



PROGRAMME D'EXPLOITATION DE VÉHICULES CÔTÉ PISTE (PEVCP)

DIRECTIVES DE CIRCULATION CÔTÉ PISTE

30 janvier 2026



Table des matières

GÉNÉRALITÉS.....	5
Préface.....	5
Procédures de contrôle des modifications	6
Registre des modifications	6
Détenteur.trice.s du manuel du PEVCP	7
Définitions	7
0.1 Abréviations et acronymes	8
VÉHICULES ET ÉQUIPEMENT	10
1.1 Normes relatives aux véhicules et aux voyageurs	10
1.2 Véhicules automoteurs équipés d'une cabine.....	10
1.3 Véhicules automoteurs sans cabine.....	11
1.4 Véhicules et équipements remorqués	12
1.5 Accessoires ou équipements pour véhicules	13
1.5.1 Radio VHF à deux voies	13
1.5.2 Chaînes antidérapantes	13
1.5.3 Pneus à crampons	13
1.6 Gyrophares de véhicules.....	13
RÈGLES GÉNÉRALES DE CONDUITE CÔTÉ PISTE	14
2.1 Signaler les situations dangereuses et les accidents	14
2.2 Distractions au volant.....	14
2.3 Alcool et drogues.....	15
2.4 Fumer	15
2.5 Accès des véhicules côté piste	16
2.6 Zones de contrôle des véhicules côté piste	18
2.6.1 PEVCP-DR : Aires de trafic et zones réglementées	19
2.6.2 PEVCP-DA : Aire de trafic commerciale et voies d'appui	20
2.6.3 Zones couvertes par le permis de PEVCP-D – Pistes et voies de circulation.....	21
2.7 Procédures spéciales – Salons VIP du Centre d'accueil du Canada	22
2.8 Accompagnement de véhicules externes.....	22
2.9 Escorte des véhicules opérationnels.....	23
2.9.1 Escorte générale (point à point)	23
2.9.2 Escorte vers un poste de stationnement d'aéronef.....	24
2.10 Conduite en formation	25

2.10.1 Responsabilités du ou de la responsable de la formation	25
2.11 Limites de vitesse	27
2.12 Priorité de passage côté piste	28
2.12.1 Changement de la trajectoire d'un aéronef	28
2.12.2 Véhicules d'urgence en intervention	29
2.12.3 Véhicules d'entretien de l'AAIO	29
2.13 Considérations environnementales	29
2.13.1 Marche au ralenti des véhicules	29
RÈGLES DE CONDUITE SUR LES AIRES DE TRAFIC	30
3.1 Corridors pour véhicules	30
3.2 Restrictions applicables aux véhicules circulant sur le chemin Head of Stand	31
3.3 Panneaux de signalisation de l'aire de trafic	31
3.4 Conduire un véhicule à proximité d'un aéronef en circulation au sol	32
3.5 Conduire un véhicule à proximité d'un aéronef au départ	32
3.6 Conduire un véhicule à proximité d'un aéronef à l'arrivée	33
3.7 Conduire un véhicule à proximité d'un avion stationné	33
3.8 Conduire un véhicule à proximité d'un poste de chargement au sol	34
3.9 Conduire un véhicule à proximité d'opérations de ravitaillement d'aéronefs en carburant	34
3.10 Conduire un véhicule à proximité de l'installation centrale de dégivrage	34
3.10.1 Saison de dégivrage	34
3.10.2 Opération de dégivrage en cours	34
3.10.3 Corridor pour véhicules de l'installation centrale de dégivrage	35
3.11 Remorquage d'aéronefs	37
3.12 Équipement de remorquage et charges	37
3.13 Stationnement et mise en place de l'équipement de service au sol	38
3.14 Contrôle des non-passagers pour les véhicules (CNPV) de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)	40
RÈGLES DE CONDUITE SUR LES PISTES ET VOIES DE CIRCULATION	42
4.1 Aires de manœuvre	42
4.2 Aires critiques du système d'atterrissage aux instruments (ILS)	43
4.2.1 Points d'attente du système d'atterrissage aux instruments de catégorie II (CAT II)	44
4.3 Chemins du terrain d'aviation	45
4.4 Couloir de sécurité (CS)	46
4.5 Conduire sur les aires de manœuvre	49

4.5.1 Incursions sur les aires de manœuvre	49
RÈGLES DE CONDUITE DANS LA SALLE DES BAGAGES.....	50
5.1 Généralités	50
5.2 Aménagement de la salle des bagages ET FLUX DE CIRCULATION	51
5.3 Salle des bagages ENTRÉE/SORTIE	54
5.4 Stationnement des chariots	55
COMMUNICATIONS RADIO	56
6.1 Règles générales de communication	56
6.2 Attribution des indicatifs d'appel	57

GÉNÉRALITÉS

PRÉFACE Le Programme d'exploitation de véhicules côté piste (PEVCP) de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa (AAIO) est un programme officiel de formation, d'évaluation et d'octroi de permis à l'intention de tous les conducteur.trice.s qui conduisent un véhicule côté piste. En effet, ce programme constitue le principal mécanisme par lequel l'exploitant de l'aéroport autorise la circulation des véhicules côté piste, conformément à la partie III du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

Le PEVCP est associé au système de gestion de la sécurité (SGS) de l'AAIO, dont l'objectif est de réduire et/ou d'éliminer les risques d'accident.

Deux aspects de la sécurité sont particulièrement abordés dans le PEVCP :

- **Sécurité opérationnelle** : sécurité des véhicules à proximité des aéronefs sur le terrain d'aviation, les aires de trafic, les postes de stationnement et les routes côté piste.
- **Santé et sécurité au travail** : sécurité de l'opérateur.trice de véhicule.
Bien que cela relève de la responsabilité de chaque employeur côté piste, les pratiques de conduite sécuritaires des individus et la sécurité qui en découle pour ces derniers sont des sujets qui intéressent l'AAIO.

Toute personne conduisant un véhicule côté piste doit être en possession des documents suivants en cours de validité :

- Un permis de conduire provincial (PCP);
- Une carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR); et
- Un permis de PEVCP (ou être accompagné d'une escorte appropriée).

Toute personne conduisant un véhicule côté piste et ne possédant pas l'ensemble des documents mentionnés ci-dessus en cours de validité :

- Se verra immédiatement accompagné vers la zone côté ville;
- Se verra retirer ses privilèges d'accès jusqu'à nouvel ordre du directeur ou de la directrice de la sécurité et du développement durable (ou de son ou sa représentant.e); et
- Pourra faire l'objet de sanctions supplémentaires de la part de son employeur.

Le PEVCP comporte deux documents de référence :

- Le manuel du PEVCP, qui définit la gestion du programme; et
- Les directives de circulation côté piste (DCCP), qui définissent les « règles de circulation » pour les conducteur.trice.s côté piste.

Pour toute question concernant le contenu de ce manuel, veuillez communiquer avec votre superviseur.e ou avec l'équipe chargée de la sécurité et du développement durable (SDD) de l'AAIO à l'adresse safety@yow.ca.

Phil Morris, directeur

Sécurité et développement durable (SDD)

Administration de l'aéroport international d'Ottawa

PROCÉDURES DE CONTRÔLE DES MODIFICATIONS

Le ou la président.e-directeur.trice général.e de l'AAIO a désigné le ou la directeur.trice de la SDD comme responsable de l'élaboration, de la publication et du contrôle des modifications apportées au présent manuel.

Le processus de modification est le suivant :

- a. Le ou la directeur.trice de la SDD (ou son ou sa représentant.e) effectuera les modifications requises dans Word avec suivi des modifications. Le ou la vice-président.e des opérations examinera et approuvera les modifications proposées.
- b. Le numéro et la date de la modification seront indiqués au bas de chaque page.
- c. Le document modifié sera envoyé à communications@yow.ca avec une demande de mise à jour de la version sur le site Web de l'AAIO (www.yow.ca).
- d. Le ou la directeur.trice de la SDD conservera la copie originale (copie papier).
- e. Ce document fera l'objet d'un examen annuel.

REGISTRE DES MODIFICATIONS

Numéro de modification	Date	Éléments et révision	Élaboré par	Approuvé par :

DÉTENTEUR.TRICE.S DU MANUEL DU PEVCP

Copie originale (copie papier)

Directeur ou directrice de la sécurité et développement durable de l'AAIO

1000, privé Airport Parkway, bureau 2500, Ottawa, Ontario, K1V 9B4

AAIO, bureau de PEVCP

1000, privé Airport Parkway, bureau 2433, Ottawa, Ontario, K1V 9B4

Téléphone : 613-248-2000 x 1111

Document électronique (sur le site Web de l'AAIO)

[PEVCP | Administration de l'aéroport international d'Ottawa](#)

Disponible au public

DÉFINITIONS

Les définitions et la terminologie suivantes sont utilisées dans le manuel du PEVCP.

Accident	Événement au cours duquel une personne est mortellement ou grièvement blessée, et/ou au cours duquel un aéronef, un véhicule, une structure ou tout autre bien lié à l'aéroport subit des dommages.
Feux anticollision (FAC)	Feux de balisage ou feux stroboscopiques rouges installés sur le fuselage de l'aéronef. Lorsque les FAC sont allumés, en fonctionnement et clignotants, ils indiquent de manière universelle que les moteurs tournent et que l'aéronef est prêt à se déplacer ou est déjà en mouvement.
Documents de PEVCP	Pour être autorisé à conduire dans la zone côté piste, un individu doit être en possession de l' ensemble des trois (3) ou quatre (4) documents suivants en cours de validité : • Permis de conduire provincial (PCP) • Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) • Permis de PEVCP (sauf si accompagné) • CRO-A (pour les titulaires d'un permis D)
Conduite imprudente	Conduire un véhicule côté piste sans faire preuve de prudence et d'attention, ou sans prendre les mesures nécessaires pour assurer sa propre sécurité, celle des autres personnes et/ou sans prévenir les dommages potentiels à l'aéroport ou à d'autres biens. Est considéré comme une infraction grave.
Conduite dangereuse	Conduire un véhicule côté piste : • De manière dangereuse pour soi-même et/ou pour autrui; • Sans égard aux dommages potentiels causés à l'aéroport ou à d'autres biens; • Sans égard à la nature, l'état et l'utilisation du lieu où le véhicule est conduit; et/ou

- Sans égard au volume ou à la nature du trafic, qui, à ce moment-là, a lieu ou auquel on pourrait raisonnablement s'attendre dans la zone côté piste.

Faute lourde

Conduire un véhicule sans tenir compte de toutes les circonstances, notamment de l'intensité du trafic, en mettant en danger les aéronefs, les équipements, les personnes ou les autres véhicules. Cela inclut, sans s'y limiter, les comportements suivants :

- Rouler à plus du double de la vitesse autorisée;
- Conduire sous l'influence de la drogue ou de l'alcool (ce qui constitue également une infraction au Code criminel);
- Empiéter sur une piste ou une voie de circulation;
- Endommager intentionnellement des installations, des structures ou des dispositifs de sécurité côté piste;
- Altérer ou contourner des dispositifs de sécurité;
- Conduire alors que le permis de PEVCP et/ou le permis de conduire provincial (PCP) sont suspendus; et
- Proférer des insultes ou des menaces à l'encontre du personnel chargé d'appliquer la loi.

