un dispositif de télécommunications personnel au volant d'un véhicule est un exemple de conduite imprudente.

1.13 Système de points d'inaptitude

Le Système de points d'inaptitude vise quatre principaux objectifs :

1. Sensibiliser les conducteurs à l'importance de conduire prudemment côté piste;
2. Disposer d'une méthode d'application des règlements équitable, prévisible et transparente;
3. Instaurer un système disciplinaire progressif à l'intention des récidivistes;
4. Conférer à l'AAIMCO le droit de révoquer le PEVCP d'un conducteur dangereux.

Tout agissement contraire à la présente directive se traduira par un avis d'infraction et sera considéré comme une infraction en vertu du Système de points d'inaptitude.

Les infractions sont regroupées en trois catégories en fonction de leur gravité, correspondent aux points d'inaptitude suivants et restent consignés au dossier du titulaire du PEVCP pendant le nombre d'années indiqué.

Catégorie d'infraction	Points d'inaptitude	Consignée au dossier (années)
A	12	4
B	6	2
C	2	1

Sur obtention d'un PEVCP, tous les titulaires ont zéro point d'inaptitude à leur dossier. Les points d'inaptitude sont cumulés en fonction du type d'infraction commise et du nombre d'infractions commises. De multiples infractions commises en même temps peuvent entraîner le cumul de multiples points d'inaptitude.

1.14 Suspension du PEVCP

L'accumulation de points d'inaptitude en raison d'infractions peut entraîner la suspension du PEVCP d'un employé. Le nombre de jours de travail durant lesquels le PEVCP sera suspendu dépendra du nombre de points d'inaptitude que le titulaire du PEVCP a cumulé. La suspension d'un PEVCP relève de la discrétion du Spécialiste de la sécurité côté piste.

Points d'inaptitude cumulés	Suspension du PEVCP (jours de travail)
6	2
10	10
18	15
20	Révocation du PEVCP

- Les jours de travail sont calculés en fonction d'un jour de travail de huit heures.

1.15 Rapports d'infraction

Les constats d'infraction sont transmis au Spécialiste de la sécurité côté piste aux fins d'examen. Chaque constat est évalué en regard du Système de points d'inaptitude.

Un rapport détaillé de l'infraction commise est transmis au titulaire du PEVCP et à son employeur. Le rapport, sous forme de lettre ou de message électronique, renferme la description détaillée de l'infraction, le nombre de points d'inaptitude imposé, le total des points

d'inaptitude cumulé par le détenteur du PEVCP à ce jour, et tout autre document justificatif ainsi qu'une convocation du titulaire de permis à une rencontre avec le Spécialiste de la sécurité côté piste, s'il y a lieu. Le but de cette rencontre est multiple :

- faire clairement comprendre au conducteur l'importance de respecter les règles de conduite du côté piste;
- faire clairement comprendre au conducteur la gravité de ses mauvaises habitudes de conduite;
- sensibiliser le conducteur aux habitudes de conduite acceptables;
- mettre à exécution les règlements advenant une situation potentiellement dangereuse.

Le fait de ne pas se présenter à cette rencontre peut entraîner la désactivation immédiate du PEVCP et de la CIZR du conducteur.

Le Spécialiste de la sécurité côté piste peut, s'il le juge nécessaire, obliger le titulaire d'un PEVCP à suivre une formation additionnelle et (ou) à passer de nouveau l'examen théorique et (ou) l'examen pratique de conduite.

1.16 Processus d'appel

Après l'émission d'un constat d'infraction PEVCP à un conducteur de véhicule côté piste, le conducteur peut contester l'infraction auprès de l'Équipe de sécurité côté piste. L'Équipe de sécurité côté piste pourra procéder à des entretiens avec le conducteur et (ou) son employeur, prendre connaissance des enregistrements de vidéosurveillance, prendre connaissance des enregistrements audio de la Tour de contrôle, et ainsi de suite, pour déterminer s'il y a bel et bien eu une infraction et comment elle s'est produite. Si le conducteur ou son employeur sont en désaccord avec l'issue d'une rencontre et (ou) d'une infraction, ils peuvent en appeler de la décision par écrit au directeur, Exploitation côté piste, dans les 15 jours qui suivent la décision rendue.

Le directeur, Exploitation côté piste, pourra décider de convoquer le conducteur ou son employeur à une rencontre. Un agent (c.-à-d. un représentant syndical) pourra aider à la présentation d'un appel.

Une fois l'examen de l'infraction portée en appel complété, le directeur, Exploitation côté piste, prendra une décision finale relativement aux points d'inaptitude et à une suspension. Cette décision sera finale et irrévocable.

La décision rendue concernant l'infraction portée en appel sera communiquée au conducteur dans les sept jours suivant la date de réception de l'avis d'appel.

1.17 Suspension immédiate ou révocation permanente du PEVCP et de la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

Certaines infractions sont considérées comme des **infractions graves**. En plus du système de points d'inaptitude, les types d'infractions suivantes entraîneront la suspension immédiate du PEVCP et de la CIZR.

Infraction	Suspension minimum (jours de travail)
Omission de présenter ou de rendre sa CIZR, son PEVCP et (ou) son permis de conduire provincial sur demande	7
Propos abusifs ou menaces proférées à l'encontre d'un agent de surveillance PEVCP	3
Omission de se conformer aux instructions de la tour de contrôle, y compris incursions sur piste	7
Grave négligence, y compris dommage intentionnel aux biens et conduite automobile dangereuse	7
Omission d'attendre qu'une barrière d'accès côté piste se renferme	3

1.18 Tableau des infractions

Catégorie	Points d'inaptitude	Années au dossier	Description de l'infraction	Renvoi			
A	12	4 ans	• Omettre de se faire escorter conformément aux règlements en vigueur	Art. 3.6			
			• Omettre de céder le passage à un aéronef	Art. 3.15 et 3.16			
			• Omettre de céder le passage à des véhicules d'intervention durant une urgence	Art. 3.15			
			• Omettre de céder le passage à des piétons	Art. 3.22			
			• Causer délibérément des FOD	Vol. 1, Art. 3.11			
			• Commettre une grave négligence	Art. 1.12			
			• Conduite dangereuse	Art. 1.12			
			• Conduire avec les facultés affaiblies par de l'alcool ou des drogues	Art. 3.2			
			• Refuser de se soumettre à un alcootest	Art. 3.2			
			• Dépasser la limite de vitesse permise de plus de 25 km/h	Art. 3.14			
B	6	2 ans	• Commettre un excès de vitesse dans les salles des bagages	Art. 3.14			
			• Omettre de céder le passage à l'équipement de déneigement	Art. 3.15			
			• Conduite imprudente	Art. 1.12			
			• Doubler un aéronef en refoulement ou tracté et se rabattre de trop près	Art. 3.15 et 3.16			
			• Circuler entre un aéronef et le signaleur	Art. 3.18			
			• Omettre de se conformer aux directives du personnel de surveillance, y compris refuser de signer un constat d'infraction ou de présenter sur demande son permis de conduire, son PEVCP ou sa CIZR	Art. 1.10			
			• Fumer côté piste	Art. 3.3			
			• Circuler sans autorisation dans une zone de dégivrage active	Art. 3.23			
			• Omettre de conduire en tout temps son véhicule de façon sécuritaire	Art. 1.12			
			• Omettre de contacter le Iceman quand le poste de dégivrage est opérationnel	Art. 3.23			
			• Omettre de ramasser un FOD	Vol. 1, Art. 3.11			
			• Conduire avec un PEVCP expiré	Art. 1.9			
			• Travailler côté piste sans porter un gilet de sécurité réfléchissant	Vol. 1, Art. 3.3			
			• Conduire sans un PEVCP en règle et sans être dûment escorté	Art. 1.10 et 1.5			
			• Conduire sans détenir un permis de conduire provincial en règle	Art. 1.10			
			• Dépasser la limite de vitesse permise de 15 à 25 km/h	Art. 3.14			
			• Conduire trop vite compte tenu de la surface et (ou) des conditions météorologiques	Art. 3.14			
			• Commettre des accidents occasionnant des dommages au véhicule et (ou) aux biens côté piste	Art. 3.4			
			• Causer un accident comme signaleur en guidant des véhicules et un aéronef	Art 3.29			
			• Utiliser un dispositif de télécommunications au volant d'un véhicule côté piste	Art. 3.5			
			• Circuler en sens interdit – salles des bagages	Art. 4.2			
			• Omettre de signaler un accident	Art. 3.4			
			• Omettre de passer par un point de contrôle de non-passagers - véhicules (CNP-V)	Art 3.28			
			C	2	1 an	• Omettre de circuler dans les couloirs des véhicules	Art. 3.9
						• Omettre de s'engager à un angle approximatif de 90 degrés	Art. 3.9
						• Omettre de faire un arrêt à un panneau d'arrêt	Art. 3.10
						• Omettre de céder le passage au trafic qui circule dans le principal couloir des véhicules	Art. 3.9 et 3.15
• Remorquer plus de 5 chariots du côté piste	Art. 3.25						
• Remorquer plus de 4 chariots dans les salles de bagages de l'aérogare	Art. 4.1						
• Remorquer plus d'un chariot porte-conteneur de 1 LD8 dans les salles de bagages de l'aérogare	Art. 4.1						
• Stationner sans autorisation le véhicule à un endroit interdit	Art. 3.27						
• Circuler sous une passerelle d'embarquement mobile	Art. 3.9						
• Dépasser de 1 à 14 km/h la limite de vitesse permise	Art. 3.14						

Nota : Les infractions non énumérées dans le tableau précédent seront évaluées par le spécialiste de la sécurité côté piste.

2.0 Véhicules et équipement

2.1 Normes relatives aux véhicules et au transport de passagers

Il incombe aux employeurs de s'assurer que les véhicules et l'équipement utilisés par les conducteurs sont conformes aux normes de sécurité de l'industrie, aux normes énoncées dans la présente directive et conviennent aux fins et aux tâches pour lesquelles ils sont utilisés. Les employeurs et conducteurs de véhicules doivent s'assurer que leurs véhicules sont en bon état et sont dotés de l'équipement de sécurité et des marques d'identification requis.

Les véhicules ne peuvent transporter que le nombre de personnes correspondant au nombre de sièges du véhicule (c.-à-d. un passager par siège). Uniquement les passagers assis dans un siège réglementaire à l'intérieur du véhicule peuvent être transportés. En aucune circonstance, le conducteur d'un véhicule ne peut transporter de passagers en position debout, assise ou dans toute autre position sur le capot, sur le hayon arrière, dans la caisse de camions, sur les tapis de chargeurs à tapis roulant ou sur une remorque. Les conducteurs de véhicules doivent porter une ceinture de sécurité lorsque leur véhicule en est doté.

2.2 Véhicules autotractés avec cabine

Les véhicules autotractés avec cabine circulant côté piste doivent être maintenus en bon état et doivent comportés les marques d'identification et systèmes de signalisation suivants lorsqu'ils circulent côté piste :

1. Marque identifiant le propriétaire du véhicule (logo/nom de l'entreprise sur le véhicule);
2. Gyrophare ou feu à éclats jaune-orangé;
3. Phares;
4. Feux arrières;
5. Feux de freinage;
6. Feux de signalisation avant;
7. Feux de signalisation arrière;
8. Feux de détresse;
9. Feu de plaque d'immatriculation.



2.3 Véhicules autotractés sans cabine

Les véhicules autotractés sans cabine circulant côté piste doivent être maintenus en bon état et doivent comportés les marques d'identification et systèmes de signalisation suivants lorsqu'ils circulent côté piste :

1. Marque identifiant le propriétaire du véhicule (logo/nom de l'entreprise sur le véhicule);
2. Phares;
3. Feux arrière;
4. Feux de freinage;
5. Feux de détresse.



2.4 Véhicules tractés sans cabine

Les véhicules tractés sans cabine doivent être maintenus en bon état et doivent comporter les marques d'identification et systèmes de signalisation suivants lorsqu'ils sont utilisés côté piste :

1. Marque identifiant le propriétaire du véhicule (logo/nom de l'entreprise sur le véhicule);
2. Bandes réfléchissantes sur toute la longueur du véhicule;
3. Bandes réfléchissantes sur le devant du véhicule;
4. Bandes réfléchissantes à l'arrière du véhicule.

Les bandes réfléchissantes doivent être maintenues propres et en bon état en tout temps.



Les conducteurs de véhicule doivent s'assurer de ne pas transporter de boue et de gravier sur les surfaces de manœuvre des aéronefs étant donné que ces matériaux peuvent endommager les aéronefs qui circulent au sol ainsi que les moteurs d'aéronefs.

2.5 Accessoires des véhicules et équipement

Les véhicules et l'équipement utilisés dans les aires de manœuvre doivent être équipés d'une radio bidirectionnelle en bon état de marche.

Lorsque la chaussée est anormalement glissante, l'utilisation restreinte de chaînes antidérapantes est autorisée sur les pneus des tracteurs d'aéronef. Ces chaînes ne doivent être employées qu'en cas de stricte nécessité et doivent être retirées dès que les conditions de la chaussée s'améliorent. Le détachement accidentel de ces chaînes est extrêmement dangereux pour les aéronefs et l'équipement de déneigement, c'est pourquoi leur utilisation doit être rigoureusement limitée.

Par le passé, les pneus à crampons étaient interdits à YOW simplement en raison des risques de FOD et de dommages à la surface de l'aire de trafic, toutefois, une nouvelle génération de pneus à crampons réduit grandement ces risques.

Entre le 1^{er} décembre et le 31 mars, l'Administration autorise les pneus à crampons uniquement sur les tracteurs et les chargeurs à tapis roulant. Cette autorisation n'est valide que pour la marque suivante de pneus à crampons :

les pneus NOKIAN , modèle Hakkapeliitta LT2 dotés de crampons pré-installés en usine. L'installation de crampons sur des pneus après leur achat, est interdite.

