



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)

### SOMMAIRE

Transports Canada propose qu'une modification soit apportée au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) afin d'établir les exigences réglementaires relatives à l'exploitation et à la certification des hydroaéroports au Canada. Cette modification permettra d'assurer que les hydroaéroports sont exploités à un niveau de sécurité équivalent à celui établi pour les aéroports terrestres et les héliports assujettis à des exigences réglementaires en vertu du RAC.

### CONTEXTE

En vertu de l'article 302.01 du RAC, l'exigence de certification d'aéroport terrestres s'applique à tout aérodrome qui est situé dans une zone bâtie d'une ville ou d'un village, qui est utilisé afin de fournir un service aérien régulier de transport de passagers ou lorsque le ministre estime que la certification est dans l'intérêt public et que le respect des exigences augmenterait la sécurité quant à l'utilisation de l'aérodrome. Les aérodromes (aéroports) certifiés doivent se conformer à la sous-partie 302 du RAC et aux normes connexes. Ces exigences ont été introduites en 1996 et étaient basées sur les aéroports terrestres. En 2007, le RAC a été modifié pour introduire la sous-partie 305 sur les héliports, qui étend le cadre de certification aux héliports.

Le cadre réglementaire existant ne prévoit aucune certification, ni aucune exigence opérationnelle pour les hydroaérodromes. Certains opérateurs d'hydroaérodromes s'appuient encore sur les lignes directrices énoncées dans la publication de Transports Canada TP 4884 – *Hydroaérodromes/aérodromes sur glace – Normes et pratiques recommandées* lors de leurs opérations. TP 4884 décrit des normes de base et des pratiques recommandées pour l'aménagement et l'exploitation des hydroaérodromes et des aérodromes sur glace, pourtant il n'a pas force de loi, puisque ce n'est pas incorporé par référence sous la partie III du RAC.

Le nombre de passagers qui voyagent par hydravion ne cesse d'augmenter au Canada. Pour assurer la sécurité du public voyageur, Transports Canada propose une modification concernant les hydroaéroports afin d'établir des exigences en matière de certification, d'exploitation, de gestion, de sécurité et d'établissement de rapports pour les hydroaéroports. La modification permettrait d'aligner les exigences visant les hydroaéroports d'une façon similaire à celles établies pour les aéroports terrestres et les héliports, et assurerait la sécurité de tous les passagers qui utilisent leurs services de transport et du personnel qui travaille dans les hydroaéroports.

On recense présentement 48 hydroaérodromes situés dans une zone bâtie d'une ville ou d'un village ou utilisés afin de fournir un service aérien régulier de transport de passagers. Ces sites seraient assujettis à la modification proposée.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a fourni des directives générales aux États membres en vue de l'établissement d'une réglementation nationale visant les hydroaérodromes. Ces directives sont conçues de manière à être utilisées conjointement avec l'Annexe 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, Volume I – *Conception et exploitation des aérodromes*, de l'OACI. Bien que ces directives soient utiles aux États membres, le Chapitre 3 de l'Annexe 14



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)

(*Caractéristiques physiques*) ne s'applique qu'aux aérodromes terrestres. L'OACI n'a pas défini de normes et de pratiques recommandées concernant les hydroaérodromes.

Certains États souhaitent élaborer leurs propres règles pour régir l'exploitation des hydroaérodromes, notamment l'Inde et la Grèce. Ils ont demandé conseil au Canada à cet égard vu l'absence d'exigences en la matière de l'OACI et la prévalence des hydroaérodromes au Canada. L'élaboration d'une réglementation moderne visant les hydroaéroports permettrait au Canada de devenir le chef de file des États membres de l'OACI sur ce plan.

Additionnellement, ces modifications feront en sorte qu'il n'y ait pas de conflits avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et le *Règlement sur les abordages*. Il faut mentionner qu'un hydravion en circulation sur les eaux est considéré être un bateau et il doit respecter la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et le *Règlement sur les abordages*. Ce dernier assure que tout ce qui circule sur les eaux respecte les mêmes règles de sécurité lors des manœuvres, et il énonce les procédures à suivre pour éviter d'entrer en collision.