Responsable

Fonctions et activités associées à un rôle ou à un poste précis au sein de l'AAIO qui peuvent être déléguées.

Sécurité

État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques, à l'exploitation des aéronefs ou s'y rapportant directement, sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires. Exigée par le Règlement de l'aviation canadien (RAC)

0.1 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

CCOA	Centre de coordination des opérations aéroportuaires
DCCP	Directives de circulation côté piste
PEVCP	Programme d'exploitation de véhicules côté piste
Permis de PEVCP	Permis de Programme d'exploitation de véhicules côté piste
RAC	Règlement de l'aviation canadien
RAC	Règlement de l'aviation canadien
ACSTA	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
ICD	Installation centrale de dégivrage (également appelée "aire de dégivrage")
ZRC	
CAC	Zone critique restreinte
FOD	Centre d'accueil du Canada
GSE	Objets intrus
ILS	Matériel de piste
NOTAM	Système d'atterrissage aux instruments

CNP-V	Avis aux navigateurs aériens
AAIO	Contrôle des non-passagers – véhicules Administration de l'aéroport international d'Ottawa
PCP	Permis de conduire provincial
CIZR	Carte d'identité pour les zones réglementées
CRO-A	Certificat restreint d'opérateur - service aéronautique
RVOP	Plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite
SDE	Sécurité et Durabilité environnementale
MGS	Manuel de gestion de la sécurité
SGS	Système de gestion de la sécurité
TC	Transports Canada

VÉHICULES ET ÉQUIPEMENT

1.1 NORMES RELATIVES AUX VÉHICULES ET AUX VOYAGEURS

Les employeurs sont tenus de s'assurer que les véhicules et les équipements :

- sont conformes aux normes de sécurité en vigueur dans l'industrie;
- sont conformes aux normes énoncées dans le présent document;
- sont adaptés à l'objectif et à la tâche du ou de la conducteur.trice; et
- restent en bon état de fonctionnement :
 - sont utilisés pour la tâche pour laquelle ils ont été conçus;
 - ne présentent aucun dommage visible; et
 - répondent aux spécifications des sections 1.2, 1.3 et 1.4 (et que ces spécifications fonctionnent, le cas échéant).

Le ou la conducteur.trice d'un véhicule est responsable de ses propres actes, ainsi que de ceux de ses voyageurs (sauf dans le cas du transport de voyageurs de lignes aériennes).

- Le nombre de personnes à bord d'un véhicule ne doit pas être supérieur au nombre de sièges (sauf dans le cas des bus de transfert de voyageurs de lignes aériennes dont la capacité maximale déclarée inclut les voyageurs debout).
- Les conducteur.trice.s d'un véhicule en mouvement commettront une infraction au PEVCP pour conduite dangereuse dans les cas suivants :
 - Une personne se tenant debout dans n'importe quelle position (sauf si le véhicule est conçu pour être conduit ou occupé debout); ou
 - Une personne se tenant debout sur le capot, le hayon, la carrosserie cargo, les courroies du chargeur à tapis circulant, les remorques, etc.

Les véhicules ou équipements dont l'état de fonctionnement n'est pas conforme aux spécifications définies ci-dessus ne sont pas autorisés à être stationnés côté piste et ne peuvent y être ramenés qu'avec l'autorisation de l'AAIO.

1.2 VÉHICULES AUTOMOTEURS ÉQUIPÉS D'UNE CABINE

Les véhicules automoteurs équipés d'une cabine (par exemple, les voitures ou les camions) doivent être maintenus en bon état de fonctionnement et respecter les spécifications en matière de marquage et d'éclairage lorsqu'ils circulent côté piste.

1. Fournir un moyen d'identifier le ou la propriétaire du véhicule (apposer le logo/nom de l'entreprise sur le véhicule)
2. Gyrophare orange rotatif ou clignotant (conformément à la norme TP 312, 5e édition, section 6.3.2.1)
3. Feux avant
4. Feux de position arrière
5. Feux de freinage
6. Feux de direction avant
7. Feux de direction arrière
8. Feux de détresse
9. Feu de plaque d'immatriculation (en cas de présence d'une plaque d'immatriculation)
10. Ceintures de sécurité



1.3 VÉHICULES AUTOMOTEURS SANS CABINE

Les véhicules automoteurs sans cabine doivent être maintenus en bon état de fonctionnement et respecter les spécifications en matière de marquage et d'éclairage lorsqu'ils circulent côté piste.

1. Fournir un moyen d'identifier le ou la propriétaire du véhicule (apposer le logo/nom de l'entreprise sur le véhicule)
2. Feux avant
3. Feux de position arrière
4. Feux de freinage
5. Feux de détresse
6. Ceintures de sécurité



1.4 VÉHICULES ET ÉQUIPEMENTS REMORQUÉS

Les véhicules et équipements remorqués (anciennement connus sous le nom de « véhicules non automoteurs sans cabine ») doivent être maintenus en bon état de fonctionnement et respecter les normes de marquage lorsqu'ils circulent côté piste.

1. Fournir un moyen d'identifier l'équipement (apposer le logo/nom de l'entreprise sur l'équipement)
2. Bande ou matériel réfléchissants appliqués sur toute la longueur, à l'avant et à l'arrière
3. Maintenir la bande ou le matériel réfléchissants propre et en bon état à tout moment



Les opérateur.trice.s de véhicules doivent veiller à ce que de la boue et des graviers ne se déposent pas sur les aires de mouvement d'aéronefs, car ces objets intrus (FOD) peuvent endommager les aéronefs en circulation au sol et les moteurs.

1.5 ACCESSOIRES OU ÉQUIPEMENTS POUR VÉHICULES

1.5.1 Radio VHF à deux voies

Les véhicules ou équipements utilisés dans les zones de manœuvre ou lors d'opérations de remorquage doivent être équipés d'une radio VHF à deux voies en bon état de fonctionnement. Cette radio doit être allumée et surveillée activement, conformément à la section 4.1 des directives de circulation côté piste.

1.5.2 Chaînes antidérapantes

Les chaînes lâches représentent un danger extrême pour les aéronefs et les équipements de déneigement. L'utilisation de chaînes à neige sur les tracteurs de remorquage d'aéronefs et les tracteurs à bagages n'est donc autorisée que lorsque la piste est extrêmement glissante, et **uniquement avec l'accord de l'AAIO lors des séances d'information préalables aux événements météorologiques**.

- L'utilisation de chaînes à neige ne peut être autorisée que par l'AAIO lors des séances d'information préalables aux événements météorologiques.
- Les chaînes à neige doivent être retirées immédiatement dès que les conditions météorologiques s'améliorent.

1.5.3 Pneus à crampons

Entre le 1er décembre et le 31 mars, les pneus à crampons (crampons installés en usine) peuvent être utilisés sur les véhicules circulant côté piste.

Dans tous les cas, l'utilisation et le type de pneus à crampons doivent être approuvés par le bureau de PEVCP chaque saison hivernale.

- L'AAIO se réserve le droit d'inspecter les pneus à crampons à tout moment, sur demande.
 - Si les pneus sont jugés dangereux (crampons manquants, usés, etc.), le ou la conducteur.trice / propriétaire du véhicule peut être tenu de retirer l'équipement de la zone côté piste. Dans ce cas, l'équipement ne pourra être remis en service qu'après avoir été approuvé par l'AAIO.

1.6 GYROPHARES DE VÉHICULES

Les véhicules automoteurs équipés d'une cabine doivent toujours utiliser un gyrophare rotatif orange ou un stroboscope lorsqu'ils circulent. Conformément à la section 6.3.2.1 de la norme *TP 312 : Normes et pratiques recommandées pour les aéroports, 5e édition*, un gyrophare en fonctionnement indique que l'opérateur.trice se trouve dans le véhicule et qu'il ou elle est disponible/prêt à se déplacer. Les conditions suivantes s'appliquent :

- **Les véhicules sans cabine ou sans gyrophare doivent activer leurs feux de détresse lorsqu'ils circulent.**
- Les véhicules non équipés de marquages et de dispositifs d'éclairage conformes à la présente directive ne sont pas autorisés à circuler côté piste sans accompagnement. L'Administration de l'aéroport se réserve le droit de demander le retrait de ces véhicules de la zone côté piste.
- Tous les feux doivent être éteints lorsque le véhicule est stationné à un emplacement désigné.

RÈGLES GÉNÉRALES DE CONDUITE CÔTÉ PISTE

2.1 SIGNALER LES SITUATIONS DANGEREUSES ET LES ACCIDENTS

Toute personne qui constate une situation dangereuse dans une zone côté piste doit en signaler immédiatement la nature et l'emplacement dès qu'elle peut le faire en toute sécurité.

- **Accidents/Incidents (urgence) : Appelez la ligne d'urgence du Centre de coordination des opérations aéroportuaires au 613-248-2111.**
- **Dangers urgents ou accidents/incidents (non urgents) :** Appelez la ligne générale du Centre de coordination des opérations aéroportuaires au 613-248-2117.
- **Autres dangers :** Communiquez par courriel avec l'équipe Sécurité et Durabilité environnementale de l'AAIO à l'adresse safety@yow.ca.

Tout.e conducteur.trice qui omet de signaler un accident de la route dans lequel il est impliqué commet une infraction au PEVCP.

- Les véhicules ne doivent pas être déplacés, sauf s'il existe un risque de blessure ou de dommage supplémentaire pour les personnes ou les biens.
- Toutes les personnes impliquées dans l'accident et les témoins doivent rester sur les lieux jusqu'à ce que le personnel de l'AAIO les autorise à quitter les lieux.
- Toutes les autres personnes doivent rester à l'écart du lieu de l'accident, sauf autorisation contraire du personnel de l'AAIO ou de l'organisme responsable.

2.2 DISTRACTIONS AU VOLANT

Un ou une conducteur.trice ne peut utiliser ou manipuler un appareil mobile (téléphone ou tablette) que lorsque le véhicule est en **stationnement**.

- L'utilisation d'écouteurs ou d'oreillettes pour écouter de la musique ou d'autres contenus multimédias est interdite à tout moment dans la zone côté piste.
- Les seules exceptions à l'interdiction d'utiliser des appareils de télécommunication sont les besoins opérationnels nécessitant l'utilisation du système mains libres intégré au véhicule ou la communication avec le CCOA en cas d'urgence.

D'autres exemples de distractions au volant qui seront examinés au cas par cas, tels que, sans s'y limiter, manger, boire, se coiffer, lire ou chercher des objets pendant que le véhicule est en mouvement.

Les conducteur.trice.s doivent veiller à ce que leur attention soit entièrement concentrée sur la conduite du véhicule.

2.3 ALCOOL ET DROGUES

Il est interdit de conduire dans la zone côté piste sous l'influence ou l'effet de toute substance, notamment :

- l'alcool;
- les drogues; et
- les médicaments susceptibles d'altérer de quelque manière que ce soit les capacités de conduite.

Conduire un véhicule avec les facultés affaiblies constitue une infraction au Code criminel du Canada.

Les conducteur.trice.s soupçonnés d'être sous l'influence de l'alcool et/ou de la drogue ou dont les facultés sont affaiblies peuvent se voir soumettre à des tests supplémentaires pour déterminer leur degré d'affaiblissement.