L'Administration de l'aéroport se réserve le droit d'inspecter les pneus à crampons en tout temps sur demande. Si les pneus sont jugés non sécuritaires (p.ex. crampons manquants, usure, etc.), le conducteur/l'exploitant du véhicule pourra se voir obligé de retirer l'équipement du côté piste. Dans ces circonstances, l'équipement ne pourra être remis en service côté piste qu'une fois que l'Administration de l'aéroport l'aura approuvé.

2.6 Mouvement et stationnement des véhicules

Un gyrophare ou un feu à éclats en marche signale que le conducteur se trouve dans le véhicule et prêt ou se prépare à se déplacer. Au moment de circuler, le conducteur d'un véhicule autotracté avec cabine doit mettre systématiquement en marche le gyrophare ou le feu à éclats jaune-orangé. S'il doit garer ou immobiliser son véhicule pendant une longue période de temps, le gyrophare ou le feu à éclats doit être éteint.

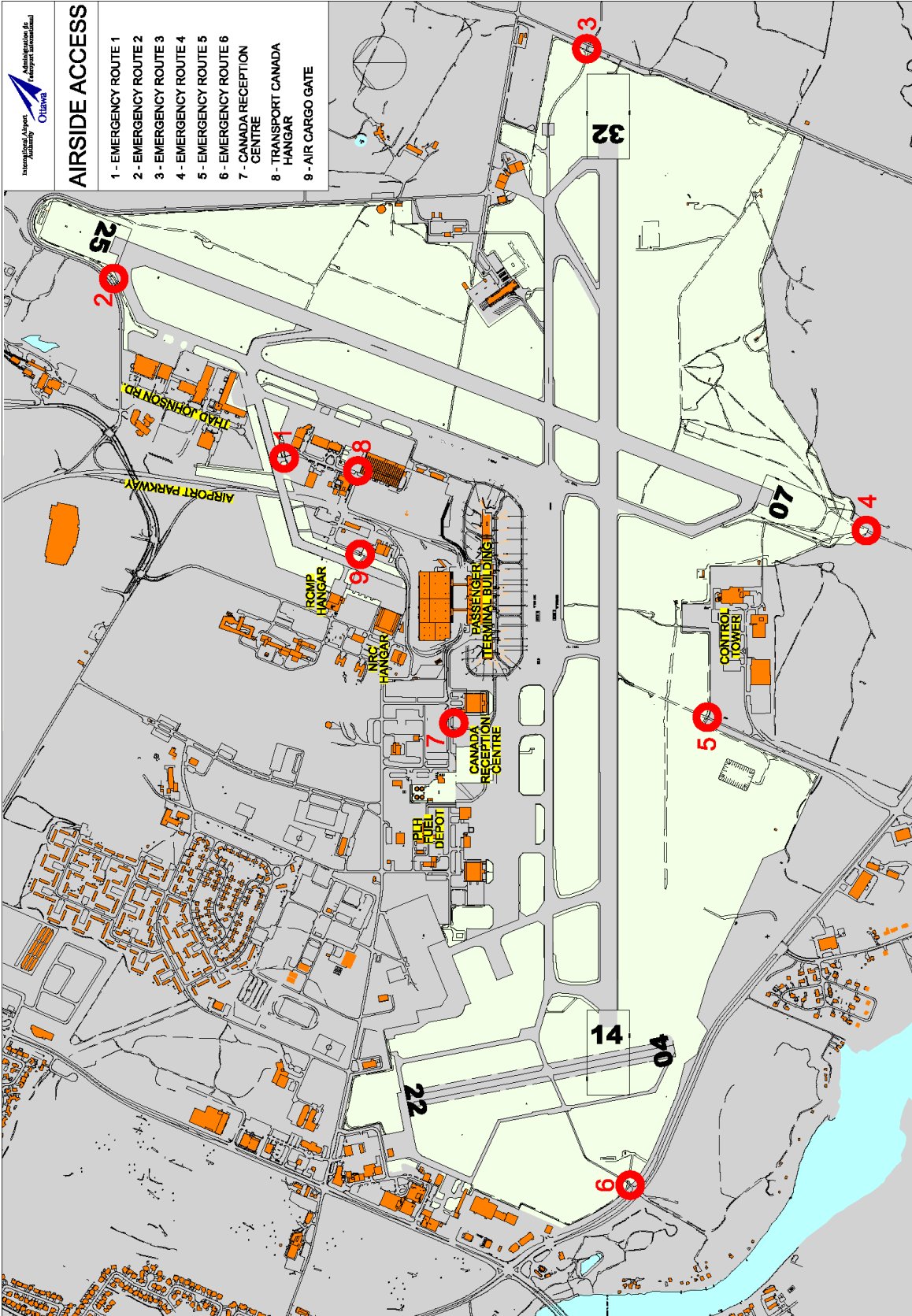
Au moment de circuler, le conducteur d'un véhicule sans cabine ou sans gyrophare ou feu à éclats doit mettre en marche les feux de détresse.

D'autres feux, comme les phares, les feux arrière et les feux de freinage doivent être fonctionnels en tout temps.

Tous les feux doivent être éteints quand le véhicule est stationné.

Il est interdit aux véhicules non dotés d'une marque d'identification et de systèmes d'éclairage conformes à la présente directive de circuler côté piste sans être escortés.

ZONES D'ACCÈS CÔTÉ PISTE



3.0 Règles de la circulation côté piste

3.1 Accès au côté piste

L'accès au côté piste est contrôlé par des postes de contrôle d'accès dans l'aérogare ou par des barrières de contrôle d'accès le long de la clôture périphérique entourant le terrain d'aviation. Les points d'accès au côté piste 1 à 6 sont des routes d'urgence strictement réservés aux véhicules d'urgence et aux véhicules d'entretien de l'AAIMCO. Cependant, la route ER 1 peut être utilisée comme accès général et pour se rendre au bâtiment sanitaire. Le point d'accès 7 est réservé aux arrivées/départs de hauts dignitaires et peut être également emprunté par les véhicules d'urgence et les véhicules d'entretien de l'AAIMCO. Le point d'accès 8 est réservé à Transports Canada, aux véhicules d'urgence et aux véhicules d'entretien de l'AAIMCO. Le point d'accès 9 est la barrière servant au passage du fret et peut servir à des fins d'accès général. L'emplacement des 9 points d'accès au côté piste est indiqué sur le plan ci-joint.

Il est obligatoire d'être titulaire à la fois d'un PEVCP et d'une CIZR en règle pour pénétrer du côté piste.

Toutes les barrières d'accès côté piste doivent être fermées et verrouillées en tout temps afin de prévenir l'entrée de personnel/de véhicules non autorisés du côté piste. Il incombe à toute personne qui est autorisée à emprunter une barrière d'accès côté piste de s'assurer que la barrière est fermée avant de poursuivre sa route. L'observation de cette règle peut entraîner la révocation immédiate du PEVCP et (ou) de la CIZR.

Les véhicules ou l'équipement privés sont interdits côté piste à moins d'une autorisation préalable du gestionnaire des opérations de l'AAIMCO.

3.2 Alcool et drogues

Il est strictement interdit à toute personne qui travaille côté piste d'avoir les facultés affaiblies par de l'alcool, des drogues illégales ou des médicaments qui ont le potentiel d'affecter négativement son rendement de quelque façon que ce soit. **La conduite d'un véhicule avec les facultés affaiblies constitue un délit en vertu du Code criminel du Canada et du Code de la route. Les conducteurs soupçonnés d'avoir les facultés affaiblies par l'alcool peuvent être assujettis à un alcootest.**

3.3 Tabagisme

Il est strictement interdit de fumer où que ce soit côté piste. Cette règle s'applique également aux cigarettes électroniques et vaporisateurs de tabac. Il est strictement interdit de transporter ou de déposer des cigares, cigarettes, cigarettes électroniques, vaporisateurs de tabac, pipes ou allumettes allumés ou de transporter une flamme nue côté piste. Ce règlement s'applique également à toutes les autres zones de l'aéroport y compris les escaliers, les salles de bagages, les passerelles, les abris prévus pour le personnel des aires de trafic, à l'intérieur ou à l'extérieur des véhicules, de l'équipement et des bâtiments côté piste. **Des accusations peuvent être portées à l'encontre de toute personne qui enfreint ce règlement en vertu du Règlement de l'aviation canadien.**

3.4 Signalement des situations dangereuses et des accidents

Toute personne qui constate une situation dangereuse sur toute surface de mouvement des aéronefs doit signaler sur-le-champ la nature du danger et l'endroit où il a été constaté à son supérieur afin qu'une mesure corrective.

Tous les accidents doivent être signalés sur-le-champ au Centre de coordination des opérations aéroportuaires (CCOA) en composant le 613 248-2111. S'il s'agit d'un accident mettant en cause des véhicules, les véhicules ne doivent pas être déplacés s'il y a le moindre risque d'aggraver une blessure ou les dommages à la propriété. Tout le personnel impliqué dans l'accident et tous les témoins doivent demeurer sur la scène de l'accident jusqu'à ce que l'enquête sur l'accident soit complétée.

Tout le restant du personnel doit se tenir à l'écart de la scène de l'accident à moins que le gestionnaire des opérations de l'AAIMCO ou l'organisme responsable n'autorise leur présence.

3.5 Équipement audio/téléphones cellulaires personnels

Il est strictement interdit à toute personne en service côté piste de transporter et d'utiliser de l'équipement audio/visuel personnel tel que lecteurs CD, lecteurs MP3, iPods, lecteurs de DVD ou de cassettes portatifs. Il est interdit d'utiliser du côté piste les téléphones cellulaires et tous les dispositifs de communications portatifs personnels comme les Blackberry. L'utilisation de téléphones cellulaires et de dispositifs de communications portatifs est **STRICTEMENT RÉSERVÉE AUX ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES**. Il est également **interdit** d'utiliser des dispositifs de communications portatifs au volant d'un véhicule/d'équipement à moins 1) de ranger le véhicule sur le côté de la voie de circulation et de l'immobiliser complètement à un endroit sécuritaire ou 2) d'utiliser une technologie mains libres autorisée par la loi à cette fin (telle que l'oreillette « Bluetooth » ou des appareils mains libres).

3.6 Véhicules d'escorte

Les conducteurs qui ne possèdent pas un PEVCP peuvent circuler côté piste si leur présence est requise à des fins opérationnelles et à condition d'être sous escorte. Le conducteur du véhicule d'escorte est entièrement responsable des véhicules et des conducteurs escortés et doit se conformer à ce qui suit :

- être titulaire de documents PEVCP en règle;
- s'assurer que le conducteur escorté est muni d'une CIZR temporaire et détient un permis de conduire provincial en règle;
- s'assurer que le conducteur du véhicule escorté roule à la même vitesse et emprunte la même route que le véhicule d'escorte, est informé des procédures d'escorte supplémentaires à suivre et de l'obligation de suivre à la lettre les instructions;
- escorter au **maximum** trois véhicules;
- s'assurer que les véhicules escortés demeurent en tout temps dans son champ de vision;
- être en mesure de contrôler en tout temps les véhicules escortés;
- s'assurer en toutes circonstances que la distance maximale qui sépare le véhicule d'escorte et le véhicule ou les véhicules escortés ne dépasse pas 50 m;
- s'assurer que le véhicule d'escorte est clairement identifié pour en indiquer le propriétaire;
- s'assurer que la barrière d'accès côté piste est fermée avant de poursuivre sa route.

Si plus de trois véhicules requièrent une escorte, un second véhicule d'escorte doit suivre le groupe escorté à l'arrière du convoi.

3.7 Procédures spéciales – Procédures VIP du Centre d'accueil du Canada

Toutes les personnes doivent se tenir loin d'un aéronef VIP à moins d'être autorisées à s'en approcher par le gestionnaire des opérations de l'AAIMCO. Lorsqu'un aéronef VIP est garé devant le Hangar 11, les conducteurs de véhicules doivent s'abstenir de circuler entre l'aéronef et le hangar et doivent faire un détour le long du côté ouest de l'aéronef tout en demeurant sur l'aire de trafic du Hangar 11 et loin de l'aéronef VIP.

