

ANNEXE D : RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE BAIE-COMEAU

Note : Le présent règlement s'applique à la bande 10-28 (piste) seulement; est exclue la bande 16-34.

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement de zonage de l'aéroport de Baie-Comeau*.

2. Dans le présent règlement,

« aéroport » "airport" « aéroport » désigne l'aéroport de Baie-Comeau dans le canton de Manicouagan, comté de Saguenay, dans la province de Québec;

« bande » "strip" « bande » désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport comprenant la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite de façon plus détaillée à la partie V de l'annexe;

« point de repère de l'aéroport » "airport reference point" « point de repère de l'aéroport » désigne le point déterminé de la manière indiquée à la partie I de l'annexe;

« surface d'approche » "approach surface" « surface d'approche » désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers l'extérieur et vers le haut à partir de l'extrémité d'une bande dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à ce prolongement, cette surface d'approche est décrite de façon plus détaillée à la partie III de l'annexe;

« surface de transition » "transitional surface" « surface de transition » désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite de façon plus détaillée à la partie IV de l'annexe;

« surface extérieure » "outer surface" « surface extérieure » désigne une surface imaginaire située au-dessus de l'aéroport et dans ses alentours immédiats; cette surface est décrite de façon plus détaillée à la partie IV de l'annexe.

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est censé être à 67 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains et terrains immergés, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou située dans ses alentours immédiats, dont les limites extérieures sont définies à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui, à l'occasion, font partie de l'aéroport.

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain ou un terrain immergé auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent la surface du terrain de cet endroit, à savoir :

- a) les surfaces d'approche;
- b) la surface extérieure, ou
- c) les surfaces de transition.

ANNEXE

(art. 2 et 4)

PARTIE I - Point de repère de l'aéroport

Posant en prémisses que les relèvements mentionnés ci-après sont astronomiques et se rapportent à l'axe de la bande 10-28 de l'aéroport de Baie-Comeau, Baie-Comeau, province de Québec, comme étant nord soixante-dix-neuf degrés, quarante-huit minutes, vingt secondes est (N. 79°48'20"E.).

COMMENÇANT à l'intersection de l'axe de la bande 10-28 et de l'axe de la bande projetée 16-34; de là, jusqu'à un point situé nord 79°48'20" est le long de l'axe de la bande 10-28, à une distance de deux cent quatre-vingt-un pieds et un dixième (281.1);

DE LÀ, à angle droit, dans une direction générale nord-ouest, à une distance de cinq cents (500) pieds jusqu'au point de référence de l'aéroport; ledit point de référence de l'aéroport étant aussi à deux mille cinq cent quarante-six pieds et un dixième (2,546.1) mesurés le long d'une ligne ayant un relèvement sud 27°05' est à partir d'un point situé à l'angle nord-ouest du lot 16-1, Rang Manicouagan, où se trouve un poteau de bornage en fer.

PARTIE II - Description des limites extérieures des terrains

L'ensemble et chacun des terrains ou non bâtis comprenant une partie du canton de Manicouagan, division cadastrale de Saguenay, comté de Saguenay, province de Québec et définis de façon plus précise comme suit :

COMMENÇANT au point d'intersection de la limite entre les lots 11 et 12, Rang IV et de la limite sud du lot 51, Rang IV :

DE LÀ, en suivant la limite sud du lot 51, Rang IV, dans une direction générale est, jusqu'à l'intersection avec une ligne N. 50°02'09"O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34;

DE LÀ , en suivant cette dernière ligne, N. 50°02'09"O.; jusqu'à l'intersection avec une ligne N. 48°29'41"E., située à dix mille (10,000) pieds mesurés le long du prolongement nord-ouest de l'axe de la bande projetée 16-34 à partir de l'extrémité de ladite bande projetée;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 48°29'41"E., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne S. 32°58'29"E. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne S. 32°58'29"E., jusqu'à intersection avec une ligne S. 40°55'56"E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande projetée 16-34;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne S. 40°55'56"E., jusqu'à intersection avec le rivage de la rivière Manicouagan;

DE LÀ, en suivant le rivage de la rivière Manicouagan et du fleuve St-Laurent, dans une direction générale est, nord-est et sud-est, jusqu'à intersection avec une ligne N. 79°13'57"E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande 10-28;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 79°13'57" E., jusqu'à intersection avec une ligne N. 71°16'30" E. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 71°16'30" E., jusqu'à intersection avec une ligne S. 10°11'40" E., située à dix mille (10,000) pieds mesurés le long du prolongement nord-est de l'axe de la bande 10-28, à partir de l'extrémité de ladite bande;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 10°11'40" E., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne S. 88°20'10" O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 10°11'40" E., jusqu'à intersection avec une ligne S. 80°22'43" O. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande 10-28;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, 80°22'43" O., jusqu'à intersection avec le rivage du fleuve St-Laurent;