### ÉNONCÉ DU PROBLÈME ET CONSIDÉRATIONS STRATÉGIQUES

La sous-partie 302 du RAC et les normes connexes visent les aéroports terrestres et portent sur les caractéristiques du terrain sur lequel est construit l'aéroport, notamment la pente du sol, la taille et la couleur des marques peintes sur la chaussée, la force portante de la chaussée, l'emplacement, et la couleur et la taille des panneaux d'indication. Elle n'énonce aucune exigence pouvant s'appliquer aux hydroaéroports.

En outre, le nombre et la fréquence des vols commerciaux à partir des hydroaéroports a considérablement augmentée depuis 1999. Selon les estimations de Transports Canada, 500 000 passagers voyagent chaque année en hydravion. Cela appuie la nécessité de disposer d'exigences propres aux hydroaéroports.

Le règlement actuel pour la certification des aérodromes en tant qu'aéroports (sous-partie 2 de la partie III du RAC) ainsi que les normes connexes (TP 312, *Aérodromes – Normes et pratiques recommandées*) sont conçus pour la certification des aérodromes terrestres en tant qu'aéroports terrestres.

La modification permettrait d'établir les exigences relatives à l'exploitation et à la certification des hydroaéroports au Canada, et l'application uniforme des exigences de sécurité par Transports Canada. Transports Canada établira de telles exigences visant les hydroaéroports afin de combler les lacunes dans le cadre réglementaire. L'absence de normes et de pratiques recommandées par l'OACI et l'intérêt grandissant à l'égard de l'établissement d'exigences pour les hydroaéroports au Canada et à l'étranger ont aussi contribué à la décision d'aller de l'avant avec la modification pour les hydroaéroports.



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)

Au Canada on observe une augmentation de la circulation d'hydravions, prévue se poursuivre, et cette augmentation accroît également le risque d'accident ou d'incident dans les hydroaérodromes. Cette modification s'impose pour assurer la sécurité des passagers, des équipages de conduite et du personnel qui travaille dans les hydroaérodromes partout au pays.

### RÉSUMÉ DE L'ANALYSE

La réglementation de l'exploitation des hydravions dans les hydroaéroports au Canada est étroitement liée aux efforts déployés par Transports Canada en vue d'améliorer la sécurité à bord des hydravions au pays. Transports Canada a entrepris des mesures à cet effet, notamment :

- une campagne de sensibilisation, avec la mise à jour de divers produits de promotion, et le lancement d'un [portail Web destiné aux exploitants et aux passagers d'hydravions](#);
- la publication d'une modification réglementaire, en mars 2019, pour exiger que les passagers et l'équipage visés par la sous-partie 703 revêtent un vêtement de flottaison individuel, et que les pilotes visés par les sous-parties 704 et 703 suivent une formation obligatoire sur l'évacuation d'urgence afin de gérer les risques associés à l'évacuation et à la noyade lors des vols en hydravion.

Transports Canada a réglé bon nombre de questions de sécurité associées à l'exploitation des hydravions; l'établissement d'exigences en matière de certification des hydroaéroports constitue le dernier dossier à régler dans ce domaine.

On dénombre à l'heure actuelle six hydroaéroports certifiés en exploitation au Canada. Ces exploitants qui détiennent un certificat d'hydroaéroport devront présenter une demande afin d'obtenir un nouveau certificat en vertu de la modification.

En plus des six hydroaéroports certifiés, le Canada compte de nombreux hydroaérodromes qui offrent des vols réguliers de transport de passagers. Les exploitants aériens qui exploitent des services aériens réguliers à ces aérodromes sont autorisés à le faire dans leur certificat d'exploitant aérien par Transport Canada. Présentement, les inspecteurs de Transports Canada ne disposent d'aucun règlement ni d'aucune norme officiels pour les guider lorsqu'ils inspectent des hydroaérodromes, d'où la nécessité d'avoir un règlement sur la certification des hydroaéroports.