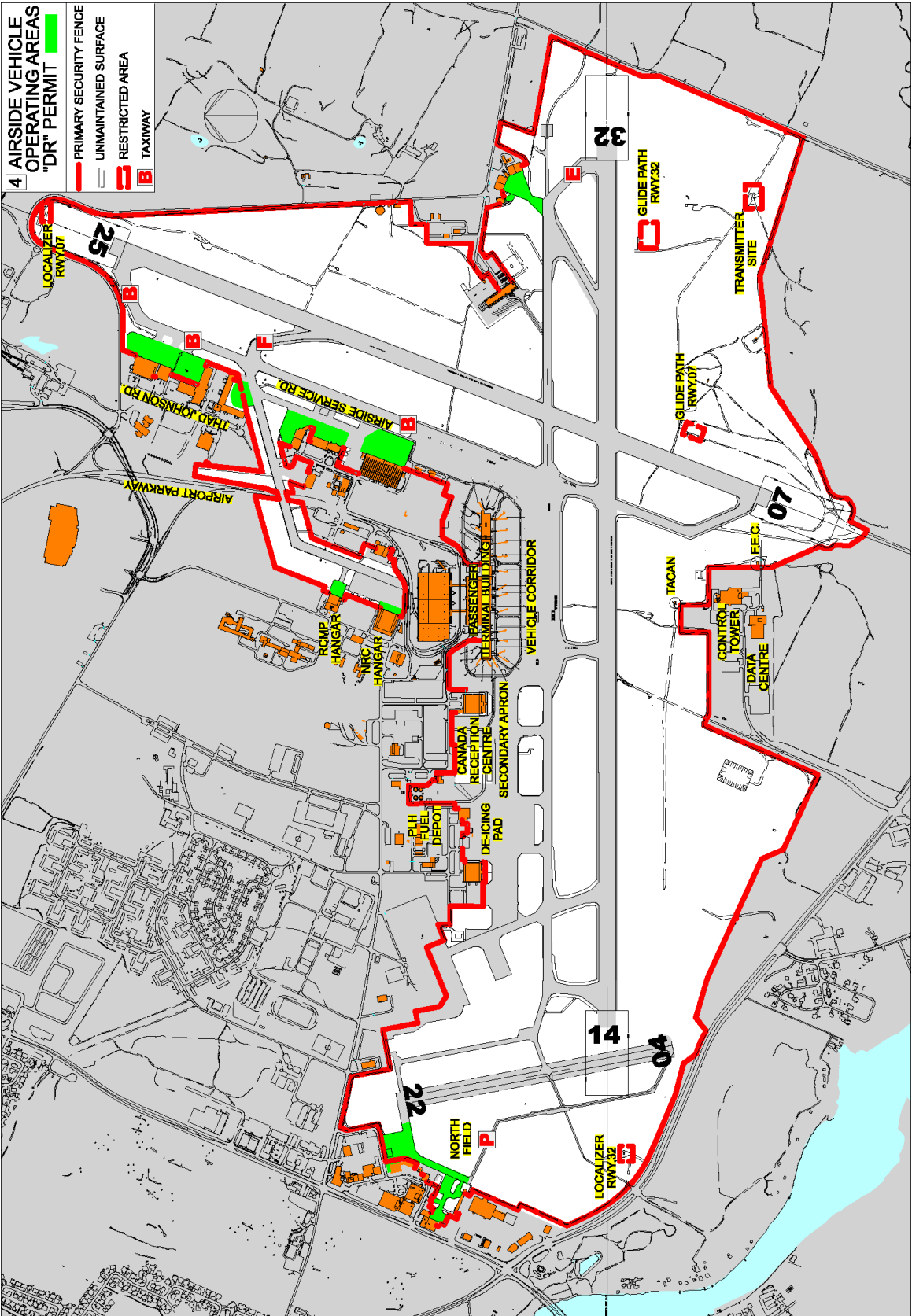
Si le corridor de véhicules menant au Hangar 11 est bloqué par des cônes de sécurité et (ou) si des cônes de sécurité entourent l'aire de trafic où l'aéronef VIP est stationné, tous les conducteurs de véhicules non autorisés à se trouver dans ce périmètre sont tenus de circuler le plus près possible de l'extérieur de la ligne formée par les cônes de sécurité et de se tenir loin de l'aéronef VIP tout en demeurant sur l'aire de trafic du Hangar 11. S'il n'y a pas d'activité en cours (p.ex. aucun aéronef VIP et aucun cône ne sont présents), les conducteurs de véhicules sont tenus de demeurer dans le principal corridor de véhicules.


3.8 Zones de contrôle des véhicules côté piste

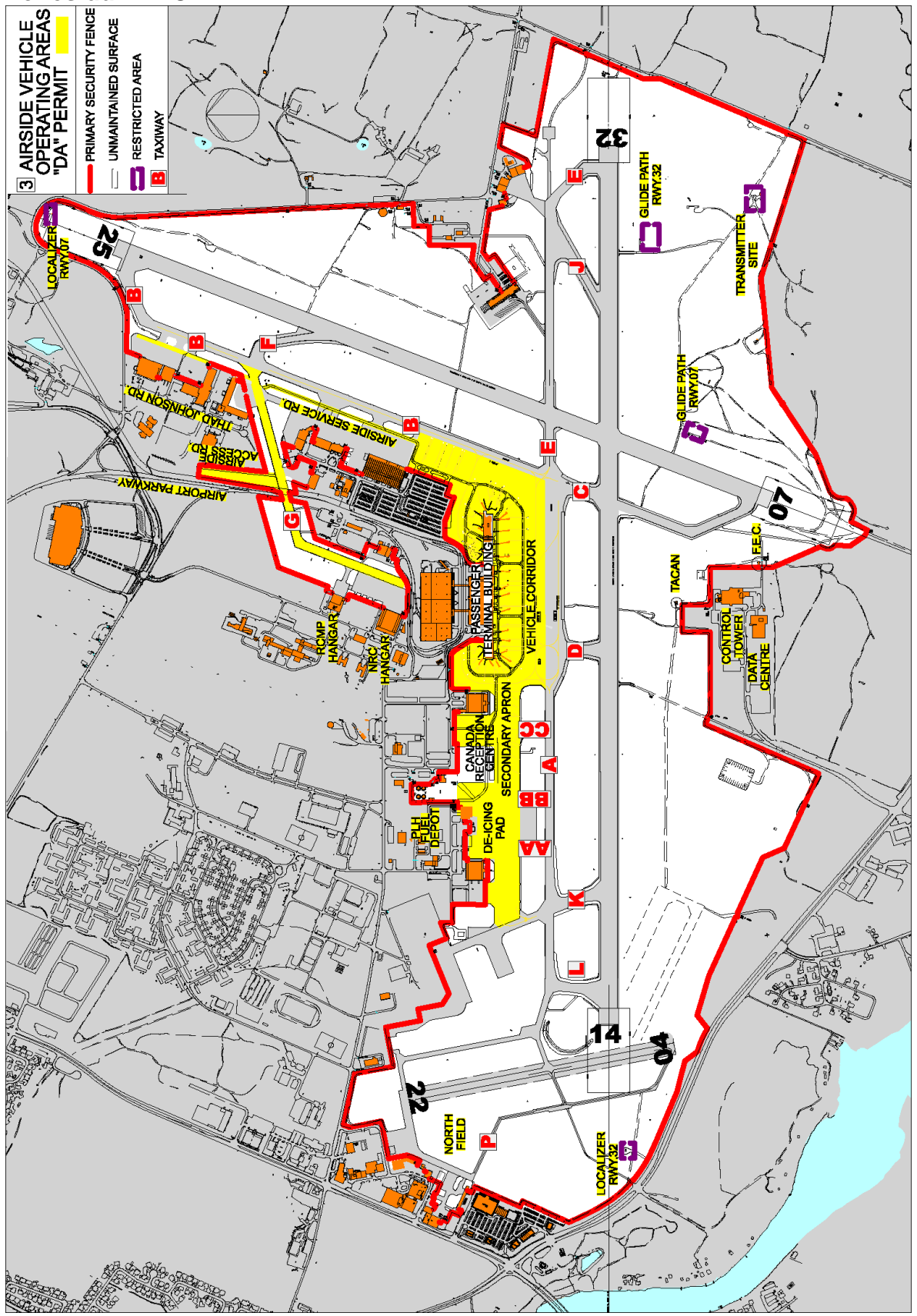
Les permis d'exploitation de véhicules côté piste (PEVCP) sont délivrés pour différentes zones de l'aéroport. Ces zones sont appelées zones de contrôle des véhicules :

- 1) Aires de trafic privé et zones réglementées : un permis « DR » est exigé pour circuler dans ces zones **vert**;
- 2) Aire de trafic commercial et voies de service : un permis « DA » est exigé pour circuler dans ces zones **jaune**;
- 3) Systèmes de piste; ces zones sont hautement réglementées; un permis « D » est exigé pour circuler dans ces zones. **rouge**

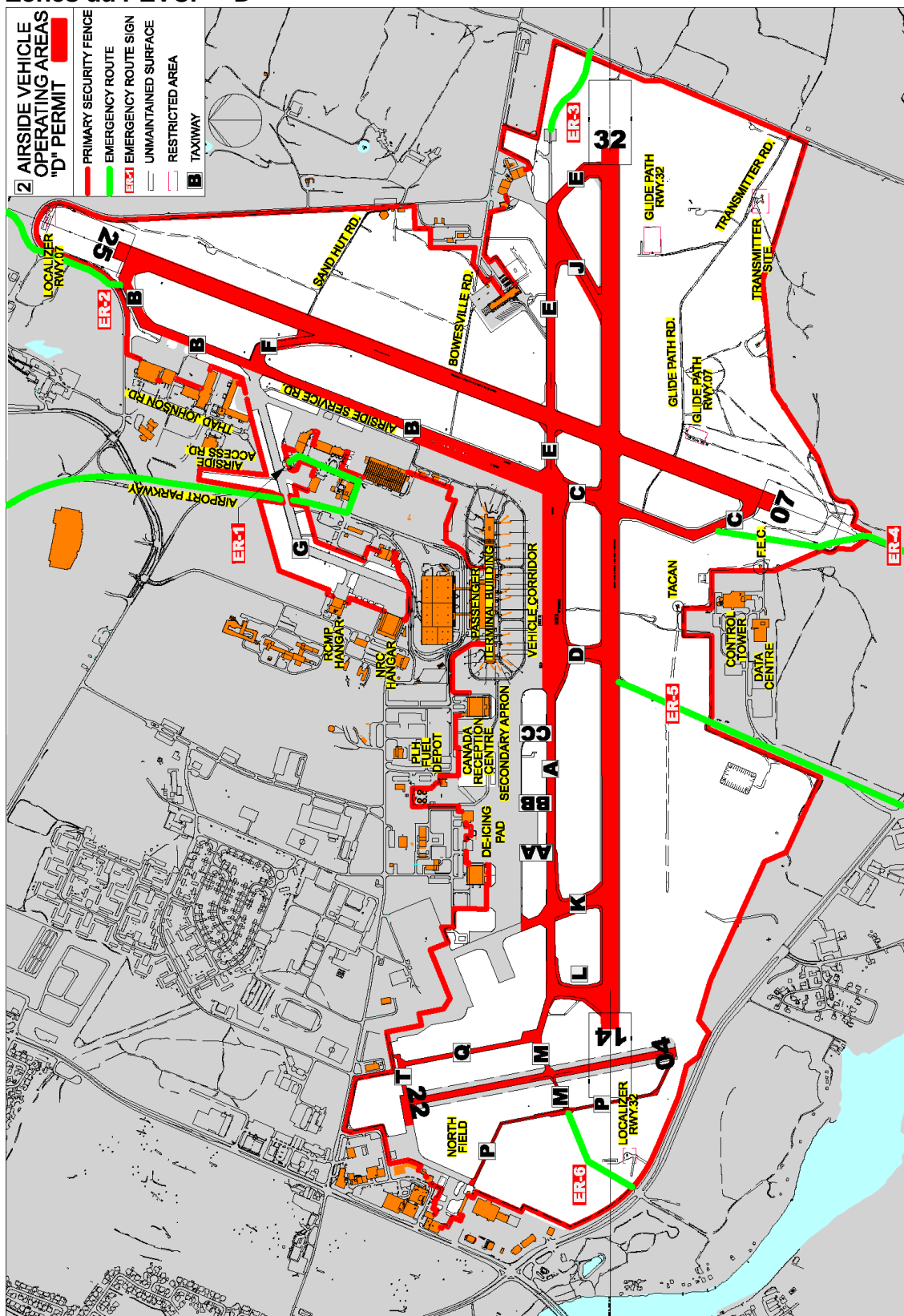
Zones du PEVCP « DR » 



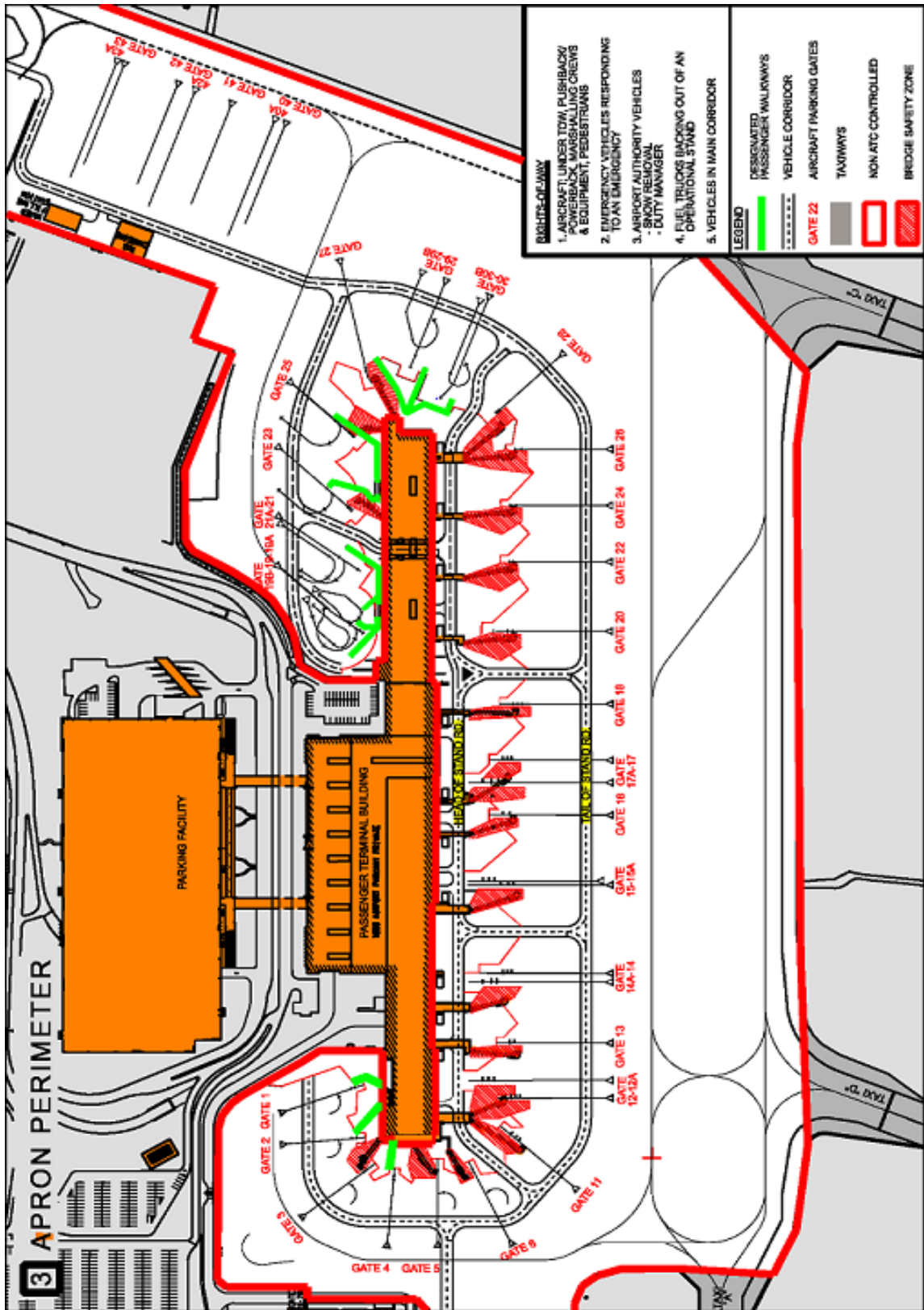
Zones du PEVCP « DA » 



Zones du PEVCP « D »



3.9 Couloirs de véhicules



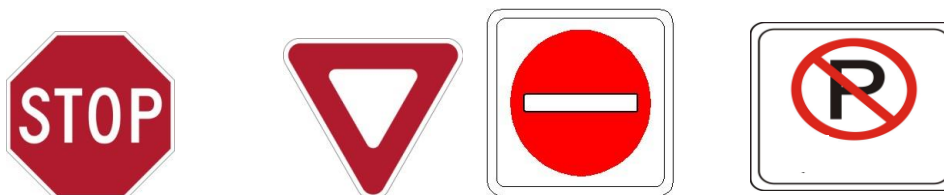
Les conducteurs de véhicules doivent demeurer à l'intérieur des couloirs de véhicules lorsqu'ils circulent sur l'aire de trafic. Les couloirs de véhicules ne doivent pas être perçus comme des routes sécuritaires à toutes épreuves. Il peut arriver que des aéronefs qui se déplacent sur la voie de circulation ou stationnés à une porte d'embarquement empiètent sur le couloir de véhicules – les conducteurs de véhicules doivent céder le passage à ces aéronefs.