DE LÀ, en suivant le rivage du fleuve St-Laurent, dans une direction générale sud, jusqu'à intersection avec une ligne S. 42°04'42" E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande projetée 16-34;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 42°04'42" E. jusqu'à intersection avec une ligne S. 50°02'09" E. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 50°02'09" E., jusqu'à intersection avec une ligne S. 48°29'41" O., située à dix mille (10,000) pieds mesurés le long du prolongement sud-est de l'axe de la bande projetée 16-34, à partir de l'extrémité de ladite bande;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 48°29'41" O., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne N. 32°58'29" O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 32°58'29" O., jusqu'à intersection avec une ligne 40°55'56" O. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande projetée 16-34;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 40°55'56" O., jusqu'à intersection avec le rivage du fleuve St-Laurent;

DE LÀ, en suivant le rivage du fleuve St-Laurent, dans une direction générale sudouest et ouest, jusqu'à intersection avec la limite entre le lot III et le bloc A, rang I;

DE LÀ, en suivant cette dernière limite entre le lot III et le bloc A, rang I, dans une direction générale nord, jusqu'à intersection avec la ligne séparant les rangs I et II;

DE LÀ, en suivant la ligne séparant les rangs I et II, dans une direction générale ouest, nord-ouest et ouest, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 10, rang I;

DE LÀ, en suivant une ligne, dans une direction générale nord-ouest, jusqu'à intersection avec une ligne S. 71°16'30" O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne S. 71°16'30" O., jusqu'à intersection avec une ligne N. 10°11'40" O., située à dix mille (10,000) pieds mesurés le long du prolongement sud-ouest de l'axe de la bande 10-28, à partir de l'extrémité de ladite bande;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 10°11'40" O., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne N. 88°20'10" E. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 88°20'10" E., jusqu'à intersection avec une ligne N. 80°22'43" E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande 10-28;

DE LÀ, en suivant une ligne, dans une direction générale nord-est, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 11, rang IV;

DE LÀ, en suivant la limite entre les lots 11 et 12, rang IV, dans une direction générale nord, jusqu'au point de départ. Ces terrains et cette partie du fleuve St-Laurent et de la rivière Manicouagan sont indiqués sur le plan n° M-3908 du Ministère des Transports du Québec (MTQ), daté du 15 mars 1973.

Lesdits terrains bâtis ou non bâtis, dont les limites extérieures sont décrites ci-dessus, se composent d'un bloc, d'une partie de terrains qui ne portent pas de numéro cadastral, des lots et/ou d'une partie des lots qui suivent.

Bloc A - Canton de Manicouagan

RANG I, LOTS :	
VI	1 à 6
RANG II :	
Parties de terrains qui ne portent pas de numéro cadastral	
RANG III, LOTS :	RANG A :
1A	1 à 23
1B	24-1
2A	24-2
2A-1 à 2A-3	25 à 116
2A-3-1	
2A-3-2	RANG MANICOUAGAN :
2A-4	6 à 20
2A-4-1	20-1 à 20-8
2A-5	21
2A-6	22A
2B	22A-1-1
3A	22A-1-2
3B	22A-1-3
4A	22A-2 à 22A-5
4A-3	22A-6-1
4A-4	22A-6-2
4B	22A-7 à 22A-23
5 à 11	22B
51	23A
51-59 à 51-64	23A-1 à 23A-8
23A-9-1	24A-24-19 à 24A-24-25
23A-9-2	24A-24-29 à 24A-24-32
23A-10 à 23A-16	24A-24-40
23B	24A-24-43 à 24A-24-45
24A	24A-24-47
24A-1 à 24A-10	24A-24-49
24A-13-1	24A-24-50
24A-13-2	24A-24-53
24A-41-1	24A-24-55 à 24A-24-71
24A-14-2	24A-25 et 24A-26
24A-15 à 24A-32	24A-28 à 24A-36
24A-24	24B
24A-24-6	24B-1 à 24B-9
24A-24-9 à 24A-24-11	24B-10-1 et 24B-10-2
24A-24-13	24B-11
24A-24-15 à 24A-24-17	24B-12

PARTIE III - Description de chacune des surfaces d'approche

Soit une surface qui aboutit à chacune des extrémités des bandes correspondant aux pistes 10-28 et 16-34, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de chaque bande, à deux cents (200) pies de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de chaque bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de chaque bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de chaque ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de chacun des axes. La surface d'approche est indiquée sur le plan n° M-3908 du Ministère des Transports du Québec (MTQ), daté du 15 mars 1973.