### Consultation

Un Avis de proposition de modifications du RAC a été publié en 1999 (APM 1999-280) concernant les hydroaéroports. Transports Canada a depuis peaufiné la proposition de modifications visant les hydroaéroports. Considérant la longue période écoulée depuis la dernière consultation, nous avons élaboré ce nouvel APM pour donner la chance aux intervenants de formuler des commentaires avant toute publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*.



**CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC)  
AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)**

**SOLUTION RECOMMANDÉE**

La modification établit les exigences en matière de certification et d'exploitation des hydroaéroports, notamment des exigences en matière de sécurité, de structure organisationnelle, de plan d'intervention d'urgence et d'établissement de rapports. Elle assurera la sécurité des passagers qui voyagent en hydravion et utilisent les hydroaéroports. La modification définira les systèmes de sûreté que devront mettre en place les hydroaéroports ainsi que les exigences qu'ils devront respecter pour assurer un niveau de sécurité équivalent à celui établi pour les aéroports terrestres et les héliports.

**OBJECTIF**

La présente proposition a pour but de présenter des modifications liées à la certification et l'exploitation des hydroaéroports qui permettraient d'assurer la sécurité aux hydroaéroports.

**CHANGEMENTS PROPOSÉS**

L'ajout de la sous-partie 306 du RAC permettrait d'établir les exigences relatives à la certification et à l'exploitation des hydroaéroports au Canada. La nouvelle sous-partie 306 comporterait les exigences énoncées ci-dessous. Transport Canada cherche officiellement à obtenir l'avis des intervenants sur deux options d'applicabilité distinctes (voir ci-dessous). Les soumissions doivent clairement indiquer l'option commentée.

Applicabilité

Option 1

Tous les hydroaérodromes seraient tenus d'être certifiés en tant qu'hydroaéroports :

- s'ils sont situés dans la zone bâtie d'une ville ou d'un village;
- ou s'ils sont utilisés afin de fournir un service aérien régulier de transport de passagers.

De plus, le ministre aura le pouvoir de prendre un arrêté pour exiger qu'un hydroaérodrome qui ne satisfait pas aux critères susmentionnés soit tenu d'être certifié en tant qu'hydroaéroport s'il est d'avis que le respect des exigences nécessaires à la délivrance d'un certificat d'hydroaéroport serait dans l'intérêt public et augmenterait la sécurité quant à l'utilisation de l'hydroaérodrome.

Option 2

Tous les hydroaérodromes seraient tenus d'être certifiés en tant qu'hydroaéroports :

- s'ils sont situés dans la zone bâtie d'une ville ou d'un village;



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)

- s'ils accueillent plus de 14 mouvements de passagers programmés par jour;
- s'ils accueillent un aéronef dont la configuration prévoit au moins neuf sièges pour le service régulier de passagers, sans compter les sièges des pilotes.

De plus, le ministre aura le pouvoir de prendre un arrêté pour exiger qu'un hydroaérodrome qui ne satisfait pas aux critères susmentionnés soit tenu d'être certifié en tant qu'hydroaéropport s'il est d'avis que le respect des exigences nécessaires à la délivrance d'un certificat d'hydroaéropport serait dans l'intérêt public et augmenterait la sécurité quant à l'utilisation de l'hydroaérodrome.

### Certification

Pour exploiter un hydroaérodrome, l'exploitant de l'hydroaéropport doit détenir un certificat d'hydroaéropport et un manuel d'exploitation approuvé.