La zone de l'aire de trafic de l'aérogare comporte deux couloirs de véhicules : le chemin « Head of Stand » qui passe sous la portion fixe des passerelles d'embarquement et le chemin « Tail of Stand » qui passe derrière la queue des aéronefs garés à des postes de stationnement. Les règlements suivants s'appliquent aux activités d'exploitation ayant cours à l'intérieur du couloir de véhicules.

- un véhicule déjà engagé dans le couloir de véhicules a priorité de passage sur les autres véhicules qui s'engagent dans le couloir;
- le conducteur du véhicule doit circuler sur la voie droite du couloir de véhicules et ne doit pas dépasser les autres véhicules qui y circulent;
- les conducteurs de véhicules doivent entrer ou sortir d'un couloir de véhicules à un angle droit (angle de 90 degrés) et utiliser les feux de signalisation si leur véhicule en est doté pour indiquer un changement de direction;
- les conducteurs de véhicules doivent toujours emprunter le couloir de véhicules à moins que celui-ci soit utilisé pour desservir un poste de stationnement (p.ex. pour passer de la porte 13 à la porte 14). Les conducteurs de véhicules sont tenus de s'abstenir de circuler sous une passerelle d'embarquement pour se rendre à une porte adjacente;
- la présence de certains véhicules et équipements sur l'aire de trafic est autorisée en dehors du couloir de véhicules lorsqu'elle est nécessaire pour l'exécution de leurs fonctions. Font partie de ces véhicules :
 - le véhicule du gestionnaire des opérations de de l'AAIMCO;
 - le véhicule de sécurité de l'AAIMCO;
 - les véhicules d'entretien de l'AAIMCO;
 - les véhicules d'urgence, lorsque leurs avertisseurs sonores et lumineux sont en marche, qui répondent à une urgence;
- lorsqu'un couloir de véhicules est dissimulé pour une raison quelconque (p.ex. peinture au sol effacée, surface recouverte par la neige), le conducteur d'un véhicule doit être extrêmement prudent et doit respecter autant que possible la route désignée.

3.10 Panneaux de circulation sur l'aire de trafic

Des panneaux routiers standard sont utilisés sur les aires de trafic; les conducteurs de véhicule doivent s'y conformer en tout temps.



En plus des panneaux routiers illustrés précédemment sur les aires de trafic et qui sont généralement installés sur des poteaux métalliques ou apposés à un bâtiment ou à une structure, d'autres signaux d'arrêt dans les couloirs de véhicules (illustrés ci-après) sont peints directement sur la chaussée et doivent être respectés en tout temps. Les conducteurs doivent exercer une grande vigilance en particulier aux intersections où un couloir croise une voie de circulation des aéronefs et aux endroits où la circulation va-et-vient dans tous les sens. Les conducteurs sont tenus de s'immobiliser et de céder le passage quand un aéronef traverse le couloir des véhicules.



3.11 Véhicules d'urgence qui répondent à une urgence

Les véhicules d'urgence peuvent exécuter des virages de manière inattendue; c'est pourquoi au moment de circuler dans un couloir de véhicules, les conducteurs doivent s'immobiliser complètement et céder le passage aux véhicules d'urgence.

3.12 Véhicules d'entretien de l'AIMCO

Les équipes d'entretien de l'AIMCO doivent souvent travailler dans des conditions de faible visibilité et ne suivent pas, en règle générale, des routes régulières. Les conducteurs de véhicules doivent être très vigilants lorsqu'ils circulent à proximité d'équipement d'entretien et doivent céder le passage à ces véhicules.

3.13 Restrictions se rapportant à la circulation sur le chemin « Head of Stand »

La hauteur libre du chemin « Head of Stand » est de 3 m. Il est INTERDIT aux véhicules suivants de s'engager dans ce couloir de véhicules :

- les véhicules d'avitaillement en carburant;
- les véhicules de services de traiteur équipés de monte-charge hydrauliques;
- les camions d'incendie (des Services d'intervention en cas d'urgence et du Service des incendies d'Ottawa);
- les camions de dégivrage;
- les camions à ordures; et
- les escaliers automoteurs ou tractés.

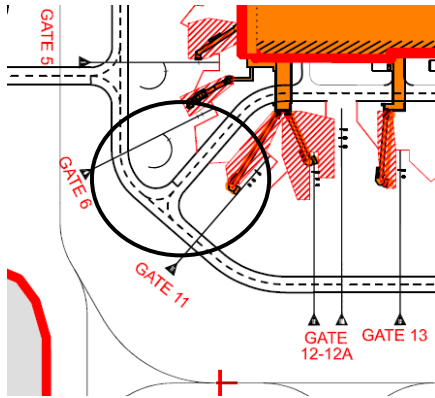
3.14 Limites de vitesse

Les limites de vitesse sont établies en fonction de conditions idéales. Les conducteurs de véhicules doivent conduire leurs véhicules de manière sécuritaire en tout temps. Les conducteurs doivent réduire leur vitesse en fonction de l'état de la chaussée et des conditions de visibilité lorsqu'ils circulent à proximité d'aéronefs et à l'approche d'angles morts, d'angles de bâtiments, de panneaux d'arrêt et de passages piétons.

Endroit	Limite de vitesse km/heure	Limite de vitesse km/heure Visibilité réduite
Salles de bagages	5	5
Poste de stationnement d'aéronef et zones encombrées ou achalandées	10	10
Chemin « Head of Stand »	10	10
Chemin « Tail of Stand » et toutes les autres zones de l'aire de trafic	25	15
Installation de dégivrage centralisée	25	15
Voies de circulation	50	Voir la remarque qui suit
Pistes	60	Voir la remarque qui suit

- Sauf avis contraire

La voie entre les postes 6 et 11 est le prolongement du chemin Head of Stand et peut devenir congestionnée. Les conducteurs doivent redoubler de prudence lorsqu'ils conduisent dans cette zone. Les conducteurs de véhicules doivent respecter la limite de 10 km à l'heure jusqu'à ce qu'ils atteignent le chemin Tail of Stand. Se reporter à l'illustration qui suit pour la zone en question.



Les limites de vitesse sur les voies de circulation et les pistes s'appliquent aux activités courantes d'exploitation. Les véhicules d'urgence, les véhicules de l'AAIMCO et d'autres véhicules qui doivent obtempérer aux directives des contrôleurs de la circulation aérienne de NAV CANADA être exemptés de ces limites de vitesse dans le cadre de leurs activités.

Nota : En cas de visibilité réduite, la circulation des véhicules sur les voies de circulation et les pistes est limitée aux besoins opérationnels essentiels. Les conducteurs de véhicules côté piste doivent emprunter le système routier du terrain d'aviation autant que possible et se tenir à l'écart des voies de circulation et limiter leur obligation de traverser des pistes.

3.15 Priorité de passage

Les conducteurs doivent céder le passage au trafic côté piste suivant :

1. les aéronefs (en marche, en refoulement ou tracté), les équipes de signalisation au sol et les piétons;
2. les véhicules d'urgence qui répondent à une urgence ;
3. les véhicules de l'AAIMCO tels que les déneigeuses qui effectuent du déneigement et le véhicule du gestionnaire des opérations de l'AAIMCO;
4. les camions d'avitaillement en carburant qui quittent un poste opérationnel de reculons;
5. les véhicules qui se trouvent déjà dans le principal couloir.

3.16 Priorité de passage des aéronefs et interdiction de leur couper la voie

Les aéronefs ont priorité de passage en tout temps. Omettre de céder le passage à un aéronef sur une voie de circulation, à une équipe de signaleurs ou à un aéronef qui se fait remorquer peut couper la voie à un aéronef. La voie est coupée à un aéronef quand soit le pilote d'un aéronef ou l'équipe de remorquage d'un aéronef est obligé :

- de dévier de sa trajectoire initiale ou d'ajuster la vitesse de l'aéronef ou de remorquage pour maintenir une distance sécuritaire par rapport à un véhicule;
- ou
- de modifier sa trajectoire pour éviter une collision ou l'éventualité d'une collision avec un véhicule.

L'omission de céder le passage à un aéronef sur la voie de circulation, à des signaleurs ou à un aéronef remorqué est une grave infraction et enfreint le Règlement de l'aviation canadien.

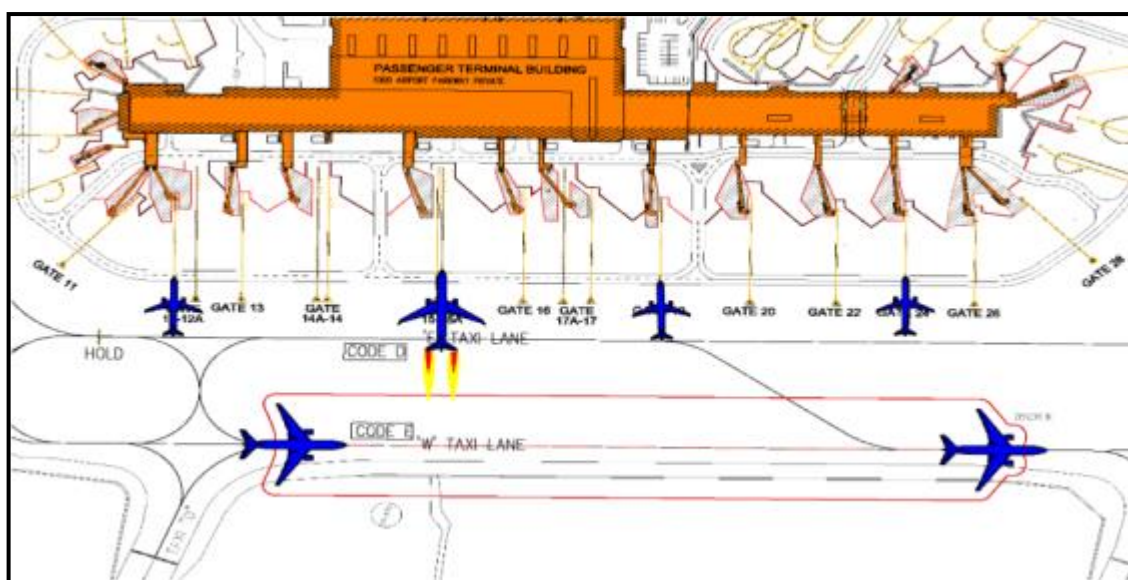
Il incombe également aux signaleurs de veiller à diriger correctement et de manière sécuritaire l'écoulement de la circulation autour de l'aéronef dont ils sont responsables. Si les conducteurs de véhicules doivent être attentifs aux signes qui indiquent qu'un aéronef

est sur le point de se stationner à un poste ou d'être refoulé d'un poste, le signaleur doit pour sa part s'assurer d'utiliser les bons signaux et que ses signaux peuvent être clairement vus par les conducteurs de véhicules. Les signaleurs peuvent également se voir imposer des points d'incapacité advenant qu'un accident est dû à une signalisation fautive de leur part.

En cas de doute quant à qui revient la priorité de passage, le conducteur doit user d'une grande vigilance et céder le droit de passage.

3.17 Conduite d'un véhicule à proximité d'un aéronef

Lorsque les moteurs d'un aéronef tournent à faible régime ou au ralenti, les conducteurs doivent se tenir à une distance sécuritaire de l'aéronef (à au moins une porte d'embarquement de distance), s'immobiliser loin de l'aéronef et attendre que le refoulement de l'aéronef soit complété ou que les moteurs soient éteints.



Une fois l'aéronef rendu à une porte d'embarquement, les conducteurs de véhicules doivent attendre que les moteurs de l'aéronef soient ÉTEINTS avant de circuler derrière l'aéronef; advenant que la position de l'aéronef doit être ajustée, la pleine puissance des moteurs sera requise et le souffle des réacteurs risque de poser un danger aux véhicules qui se trouveraient derrière les moteurs.