PARTIE IV - Description de la surface extérieure

Soit une surface imaginaire constituée :

- a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée du point de repère de l'aéroport, et
- b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa a) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol;

Cette surface extérieure est indiquée sur le plan n° M-3908 du Ministère des Transports du Québec, daté du 15 mars 1973.

PARTIE V - Description de chaque bande

Les bandes associées à la piste existante 10-28 et à la piste proposée 16-34 sont larges de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et sont longues de huit mille quatre cents (8,400) pieds; ces bandes sont indiquées sur le plan n° M-3908 du ministère des Transports, daté du 15 mars 1973.

PARTIE VI - Description de chaque surface de transition

Soit une surface constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, suivant une direction perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à intersection avec la surface extérieure ou une autre surface de transition d'une bande adjacente; ces surfaces de transition sont indiquées sur le plan n° M-3908 du ministère des Transports, daté du 15 mars 1973.

Établi par la CODIFICATION DES RÈGLEMENTS DU CANADA, 1978. C.R.C., Vol. I, ch. 75

Modifié par DORS-93-401 21 juillet 1993 en vertu de l'article 5.4 de la Loi sur l'aéronautique. L'article 2

TRANSPORTS CANADA

TP 312 - AERODROMES - NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDEES

CHAPITRE 4 - LIMITATION ET SUPPRESSION DE OBSTACLES

4.1 SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

Note 1 - Les surfaces de limitation d'obstacles s'étendent généralement au-delà des limites de l'aérodrome. De telles surfaces peuvent être protégées par la promulgation d'un règlement de zonage en vertu de la Loi sur l'aéronautique. La promulgation d'un tel règlement interdira l'installation de toute nouvelle construction qui empiéterait les surfaces définies.

Note 2 - Les objets qui pénètrent les surfaces de limitation d'obstacles peuvent dans certaines conditions, entraîner une augmentation de l'altitude/hauteur de franchissement d'obstacles pour une procédure d'approche aux instruments ou pour n'importe quelle procédure associée d'approche indirecte à vue. Les critères d'évaluation des obstacles figurent dans le manuel "Criteria for the Development of Instrument Procedures". TP 308. Le TP 308 fournit également des informations sur la distinction entre les surfaces de limitation d'obstacles et les marges de franchissement d'obstacles.

Note 3 - Les paragraphes 5.3.6.23 à 5.3.6.27 prévoient l'établissement d'une surface de protection contre les obstacles pour les indicateurs visuels de pente d'approche et contiennent des spécifications relatives à ces surfaces.

4.1.1 Surface extérieure

Caractéristiques

4.1.1.1 Norme - Les limites d'une surface extérieure comporteront un plan commun situé à une altitude constante au-dessus de l'altitude assignée du point de référence de l'aérodrome et s'étendant horizontalement sur une distance :

- d'au moins 4000 m lorsque le chiffre de code est 1, 2 ou 3; ou
- à être déterminée par une étude aéronautique lorsque le chiffre de code est 4; en aucun cas cette distance sera inférieure à 4000 m;

mesurée à partir du où des points de références désignés de l'aérodrome et s'étendant sur un secteur d'au moins 180° le long de l'axe de piste.

4.1.1.2 Recommandation - Une surface extérieure devrait s'étendre horizontalement sur 360° autour de l'aérodrome.

4.1.1.3 Norme - Une surface extérieure doit être établie à 45 m au-dessus de l'altitude assignée du point de référence de l'aérodrome, sauf lorsque le plan commun est inférieur à 9 m au-dessus du sol, une surface imaginaire doit être établie à 9 m au-dessus du sol (voir la [Figure 4-1](#)).

Note - Une surface imaginaire de 9 m a été prévue afin de permettre un obstacle topographique isolé.

4.1.2 Surface d'approche

Caractéristiques

4.1.2.1 Norme - Les limites de la surface d'approche et de départ doivent être délimitées :

1. par un bord intérieur de longueur spécifiée, perpendiculaire et également répartie de chaque côté du prolongement de l'axe de la piste et commençant à l'extrémité de la bande de piste;
2. par deux côtés qui, partant des extrémités du bord intérieur divergent uniformément à un taux précis, dans le sens du décollage et terminant au bord extérieur; et
3. par un bord extérieur parallèle au bord intérieur et situé à une distance spécifiée du bord intérieur.