Le demandeur d'un certificat d'hydroaéropport doit présenter une demande au ministre indiquant le nom et l'adresse municipale de l'hydroaéropport concerné, le nom et l'adresse postale du demandeur et, s'il y a lieu, le nom de la personne désignée par le demandeur pour agir à titre de gestionnaire de l'hydroaéropport. Il doit joindre à sa demande le manuel d'exploitation de l'hydroaéropport proposé et les documents énonçant les surfaces de limitation d'obstacles, les coordonnées géographiques, l'élévation et le niveau de la marée ou le niveau d'eau. Le demandeur doit également démontrer qu'il a consulté l'administration locale concernant les limites de l'hydroaéropport et les terrains adjacents.

Le certificat d'hydroaéropport est délivré au demandeur si le manuel d'exploitation est approuvé, si l'hydroaéropport proposé répond aux caractéristiques physiques exigées pour un hydroaéropport, si les surfaces de limitation d'obstacles répondent aux exigences et si le demandeur démontre sa capacité à maintenir une structure organisationnelle et à assurer la conduite des opérations à l'hydroaéropport proposé.

Le manuel d'exploitation de l'hydroaéropport doit comprendre ce qui suit :

- une description des caractéristiques physiques et des limites de l'hydroaéropport;
- l'indication du niveau et des types de services qu'il fournira;
- l'indication du plus gros aéronef pour lequel l'hydroaéropport est prévu;
- une description de la structure organisationnelle;
- une description des procédures opérationnelles;
- une copie de tout accord ou de tout protocole d'entente touchant l'exploitation de l'hydroaéropport, y compris les services d'urgence;
- les renseignements permettant de vérifier que l'hydroaéropport satisfait aux exigences et aux normes applicables, le cas échéant, relatives aux caractéristiques physiques, aux surfaces de limitation d'obstacles, aux balises, aux marques et aux panneaux d'indication;
- un plan d'intervention d'urgence;



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)

- un relevé des modifications qui ont été apportées au manuel ainsi qu'une description du processus de modification;
- une liste des personnes qui possèdent des exemplaires du manuel;
- une attestation signée par le ministre indiquant que le manuel et, le cas échéant, ses modifications ont été approuvés.

Toute modification au manuel d'exploitation de l'hydroaéropport doit être approuvée par le ministre. L'exploitant de l'hydroaéropport doit remettre un exemplaire du manuel et, le cas échéant, de ses modifications, à toute personne et à tout établissement visés par ce manuel.

Titulaires d'un certificat d'aéropport

Les exploitants d'un hydroaérodrome qui possèdent un certificat d'aéropport relatif à un hydroaérodrome la veille de l'entrée en vigueur des modifications peuvent présenter une demande pour un certificat d'hydroaéropport en y joignant le manuel d'exploitation d'hydroaéropport proposé. Le certificat d'hydroaéropport est délivré à un exploitant si le manuel d'exploitation de l'hydroaéropport est approuvé et si l'hydroaéropport répond aux exigences liées aux caractéristiques physiques et aux surfaces de limitation d'obstacles. Le certificat d'hydroaéropport relatif à un hydroaérodrome expire dès l'entrée en vigueur des modifications au RAC.

### Gestion de l'hydroaéropport

L'exploitant de l'hydroaéropport devra s'acquitter des responsabilités suivantes :

- maintenir la structure organisationnelle de l'hydroaéropport;
- tenir à jour le manuel d'exploitation de l'hydroaéropport;
- examiner dès sa réception chaque nouvelle édition des publications d'information aéronautique et, immédiatement après l'examen, aviser le ministre et le fournisseur de services d'information aéronautique de tout renseignement inexact qui y figure;
- aviser le fournisseur de services d'information aéronautique de toute modification aux renseignements relatifs aux opérations;
- dans les meilleurs délais, enlever tout objet ou autre obstacle, situé à l'intérieur des limites d'un hydroaéropport, qui constitue un danger pour la sécurité aérienne;
- s'assurer que l'hydroaéropport est exploité conformément au Règlement;
- gérer les opérations de l'hydroaéropport;
- coordonner les fonctions qui ont une incidence sur la gestion des activités de l'hydroaéropport;
- superviser la préparation et la modification du manuel d'exploitation de l'hydroaéropport;
- assurer une liaison avec les organismes investis d'un pouvoir de réglementation à propos de tout ce qui touche l'exploitation de l'hydroaéropport, y compris les modifications apportées au manuel d'exploitation de l'hydroaéropport;





## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)

- assurer une liaison avec les organismes externes, notamment les exploitants maritimes et les fournisseurs de services de navigation aérienne, à propos de tout ce qui touche l'exploitation de l'hydroaéroport;
- recevoir toute information aéronautique qui a une incidence sur la sécurité à l'hydroaéroport et y donner suite;
- s'assurer que les documents dans la bibliothèque d'exploitation sont à jour et y conserver au minimum les éditions actuelles des publications d'information aéronautique.

En outre, l'exploitant de l'hydroaéroport doit aviser immédiatement le ministre et l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente, dès qu'il a connaissance des faits suivants :

- la présence de tout objet qui fait saillie dans une surface de limitation d'obstacles;
- la présence d'obstacles ou l'existence d'une situation dangereuse pour la sécurité aérienne à l'hydroaéroport ou dans son voisinage;
- toute diminution du niveau de services fournis;
- la fermeture d'une partie de l'aire de mouvement;
- l'existence de toute autre situation dangereuse pour la sécurité aérienne pour laquelle des précautions doivent être prises.

S'il n'arrive pas à joindre l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol, l'exploitant de l'hydroaéroport doit communiquer immédiatement, visuellement ou de vive voix, avec les pilotes qui peuvent être visés par ces circonstances.

L'exploitant d'un hydroaéroport peut désigner une autre personne ou entité pour exploiter l'hydroaéroport en son nom pourvu qu'il existe une entente écrite entre les deux parties et qu'une copie de ladite entente soit jointe au manuel d'exploitation de l'hydroaéroport. Toutefois, l'exploitant de l'hydroaéroport demeure responsable du respect de toutes les exigences réglementaires.

L'exploitant doit aviser le ministre, par écrit, au moins 14 jours avant que ne survienne un changement de nom à l'hydroaéroport. Il doit également aviser le ministre au moins 14 jours avant de cesser d'exploiter l'hydroaéroport. Dans le cas d'une cession d'un hydroaéroport à un autre exploitant, le ministre délivrera au préalable un certificat d'hydroaéroport à l'exploitant proposé. Le certificat d'hydroaéroport est délivré si le Ministre a été avisé de la cession au moins 14 jours à l'avance et que ledit exploitant intéressé par l'hydroaéroport a présenté une demande au ministre au moins 14 jours avant la cession. Toutes les exigences du Règlement doivent être satisfaites à la date de la cession.

L'exploitant d'un hydroaéroport peut nommer un gestionnaire et lui attribuer les responsabilités qui lui incombent. Il doit cependant fournir un document attestant de l'attribution de ses responsabilités au gestionnaire et de l'acceptation de ces responsabilités par ce dernier.



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)

Le gestionnaire de l'hydroaéroport doit connaître le contenu du manuel d'exploitation de l'hydroaéroport, du certificat d'hydroaéroport, les procédures opérationnelles et toute loi, tout règlement ou toute norme visant à assurer la sécurité ou ayant une incidence sur ses responsabilités. Le gestionnaire de l'hydroaéroport ne doit attribuer des tâches à exécuter dans les limites de l'hydroaéroport qu'aux employés qui ont été formés avec succès sur leurs tâches spécifiques et qui ont terminé avec succès un cours de formation initiale en matière de sécurité portant sur les facteurs humains et organisationnels, comme décrit dans le manuel d'exploitation de l'hydroaéroport. Ces dossiers de formation doivent être conservés pendant au moins 24 mois. L'exploitant doit aviser le ministre, par écrit, au moins 14 jours civils avant de nommer ou de remplacer le gestionnaire de l'hydroaéroport.