3.18 Conduire un véhicule à proximité d'un aéronef au départ

Plusieurs signes indiquent qu'un aéronef s'apprête à quitter une porte d'embarquement :

- les feux anticollision de l'aéronef sont mis en marche;
- la passerelle d'embarquement est retirée;
- les cales de roues sont retirées;
- un tracteur de refoulement est positionné devant le nez de l'aéronef;
- l'équipement de servitude est éloigné de l'aéronef;
- les portes et trappes de l'aéronef sont verrouillées;
- un signaleur est en position;
- les signaleurs aux ailes sont en position (les politiques de la ligne aérienne dictent le nombre de signaleurs aux ailes qui doivent être présents);
- les moteurs de l'aéronef tournent ou sont mis en marche.

Lorsque les conducteurs constatent un ou plusieurs de ces signes, les règles de conduite suivantes s'appliquent à la circulation des véhicules :

- céder le passage à l'équipe de signalisation lorsqu'elle accompagne l'aéronef jusqu'à la voie de circulation ou revient à la porte après l'avoir accompagné;
- ne jamais circuler entre un signaleur et un aéronef et ne jamais les contourner en passant devant ou derrière l'aéronef à moins que le signaleur ne vous en donne l'autorisation (demeurer à au moins une porte d'embarquement de distance);
- avant le refoulement, passer derrière l'aéronef **UNIQUEMENT** quand le signaleur vous en donne l'autorisation d'un signe de la main;
- ne jamais quitter le couloir de véhicules pour contourner un aéronef en cours de refoulement. Demeurer dans le couloir jusqu'à ce que l'équipe au sol et le tracteur aient dégagé la porte d'embarquement adjacente au couloir.

3.19 Conduire un véhicule à proximité d'un aéronef à l'arrivée

La présence des signes suivants à un poste de stationnement signale l'arrivée imminente d'un aéronef :

- un signaleur est en position;
- les signaleurs aux ailes sont en position (les politiques de la ligne aérienne dictent le nombre de signaleurs aux ailes qui doivent être présents);
- l'équipement de servitude est préparé;
- l'équipement est enlevé pour faciliter le stationnement sécuritaire de l'aéronef.

3.20 Remorquage d'aéronefs

Soyez très prudent quand vous conduisez un véhicule à proximité d'un véhicule tracté étant donné qu'une équipe de signaleurs n'accompagnent pas en temps normal un aéronef remorqué; une équipe de remorquage peut placer un aéronef dans un poste de stationnement sans prévenir.

Il incombe aux exploitants côté piste de s'assurer que leurs employés ont été formés et sont qualifiés pour remorquer des aéronefs.

Les titulaires d'un PEVCP « DR » sont autorisés à remorquer des aéronefs dans les limites de leurs propres aires de trafic privé ou dans les zones autorisées par leur PEVCP.

Les titulaires d'un PEVCP « DA » sont autorisés à remorquer des aéronefs sur les principales aires de trafic commercial (Aires de trafic I et II) sous réserve des conditions suivantes :

- **être titulaires d'un certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique);**
- se maintenir en liaison radio avec le contrôle sol de NAV CANADA;
- avoir suivi une formation adéquate.

Un PEVCP « D » est exigé pour remorquer un aéronef dans toutes les autres zones.

Les feux arrière et anticollision doivent être en marche au moment de remorquer un aéronef de nuit. Dans certaines circonstances sous réserve d'une autorisation d'un directeur délégué, des feux montés sur le véhicule de remorquage et dirigés sur l'aéronef peuvent être autorisés, sous réserve d'une permission du gestionnaire des opérations.

3.21 Conduire un véhicule à proximité d'un aéronef stationné

Les véhicules doivent circuler à au moins 8 m (~ 25 pi) d'un aéronef à moins d'être directement rattachés au service d'un aéronef ou de répondre à une urgence.

Il est interdit en tout temps à un conducteur de véhicule de passer sur de la tuyauterie de conditionnement d'air, des câbles électriques et des tuyaux de carburant. Les opérateurs doivent également s'assurer de signaler l'emplacement de ces tuyaux, boyaux et câbles au moyen de cônes.

3.22 Précautions additionnelles à prendre au moment de conduire un véhicule à proximité d'une porte d'embarquement au sol

Un conducteur de véhicule doit céder en tout temps le passage aux piétons et (ou) passagers qui sont escortés entre un aéronef et l'aérogare, doit être prudent lorsque des passagers ou des piétons sont présents, et doit savoir où sont situés tous les passages piétons sur l'aire de trafic.

3.23 Précautions additionnelles à prendre au moment de conduire un véhicule à proximité de l'Installation centralisée de dégivrage

Durant les activités de dégivrage, l'accès à l'Installation centralisée de dégivrage (ICD) est strictement réservé aux opérateurs rattachés aux activités de dégivrage. L'équipement est limité à ce qui suit :

- le véhicule du Iceman;
- l'équipement de dégivrage;
- l'équipement de récupération du glycol;
- un nombre restreint de véhicules et d'équipement d'entretien de l'AAIMCO.

Tous les conducteurs de véhicules doivent communiquer par radio sur la fréquence 122.925 Mhz avec le Iceman avant de s'engager vers l'Installation centralisée de dégivrage ou de la traverser. Les conducteurs de véhicules sont tenus d'obtenir l'autorisation et les directives du Iceman avant d'entrer ou de sortir de l'Installation centralisée de dégivrage. Cette règle s'applique à tous les véhicules qui accèdent à l'Installation centralisée de dégivrage en empruntant la voie de circulation K, AA, BB ou CC et la zone devant le Hangar 11.

3.24 Avitaillement en carburant des aéronefs

Afin de limiter le risque d'incendie, les véhicules doivent se tenir au moins à 15 m (50 pi) d'un camion d'avitaillement en carburant lorsqu'un aéronef est en train d'être avitaillé, à moins de devoir assurer un service à l'aéronef en question.

3.25 Équipement de remorquage et charges

Au maximum, cinq chariots peuvent être remorqués à la fois du côté piste. Des restrictions additionnelles sont en vigueur dans les salles des bagages (voir le chapitre 4). Les conducteurs de chariots doivent :

- surveiller leurs convois et éviter de faire des virages brusques, de zigzaguer et de perdre du fret;
- s'assurer que toutes les charnières sont compatibles avec le véhicule remorqueur, sont en bon état et que les chariots sont bien positionnés pour le chargement;
- s'assurer de monter les ridelles des chariots de bagages/de fret lorsqu'ils en comprennent;
- s'assurer que toutes les charges sont sécuritaires et empêcher que des débris dangereux soient laissés sur l'aire de manœuvre;
- mettre les freins aux chariots de bagages et de fret laissés dans les espaces de stationnement autorisés et (ou) soulever les barres de remorquage.

Les cales de roues, les cônes et tout autre matériel de service ne doivent pas être transportés sans être solidement attachés ou placés sur l'équipement de services au sol.

3.26 Règlements se rapportant au service au sol d'un aéronef à une porte d'embarquement

La préinstallation de l'équipement de servitude au sol est autorisée au plus 20 minutes avant l'arrivée d'un vol régulier. Durant la préinstallation, l'équipement doit être placé loin des lignes de sécurité au sol délimitant chacune des portes d'embarquement, la zone de sécurité réservée à la passerelle d'embarquement passagers, des couloirs de véhicules et des passages piétons.

La préinstallation de l'équipement de servitude au sol est interdite la veille à toutes les portes d'embarquement.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules de stationner leurs véhicules derrière un camion d'avitaillement en carburant durant les activités d'avitaillement.

3.27 Stationnement de l'équipement de servitude au sol

L'aire de trafic est peinte de sorte à délimiter les espaces où doit être stationné l'équipement de servitude au sol. Les espaces loués sont réservés à des exploitants particuliers pour le stationnement à long terme tandis que le restant de l'aire de trafic est utilisé pour des activités courantes. Pour des questions de sécurité, il est interdit de stationner ou de s'arrêter dans certaines zones de l'aire de trafic; ces zones sont signalées au moyen de lignes rouges hachurées au sol et au moyen de panneaux de stationnement interdit.

Des zones de stationnement interdit se trouvent aux endroits suivants :

- les zones de sécurité réservées aux passerelles d'embarquement passagers;
- le long du chemin « Head of Stand » aux endroits où la vue pour se rendre dans les salles de bagages ou en sortir peut être bouchée;
- les routes des camions d'incendie;
- les zones où se trouvent des vannes V-Quip - l'accès à ces zones est nécessaire en cas de déversement accidentel de matières toxiques dans l'environnement;
- la zone de transit vers l'aérogare;
- tout autre endroit identifié comme étant une zone de sécurité.

Il est interdit de stationner un véhicule dans les couloirs de véhicules, sur les voies de service côté piste devant les extincteurs de l'aire de trafic, devant les conteneurs à déchets des aires de trafic, devant des issues de secours / portes de sortie, et à tous les autres endroits où un véhicule risque de nuire à l'exploitation, à l'écoulement du trafic ou à l'accès à des dispositifs de sécurité critiques (p.ex. douches oculaires, extincteurs d'incendie aux murs, et ainsi de suite.).

Il est interdit de stationner à moins de 3 m d'une clôture de sécurité côté aérogare ou à moins d'un mètre côté piste.

Les véhicules stationnés dans des zones louées ou près du bâtiment doivent être stationnés autant que possible de reculons à l'aide d'un placier/signaleur dans le but d'éviter que des véhicules fassent marche arrière dans la circulation.

Les gyrophares ou feux à éclats des véhicules doivent être éteints lorsque les véhicules sont stationnés.

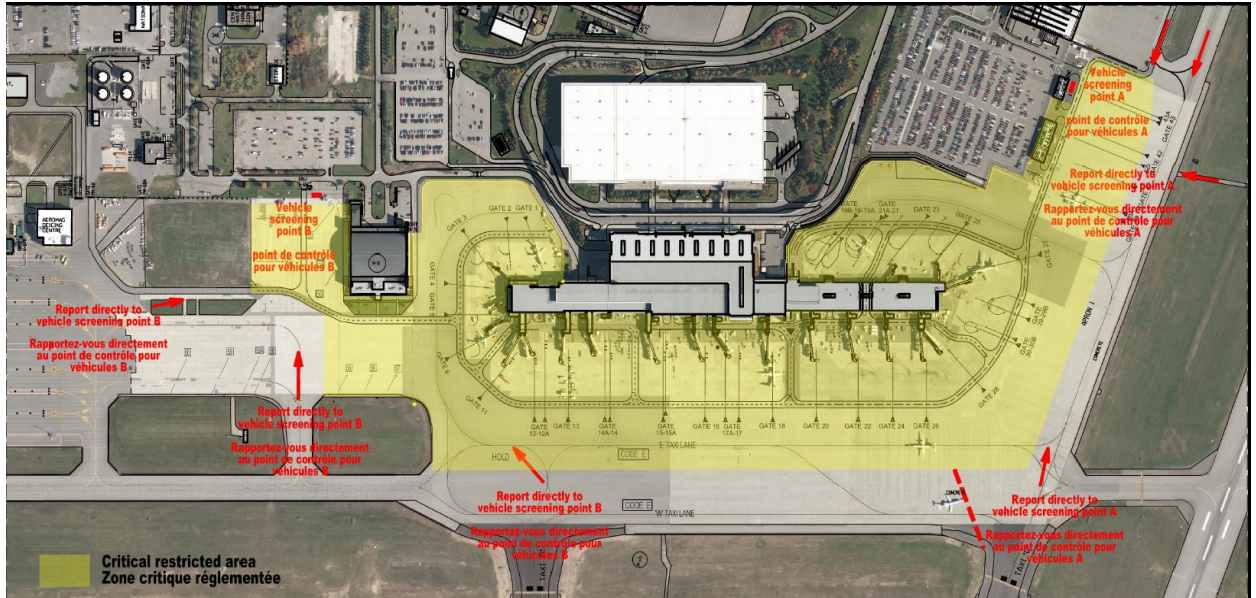
Les conducteurs de véhicules d'un entrepreneur et des véhicules de service qui doivent être stationnés côté piste dans le cadre de leurs activités doivent communiquer avec le gestionnaire des opérations de l'AAIMCO pour obtenir au préalable l'autorisation de stationner et leurs véhicules doivent être stationnés dans les espaces qui leur sont assignés.

L'AAIMCO émettra un constat d'infraction et pourra imposer à l'organisme responsable une amende de 25 \$ par pièce d'équipement laissé sans supervision et (ou) mal stationné.

Advenant le non-respect de ces interdictions de stationner, l'AAIMCO peut faire remorquer le véhicule aux risques et aux frais du propriétaire.

3.28 Contrôle des non-passagers - véhicules (CNP-V) de l'ACSTA

Une zone entourant l'aérogare a été désignée zone critique réglementée (ZCR). Tous les véhicules et leurs occupants qui pénètrent dans cette zone (sauf pour de rares exemptions approuvées par Transports Canada) peuvent faire l'objet d'un contrôle. Cette procédure a été instaurée conformément aux lois et règlements de Transports Canada et son application relève de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA).



La direction par où le conducteur de véhicule pénètre dans la ZCR détermine vers quel point de contrôle il doit se diriger. Tous les véhicules qui pénètrent dans la ZCR en provenance du sud et de l'est doivent se diriger immédiatement au Point de contrôle A. Tous les véhicules qui pénètrent dans la ZCR en provenance du nord et de l'ouest doivent se diriger immédiatement au Point de contrôle B.

Une fois au point de contrôle, les conducteurs doivent immobiliser complètement leur véhicule au panneau d'arrêt et suivre les directives des feux de circulation comme suit : un « feu vert » signifie que le véhicule peut poursuivre sa route dans la ZCR et un « feu rouge » signifie que le véhicule doit se ranger pour être contrôlé. Cette règle s'applique également aux véhicules escortés.