Note - La largeur de la surface d'approche et de départ à n'importe quel point, peut être calculée en additionnant le produit de la divergence (de chaque côté) et de la longueur de la zone (c.-à.-d. la distance du bord intérieur), avec la longueur du bord intérieur.

4.1.2.2 Norme - Lorsque le seuil de piste a été décalé, le bord intérieur doit être situé au point du décalage. Dans un tel cas, la distance d'atterrissage utilisable sera réduite par une valeur égale au décalage et il sera nécessaire de réviser les renseignements relatifs à la distance déclarée pour cet aérodrome.

Note - Voir 2.3.2 pour la façon de calculer la distance déclarée.

4.1.2.3 Norme - Le bord intérieur sera situé à la même altitude que le seuil.

Note - Dans certains cas, en raison des pentes transversales d'une bande, des parties de la limite intérieure de la surface d'approche et de départ peuvent se trouver à une hauteur inférieure à la hauteur correspondante de la bande. Il n'est pas prévu que la bande soit nécessairement nivelée pour correspondre au bord intérieur.

4.1.2.4 Recommandation - Dans la mesure du possible, le bord intérieur devrait être situé en un endroit qui donnera à la surface d'approche et de départ une marge verticale d'au moins 9 m à la limite de l'aérodrome.

4.1.2.5 Norme - La pente (ou les pentes) de la surface d'approche et de départ sera mesurée (seront mesurées) dans le plan vertical passant par l'axe de piste et doit (doivent) avoir une inclinaison constante.

4.1.2.6 Norme - Les largeurs et les longueurs des surfaces d'approche et de départ doivent être mesurées dans un plan horizontal.

4.1.3 Surface de transition

Caractéristiques

4.1.3.1 Norme - Une surface de transition sera délimitée :

1. par un bord inférieur commençant à l'intersection du côté de la surface d'approche et de départ et de la surface extérieure et s'étendant sur le côté de la surface d'approche et de départ jusqu'au bord intérieur de cette dernière et de là, le long de la bande; et
2. un bord supérieur situé dans le plan de la surface extérieure ou 45 m au-dessus de l'altitude assignée de l'aéroport, si aucune surface extérieure n'a été définie.

Note - Une surface de transition est composée de trois surfaces planes. La première est de forme trapézoïdale qui s'élève à partir du bord de la bande de piste, à un angle spécifié jusqu'au bord supérieur. Joignant cette surface, de chaque côté, se trouvent des surfaces triangulaires qui sont complétées par un bord inférieur le long de la surface d'approche et de départ et du bord supérieur (voir la [Figure 4-1](#)).

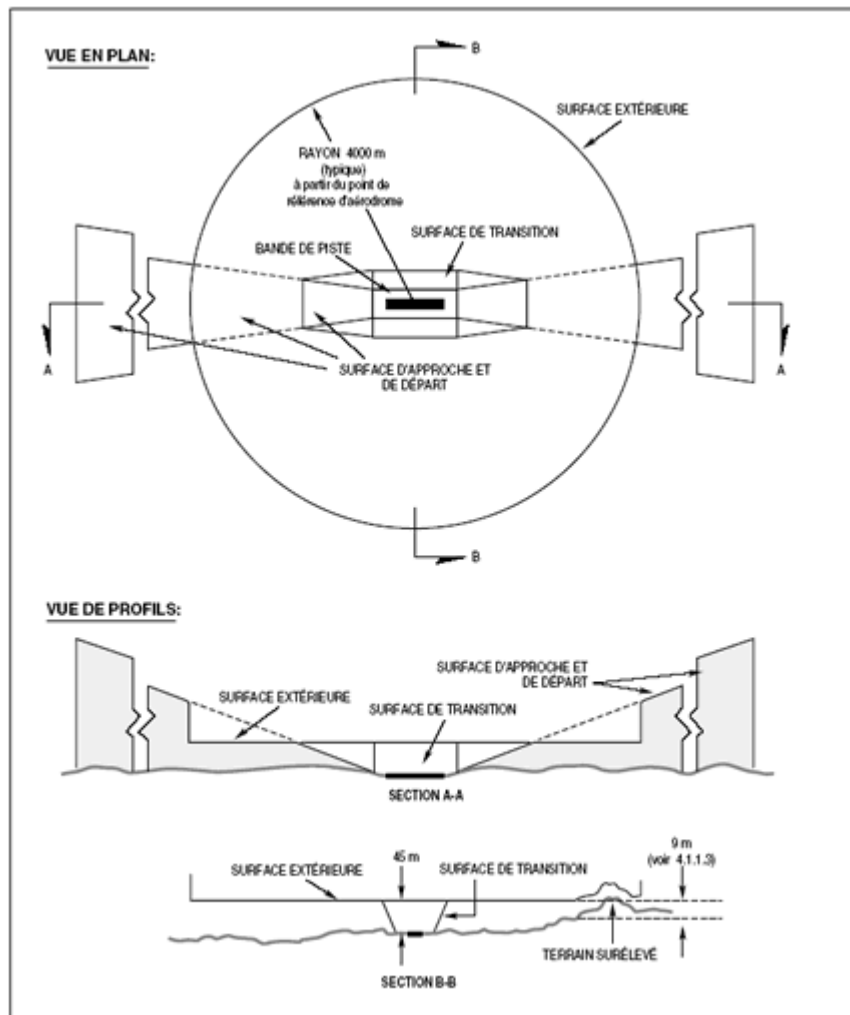
4.1.3.2 Norme - L'altitude d'un point situé sur le bord inférieur doit être :