L'exploitant de l'hydroaéroport doit conserver pour une période d'au moins deux ans les documents suivants :

- toute entente autorisant une autre personne ou une entité à exploiter l'hydroaéroport au nom de l'exploitant;
- tout document indiquant que les responsabilités de l'exploitant ont été attribuées à un gestionnaire de l'hydroaéroport;
- un résumé des consultations relativement au plan d'intervention d'urgence;
- un compte rendu de l'examen annuel du plan d'intervention d'urgence;
- un compte rendu des deux plus récents essais du plan d'intervention d'urgence.

### Communication d'information

L'exploitant doit communiquer au ministre et au fournisseur de services d'information aéronautique les renseignements suivants :

- l'altitude de l'hydroaéroport;
- les relèvements magnétiques des chenaux;
- le niveau de la marée ou le niveau d'eau;
- la vitesse moyenne et la direction du courant, le cas échéant;
- les dimensions de l'hydroaéroport et de toute installation requise;
- les procédures d'arrivée et de départ;
- l'information concernant les aides électroniques à la navigation;
- la présence et l'emplacement de points géographiques, de références visuelles, de marques et de balises;
- l'emplacement des hauts-fonds et d'autres dangers;
- les coordonnées de l'exploitant de l'hydroaéroport;
- les heures d'ouverture de l'hydroaéroport;
- la fréquence de communication utilisée par l'hydroaéroport;
- les procédures opérationnelles;





## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)

- les restrictions d'ordre opérationnel;
- les mises en garde;
- l'information concernant tout obstacle important situé à l'hydroaéropport ou dans son voisinage, y compris l'emplacement de chaque obstacle, les points les plus élevés et la nature de l'obstacle.

L'exploitant doit également communiquer, dès que possible, au fournisseur de services d'information aéronautique les renseignements suivants qui risquent de nuire au fonctionnement normal d'un aéronef afin qu'ils puissent être diffusés :

- tout changement aux conditions de l'aire de mouvement;
- l'état opérationnel des installations de l'hydroaéropport;
- tout dommage à une installation d'accostage;
- tout danger submergé ou en surface, comme une estacade;
- une profondeur d'eau anormalement élevée ou basse;
- tout courant d'eau;
- tout changement survenu concernant d'autres conditions ou circonstances qui pourraient constituer un danger important.

### Exigences en matière de sécurité

#### *Caractéristiques physiques*

Les exigences suivantes doivent être satisfaites dans chaque hydroaéropport.

- Le chenal doit mesurer au moins 120 mètres de large.
- Le chenal doit mesurer au moins 800 mètres de long.
- Le chenal doit avoir une profondeur d'au moins 1,8 mètre, à moins que l'hydroaéropport ne soit limité à accueillir que des aéronefs nécessitant moins de 1,8 mètre de profondeur; la profondeur devrait alors être déterminée conformément aux exigences de ces aéronefs.
- Une installation d'accostage pour l'embarquement ou le débarquement en toute sécurité des passagers doit être prévue et doit :
  - offrir un dégagement sûr entre l'aéronef et tout autre objet;
  - être maintenue en bon état;
  - s'il s'agit d'une installation flottante, être attachée et ancrée de manière à l'empêcher de se déplacer ou de se détacher;
  - permettre aux passagers de s'y déplacer en toute sécurité;
  - posséder des points d'arrimage solides pour stabiliser l'aéronef à chaque poste de stationnement;
  - être large d'au moins une fois et demie la largeur des flotteurs ou du train d'atterrissage du plus gros aéronef pour lequel l'installation est prévue.