Signalisation à l'entrée de la ZCR



Feu de signalisation à surveiller

Le passage aux points de contrôle CNP-V est obligatoire pour tous les conducteurs côté piste non exemptés. Le non-respect de cette obligation entraînera des points d'inaptitude au dossier d'un conducteur de véhicule, advenant que ce dernier ne collabore pas avec le personnel de l'ACSTA responsable des contrôles de sécurité ou omet de suivre les procédures requises. Éviter les points de contrôle de sécurité; omettre de se présenter à un contrôle; omettre de présenter sa CIZR; faire preuve de violence verbale ou physique à l'égard du personnel responsable des contrôles; faire des blagues, de fausses déclarations et (ou) des commentaires désobligeants, quitter l'aire de contrôle avant d'y être autorisé par l'agent de contrôle, et ainsi de suite peuvent entraîner des points d'inaptitude.

Le non-respect de cette procédure peut également se traduire par la suspension de la CIZR et du PEVCP d'un conducteur. Advenant une faute très grave, le non-respect de cette obligation peut également entraîner la révocation permanente de la CIZR et du PEVCP d'un conducteur.

3.29 Guidage au sol de véhicules et d'aéronefs

Les signaleurs ont une grande responsabilité quand vient le temps de guider les mouvements de véhicules et des aéronefs. Ils doivent s'assurer qu'il n'y a aucune obstruction, et aucun équipement, piéton ou véhicule dans la zone entourant le véhicule jusqu'à ce qu'il ait terminé de faire marche arrière ou jusqu'à ce que l'aéronef ait quitté le poste de stationnement. Il est important pour les conducteurs de véhicules d'être très attentifs aux instructions du signaleur et de savoir quand s'immobiliser et quand il est sécuritaire de se remettre à circuler. Inversement, il est tout aussi important pour les signaleurs d'être très attentifs au moment de guider la circulation. Les signaleurs s'exposent à des points d'inaptitude dans l'éventualité où des instructions fautives de leur part entraînent un accident.

4.0 Salles de bagages

4.1 Généralités

Dans le but de veiller à la sécurité de toutes les personnes qui travaillent dans les salles de bagages, un convoi de chariots remorqués dans les salles de bagages ou qui en sort ne doit comprendre au maximum que quatre chariots et dans le cas des conteneurs surdimensionnés LD8, un seul chariot LD8.

La limite de vitesse dans les salles de bagages est de 5 km/h, soit l'équivalent d'un déplacement à pied.

L'aéroport impose l'utilisation de véhicules ou de chariots électriques à zéro émission dans les salles de préparation des bagages. Les caractéristiques techniques et les conditions d'utilisation de ces chariots dans les salles de bagages sont énoncées dans la Procédure d'utilisation normalisée : Équipement de servitude au sol – Chariots non polluants.

L'utilisation de véhicules à zéro émission est obligatoire dans les salles de préparation des bagages. Le transfert des bagages entre ces chariots électriques et les autres véhicules doit être effectué à l'extérieur.

Les véhicules manœuvrés dans les salles de bagages doivent suivre le marquage au sol et les panneaux, dont certains diffèrent de ceux trouvés côté piste.

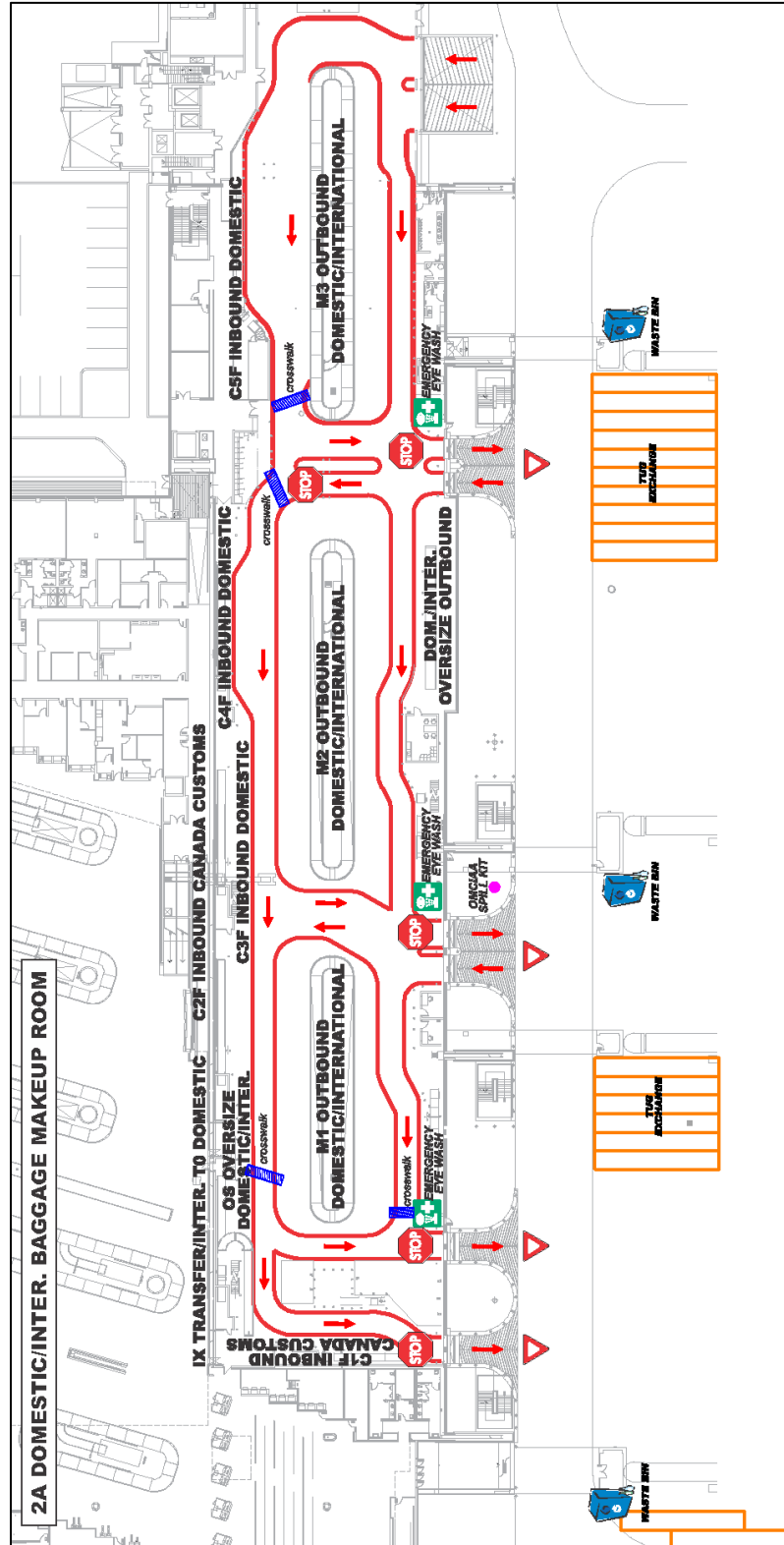
Les routes empruntées par les véhicules dans les salles de bagages sont indiquées par deux lignes jaunes parallèles continues espacées de 3 m/10 pi et sont à sens unique. Aucun équipement ne doit être laissé sans surveillance le long de ces routes. Des flèches de direction jaunes peintes au sol sont placées à des endroits stratégiques afin de signaler le sens de l'écoulement du trafic. Des marques blanches au sol délimitent une zone sécuritaire réservée aux personnes qui doivent emprunter les sorties de secours, les échelles et les escaliers. Ces zones doivent être dégagées en tout temps.

Les salles de bagages sont des zones d'exploitation, c'est aussi pourquoi uniquement l'équipement de manutention des bagages réellement requis/nécessaires est autorisé dans les salles de bagages. Le stationnement à long terme d'équipement de servitude au sol y est interdit. Les chariots-toilettes et toilettes mobiles, les remorques-citernes à eau et camions-citernes à eau et les chariots à bagages non essentiels ne sont pas autorisés dans les salles de bagages.

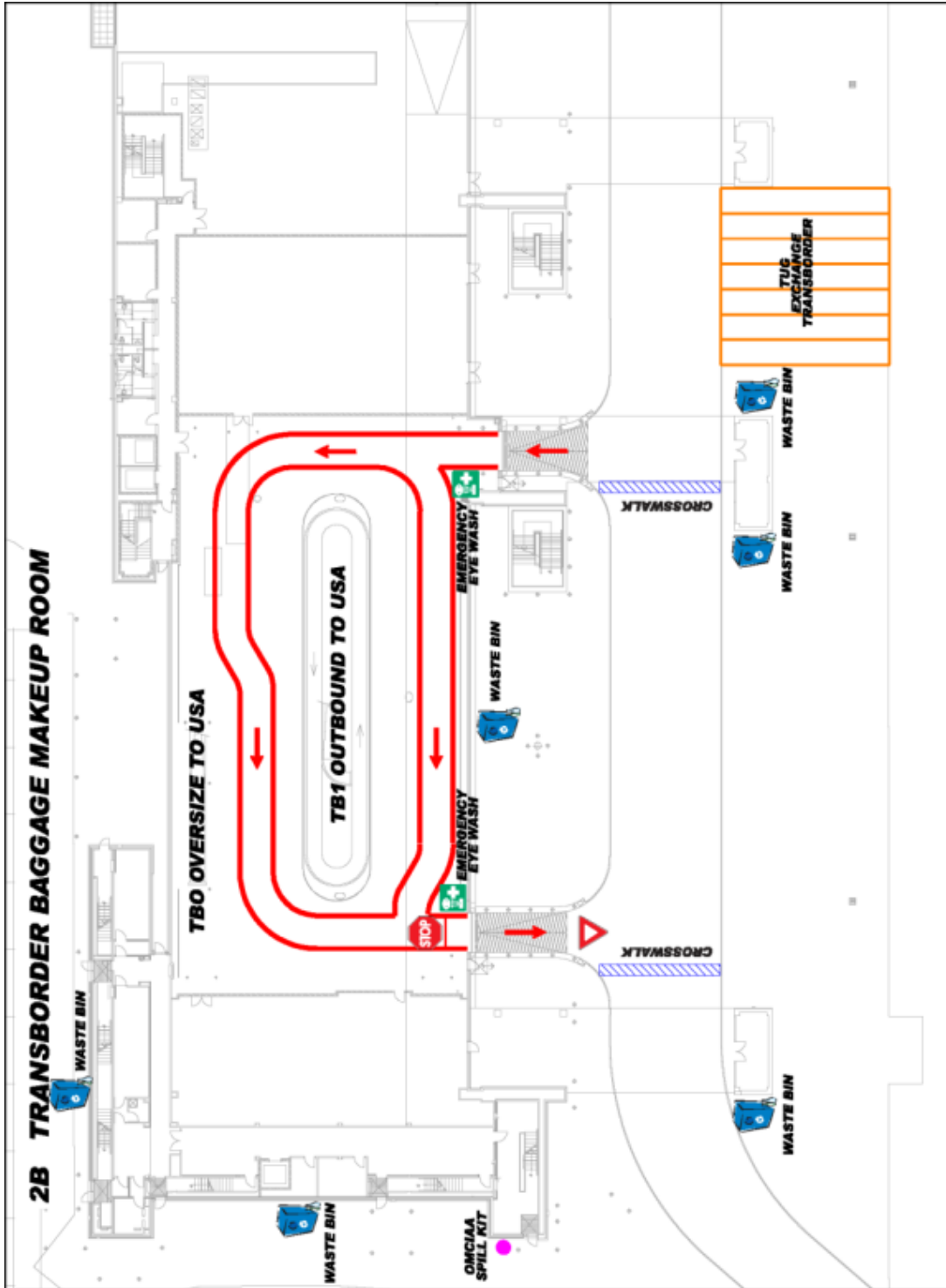
Tel que souligné précédemment, les salles de bagages sont des zones d'exploitation où il y a un important va-et-vient de véhicules, c'est pourquoi tout le personnel qui se trouve dans les salles de bagages est tenu de porter une gilet de sécurité réfléchissant. Le non-respect de cette exigence peut se traduire par des points d'inaptitude PEVCP.

4.2 Aménagement de la salle de bagages

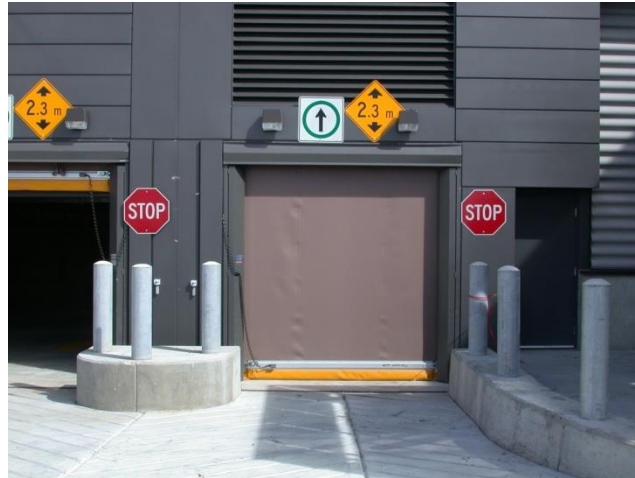
Le plan suivant illustre l'aménagement et l'écoulement du trafic dans la salle de bagages des vols nationaux.



Le plan suivant illustre l'aménagement et l'écoulement du trafic dans la salle des bagages des vols transfrontaliers.



4.3 Écoulement du trafic dans la salle des bagages



Entrée des véhicules dans la salle des bagages – Vue du chemin « Head of Stand »
Notez la flèche de direction, la hauteur libre de 2,3 m, le panneau d'arrêt.



Sortie des véhicules de la salle de bagages – Vue du chemin « Head of Stand »
Notez le panneau sens interdit.



Sortie des véhicules (à gauche) et entrée des véhicules (à droite) – Vue de l'intérieur de la salle des bagages
Notez le panneau sens interdit.

4.4 Stationnement des chariots

L'image suivante montre des chariots stationnés autour d'un carrousel à bagages sortants. La distance entre le carrousel et la ligne jaune est de 4,2 m/14 pi. L'équipement doit être stationné le long du tapis roulant et à l'intérieur de la ligne jaune.