Les membres du personnel, qui conduisent dans la zone côté piste et qui prennent de la marijuana à des fins médicales sur prescription de leur fournisseur de soins de santé, doivent immédiatement informer leur employeur qu'ils ou elles prennent des médicaments susceptibles de nuire à leur rendement et à leur capacité de conduire un véhicule.

Les employeurs et les membres du personnel ont la responsabilité de s'assurer que les membres du personnel qui travaillent dans la zone côté piste ne conduisent pas avec des facultés affaiblies et sont en mesure de conduire des véhicules et d'utiliser de l'équipement en toute sécurité en permanence.

2.4 FUMER

Il est strictement interdit de fumer, d'utiliser des flammes nues et/ou de déposer des objets enflammés dans la zone côté piste. Les contrevenants peuvent faire l'objet de poursuites en vertu de la partie 301.09 du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Les objets concernés sont les suivants :

- Cigarettes;
- Cigarettes électroniques;
- Vaporisateurs;
- Marijuana;
- Pipes; et
- Allumettes.

En plus du terrain d'aviation général, les zones côté piste comprennent :

- L'intérieur des véhicules;
- Les escaliers;
- Les salles de bagages;
- Les passerelles d'embarquement;
- Les abris de l'équipe de l'aire de trafic; et
- L'intérieur et l'extérieur des véhicules, des équipements et des bâtiments côté piste.

2.5 ACCÈS DES VÉHICULES CÔTÉ PISTE

Les responsabilités suivantes sont essentielles :

- Des documents de PEVCP en cours de validité sont requis pour conduire/utiliser un véhicule côté piste, sauf en cas d'accompagnement;
 - Une personne ne peut pas être accompagnée si l'un de ses documents de PEVCP est suspendu.**
- Tous les points d'accès côté piste doivent rester fermés et sécurisés afin d'empêcher l'entrée non autorisée de personnes/véhicules. Toute personne habilitée à utiliser un point d'accès côté piste doit procéder à la fermeture de celui-ci avant de quitter la zone. Le non-respect de cette directive peut entraîner la suspension immédiate du permis de PEVCP et/ou de la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) (à la discrétion de l'équipe de sécurité de l'AAIO).
- Tout.e opérateur.trice accompagnant des véhicules supplémentaires par les points d'accès côté piste V-1, V-14, V-40A, V-68B et V-69 (énumérées ci-dessous) doit communiquer avec le Centre de coordination des opérations aéroportuaires (CCOA) par téléphone au 613-248-2117 ou par radio **avant d'accéder** à la zone côté piste pour l'informer des véhicules supplémentaires seront accompagnés dans cette zone. Le non-respect de cette règle constitue une infraction au PEVCP et une violation de la sécurité.

L'accès des véhicules côté piste est facilité par des portes contrôlées le long de la clôture périphérique, indiquées sur la page suivante et énumérées ci-dessous :

n°	Indicatif	Nom	Permissions d'accès
1	CS-1	Comète (Couloir de sécurité 1)	- Accès général et déplacement vers et depuis les bâtiments de toilette - Véhicules d'urgence et d'entretien de l'AAIO seulement
2	CS-2	Alerte (Couloir de sécurité 2)	Véhicules d'urgence et d'entretien de l'AAIO
3	CS-3	Leitrim (Couloir de sécurité 3)	Véhicules d'urgence et d'entretien de l'AAIO
4	CS-4	Limebank (Couloir de sécurité 4)	Véhicules d'urgence et d'entretien de l'AAIO
5	CS-5	Tour (Couloir de sécurité 5)	Véhicules d'urgence et d'entretien de l'AAIO
6	CS-6	Riverside (Couloir de sécurité 6)	Véhicules d'urgence et d'entretien de l'AAIO
7	V-68B	Bâtiment des services d'entretien (BSE)	Accédez au contrôle des non-passagers pour les véhicules (CNPV) si vous vous rendez dans la zone critique restreinte (ZCR) (voir la section 3.14 pour les exigences du CNPV)
8	V-69	Contrôle des non-passagers pour les véhicules (CNPV) Nord	Accédez au contrôle des non-passagers pour les véhicules (CNPV) si vous vous rendez dans la ZCR (voir la section 3.14 pour connaître les exigences du CNPV)
9	V-70	Hangar 11 VIP / Centre d'accueil du Canada (CAC)	- Arrivées et départs VIP - Véhicules d'urgence et d'entretien de l'AAIO
10	V-9	Transports Canada	Véhicules de Transports Canada, d'urgence et d'entretien de l'AAIO
11	V-1	Air Canada Cargo	Utilisation générale
12	V-40A	Bâtiment des services combinés (BSC) / Édifice Hendrick	Véhicules d'urgence et d'entretien de l'AAIO

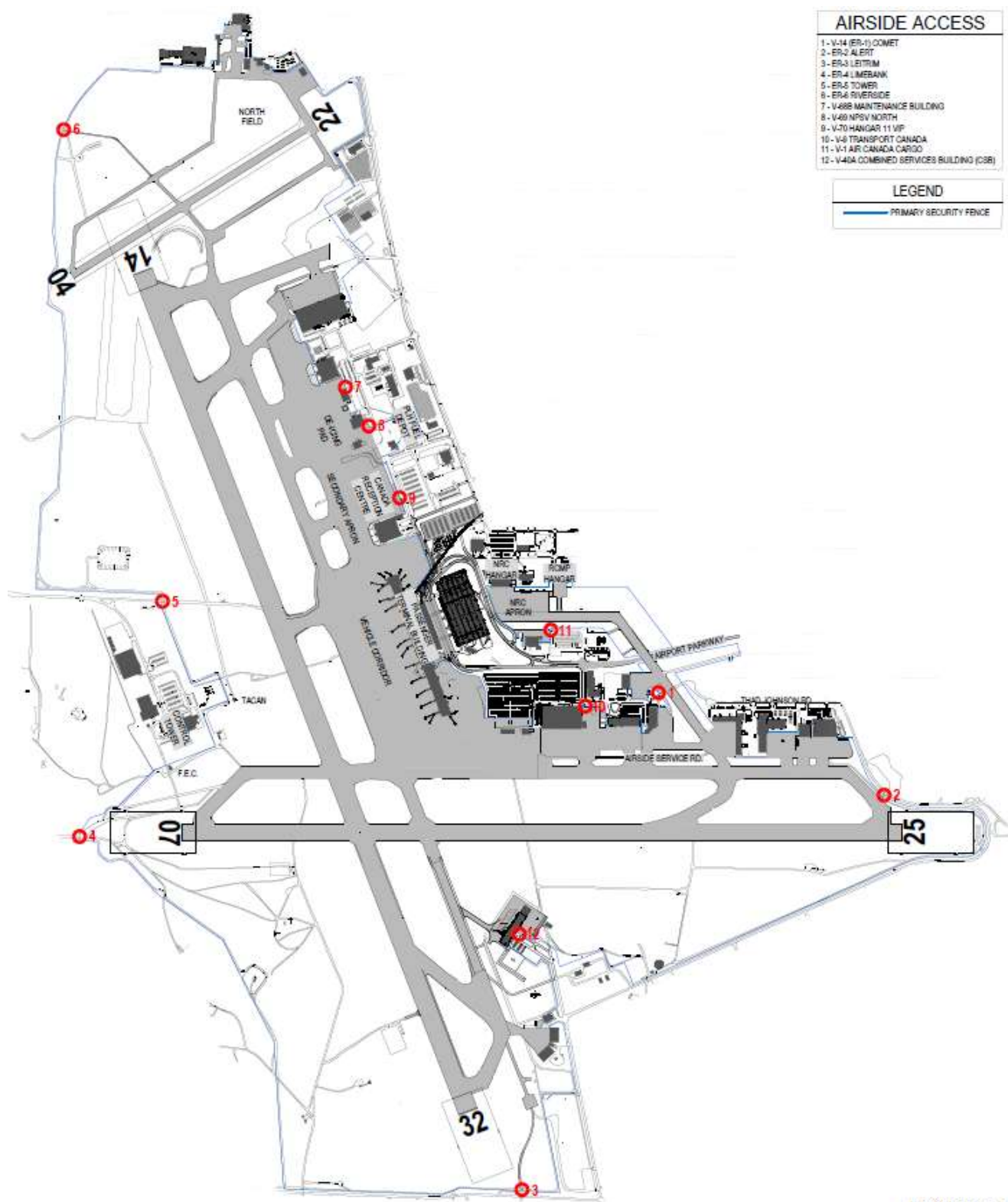


FIGURE 2.1

2.6

2.6 ZONES DE CONTRÔLE DES VÉHICULES CÔTÉ PISTE

Les permis de PEVCP sont délivrés pour différentes zones de l'aéroport (zones de contrôle des véhicules).

1. **PEVCP-DR** : Aires de trafic privées et zones réglementées (figure 2.2)
2. **PEVCP-DA** : Aire de trafic commerciale et voies d'appui (figure 2.3)
3. **PEVCP-D** : Pistes et voies de circulation (figure 2.4)