1. le long du côté de la surface d'approche et de départ tel que défini dans ce chapitre; égale à l'altitude de la surface d'approche et de départ à ce point; et
2. le long de la bande de piste; égale à l'altitude du point le plus rapproché sur l'axe de la piste ou sur son prolongement, jusqu'au bord de la surface nivelée.

4.1.3.3 Recommandation - Les pentes de toute partie d'une bande au-delà de la partie nivelée ne devraient pas dépasser une valeur positive de 5%, mesurées à partir du bord de la surface nivelée, perpendiculairement à la piste. Cette pente positive se prolongera jusqu'à la surface de transition.

4.1.3.4 Norme - La pente de la surface de transition doit être mesurée dans un plan vertical perpendiculaire au prolongement de l'axe de chaque piste.

Figure 4-1. Surfaces de limitation d'obstacles



4.2 SPÉCIFICATIONS EN MATIÈRE DE LIMITATION D'OBSTACLES

Note 1 - Pour une piste donnée, les spécifications en matière de limitation d'obstacles sont définies en fonction des opérations auxquelles cette piste est destinée, soit décollages ou atterrissages, et du type d'approche; les spécifications en question sont applicables dans de tels cas.

Note 2 - La catégorie d'une piste est déterminée en fonction des types d'approche suivants :

- à vue,
- de non-précision,
- de précision.

4.2.1 Généralités

4.2.1.1 Norme - Une surface extérieure doit être établie lorsqu'il est nécessaire de protéger les aéronefs effectuant une procédure d'approche indirecte ou évoluant au voisinage d'un aérodrome.

4.2.2 Pistes à vue

4.2.2.1 Norme - Les surfaces de limitation d'obstacles ci-dessous seront établies pour les pistes à vue :

- surfaces d'approche et de départ; et
- surfaces de transition, sauf tel que spécifié en 4.2.2.4 c).

4.2.2.2 Norme - Une surface extérieure doit être établie pour une piste qui n'a pas d'approche directe aux instruments mais pour laquelle une procédure d'approche indirecte est publiée ou lorsqu'il est nécessaire, de l'avis des autorités responsables de la certification, de protéger l'espace aérien pour les aéronefs évoluant au voisinage de l'aérodrome.

4.2.2.3 Norme - Les hauteurs de ces surfaces ne seront pas supérieures à celles qui sont spécifiées au [Tableau 4-1](#) et leurs autres dimensions seront au moins égales à celles indiquées dans ce même tableau, sauf dans le cas de la surface extérieure.

Note - à certains aéroports, il peut s'avérer non nécessaire de protéger l'espace dans tout les secteurs. Dans ces cas, il est possible d'établir une surface extérieure avec des dimensions irrégulières, à condition d'établir des procédures pour s'assurer que les aéronefs ne pénètrent ces secteurs.

4.2.2.4 Norme - La pente d'une surface de transition ne doit pas être supérieure à la valeur correspondante du [Tableau 4-1](#) lorsque le chiffre de code est 1 ou 2, sauf dans le cas où :

1. la pente ne peut être établie en raison de la topographie environnante ou d'obstacles naturels inévitables;
2. l'aérodrome est utilisé uniquement en VMC; et
3. une des mesures suivantes est établie et approuvée par l'autorité responsable de la certification :

1. la largeur de la bande de piste est augmentée à au moins 45 m à partir de l'axe de piste et qu'une surface de transition est établie, dont la pente n'excède pas 33% (1:3); ou
2. la largeur de la bande de piste est augmentée à au moins 60 m à partir de l'axe de piste et qu'une surface de transition est établie, dont la pente n'excède pas 50% (1:2); ou
3. la largeur de la bande de piste est augmentée à au moins :
 - 60 m à partir de l'axe de piste lorsque le chiffre de code est 1;
 - 75 m à partir de l'axe de piste lorsque le chiffre de code est 2.