5.0 Le terrain d'aviation

5.1 Aires de manœuvre

Sur un aérodrome, l'aire de manœuvre désigne la partie du terrain d'aviation réservée au décollage et à l'atterrissage des aéronefs et aux manœuvres rattachées au décollage et à l'atterrissage, à l'exclusion des aires de trafic. Les titulaires d'un PEVCP « D » sont autorisés à circuler sur les pistes et les voies de circulation dans le cadre de leurs fonctions sous réserve d'une autorisation du contrôle sol et doivent se maintenir en liaison radio avec le contrôle sol. Le contrôle sol doit être informé de l'endroit ou des endroits et de la nature du travail qui doit être effectué. Toute personne qui se trouve dans une aire de manœuvre doit également posséder un certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique). Au moment de se rendre d'un endroit à un autre du côté piste, les conducteurs de véhicules doivent emprunter les voies de service et les routes périphériques autant que possible dans le but de limiter la circulation de véhicules sur les voies de circulation et d'éviter d'avoir à traverser des pistes. Chaque fois qu'un conducteur doit s'engager dans une aire de manœuvre ou quitte une aire de manœuvre, il est tenu d'en informer le contrôle sol.

Il faut se rappeler que la voie de circulation Golf est une aire de manœuvre non contrôlée et que les conducteurs de véhicules ne sont pas tenus de communiquer avec le contrôle sol avant de s'engager sur la voie de circulation Golf.

5.2 Zones critiques

Les véhicules peuvent perturber gravement les équipements électroniques. Par exemple la présence d'un véhicule devant le système d'alignement de descente (entre le système et un aéronef) modifie dangereusement le signal émis par le système. Aucun véhicule ne doit pénétrer dans cette zone sans une autorisation préalable du contrôle sol. Des panneaux de signalisation indiquent les points d'entrée des zones critiques et les directives doivent être suivies à la lettre.

Lorsque des travaux d'entretien sont requis dans les zones critiques, le radiophare d'alignement de piste (LOC) et (ou) le radiophare d'alignement de descente (GP) doivent être éteints et un NOTAM doit être émis. Tous les conducteurs de véhicules doivent obtenir la confirmation du contrôle sol de la fermeture des zones critiques avant de s'engager dans ces zones.

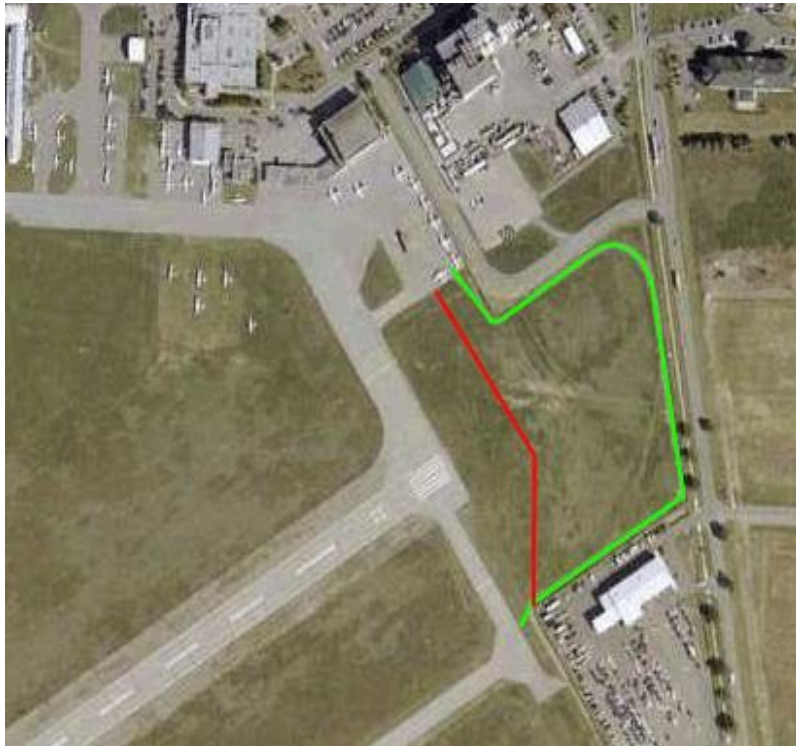


5.3 Routes du terrain d'aviation

Les routes du terrain d'aviation sont les voies à emprunter et donnent accès de façon sécuritaire aux différentes installations de l'aéroport. La plus longue route du terrain d'aviation est la route périphérique qui longe la clôture de sécurité délimitant le côté aérogare et le côté piste sur presque toute la longueur.

À des fins de sécurité et pour des questions d'exploitation, les routes du terrain de l'aviation devraient être empruntées chaque fois que cela est possible. Il est très important de respecter cette consigne à l'extrémité des pistes. Bien qu'il faille obtenir l'autorisation du contrôle sol avant de s'engager à 60 m (196 pi) du bord d'une piste, la distance à respecter est beaucoup plus grande aux extrémités de piste. Ces endroits recoupent directement la direction empruntée par les aéronefs au décollage et à l'atterrissage. C'est pourquoi, au moment de franchir ces endroits, il est obligatoire d'emprunter la route du terrain d'aviation la plus rapprochée à moins de devoir s'engager dans ces zones en raison de travail à y effectuer et d'en avoir obtenu l'autorisation du contrôle sol.

L'illustration suivante permet de mieux comprendre l'ampleur du danger. Une erreur dangereuse à éviter consiste à prendre un raccourci (ligne rouge) sur la pelouse à l'extrémité de la piste. À moins d'obtenir une autorisation du contrôle sol, la route à emprunter est la route périphérique (ligne verte) qui laisse une distance sécuritaire entre le véhicule et le seuil de la piste.



5.4 Les routes d'accès d'urgence (UR)

À l'Aéroport international d'Ottawa, il y a six routes d'accès d'urgence qui sont indiquées sur le plan ci-joint. En tant que conducteur de véhicule côté piste, vous devez étudier et mémoriser l'emplacement et le numéro de chacune des routes d'accès d'urgence (UR). Il est interdit en tout temps de bloquer l'accès à une route d'accès d'urgence (UR).

En plus des routes d'accès d'urgence, le système routier du terrain d'aviation comprend également les routes suivantes :

- route périphérique (Perimeter Road);
- route du transmetteur (Transmitter Road);
- route Bowesville (Bowesville Road);
- route Sandhut (Sand Hut Road);
- routes des systèmes d'alignement de descente (Glide Path Roads);
- les routes du centre de commande d'éclairage de l'aéroport (Field Electrical Centee ou FEC Road).

L'illustration suivante montre un panneau d'arrêt clignotant signalant un arrêt obligatoire à effectuer sur la route d'un système d'alignement de descente (Glide Path).



5.5 Règles générales de conduite sur les aires de manœuvre

Le conducteur de véhicule doit s'assurer que la radio bidirectionnelle fonctionne et que le gyrophare ou feu à éclats de son véhicule est en marche avant d'engager son véhicule dans une aire de manœuvre de l'aéroport.

Tous les véhicules et équipements exploités dans les aires de manœuvre de l'aéroport doivent être dotés d'une radio bidirectionnelle ou être escortés par un véhicule conduit par un employé qualifié à qui il incombe de demander au contrôle sol les instructions à suivre et de confirmer ces instructions.

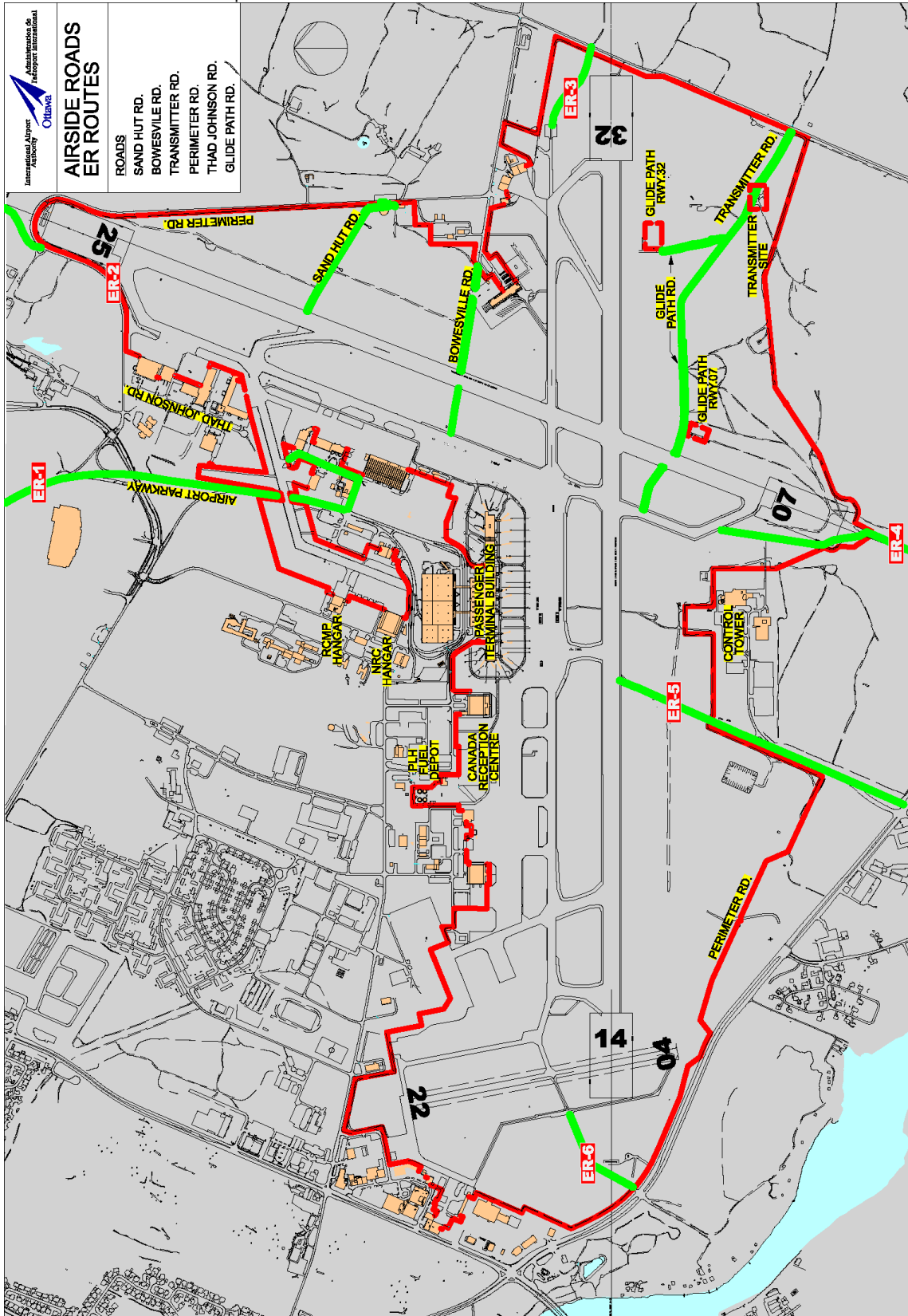
Aucun conducteur de véhicule n'est autorisé à pénétrer dans une aire de manœuvre à moins d'en avoir obtenu l'autorisation du contrôle sol. Uniquement les véhicules dont la présence est requise en raison de travaux à effectuer sont autorisés à s'engager dans une aire de manœuvre.

Une fois les travaux complétés, aussitôt que le conducteur d'un véhicule quitte une piste ou une aire de manœuvre, il doit en informer le contrôle sol.

Il est interdit à toute personne de pénétrer dans une aire de manœuvre sans y être autorisée par le contrôle sol, à l'exclusion de la voie de circulation Golf (non contrôlée par la tour de contrôle) et l'Installation centralisée de dégivrage. Au moment d'obtenir l'autorisation du contrôle sol de traverser ou de circuler sur une piste, obtempérer aussi rapidement que possible de façon sécuritaire.

5.6 Incursions sur une aire de manœuvre

Le PEVCP et la CIZR de tout conducteur de véhicule qui s'engage ou circule sur une aire de manœuvre sans une autorisation du contrôle sol seront suspendus. La suspension restera en vigueur jusqu'à ce qu'une enquête soit complétée et que la mesure corrective soit apportée. **En vertu du Règlement de l'aviation canadien, une telle infraction peut se traduire par des accusations au criminel.**



6.0 Communications radio

6.1 Généralités

La Tour de contrôle d'Ottawa assure des services bilingues et est exploitée 24 heures par jour, 7 jours par semaine. La fréquence de transmission du contrôle sol de la tour de contrôle pour les communications avec les véhicules est le 121.9 Mhz. L'utilisation de cette fréquence est strictement réservée aux titulaires d'un certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique) en règle.

Tous les conducteurs de véhicules côté piste doivent obéir en tout temps aux instructions du contrôle sol.

Uniquement le personnel autorisé a la permission d'utiliser la fréquence du contrôle sol.

6.2 Certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique)

Les certificats restreints d'opérateur radios (compétence aéronautique) sont délivrés par :

Industrie Canada
160, rue Elgin
11^e étage, Bureau C100
Ottawa (Ontario)
Numéro de téléphone : 613 998-3693

Le Guide d'étude est disponible en ligne à http://www.ic.gc.ca/eic/site/icgc.nsf/fra/h_07048.html.

Compte tenu du délai à allouer pour l'obtention du certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique) d'Industrie Canada, le nouveau titulaire d'un PEVCP se verra émettre un PEVCP initial qui expirera quatre mois après la date de délivrance. Ce délai vise à donner au titulaire d'un PEVCP le temps requis pour recevoir son certificat, en remettre une copie à la coordonnatrice de la sécurité et pour faire modifier la date d'expiration du PEVCP.