2.6.1 PEVCP-DR : Aires de trafic et zones réglementées

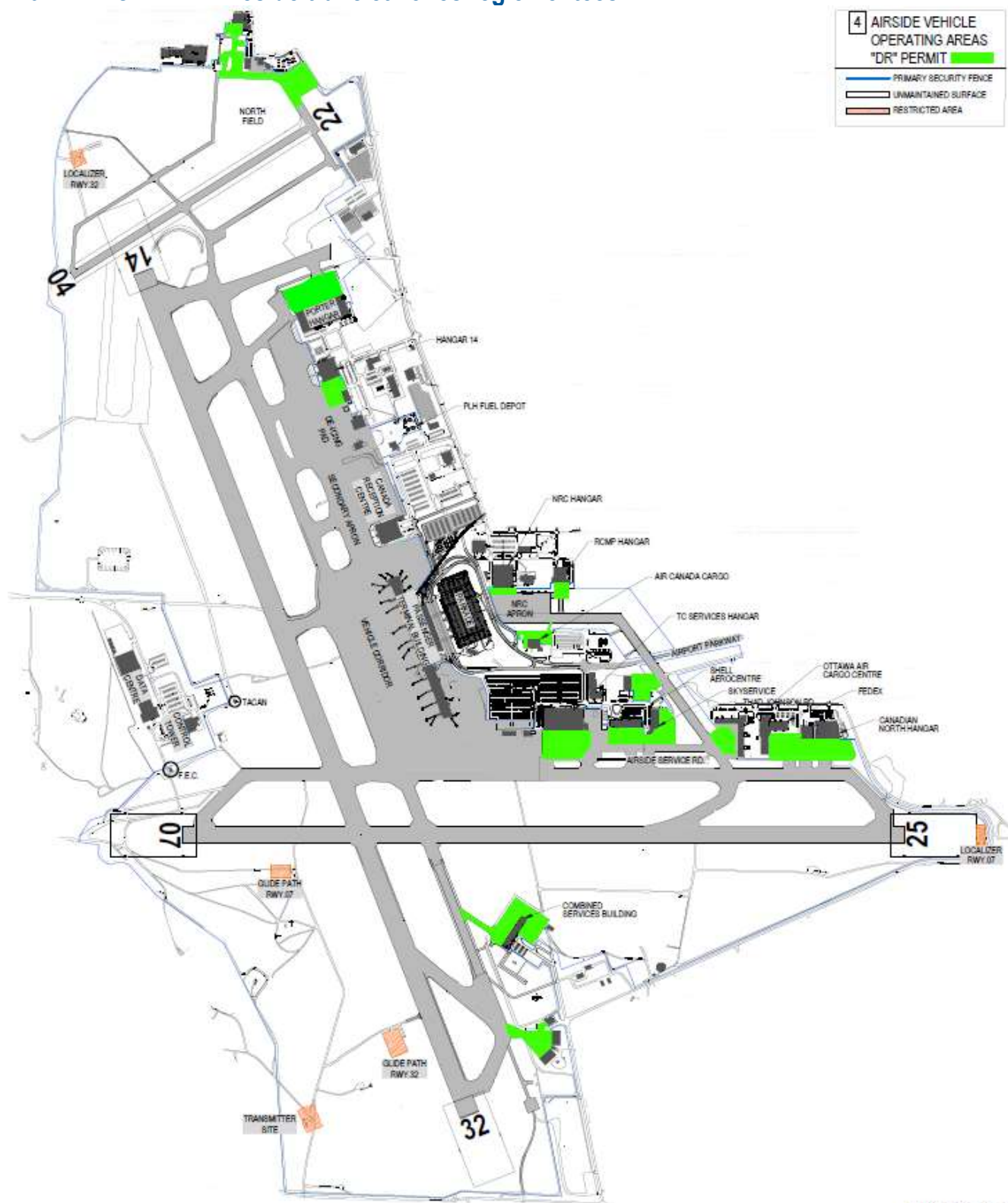


FIGURE 2.2

2.6.2 PEVCP-DA : Aire de trafic commerciale et voies d'appui

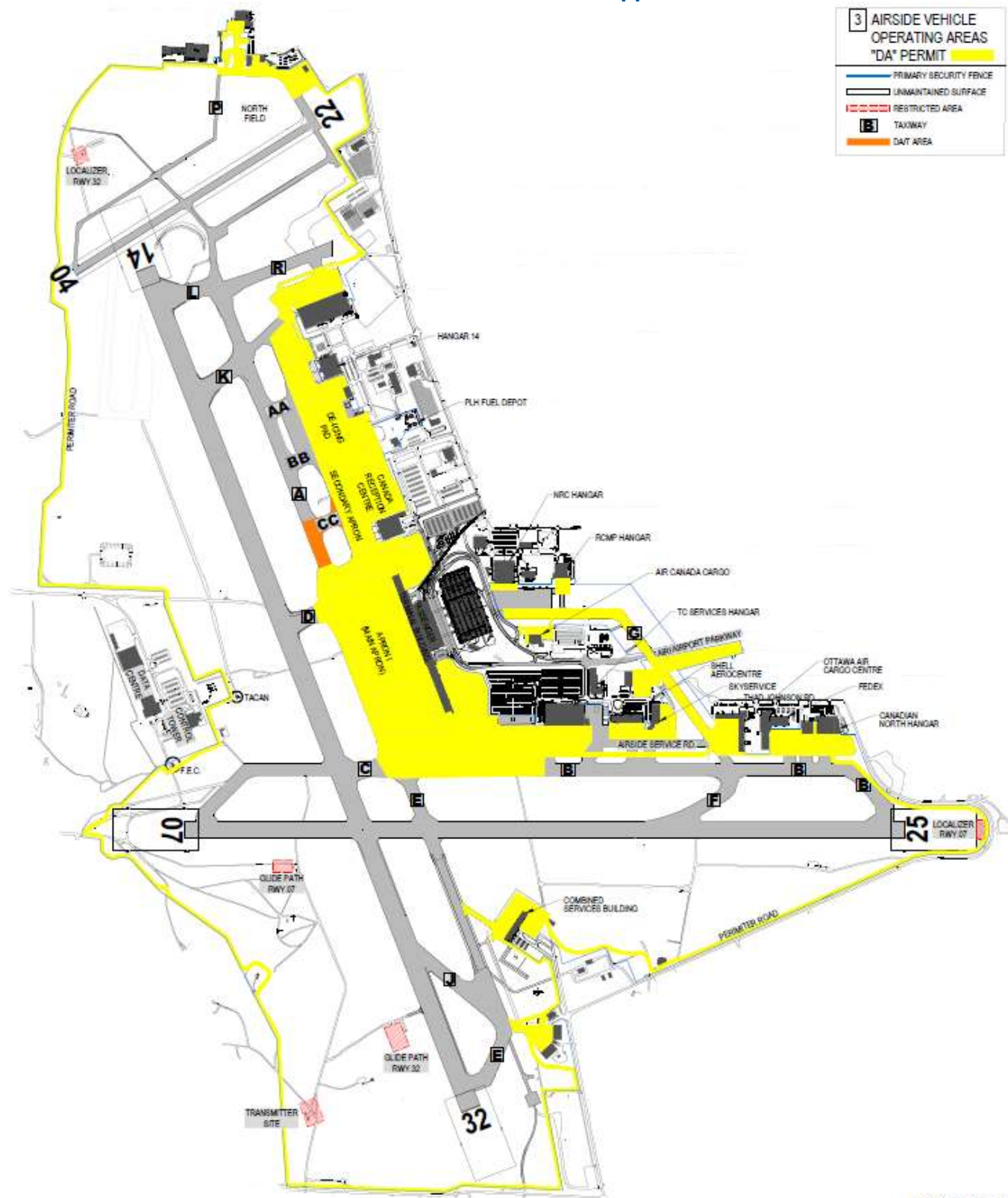
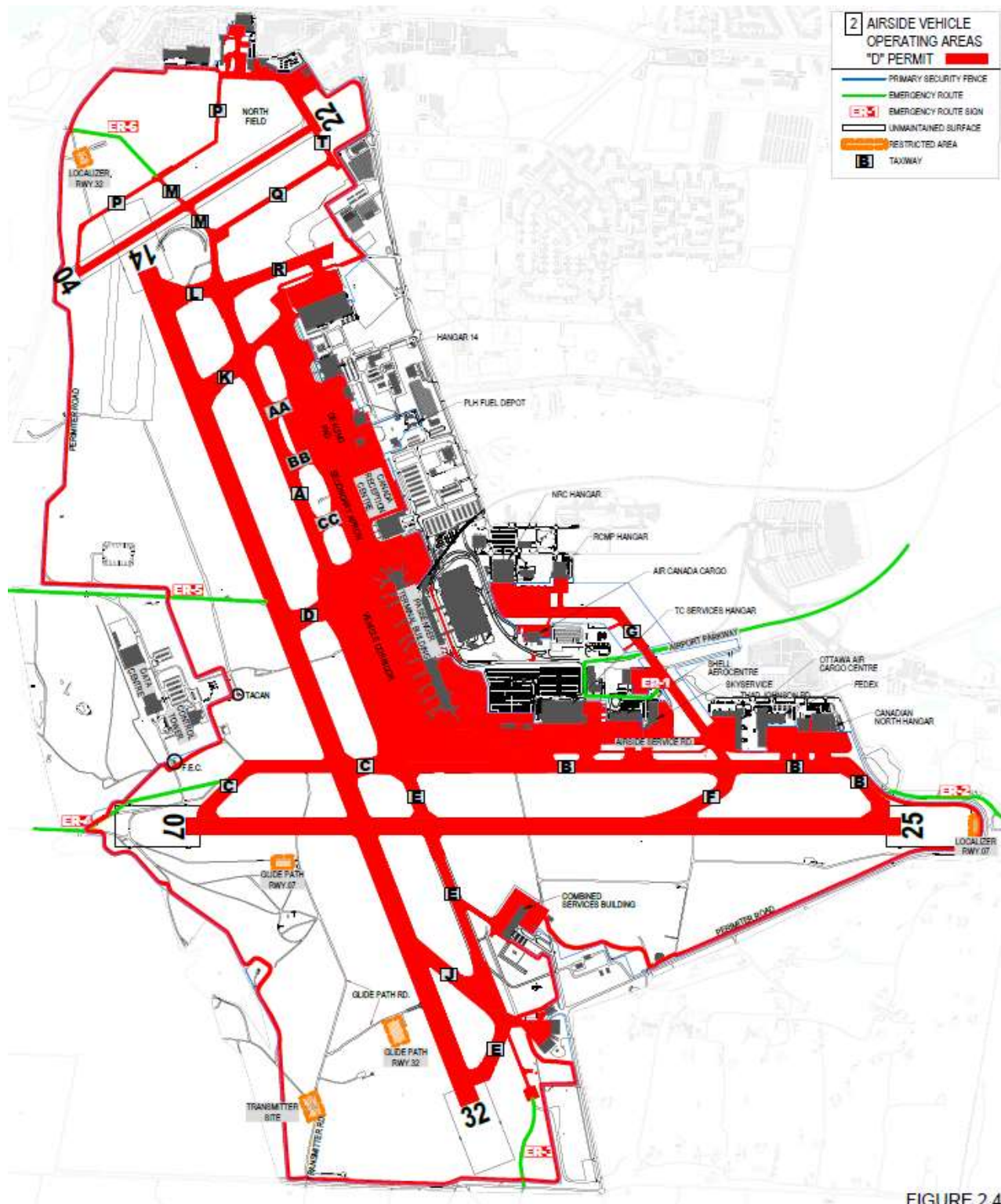


FIGURE 2.3

2.6.3 Zones couvertes par le permis de PEVCP-D – Pistes et voies de circulation



2.7 PROCÉDURES SPÉCIALES – SALONS VIP DU CENTRE D'ACCUEIL DU CANADA

Le Centre d'accueil du Canada (CAC), également connu sous le nom de Hangar 11, est situé directement au nord de l'aérogare. Le CAC accueille les avions VIP utilisés par le gouvernement du Canada et le ministère de la Défense nationale (MDN), ainsi que les dignitaires étrangers.

Une zone VIP est délimitée à l'aide de cônes de signalisation sur l'aire de trafic du Hangar 11, de l'arrivée de l'avion VIP jusqu'à son départ.

Les personnes et les véhicules non autorisés à pénétrer dans la zone VIP doivent :

- Rester à l'écart des aéronefs VIP stationnés, sauf autorisation du ou de la directeur.trice délégué.e de l'AAIO;
- Ne pas passer entre l'avion et le Hangar 11;
- Circuler sur le côté ouest de l'aire de trafic du Hangar 11, à l'écart des aéronefs et en dehors des cônes de signalisation.

En l'absence d'activité (c'est-à-dire en l'absence d'aéronef VIP ou de cône de signalisation), les opérateur.trice.s de véhicules sont tenus de rester dans le corridor principal pour véhicules, conformément à la section 3.1 – Corridors pour véhicules.

En cas de remorquage d'un aéronef vers ou depuis l'aire de dégivrage et/ou l'aire de trafic secondaire, alors que l'accès à l'aire de trafic du Hangar 11 est restreint, le remorquage doit être effectué par une personne titulaire d'un permis de PEVCP-D ou DA/T. Une personne titulaire d'un permis DA/T est autorisée à circuler entre l'aire de trafic principale, l'aire de dégivrage et l'aire de trafic secondaire, en empruntant la voie de circulation Alpha et la voie de circulation Charlie-Charlie « coude », sous réserve d'une communication préalable avec le contrôle au sol avant d'accéder à ces zones.