4.2.2.5 Norme - La pente d'une surface de transition ne doit pas excéder la valeur appropriée au [Tableau 4-1](#) lorsque le chiffre de code est 3 ou 4.

4.2.2.6 Norme - Un nouvel obstacle ou le prolongement d'un obstacle déjà existant ne doit pas être autorisé au-dessus des surfaces d'approche et de départ ou de transition, excepté lorsque d'après l'avis des autorités responsables de la certification, le nouvel obstacle ou son prolongement sera masqué par un obstacle fixe.

Note - Le Manuel des services d'aéroport de l'OACI, 6e Partie, indique les cas dans lesquels le principe du défilement peut s'appliquer valablement.

Tableau 4-1. Dimensions et pentes des surfaces de limitation d'obstacles

SURFACES et DIMENSIONS	TYPE DE PISTE / CHIFFRE DE CODE								
	Approche à vue				Approche de non-précision			Approche de précision Cat I	
	(1)				(2)			(3)	
	Chiffre de code				Chiffre de code			Chiffre de code	
	1	2	3	4	1&2	3	4	1&2	3&4
SURFACE EXTÉRIEURE									
- Hauteur	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m
- Rayon	4000 m	4000 m	4000 m	4000 m	4000 m	4000 m	4000 m	4000 m	4000 m
SURFACE D'APPROCHE ET DE DÉPART									
- Longueur du bord intérieur	30 m	30 m	45 m	75 m	45 m	75 m	150 m	75 m	150 m
- Distance au seuil	30 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m
- Divergence (minimum de part et d'autre)	10%	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%
- Longueur (minimum)	2500 m	2500m	2500m	2500m	2500 m	3000 m	3000 m	15000m	15000m
- Pente (maximum)	5% (1:20)	4% (1:25)	2,5% (1:40)	2,5% (1:40)	3,33% (1:30)	2,5% (1:40)	2,5% (1:40)	2,5% (1:40)	2,0% (1:50)
SURFACE de TRANSITION									
- Pente (maximum)	20,0% (1:5)	20,0% (1:5)	14,3% (1:7)	14,3% (1:7)	14,3% (1:7)	14,3% (1:7)	14,3% (1:7)	14,3% (1:7)	14,3% (1:7)

4.2.2.7 Recommandation - Il est recommandé de ne pas autoriser la présence d'un nouvel objet ou la surélévation d'un objet existant au-dessus de la surface extérieure, à moins que de l'avis de l'autorité responsable de la certification, l'objet ne se trouve masqué par un objet fixe existant ou qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou qu'il ne nuirait pas de façon significative à la régularité de cette exploitation.

4.2.2.8 Recommandation - Dans l'examen de tout projet de construction, il est recommandé de tenir compte de la conversion éventuelle d'une piste à vue en piste aux instruments et de la nécessité de prévoir en conséquence des surfaces de limitation d'obstacles plus restrictives.

4.2.3 Pistes avec approche de non-précision

Note - La Section 8.6 contient des renseignements au sujet de l'implantation et de la structure du matériel et des installations sur les aires opérationnelles.

4.2.3.1 Norme - Les surfaces de limitation d'obstacles ci-dessous seront établies pour une piste avec approche de non-précision :

- surface extérieure;
- surface d'approche et de départ; et
- surfaces de transition.

4.2.3.2 Norme - Les hauteurs et les pentes de ces surfaces ne seront pas supérieures à celles qui sont spécifiées au [Tableau 4-1](#) et leurs autres dimensions seront au moins égales à celles indiquées dans ce tableau.

4.2.3.3 Recommandation - Dans la mesure du possible, la pente de la surface d'approche et de départ devrait être de 2%.

4.2.3.4 Norme - La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existant ne sera pas autorisée au-dessus d'une surface d'approche et de départ, à moins de 3 000 m du bord intérieur, ou au-dessus d'une surface de transition, à moins que, de l'avis de l'autorité responsable de la certification, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve masqué par un objet fixe existant.

Note - Le Manuel des services d'aéroport de l'OACI, 6e Partie, indique les cas dans lesquels le principe de défilement peut s'appliquer valablement.