6.3 Vérifications radio

Il est toujours recommandé de s'assurer que sa radio fonctionne adéquatement avant de s'engager sur une aire de manœuvre. Pour ce faire, effectuer une vérification radio au moment de la première transmission avec la radio en question est une bonne pratique à adopter.

Ex. *Véhicule* : CONTRÔLE SOL OTTAWA, CAMION QUATRE-VINGT-CINQ,
VÉRIFICATION RADIO, À VOUS.

Contrôleur sol : CAMION QUATRE-VINGT-CINQ, JE VOUS REÇOIS TROIS, TERMINÉ.

L'échelle de trois signifie que le signal est passable, mais difficilement intelligible. L'échelle d'intelligibilité de 1 à 5, mesurée strictement à l'audition, est simple à maîtriser et ne requiert que peu de pratique. Par ordre descendant elle correspond à ce qui suit :

- Intensité 5 : Excellent ou parfaitement intelligible
- Intensité 4 : Bon ou intelligible
- Intensité 3 : Passable mais difficilement intelligible
- Intensité 2 : Médiocre ou intelligible par instants
- Intensité 1 : Mauvais ou inintelligible

Certains contrôleurs peuvent répondre « Je vous reçois 4 sur 5 » ou « Je vous reçois 5 sur 5 ». Le premier chiffre renvoie à l'intensité du signal et le second à la clarté de la transmission.

6.4 Procédures et terminologie aéroportuaires

Lorsqu'ils se trouvent sur des aires de manœuvre, les conducteurs de véhicules doivent toujours syntoniser la fréquence du contrôle sol à 121.9 Mhz et relire (répéter à haute voix) les instructions du contrôle sol et s'y conformer. Avant de s'engager sur des aires de manœuvres, le conducteur d'un véhicule doit contacter le contrôle sol pour obtenir l'autorisation de se rendre à un endroit précis. Indiquez l'indicatif d'appel de votre véhicule, l'emplacement actuel du véhicule, et votre destination précise.

Le conducteur de véhicule doit confirmer toutes les instructions reçues du contrôle sol en répétant (relecture) les instructions reçues du contrôle sol telles que comprises ou, si elles n'ont pas été bien comprises, en demandant que ces instructions lui soient répétées en disant au contrôle sol « Répétez ». Une fois l'autorisation obtenue, le conducteur doit suivre la route prévue pour se rendre à sa destination à moins de recevoir d'autres instructions du contrôle sol. Les conducteurs ne doivent jamais confirmer la réception d'un message ou d'une instruction quand ils ne l'ont pas bien reçu et parfaitement compris.

Un aéronef remorqué ou les véhicules qui remorquent un aéronef doivent se maintenir en tout temps en liaison radio avec le contrôle sol.

Une terminologie normalisée et des termes propres à un emploi existent dans plusieurs domaines de travail. Dans un milieu spécialisé, nous utilisons des termes spécialisés. La terminologie aéroportuaire et de l'aviation permet aux gens qui exercent le même métier de se comprendre rapidement et à fond et avec un minimum d'ambiguïté. Lorsqu'une condition, situation, intention ou direction sont toujours exprimés de la même façon, la marge d'erreur est quasiment nulle. C'est pourquoi la terminologie en vigueur et les procédures qui s'y rattachent ne vont pas l'une sans l'autre.

C'est pourquoi, vous devez toujours utiliser et prononcer correctement les termes suivants :

- aires de trafic;
- voies de circulation;
- pistes;
- aides à la navigation;
- types d'équipement.

6.5 Procédures radio de base

Lorsqu'un conducteur escorte ou est en tête d'un véhicule ou de plusieurs véhicules sur les aires de manœuvre, le véhicule d'escorte/de tête doit demander au contrôle les instructions à suivre pour l'ensemble du convoi et confirmer au contrôleur leur réception. Exemple : « Personnel 27, plus 2 ».

Lorsqu'un conducteur reçoit l'instruction ATTENDEZ À L'ÉCART d'une piste ou de tout autre endroit/pour toute autre raison, il est OBLIGATOIRE pour le conducteur de faire la relecture (répéter) l'instruction « ATTENTE ».

Exemple : Contrôle sol - « Personnel 27, attendez à l'écart de la piste 25 »
 Personnel 27 - « Personnel 27, attente à l'écart de la piste 25 »

Chaque fois qu'un conducteur reçoit l'ordre d'attendre à l'écart d'une piste ou attend l'autorisation de traverser une piste ou de s'engager sur une piste, il doit immobiliser son véhicule à 60 m (196 pi) du bord le plus rapproché de la piste ou derrière les lignes d'attente à l'écart jaunes des voies de circulation lorsqu'il y en a.

Nota : Les conducteurs doivent obtenir l'autorisation du contrôle sol pour circuler/travailler à l'intérieur des 60 m (196 pi) du bord d'une piste. Dans le cas d'une voie de circulation, le conducteur d'un véhicule doit informer le contrôle sol s'il doit travailler à l'intérieur de 30 m (98 pi) du bord d'une voie de circulation.

Lorsqu'il reçoit l'instruction de quitter la piste ou le bord de la piste, le conducteur d'un véhicule doit confirmer l'instruction en faisant la relecture (répéter) les instructions au contrôle sol et en éloignant son véhicule à un endroit sécuritaire à au moins 60 m (196 pi) du bord le plus rapproché de la piste. Une fois en position d'attente à l'écart, les conducteurs de véhicules doivent informer le contrôle sol qu'ils ont dégagé la piste et donner leur emplacement exact.

6.6 Procédures radio de refoulement d'aéronef

Les conducteurs de tracteurs d'aéronef ne sont pas tenus de demander une autorisation au contrôle sol de si l'opération de remorquage est effectuée uniquement sur l'aire de trafic. Dans cette situation, les conducteurs doivent simplement diffuser comme suit leurs intentions sur la fréquence du contrôle sol 121.9 Mhz à titre d'information :

Exemple: « Contrôle sol Ottawa, tracteur 123 remorque de la porte 3 à la position 41 »

Les conducteurs de tracteurs peuvent recevoir ou ne pas recevoir de confirmation ou de renseignements sur la circulation du contrôle sol, mais peuvent recevoir une réponse d'un autre aéronef et (ou) d'autres conducteurs dont la proximité risque de nuire au remorquage. Il incombe aux conducteurs de tracteurs de régler les conflits de circulation avec les autres aéronefs/conducteurs en s'appuyant sur les règlements du programme PEVCP et sur la discipline aéronautique.

Il incombe aux conducteurs de tracteurs de se tenir à l'écoute des renseignements sur la circulation diffusés sur la fréquence 121.9 Mhz et d'y répondre s'ils craignent un éventuel conflit. Les activités sur toutes les voies de circulation (à l'exception de la voie de circulation Golf) sont contrôlées par NAV CANADA. Chaque fois que des conducteurs de tracteurs veulent passer d'une aire de trafic à une voie de circulation (p.ex. d'une porte d'embarquement au hangar de First Air), ils doivent obtenir au préalable l'autorisation du contrôle sol sur la fréquence 121.9 Mhz.

Pour diminuer l'encombrement de la fréquence, le contrôle sol indiquera aux pilotes et (ou) conducteurs de tracteurs d'utiliser la fréquence 122.4 Mhz pour s'entendre sur la façon de régler des problèmes de circulation alors qu'ils se trouvent sur l'aire de trafic; une fois le problème résolu, ces derniers devront reprendre l'écoute de la fréquence du contrôle sol 121.9 Mhz.

6.7 Participation à des communications d'urgence

Si vous n'êtes pas impliqué dans des communications d'urgence, vous devez garder le silence radio jusqu'à ce que l'urgence prenne fin.

6.8 Signalement d'une défaillance de l'équipement côté piste

Si vous vous trouvez sur une aire de manœuvre et que votre équipement est défectueux et non opérationnel pour une raison quelconque, il s'agit d'une mini-urgence. Si votre véhicule/équipement tombe en panne, vous devez informer sur-le-champ le contrôle sol de l'endroit où vous vous trouvez, de la nature du problème et du besoin d'une assistance.

Dès que vous aurez informé le contrôle sol et votre superviseur, vous pouvez évaluer le problème pour voir s'il n'y aurait pas une façon rapide de le régler. Un équipement en panne sur une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic pose un danger pour tous ceux qui s'y trouvent.

6.9 Panne radio côté piste

Une panne radio côté piste peut poser un très sérieux problème. Si aucune mesure n'est prise rapidement, un accident pourrait se produire. Voici les procédures à suivre si votre radio tombe en panne sur une piste et que vous ne pouvez pas obtenir de l'aide d'un autre conducteur dont le véhicule est équipé d'une radio :

Appelez la tour si vous avez un téléphone cellulaire; le numéro de téléphone de la Tour d'Ottawa est le 613 248-3814.

Nota : Des feux de piste allumés et éteints à répétition signifient à tous les véhicules qu'ils doivent quitter immédiatement la piste.

Panne de radio sur une piste :

- Quittez immédiatement la piste; et
- Placez le véhicule face à la tour de contrôle et allumez et éteignez vos phares. (si votre véhicule est équipé de l'option phare de jour, il se pourrait que vous ayez à éteindre le moteur pour pouvoir allumer et éteindre manuellement les phares).

Vous obtiendrez l'une des trois réponses suivantes de la tour de contrôle :

- un feu à éclats verts venant de la tour signifie que vous êtes autorisé à traverser une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic;
- un feu rouge continu venant de la tour signifie ARRÊTEZ et attendez à l'écart;
- un feu à éclats rouges signifie que vous devez quitter la piste ou sortir de la piste; et
- un feu à éclats blancs venant de la tour signifie que vous devez retourner à votre point de départ.

6.10 Panne de véhicule et panne radio côté piste

Allumez une fusée éclairante pour capter l'attention de la tour et des autres personnes qui travaillent en plaçant une fusée à environ 30 m (98 pi) devant le véhicule et derrière le véhicule en ligne droite parallèlement à la piste ou à la voie de circulation la plus rapprochée pour prévenir les aéronefs. Si vous n'avez pas de fusée éclairante, communiquez avec la tour par cellulaire en composant le 613 248-3814.

Quand ces fusées risquent de ne pas être aperçues par la tour de contrôle en raison de bancs de neige ou d'autres obstacles, allumez et placez une ou plusieurs fusées près du véhicule à un endroit où la tour de contrôle pourra clairement les noter. Restez dans le véhicule. Étant donné que les pannes de véhicules et les pannes radio surviennent généralement quand il fait très mauvais, vous serez ainsi à l'abri des intempéries jusqu'à ce que l'on vienne vous prêter assistance.

Vous pourriez aussi rencontrer des angles morts de couverture, c'est-à-dire des zones de l'aéroport où les signaux radio entre la tour de contrôle et le véhicule ne sont pas captés. À l'Aéroport d'Ottawa, un des angles morts de couverture connu se trouve du côté sud de la piste 22 sur la voie de circulation Tango.

Pour communiquer avec l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa :

Adresse postale :

Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa
1000, privé Airport Parkway, pièce 2500
Ottawa (Ontario) Canada

Téléphone : 613 248-2000, poste 1111

L'AAIMCO tient à remercier les personnes suivantes de leur apport judicieux et de leur expertise dans la révision de la présente directive et d'avoir aidé à en faire un document aussi actuel, pertinent et précis que possible :

Marc Gervais	Directeur, Exploitation côté piste	AAIMCO
Matthew Orrbine	Spécialiste de la sécurité côté piste	AAIMCO
Clem Poupart	Gestionnaire, Exploitation du terrain d'aviation	AAIMCO
Jeannine Meraglia	Coordonnatrice de la sécurité	AAIMCO
David Reisler	Agent de contrôle de la qualité	AAIMCO

En cas d'erreurs ou d'omissions dans le présent manuel, veuillez les signaler à l'AAIMCO à l'adresse indiquée précédemment.

Ce document a été élaboré par l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (AAIMCO) strictement à des fins de formation et ne peut être reproduit sans une autorisation écrite préalable du Directeur, Exploitation côté piste.



DA

Airside Vehicle Operator's Permit (AVOP) SAMPLE

Applicant's Name:	Test Date:	NEW or RENEWAL	
Company:	Test Time:		
"D/A" AVOP PERMIT			
A – PRE-DRIVE		Yes	No
- Applicant has PDL and RAIC on person **		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Airfield orientation, building locations, runway/taxiway locations, etc. **		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B – AIRSIDE ENTRY/EXIT			
- Stops for security		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Closes gate after entry **		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Secures gate **		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Wears security pass visibly displayed		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Stops for CATSA Non-passenger Screening - Vehicles		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C – EQUIPMENT			
- Turns lights on/off (beacon/flashing lights-other)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- On before entering active apron area		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Off – After parking within aircraft perimeter		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D – PARKING			
- Backs into defined parking spot		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Turns & uses mirrors for backing up		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Parks only in space authorized for vehicle in use		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E – DRIVING ALONG			
- Follows prescribes routes (vehicle corridor, other)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Maintains speed limit but does not exceed **		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Proper clearance from parked aircraft		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Right of way observance, aircraft, pedestrians, self, other vehicles **		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Obeys signs, signals, pavement markings		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Crosses aircraft guide lines at right angles		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Maintains lookout for: Other vehicles		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aircraft		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pedestrians		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Exercises caution around corners, buildings, intersections, exits, other vehicles, aircraft		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F – ORIENTATION (is able to locate from the vehicle);			
- Aircraft gates & operational stands by number		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Security gates		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Runway / Taxiway entrances and limits to DA operating areas **		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Service Roads		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Selected locations accessible by Service Road hangars, other aprons, company assigned parking locations, cargo facilities, maintenance facilities, etc.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Restricted areas (applicable to this exam) **		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Examiner's notes:		Passed <input type="checkbox"/> Unsuccessful <input type="checkbox"/> Test not conducted <input type="checkbox"/> (further training required)	
Examiner's signature:	Date:	Revised February 2015	

**** = A "no" answer to any of these questions may constitute an unsuccessful drive test.**