2.8 ACCOMPAGNEMENT DE VÉHICULES EXTERNES

Les conducteur.trice.s des parties externes qui ne disposent pas d'un permis de PEVCP, mais qui doivent accéder au terrain d'aviation pour des raisons opérationnelles peuvent le faire sous escorte. Exemples :

- Entrepreneurs chargés de l'élimination des déchets;
- Entrepreneurs en construction; et
- Escortes VIP.

Le ou la conducteur.trice du véhicule d'escorte assume l'entière responsabilité des véhicules et des conducteurs qu'il ou elle escorte. Il doit donc :

- Posséder des documents de PEVCP en cours de validité;
- S'assurer que le ou la conducteur.trice escorté est en possession d'une CIZR valide ou temporaire, ainsi que d'un permis de conduire provincial (PCP) valide;
- S'assurer que le ou la conducteur.trice du véhicule escorté roule à la même vitesse et suit exactement le même itinéraire que le véhicule d'escorte, et qu'il ou elle est informé de toute procédure d'escorte supplémentaire et de la nécessité de suivre strictement les instructions;
- **Escorter un maximum de trois (3) véhicules (pour un total de quatre (4) véhicules);**
- Maintenir un contact visuel avec les véhicules escortés;
- Être en mesure de contrôler les véhicules à tout moment;
- S'assurer que, dans toutes les circonstances, la longueur maximale du convoi d'escorte n'est pas supérieure à 50 m;
- S'assurer que le ou la propriétaire du véhicule d'escorte est clairement identifié; et
- Suivre toutes les procédures décrites à la section 2.5 « Accès des véhicules côté piste ».

Si plus de trois (3) véhicules nécessitent une escorte, un véhicule d'escorte supplémentaire doit fermer le convoi.

Lorsqu'un périmètre physique a été défini (par exemple, des barrières ou des cônes sur un chantier de construction) et que les véhicules escortés ne doivent pas circuler en dehors de cette zone, le ou la conducteur.trice du véhicule d'escorte peut simplement superviser l'activité des véhicules escortés depuis l'extérieur du périmètre.

2.9 ESCORTE DES VÉHICULES OPÉRATIONNELS

La personne conduisant en tant qu'accompagnateur.trice doit :

- Posséder des documents de PEVCP valides, y compris le type de permis de PEVCP approprié pour accéder à la zone dans laquelle l'escorte est effectuée;
- S'assurer que le ou la propriétaire du véhicule d'escorte est clairement identifié; et
- Conduire un véhicule correctement équipé, notamment si la mission concerne les sections suivantes :
 - Section 1 – Véhicules
 - Section 3 - Règles de conduite sur les aires de trafic
 - Section 4 - Règles de conduite sur les pistes et voies de circulation

La personne qui conduit sous escorte doit :

- Être un membre du personnel ou un entrepreneur de l'aéroport dont le permis de PEVCP est en cours d'obtention;
ou
- Être un membre du personnel ou un entrepreneur de l'aéroport disposant de documents de PEVCP valides.

Les conducteur.trice.s qui ne répondent pas à ces critères (c'est-à-dire le personnel externe sans permis de PEVCP) doivent être escortés conformément à la section 2.8.

2.9.1 Escorte générale (point à point)

Admissibilité

- Toutes les entreprises exerçant des activités côté piste, y compris l'AAIO

Le ou la conducteur.trice du véhicule qui assure l'escorte (c'est-à-dire le « véhicule de tête ») est entièrement responsable des conducteur.trice.s escortés, notamment en cas d'infraction au PEVCP. Par conséquent, il ou elle doit :

- S'assurer que le ou la conducteur.trice escorté :
 - possède une CIZR temporaire ou valide et un PCP valide;
 - roule à la même vitesse et suit exactement le même itinéraire que le véhicule d'escorte;
 - est **informé des procédures d'escorte** et suit strictement les instructions;
- Escorter un **maximum** de quatre (4) véhicules (pour un total de quatre (5) véhicules);
 - À l'exception d'une formation SNOWPACK, décrite à la section 2.9.3
- Maintenir un contact visuel avec les véhicules escortés;
- Rester à l'avant du groupe de véhicules (c'est-à-dire en tête de l'escorte);
- Être en mesure de contrôler les véhicules à tout moment;
- Suivre toutes les procédures décrites à la section 2.5 « Accès côté piste ».

2.9.2 Escorte vers un poste de stationnement d'aéronef

Le ou la conducteur.trice d'un véhicule requis pour assurer l'entretien d'un aéronef peut être escorté par un autre conducteur participant à l'entretien du même aéronef. Les services peuvent comprendre :

- le service au sol;
- le ravitaillement en carburant; et
- la restauration.

Le membre du personnel qui assure l'escorte est entièrement responsable des conducteur.trice.s escortés, notamment en cas d'infraction au PEVCP. Par conséquent, il ou elle doit :

- S'assurer que le ou la conducteur.trice escorté :
 - répond aux critères d'admissibilité énoncés à la section 2.9;
 - est **informé des procédures d'escorte** et suit strictement les instructions;
- Escorter un **maximum** de trois (3) véhicules (pour un total de quatre (4) véhicules);
- Être en mesure de contrôler les véhicules à tout moment; et
- Ne pas quitter le poste de stationnement d'aéronef tant qu'une escorte est nécessaire.

2.10 CONDUITE EN FORMATION

Lorsque des véhicules opérationnels doivent se déplacer en équipe, les conducteur.trice.s ont la possibilité de le faire en formation.

La conduite en formation diffère de l'escorte en ce sens que :

- Tous les véhicules circulent sous la direction du ou de la conducteur.trice désigné du véhicule de tête, mais chaque conducteur est individuellement responsable de sa conduite au sein de l'équipe globale (c'est-à-dire des infractions au PEVCP).
- Tous les opérateur.trice.s de véhicules doivent être titulaires d'un permis de PEVCP pour faire participer de la formation.
- La conduite en formation ne peut être effectuée que si elle a été préalablement approuvée par le directeur de la SDD.

Les formations préalablement approuvées se verront attribuer un indicatif d'appel.

- Vous trouverez ci-dessous la liste des formations actuellement préalablement approuvées :

Formation préalablement approuvée	Nom de l'entreprise	Description
SNOWPACK	AAIO	Pour les opérations de déneigement de l'AAIO

Le ou la responsable de la formation est la personne responsable de l'ensemble des communications avec le contrôle au sol concernant les déplacements des véhicules de la formation. Lors des communications avec le ou la contrôleur.euse au sol, l'indicatif d'appel de la formation doit être utilisé **à la place de** l'indicatif d'appel du véhicule.

Lors de l'organisation d'une formation, le ou la responsable de la formation doit indiquer aux contrôleur.euse.s au sol :

- L'indicatif d'appel de la formation;
- La localisation actuelle;
- Le nombre de véhicules; et
- Le(s) type(s) de véhicule(s).

Le ou la conducteur.trice du véhicule en dernière position des véhicules de la formation doit quitter la surface une fois qu'il a été confirmé que tous les véhicules de formation ont quitté la surface.

Tous les conducteur.trice.s des véhicules de la formation doivent communiquer individuellement avec le ou la contrôleur.euse au sol lorsqu'ils ou elles rejoignent ou quittent la formation.

2.10.1 Responsabilités du ou de la responsable de la formation

Le ou la conducteur.trice du véhicule en tête des véhicules de la formation (c'est-à-dire le « véhicule de tête ») assume l'entière responsabilité des autres véhicules de la formation et de leurs conducteur.trice.s. Il ou elle doit notamment :

- S'assurer que les conducteur.trice.s des véhicules de la formation :
 - possèdent des documents de PEVCP temporaires ou valides;
 - roulent à la même vitesse et suivent exactement l'itinéraire du véhicule de tête;
 - sont **informés des procédures de formation**;
 - suivent strictement les instructions;
 - sont en mesure de contrôler leur véhicule à tout moment;

- **Escorter un maximum de neuf (9) véhicules en formation (pour un total de dix (10) véhicules en formation);**
- Maintenir un contact visuel avec les véhicules de la formation;
- Rester à l'avant du groupe de véhicules (c'est-à-dire en tête des véhicules de la formation); et
- Suivre toutes les procédures décrites à la section 2.5 « Accès côté piste ».

2.11 LIMITES DE VITESSE

Les limites de vitesse sont établies pour des conditions idéales. Les conducteur.trice.s de véhicules doivent toujours conduire leur véhicule de manière sécuritaire.

Ils ou elles sont notamment tenus de réduire leur vitesse :

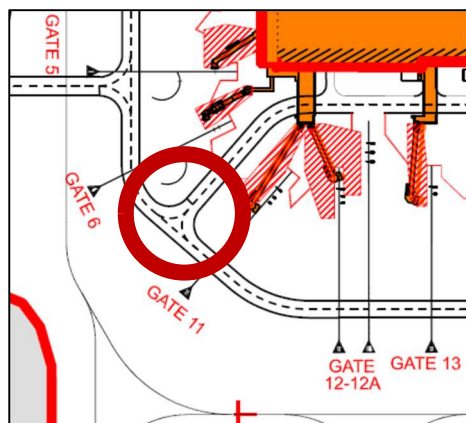
- En fonction des conditions de la chaussée et de la visibilité;
- Lorsqu'ils ou elles circulent à proximité d'un aéronef;
- Lorsque la situation peut présenter un danger (angles morts, virages autour d'un bâtiment, etc.);
- À l'approche d'un panneau d'arrêt ou d'un poste de stationnement d'aéronef;
- À l'approche d'une allée ou d'une porte.

À moins que l'ATC – contrôle du trafic aérien (Air Traffic Control) ne donne l'instruction de « Expedite » (Accélérer) ou de procéder « Without Delay » (Sans retard), de répondre à une urgence ou de suivre d'autres instructions affichées, les limites de vitesse suivantes s'appliquent :

Endroit	Conditions idéales (km/h)	Visibilité réduite (km/h)
Salles de bagages	5	5
Poste de stationnement d'aéronef ou zones encombrées	10	10
Chemin Head of Stand	10	10
Corridor pour véhicules de l'ICD	10	10
Chemin Tail of Stand et toutes les autres zones de l'aire de trafic	25	25
ICD (baies 1 à 6)	25	15
Voies de circulation	50	Voir note ci-dessous
Pistes	60	Voir note ci-dessous

1. Lors de la mise en œuvre du plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite (RVOP), la circulation des véhicules sur les voies de circulation et les pistes est limitée aux seules exigences opérationnelles essentielles. Les opérateur.trice.s de véhicules côté piste doivent privilégier l'utilisation des voies du terrain d'aviation autant que possible, rester à l'écart des voies de circulation et ne traverser les pistes qu'en cas de nécessité opérationnelle.
2. En cas de visibilité réduite (inférieure aux critères du RVOP), toute circulation de véhicules non urgents est interdite.

La route entre les postes de stationnement 6 et 11 est le prolongement du chemin Head of Stand et peut être encombrée. Une prudence particulière est requise lors de la conduite dans cette zone. Les conducteur.trice.s de véhicules doivent respecter une vitesse maximale de 10 km/h jusqu'à ce qu'ils ou elles aient atteint le chemin Tail of Stand. Veuillez vous référer à l'illustration ci-dessous pour voir la zone concernée.