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)

- Un bassin de virage doit :
  - être suffisamment vaste pour permettre le virage du plus gros aéronef pour lequel le bassin est prévu;
  - avoir une profondeur d'au moins 1,2 mètre, à moins que l'hydroaéroport ne soit limité à accueillir que des aéronefs nécessitant moins de 1,2 mètre de profondeur; la profondeur devrait alors être déterminée conformément aux exigences de ces aéronefs;
  - assurer un dégagement d'au moins 15 mètres entre les bords du bassin de virage et tout obstacle.
- Le chenal de circulation doit :
  - avoir une largeur d'au moins 45 mètres;
  - avoir une profondeur d'au moins 1,2 mètre, à moins que l'hydroaéroport ne soit limité à accueillir que des aéronefs nécessitant moins de 1,2 mètre de profondeur; la profondeur devrait alors être déterminée conformément aux exigences de ces aéronefs.
- Les installations d'amarrage ou d'ancrage doivent :
  - permettre le virage du plus gros aéronef pour lequel elles sont prévues;
  - offrir un dégagement sûr entre l'aéronef et tout autre objet;
  - avoir une profondeur d'au moins 1,2 mètre, à moins que l'hydroaéroport ne soit limité à accueillir que des aéronefs nécessitant moins de 1,2 mètre de profondeur; la profondeur devrait alors être déterminée conformément aux exigences de ces aéronefs.
- Il faut établir des surfaces de limitation d'obstacles, constituées des surfaces de décollage, d'approche et de transition.
- Les surfaces de décollage et d'approche doivent être prévues aux deux extrémités du chenal, à moins que le chenal ne soit limité aux arrivées dans une direction et aux décollages dans la direction opposée, et elles doivent :
  - être rectilignes, en ce sens que l'axe de la surface d'approche doit être une ligne droite alignée sur le centre du chenal;
  - être décalées, en ce sens que l'axe de la surface d'approche doit être une ligne droite décalée du centre du chenal;
  - être courbées, en ce sens que l'axe de la surface d'approche doit être une ligne droite qui est formée d'une combinaison de ligne droite et d'arc de rayon constant.
- Les surfaces de décollage, d'approche et de transition doivent satisfaire aux exigences en matière d'emplacement et de dimensions.
- Aucun objet ni ouvrage permanent n'est autorisé dans les limites de l'hydroaéroport à moins :
  - qu'il soit nécessaire à la navigation maritime;
  - qu'il soit frangible et soit nécessaire à la navigation aérienne, ou qu'il soit essentiel au fonctionnement d'un aéronef.
- Tous les objets fixes sont balisés à l'aide de couleurs, conformément aux directives du document TP 968, *Le système canadien d'aides à la navigation*, publié par la Garde côtière canadienne, à moins :
  - que l'objet, par sa forme, sa dimension ou sa couleur, soit suffisamment visible;



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)

- qu'il soit impossible de baliser l'objet par une couleur, auquel cas des balises ou des fanions sont placés sur l'objet ou au-dessus de celui-ci.
- Si un objet risque de présenter un danger pour l'exploitation aérienne, il doit être enlevé ou des mesures doivent être prises pour assurer la sécurité aérienne conformément à une analyse des risques.
- Une analyse des risques doit être effectuée afin d'établir le dégagement requis au-dessus d'une voie maritime, d'une rivière ou d'un canal qui sert d'aire de mouvement.
- Tous les câbles, les caténaires ou les objets similaires situés à l'intérieur des limites de l'hydroaéropport doivent être balisés conformément à la Norme 621.
- Un indicateur de direction du vent doit être installé (à moins qu'il soit possible d'obtenir la direction du vent par radio) sous forme d'un cône tronqué en tissu léger d'une couleur bien visible depuis l'aéronef en vol à une altitude de 300 mètres et depuis le chenal.
- Les chenaux doivent être signalés au moyen de points géographiques ou d'autres références visuelles, ou à l'aide de balises ou d'un balisage, conformément aux directives du document TP 968, *Le système canadien d'aides à la navigation*, avec ses modifications, publié par la Garde côtière canadienne.
- Si des hauts-fonds ou d'autres dangers risquent de nuire à l'exploitation normale de l'hydroaéropport, ils doivent être signalés au moyen de bouées repères.
- Le quai est balisé au moyen de triangles en matériau antidérapant fixés sur la surface supérieure du quai pour être visibles à une altitude de 300 mètres.
- Des balises peuvent aussi être fixées de chaque côté du quai, où survient la mise à quai.
- Des panneaux d'indication bien visibles doivent être posés près du quai à l'intention des personnes qui ont à se rendre sur le quai, pour indiquer clairement qu'il est interdit d'y accéder lorsqu'un aéronef ou ses hélices sont en marche. Un panneau d'indication doit afficher clairement le risque que pose toute partie d'un aéronef stabilisé qui surplombe le quai et qui constitue un danger pour les personnes qui se rendent sur le quai. De plus, en cas de restriction d'accès à un quai, il convient d'installer un panneau d'indication affichant la restriction et la partie du quai à laquelle elle s'applique.