4.2.3.5 Recommandation - La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existant ne devrait pas être autorisée au-dessus d'une surface d'approche et de départ, à moins de 3 000 m du bord intérieur, ou au-dessus d'une surface extérieure, à moins que, de l'avis de l'autorité responsable de la certification, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve masqué par un objet fixe existant ou qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou qu'il ne nuirait pas de façon significative à la régularité de cette exploitation.

4.2.3.6 Recommandation - Il est recommandé de supprimer dans la mesure du possible les objets existants qui font saillies au-dessus de l'une quelconque des surfaces spécifiées en 4.2.3.1, à moins que de l'avis de l'autorité responsable de la certification, l'objet ne se trouve masqué par un objet fixe existant ou qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou qu'il ne nuirait pas de façon significative à la régularité de cette exploitation.

Note - Dans certains cas, lorsque la bande présente une pente transversale ou longitudinale, le bord intérieur de la surface d'approche et de départ, ou certaines parties de ce bord, peuvent se trouver en dessous de la bande. La recommandation n'implique pas que la bande doit être nivelée à la hauteur du bord intérieur de la surface d'approche et de départ, ni que les éminences naturelles ou les objets situés au-dessus de la surface d'approche et de départ, au-delà de l'extrémité de la bande, mais d'un niveau inférieur à celui de la bande doivent être supprimés, à moins qu'ils ne soient jugés dangereux pour les avions.

4.2.4 Pistes avec approche de précision

Note 1 - La Section 8.6 contient des renseignements au sujet de l'implantation et de la structure du matériel et des installations sur les aires opérationnelles.

Note 2 - Le Manuel des services d'aéroport de l'OACI, 6e Partie, contient des éléments indicatifs sur les surfaces de limitation d'obstacles associées aux pistes avec approche de précision.

4.2.4.1 Norme - Les surfaces de limitation d'obstacles ci-dessous seront établies pour les pistes avec approche de précision de catégorie I :

- surface extérieure;
- surface d'approche et de départ; et
- surfaces de transition.

Note - Les surfaces de limitations d'obstacles pour les pistes avec approche de précision de catégorie II et III sont établies en conformité avec les spécifications contenues dans le "Manuel d'exploitation tous temps" (TP 1490).

4.2.4.2 Norme - Les hauteurs et les pentes de ces surfaces ne seront pas supérieures à celles qui sont spécifiées au [Tableau 4-1](#) et leurs autres dimensions seront au moins égales à celles indiquées dans ce même tableau.

4.2.4.3 Recommandation - Dans la mesure du possible, les nouvelles pistes dont le chiffre de code est 3 ou 4, les surfaces d'approche et de départ devraient avoir une pente de 1,66% pour les premiers 3000 m et 2% par la suite, sur une longueur totale de 15000 m.

4.2.4.4 Norme - Aucun objet ne doit faire saillie au-dessus de la surface d'approche et de départ ou de la surface de transition, exception faite des objets à monture frangible qui, en raison de leurs fonctions doivent être situés sur la bande. Aucun objet mobile ne doit faire saillie au-dessus de ces surfaces lorsque la piste est utilisée pour l'atterrissage.

4.2.4.5 Norme - La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne sera pas autorisée au-dessus d'une surface d'approche et de départ ou de transition, à moins que, de l'avis de l'autorité responsable de la certification, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve masqué par un objet fixe existant.

Note - Le Manuel des services d'aéroport de l'OACI, 6e Partie, indique les cas dans lesquels le principe de défilement peut s'appliquer valablement.

4.2.4.6 Recommandation - Il est recommandé de ne pas autoriser la présence d'un nouvel objet ou la surélévation d'un objet existant au-dessus de la surface extérieure, à moins que de l'avis de l'autorité responsable de la certification, l'objet ne se trouve masqué par un objet fixe existant ou qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou qu'il ne nuirait pas de façon significative à la régularité de cette exploitation.

4.2.4.7 Recommandation - Il est recommandé de supprimer dans la mesure du possible les objets existants qui font saillies au-dessus de la surface d'approche et de départ, la surface de transition ou de la surface extérieure, à moins que de l'avis de l'autorité responsable de la certification, l'objet ne se trouve masqué par un objet fixe existant ou qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou qu'il ne nuirait pas de façon significative à la régularité de cette exploitation.

Note - Dans certains cas, lorsque la bande présente une pente transversale ou longitudinale, le bord intérieur de la surface d'approche et de départ, ou certaines parties de ce bord, peuvent se trouver au-dessous de la bande. La recommandation n'implique pas que la bande doit être nivelée à la hauteur du bord intérieur de la surface d'approche et de départ, ni que les éminences naturelles ou les objets situés au-dessus de la surface d'approche et de départ, au-delà de l'extrémité de la bande, mais d'un niveau inférieur à celui de la bande doivent être supprimés, à moins qu'ils ne soient jugés dangereux pour les avions.