2.12 PRIORITÉ DE PASSAGE CÔTÉ PISTE

Les conducteur.trice.s sont tenus de céder le passage aux véhicules circulant côté piste selon l'ordre de priorité suivant :

1. Les aéronefs (moteur en marche, en phase de refoulement ou de remorquage), les équipes de guidage par placier;
2. Les piéton.ne.s (voyageurs accompagnés vers/depuis l'aérogare, piéton.ne.s sur l'aire de trafic);
3. Les véhicules d'urgence intervenant dans des situations d'urgence;
4. Les véhicules d'entretien de l'AAIO effectuant des opérations, notamment les chasse-neige et les véhicules des directeur.trice.s délégués de l'AAIO;
5. Les camions-citernes reculant d'un poste de stationnement;
6. Les véhicules déjà présents dans le corridor pour véhicules;
7. Tout autre véhicule.

Reportez-vous à la section 3.10.3.4 pour connaître les dispositions spéciales relatives à la priorité de passage pour la conduite dans le corridor réservé aux véhicules de dégivrage.

2.12.1 Changement de la trajectoire d'un aéronef

Les aéronefs ont toujours la priorité de passage Le non-respect de la priorité de passage accordée à un aéronef en circulation au sol, à l'équipe de guidage par placier ou à un aéronef remorqué ou refoulé peut entraîner une collision avec un aéronef. Un changement de trajectoire d'un aéronef survient lorsque le pilote ou l'équipe de remorquage d'un aéronef doit :

- s'écarter de la trajectoire prévue ou ajuster sa vitesse afin de maintenir une distance de sécurité avec un véhicule en infraction; ou
- change sa trajectoire pour éviter une collision ou le risque de collision avec un véhicule en infraction.

Un ou une conducteur.trice qui omet d'accorder la priorité de passage à un aéronef (en marche, refoulement ou remorquage) et aux équipes de guidage recevra une infraction au PEVCP de classe A.

En cas de doute quant à la priorité de passage, il convient de céder le passage et, le cas échéant, de tenter de communiquer avec l'autre partie.

2.12.2 Véhicules d'urgence en intervention

Les véhicules d'urgence en intervention peuvent effectuer des virages inattendus; par conséquent, lorsqu'ils circulent dans les corridors pour véhicules, les opérateur.trice.s de véhicules doivent s'arrêter de manière sécuritaire et leur céder le passage.

Les véhicules d'urgence qui **NE** sont **PAS** en intervention sont classés dans la catégorie **8** de la priorité de passage. **Tous les autres véhicules** doivent céder le passage aux véhicules ayant une priorité plus élevée, à moins qu'ils ne se trouvent déjà dans le corridor pour véhicules.

2.12.3 Véhicules d'entretien de l'AAIO

Les équipes d'entretien de l'AAIO, et notamment les opérateur.trice.s de chasse-neige et les véhicules des directeur.trice.s délégués, sont souvent amenées à travailler dans des conditions de visibilité réduite et ne suivent généralement pas des itinéraires réguliers. Les opérateur.trice.s de véhicules doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils ou elles circulent à proximité des véhicules d'entretien en activité de l'AAIO et leur céder le passage.

2.13 CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

2.13.1 Marche au ralenti des véhicules

Les opérateurs doivent respecter la politique de leur employeur en matière de marche au ralenti des véhicules.

RÈGLES DE CONDUITE SUR LES AIRES DE TRAFIC

3.1 CORRIDORS POUR VÉHICULES

Les corridors pour véhicules ne sont pas des voies sécurisées. Les aéronefs en circulation au sol ou stationnés peuvent en effet parfois empiéter sur un corridor pour véhicules. Les opérateur.trice.s de véhicules doivent donc leur céder le passage.

Lorsque des corridors pour véhicules sont prévus, les opérateur.trice.s de véhicules doivent les respecter, sauf s'ils ou elles sont tenu.e.s de circuler en dehors de ces corridors. Par exemple :

- Entretien d'un aéronef;
- Refoulement ou retour d'un aéronef après le refoulement; ou
- Transition entre le corridor pour véhicules et la destination prévue (par exemple, une aire de stationnement ou une aire de trafic).

Certains segments du corridor pour véhicules peuvent être fermés de temps à autre en fonction des besoins opérationnels, comme indiqué par des cônes de signalisation et/ou des barrières. Un itinéraire alternatif doit être emprunté lorsqu'un segment du corridor pour véhicules est fermé.

Il est formellement interdit de se déplacer d'un poste de stationnement à un autre sur l'aire de trafic entre la zone délimitée, en empruntant le chemin Head of Stand ou le chemin Tail of Stand. Le non-respect de cette règle est considéré comme un « raccourci interdit » et constitue une infraction au PEVCP, sauf dans les cas suivants :

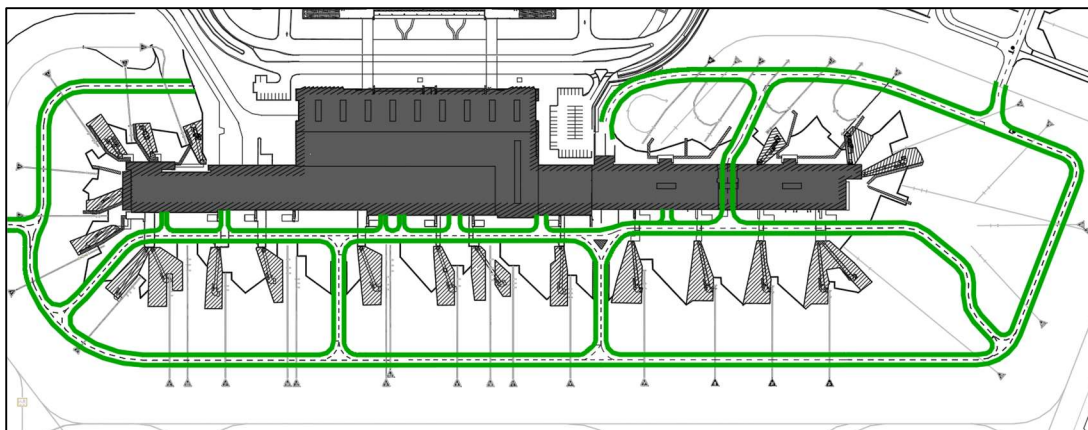
- Seule la circulation entre deux postes de stationnement adjacents est autorisée (par exemple, du poste 13 au poste 14);
 - Il est interdit aux opérateur.trice.s de véhicules de passer sous la partie non fixe d'une passerelle d'embarquement des voyageurs.euses lorsqu'ils ou elles se déplacent vers un poste de stationnement adjacent;
- Effectuer des inspections ou des travaux d'entretien de l'état de la surface; ou
- Être requis par l'AAIO et/ou par des véhicules d'urgence dans l'exercice de leurs fonctions.

La zone principale de l'aire de trafic comprend deux corridors pour véhicules.

- Le chemin Head of Stand passe sous la partie fixe des passerelles d'embarquement.
- Le chemin Tail of Stand passe derrière la queue des aéronefs stationnés sur les postes de stationnement.

Un ou une conducteur.trice circulant dans le corridor pour véhicules a la priorité sur les autres véhicules qui y entrent. Ainsi, il ou elle doit :

- utiliser la voie de droite du corridor pour véhicules;
- s'abstenir de doubler les autres véhicules en circulation;
- entrer ou sortir d'un corridor pour véhicules à angle droit (90 degrés);
- utiliser les clignotants (si le véhicule en est équipé); et
- faire preuve d'une extrême prudence et suivre le plus fidèlement possible l'itinéraire désigné si le balisage d'un corridor pour véhicules est caché pour une raison quelconque (peinture effacée, couverture neigeuse, etc.).



3.2 RESTRICTIONS APPLICABLES AUX VÉHICULES CIRCULANT SUR LE CHEMIN HEAD OF STAND

La hauteur maximale autorisée sur le chemin Head of Stand est de 3,0 m. Les véhicules suivants **ne sont pas** autorisés sur cette partie du corridor pour véhicules en raison du risque élevé d'endommagement du matériel et/ou de l'équipement :

- les véhicules de ravitaillement en carburant;
- les véhicules de restauration équipés de hayons hydrauliques;
- les véhicules de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA) et les camions de lutte contre les incendies **ne** répondant **pas** à une urgence;
- l'équipement de dégivrage;
- les escaliers d'embarquement, montés sur camion ou remorqués; et
- tout autre véhicule non conforme à la restriction de hauteur.

3.3 PANNEAUX DE SIGNALISATION DE L'AIRE DE TRAFIC

Les panneaux de signalisation routière standard sur l'aire de trafic doivent être respectés en permanence.



Panneau
d'arrêt



Cédez le
passage



Entrée
interdite



Stationnement
interdit

Les panneaux d'arrêt du corridor pour véhicules sont peints sur le revêtement de l'aire de trafic. Les opérateur.trice.s doivent s'arrêter et céder le passage aux aéronefs qui traversent le corridor pour véhicules.



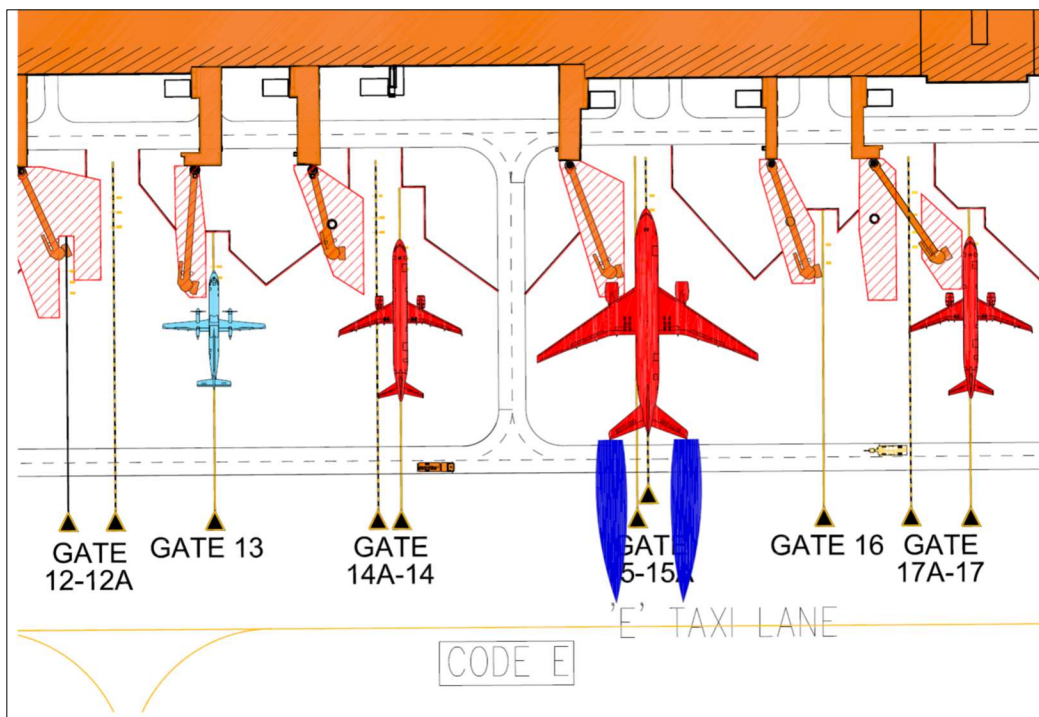
Panneau d'arrêt « Attention traverse d'aéronefs »
(Corridor pour véhicules)



3.4 CONDUIRE UN VÉHICULE À PROXIMITÉ D'UN AÉRONEF EN CIRCULATION AU SOL

Lorsque les feux anti-collision (FAC) d'un aéronef sont allumés, il est impératif que les conducteur.trice.s maintiennent une distance de sécurité avec l'aéronef, s'arrêtent à bonne distance de l'aéronef (au moins un poste de stationnement plus loin) et attendent que les FAC soient éteints ou que le ou la placier.ière leur donne l'autorisation de poursuivre leur chemin.