### *Services d'urgence*

Un plan d'intervention d'urgence doit être conçu et facilement accessible à l'hydroaéropport. Ce plan est élaboré en consultation avec les personnes et les organismes concernés (c.-à-d., les exploitants aériens, les autorités compétentes relativement au plan d'eau, les exploitants maritimes, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les organismes d'application de la loi, les intervenants d'urgence et les fournisseurs de services de santé). Le plan doit préciser les procédures à suivre en cas d'incident ou d'accident impliquant un aéronef dans les limites ou le voisinage de l'hydroaéropport; en cas d'urgence médicale; en cas de sauvetage dans les eaux, d'incendie, de déversement de pétrole ou de carburant; de récupération d'un aéronef et de toute autre situation déterminée par une analyse des risques. Le plan doit décrire les mesures d'urgence à prendre pour chaque type d'urgence; décrire le rôle et les responsabilités du personnel de l'hydroaéropport et des organismes



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATIONS (APM)

d'intervention pour chaque type d'urgence; dresser la liste des noms et des coordonnées de toutes les personnes et les organismes d'urgence qui pourraient intervenir en cas d'urgence; inclure une copie de toutes les ententes signées pour la prestation de services d'urgence; et établir la voie hiérarchique et les rapports entre les organismes d'urgence. De plus, le plan doit établir le processus d'examen et de mise à jour du plan ainsi que les procédures de distribution du plan aux organismes d'intervention d'urgence dont le nom figure dans le plan.

Le plan doit faire l'objet d'un examen chaque année et être mis à jour au besoin. L'exploitant doit procéder à un essai du plan d'intervention d'urgence à des intervalles d'au plus trois ans.

L'équipement d'urgence doit être facilement accessible à l'hydroaéroport, y compris une bouée de sauvetage et un cordage de sécurité, ou une longue perche pour les sauvetages dans les eaux, ainsi que des extincteurs certifiés et un matériau absorbant pouvant être utilisé en cas de déversement de pétrole ou de carburant. Des embarcations et du personnel formé en nombre suffisant doivent être facilement accessibles à l'arrivée et au départ des vols pour recueillir le nombre maximal de passagers et de membres d'équipage autorisé à bord du plus gros aéronef pour lequel l'hydroaéroport est prévu.

### Prévention des incendies

Pour prévenir tout risque d'incendie, il est interdit de fumer ou d'exposer une flamme nue sur les installations d'accostage ou en tout lieu où fumer ou exposer une flamme nue est susceptible d'entraîner le risque d'un incendie qui pourrait mettre en danger les personnes ou les biens.

### Flux de consultation recommandé

Le présent APM est communiqué en ligne aux fins de consultation. Il est recommandé qu'il soit soumis à une période de commentaire de 45 jours.

**\*LES COMMENTAIRES SUR CET AVIS PEUVENT ÊTRE ENVOYÉS PAR ÉCRIT, JUSQU'AU  
22 AOÛT 2019, À :**

Coordonnées du CCRAC : [CARRAC@tc.gc.ca](mailto:CARRAC@tc.gc.ca)

\*\*Les commentaires reçus après la date limite susmentionnée ne seront pas pris en considération lors des mises à jour ultérieures du présent document.