4.3 AUTRES OBJETS

4.3.1 GÉNÉRALITÉS

4.3.1.1 Recommandation - Il est recommandé que les objets qui ne font pas saillies au-dessus de la surface d'approche et de départ mais qui auraient une influence défavorable sur l'implantation ou le fonctionnement optimal d'aides visuelles ou non visuelles soient, dans toute la mesure du possible, supprimés.

4.3.1.2 Recommandation - Il est recommandé de considérer comme obstacles et, dans toute la mesure du possible, de supprimer tout ce qui, de l'avis de l'autorité responsable de la certification et après étude aéronautique, peut constituer un danger pour les aéronefs soit sur l'aire de mouvement, soit dans l'espace aérien à l'intérieur des limites de la surface extérieure.

Note - Dans certains cas, il se peut que des objets qui ne font saillies au-dessus d'aucune des surfaces énumérées en 4.1, présentent un risque pour les aéronefs, comme c'est le cas, par exemple, lorsqu'un ou plusieurs objets isolés sont situés au voisinage d'un aéroport.

4.3.1.3 Norme - Toute route, voie maritime, voie ferrée etc. passant au travers des feux d'approche doit être considérée comme un objet. Un minimum de 4,3 m doit être alloué au-dessus de la partie la plus élevée d'une route et 6 m au-dessus d'une voie ferrée. La hauteur à être allouée au-dessus d'une voie maritime, une rivière ou un canal doit être établie par une étude aéronautique.

ANNEXE E : NORMES POUR LES LOGEMENTS DESTINÉS À DES EMPLOYÉS SAISONNIERS ET FORMULAIRE**NORMES POUR LES LOGEMENTS DESTINÉS
À LA MAIN-D'ŒUVRE AGRICOLE SAISONNIÈRE**

1. Une surface totale minimale de plancher de 75 pieds carrés par travailleur ;
2. Des fenêtres possédant une surface vitrée égale ou supérieure à 8% de la surface de plancher ;
3. Des grillages (moustiquaires) aux portes et fenêtres et des ouvertures suffisamment grandes pour assurer une ventilation adéquate ;
4. Des planchers et des murs recouverts de matériaux facilement lavables ;
5. Une entrée principale et une sortie d'urgence ;
6. Un système adéquat d'approvisionnement en eau potable et d'élimination des eaux usées ;
7. Un système d'éclairage électrique d'une capacité et d'une intensité suffisante ;
8. Un système de chauffage suffisamment puissant pour maintenir une température minimale de 20 degrés Celsius. Lorsqu'il s'agit d'un système à combustion, celui-ci doit être relié à une cheminée ;
9. Des lits placés à 36 pouces ou plus les uns des autres incluant des matelas propres et en bonne condition, placés à 8 pouces ou plus au-dessus de la surface du plancher ;
10. Des espaces de rangement, c'est-à-dire des cases ou des tablettes, en nombre suffisant ;
11. Une douche pourvue d'eau chaude et d'eau froide par six (6) travailleurs ;
12. Un lavabo pourvu d'eau chaude et d'eau froide par six (6) travailleurs ;
13. Une toilette par six (6) travailleurs ;
14. Des commodités de lavage pour le linge: laveuses (minimum 1 par 8 travailleurs), sècheuses (minimum 1 par 8 travailleurs) ;
15. À moins que les travailleurs ne prennent leurs repas avec la famille de l'employeur, une cuisinette pourvue d'installations pour la conservation, la préparation et la cuisson des aliments ; de même qu'une table, des chaises et des ustensiles en nombre suffisant ;
16. Une cuisinière par quatre (4) travailleurs ;
17. Un réfrigérateur par six (6) travailleurs avec une capacité minimale de 17 à 19.9 pi. cubes ;
18. Des poubelles avec couvercles. Les déchets sont enlevés une fois par semaine ; ils le sont plus souvent durant l'été lorsque les conditions climatiques et d'hygiène l'imposent ;
19. Un extincteur par bâtiment ou selon les règlements municipaux ;
20. Maintenir les locaux propres et exempts de vermine et de rongeurs.
21. Mettre à la disposition des travailleurs les équipements requis pour un bon entretien du logement par les travailleurs (balai, moppe, chaudières, savon brosse, etc...)

Source : Service Canada - Organisme FERME, Fondation des entreprises en Recrutement de Main-d'œuvre agricole étrangère. Tiré des normes émises par Service Canada.