- Toute défaillance dans l'application de ces procédures est considérée comme une infraction au PEVCP (classe B) pour *conduite imprudente à proximité d'un aéronef en circulation au sol*.



3.5 CONDUIRE UN VÉHICULE À PROXIMITÉ D'UN AÉRONEF AU DÉPART

Plusieurs indicateurs montrent qu'un aéronef se prépare à effectuer une manœuvre de refoulement depuis son poste de stationnement.

- Les FAC de l'aéronef sont allumés

- La passerelle est rétractée
- Un tracteur de refoulement est positionné à l'avant de l'aéronef
- L'équipement d'entretien est éloigné de l'aéronef
- Les portes et trappes de l'aéronef sont verrouillées
- Un ou une placier.ière est en position
- Les lanceur.euse.s sont en position (les politiques des compagnies aériennes déterminent le nombre de lanceur.euse.s présents)
- Les moteurs de l'aéronef sont en fonctionnement ou sont en cours de démarrage
- Les cales sont retirées

Lorsqu'un ou une conducteur.trice constate l'un de ces indicateurs, il ou elle doit procéder comme suit :

- **Céder le passage à l'aéronef; et**
- **Rester à une distance minimale d'un poste de stationnement jusqu'à ce que :**
 - L'équipe de guidage par placier soit revenue au poste de stationnement; ou
 - Un ou une placier.ière lui donne clairement l'autorisation de continuer à circuler.

3.6 CONDUIRE UN VÉHICULE À PROXIMITÉ D'UN AÉRONEF À L'ARRIVÉE

Plusieurs indicateurs permettent d'anticiper l'arrivée imminente d'un aéronef.

- Un aéronef circule sur l'aire de trafic;
- L'équipe de service au sol se prépare à un poste de stationnement :
 - Un ou une placier.ière est en position;
 - Les lanceur.euse.s sont en position (les politiques des compagnies aériennes déterminent le nombre de lanceur.euse.s présents, ou leur absence);
 - L'équipement est dégagé pour permettre un accostage sûr de l'aéronef
- Les équipements de services sont en place.

Lorsqu'un ou une conducteur.trice constate l'un de ces indicateurs, il ou elle doit procéder comme suit :

- **Céder le passage à l'aéronef; et**
- **Rester à une distance minimale d'un poste de stationnement jusqu'à ce que :**
 - l'aéronef soit complètement immobilisé au poste de stationnement; et
 - les moteurs et les FAC de l'aéronef soient éteints.

Faites preuve d'une extrême prudence lorsque vous vous déplacez parallèlement à un aéronef en mouvement ou remorqué. En effet, les aéronefs peuvent changer de direction à tout moment. Des collisions avec des aéronefs se sont déjà produites dans ce type de situation.

3.7 CONDUIRE UN VÉHICULE À PROXIMITÉ D'UN AVION STATIONNÉ

Un ou une opérateur.trice de véhicule doit s'abstenir de conduire à moins de 8 mètres (environ 25 pieds) d'un aéronef, sauf s'il ou elle participe directement à son entretien ou s'il ou elle doit intervenir en cas d'urgence. Le non-respect de cette règle constitue une infraction au PEVCP (classe C).

Un ou une opérateur.trice de véhicule ne doit à aucun moment rouler sur des barres de remorquage, des câbles antistatiques, des tuyaux de climatisation, des câbles électriques ou des tuyaux de carburant. Rouler sur des équipements situés à proximité d'un aéronef stationné constitue une infraction au PEVCP (classe B).

3.8 CONDUIRE UN VÉHICULE À PROXIMITÉ D'UN POSTE DE CHARGEMENT AU SOL

Tout.e opérateur.trice de véhicules est tenu.e de céder le passage aux piétons et/ou aux voyageurs.euses escorté.e.s entre un aéronef et une aérogare. Faites preuve de prudence en présence de personnes et restez attentif à l'emplacement de toutes les passerelles pour voyageurs.euses sur l'aire de trafic.

3.9 CONDUIRE UN VÉHICULE À PROXIMITÉ D'OPÉRATIONS DE RAVITAILLEMENT D'AÉRONEFS EN CARBURANT

Afin de réduire le risque d'incendie, aucun véhicule **ne doit circuler à moins de 4,5 mètres (15 pieds) d'un tube de mise à l'air libre du compartiment carburant d'un aéronef pendant le ravitaillement**. Le non-respect de cette exigence constitue une infraction au PEVCP (classe B).

Les opérateur.trice.s de véhicules doivent faire preuve de prudence et éviter de rouler sur les tuyaux et les câbles lorsqu'ils ou elles se trouvent dans la zone de sûreté de ravitaillement en carburant d'un aéronef, c'est-à-dire à une distance de 15 mètres (50 pieds) du tube de mise à l'air libre du compartiment carburant pendant le ravitaillement.

3.10 CONDUIRE UN VÉHICULE À PROXIMITÉ DE L'INSTALLATION CENTRALE DE DÉGIVRAGE

3.10.1 Saison de dégivrage

La saison active de dégivrage s'étend du 15 septembre au 1er mai. Pendant cette période, l'aire de dégivrage est considérée comme étant en activité et les dispositions du paragraphe 3.10.2 doivent être respectées.

3.10.2 Opération de dégivrage en cours

Pendant les opérations de dégivrage, l'accès à l'ICD (également appelée « aire de dégivrage ») est strictement réservé aux opérateur.trice.s et aux équipements utilisés pour le dégivrage.

- Véhicule du contrôle de poste de dégivrage
- Véhicule du ou de la responsable du dégivrage
- Équipement de dégivrage
- Équipement de récupération du glycol
- Véhicules/équipements d'entretien de l'AAIO.

3.10.2.1 Responsabilités du contrôle de poste de dégivrage

Pendant la saison active de dégivrage, le contrôle du poste de dégivrage assure la surveillance de l'aire de dégivrage et des aires de trafic secondaires situées entre la voie de circulation CC et la voie de circulation K.

Les opérateur.trice.s de véhicules doivent communiquer avec le contrôle du poste de dégivrage sur la fréquence 122,925 MHz avant d'entrer ou de traverser l'une de ces zones et de suivre les instructions du ou de la contrôleur.euse.

3.10.3 Corridor pour véhicules de l'installation centrale de dégivrage

Un corridor pour véhicules non contrôlé est situé entre la baie de dégivrage 1 et les bâtiments dédiés aux opérations de dégivrage et à la récupération. Cette voie relie la voie de service de la voie de circulation R et le CNPV-69, sans nécessité de communication radio. Il existe plusieurs dispositions spéciales relatives à l'utilisation de ce corridor qui doivent être respectées tout au long de l'année, que les opérations de dégivrage aient lieu ou non.

3.10.3.1 Entrer dans le corridor pour véhicules

Il y a deux entrées.

- Du côté nord de l'ICD, près du Hangar 14
- Du côté sud de l'ICD, près du CNPV-69.

Chaque entrée du corridor pour véhicules est signalée par :

- Panneau d'arrêt
- Un panneau rabattable indiquant si les opérations de dégivrage sont en cours ou non (les conducteurs doivent redoubler de prudence lorsque le panneau « Dégivrage en cours » est affiché)
- Un marquage au sol correspondant à la ligne d'arrêt.



3.10.3.2 Limite de vitesse

La vitesse maximale autorisée le long du corridor pour véhicules de l'ICD est de 10 km/h. La zone de 10 km/h commence aux entrées du corridor, comme indiqué au point 3.10.3.1.



3.10.3.3 Passages pour piétons

Il y a deux passages pour piétons sur le corridor pour véhicules, qui relient la baie de remplissage des camions de dégivrage à la zone sécurisée de la baie 1. Ces passages pour piétons sont signalés par un marquage blanc en forme de hachures croisées sur la chaussée, ainsi que par des panneaux de signalisation. **Les piétons ont la priorité de passage.**



3.10.3.4 Priorités de passage

Le corridor pour véhicules est situé sur une propriété louée par le fournisseur de services de dégivrage sous contrat. Les véhicules qui empruntent ce corridor doivent céder le passage aux véhicules et aux équipements de dégivrage, ainsi qu'aux piétons qui circulent autour ou le long du corridor. Les opérateur.trice.s de véhicules de dégivrage peuvent être amené.e.s à s'arrêter, à se garer, à faire marche arrière ou à stationner partiellement dans le corridor balisé. Ces manœuvres sont acceptables et **ne constituent en aucun cas** une infraction. Les conducteur.trice.s doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils ou elles circulent à proximité des véhicules de dégivrage.

3.10.3.5 Communications

Il n'est pas nécessaire de communiquer avec le contrôle du poste de dégivrage pour emprunter le corridor pour véhicules.

3.11 REMORQUAGE D'AÉRONEFS

Les employeurs qui exercent leurs activités côté piste doivent s'assurer que les membres de leur personnel ont reçu la formation nécessaire et sont qualifiés pour remorquer des aéronefs, au cas où ils ou elles seraient amenés à effectuer cette tâche. Les exigences suivantes sont définies pour chaque type de permis de PEVCP :

Type de permis	Zones de remorquage autorisées	Exigences en matière de remorquage
DR	Aires de trafic privées	Uniquement dans les limites indiquées sur le permis de PEVCP
DA	Aires de trafic I et II	Interdiction de remorquage sur les surfaces contrôlées Lors du remorquage sur des surfaces non contrôlées : - Être titulaire d'un CRO-A - Être équipé d'une radio aéronautique en état de marche - Surveiller en permanence la fréquence au sol - Communiquer ses intentions au contrôle sol de NAV CANADA, conformément à l'annexe A – Phraséologie du trafic au sol de NAV CANADA
DA/T	- Toutes les zones ci-dessus « Coude » des voies de circulation A et CC.	Pour les surfaces contrôlées et non contrôlées : Toutes les exigences ci-dessus
D	- Toutes les zones ci-dessus - Toutes les autres zones	Pour les surfaces contrôlées et non contrôlées : Toutes les exigences ci-dessus

Conformément à la **section 1.5.1 Radio VHF à deux voies**, les véhicules et l'équipement utilisés sur l'aire de manœuvre (piste ou voie de circulation) doivent être équipés d'une radio VHF à deux voies en bon état de fonctionnement. Le ou la conducteur.trice doit allumer la radio et la surveiller en permanence lorsqu'il ou elle conduit un véhicule.

Le non-respect des procédures de remorquage des aéronefs constitue une infraction au PEVCP (classe B).

Le remorquage d'aéronefs la nuit doit être conforme à la disposition 302.10 e) du Règlement de l'aviation canadien (RAC) :

Il est interdit de remorquer un aéronef la nuit sur une aire de mouvement en service, à moins que les feux de bout d'aile, de queue et d'anti-collision de l'aéronef ne soient allumés ou que l'aéronef ne soit illuminé par des feux montés sur le véhicule de remorquage et orientés vers l'aéronef remorqué, ce qui n'est autorisé qu'à la discrétion du ou de la directeur.trice délégué.e l'AAIO.

3.12 ÉQUIPEMENT DE REMORQUAGE ET CHARGES

Le nombre maximal de véhicules pouvant être remorqués à la fois côté piste est de **cinq (5) chariots**. D'autres restrictions s'appliquent à l'intérieur des salles de bagages (voir chapitre 5.1). Les opérateur.trice.s doivent :

- Surveiller leurs files afin d'éviter tout dérapage, balancement ou perte excessive de frets;
- S'assurer que tous les verrous des transporteurs sont compatibles avec la file, fonctionnent correctement et sont positionnés de manière appropriée pour le chargement;

- S'assurer que les chariots à bagages/frets chargés et équipés de parois latérales sont utilisés avec ces parois orientés vers le haut;
- Sécuriser toutes les charges et éviter de laisser des débris dangereux dans la zone de mouvement; et
- Laisser les chariots à bagages et à frets dans les aires de stationnement autorisées, avec les freins enclenchés et/ou les barres de remorquage en position relevée.

Les cales, les cônes, les autres équipements de service et tout autre article ne doivent pas être laissés sans surveillance ni placés sur l'équipement de service au sol (GSE) pendant le déplacement, car ils pourraient tomber et devenir des objets intrus (FOD).

3.13 STATIONNEMENT ET MISE EN PLACE DE L'ÉQUIPEMENT DE SERVICE AU SOL

L'aire de trafic est peinte pour indiquer clairement les zones de stationnement de l'équipement de service au sol. Les aires de stationnement louées sont réservées à des opérateurs précis pour le stationnement de longue durée, tandis que le reste de l'aire de trafic est utilisé pour les opérations quotidiennes. Certaines zones de l'aire de trafic portent la mention « Stationnement interdit / Arrêt interdit ». Ces zones sont balisées par une peinture rouge hachurée et identifiées par des panneaux de signalisation.

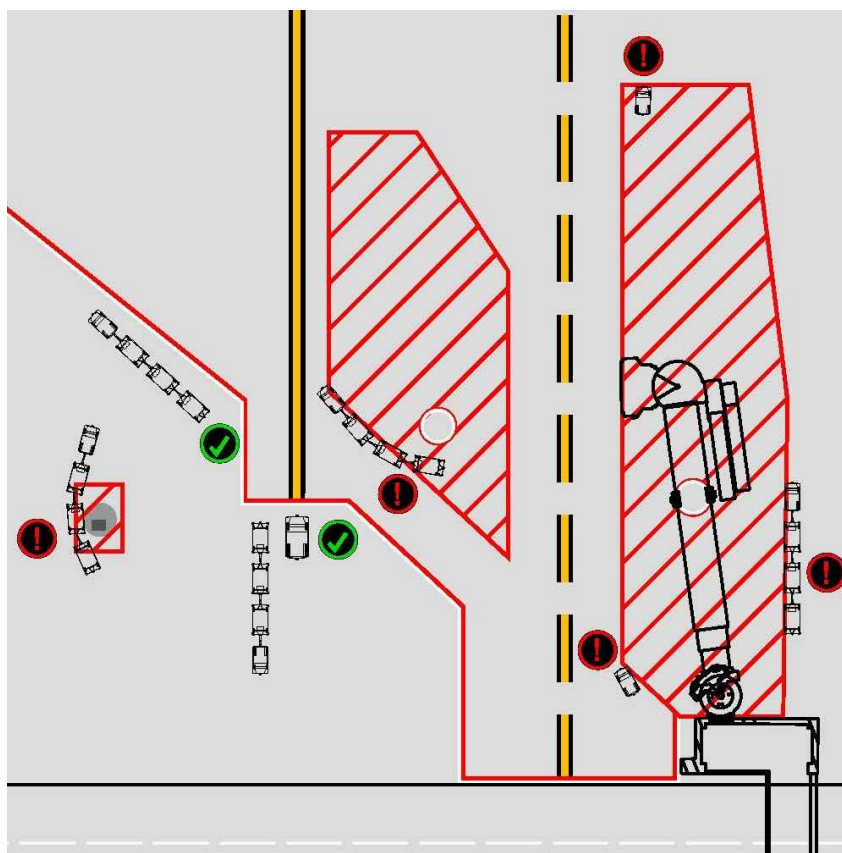
Les zones portant la mention « Stationnement interdit » sont identifiées dans des zones précises.

- Le long des corridors pour véhicules
- Le long des voies de service côté piste
- Devant les hangars d'incendie et les extincteurs de l'aire de trafic
- Devant les bacs à déchets de l'aire de trafic
- Devant les portes de secours/sorties
- Aux endroits où il existe un risque d'obstruction de la circulation
- À proximité des dispositifs de sécurité (par exemple, les postes de lavage des yeux, les extincteurs muraux, etc.)
- Aux endroits où la visibilité vers/depuis les salles de bagages pourrait être réduite
- À proximité des zones de vannes V-Quip (nécessaires en cas de déversement dans l'environnement)

Il est formellement interdit de stationner ou de laisser sans surveillance des véhicules ou du matériel dans les zones suivantes, à quelque moment que ce soit :

- Passerelle d'embarquement – zones hachurées en rouge
- Bassin de rétention côté piste – zones hachurées en rouge
- Passages piétonniers – zones hachurées en blanc
- Zone de sécurité autour des postes de stationnement des aéronefs (sauf autorisation de l'AAIO)

Les véhicules et les équipements ne sont autorisés à pénétrer dans la zone de sécurité de stationnement des aéronefs qu'après l'arrêt complet de l'aéronef, la mise en place des cales et l'extinction des FAC. Avant ces opérations, l'équipement destiné à l'entretien de l'aéronef doit rester dans la zone de rassemblement.



Lors des manœuvres sur le site de transition, l'équipement doit être positionné dans la zone désignée. Il est formellement interdit de stationner à moins d'un mètre de la clôture de sécurité côté piste.

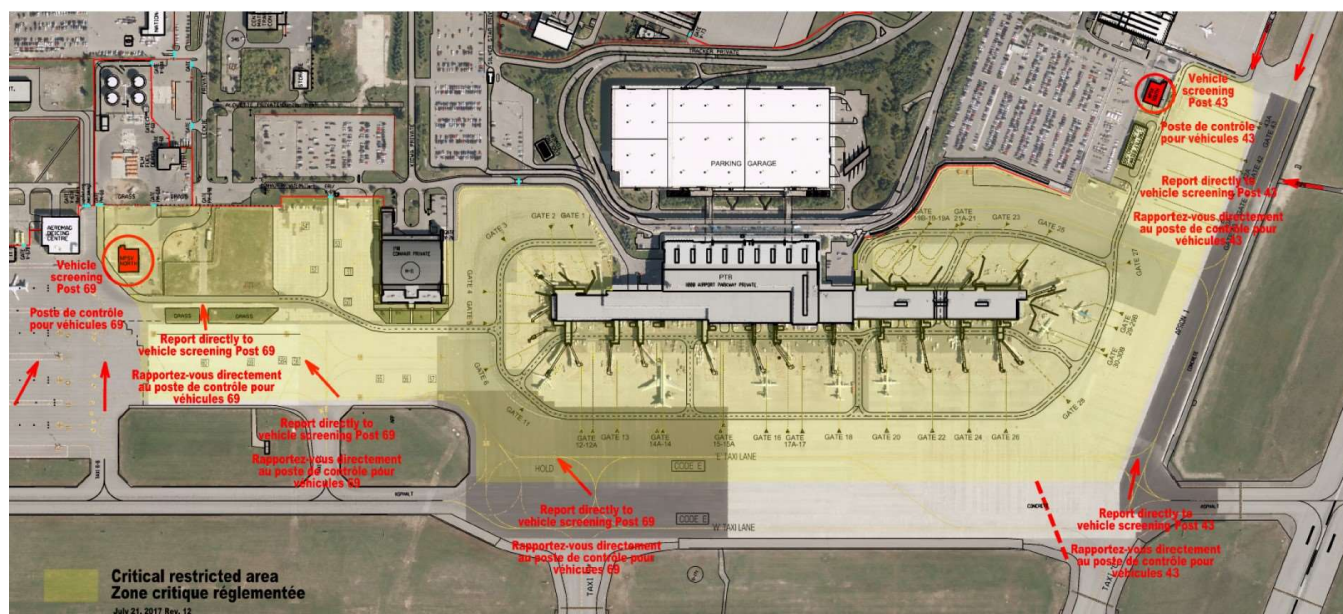
Les véhicules stationnés dans les zones louées ou à proximité du bâtiment doivent être garés à reculons, avec l'aide d'un ou d'une guide si possible. Les gyrophares des véhicules doivent être éteints lorsque le véhicule est stationné et inoccupé.

Tout.e conducteur.trice dont le véhicule doit être stationné côté piste dans le cadre de ses fonctions doit obtenir l'autorisation du ou de la directeur.trice délégué.e de l'AAIO et se garer dans les zones qui lui sont attribuées.

L'AAIO se réserve le droit de donner une contravention et de facturer à l'organisation responsable une somme de **250,00 \$ plus taxes** pour tout véhicule ou équipement laissé sans surveillance et/ou mal garé. Par ailleurs, l'AAIO se réserve le droit de procéder à l'enlèvement et au remorquage du véhicule ou de l'équipement en question, et ce, aux frais du ou de la propriétaire.

3.14 CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS POUR LES VÉHICULES (CNPV) DE L'ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN (ACSTA)

Les zones des aires de trafic principales et secondaires indiquées en jaune ci-dessous ont été désignées comme zone critique restreinte (ZCR) (révision 12), conformément au bulletin d'exploitation n° 47 de l'aéroport. Tous les véhicules et leurs occupant.e.s qui accèdent à cette zone (à l'exception de quelques exemptions approuvées par Transports Canada) sont soumis.e.s à un contrôle. Cette procédure est mise en place conformément aux RAC et le contrôle est effectué par l'ACSTA.



Tous les véhicules qui accèdent à la ZCR doivent se présenter immédiatement au poste de CNPV pour faire valider leurs documents et subir un contrôle. Les postes de CNPV sont situés aux endroits suivants :

- Poste 43 – CNPV Sud – À proximité du hangar des services des aéronefs de Transports Canada
- Poste 69 – CNPV Nord – Entre l'ICD et l'entrepôt de ravitaillement en carburant, à proximité du poste de stationnement V-69

Les opérateur.trice.s de véhicules entrant dans la ZCR doivent s'approcher du poste de CNPV et s'arrêter à la barrière d'entrée, où le ou la gardien.ne inspectera le véhicule et le nombre d'occupant.e.s. Les CIZR/laissez-passer du ou de la conducteur.trice et des occupant.e.s seront contrôlés, ainsi que le permis PEVCP du ou de la conducteur.trice. Une fois le contrôle terminé, le ou la conducteur.trice doit se rendre au poste d'inspection. Si les documents sont incomplets ou ne peuvent être fournis, l'opérateur.trice de véhicules se verra refuser l'entrée dans la ZCR.

L'opérateur.trice de véhicules et tous les voyageurs doivent être contrôlés, et le véhicule inspecté. Toutes les personnes contrôlées doivent suivre les instructions fournies par le personnel de l'ACSTA. Il incombe à l'opérateur.trice de véhicules de s'assurer que toutes les portes et trappes du véhicule sont bien fermées une fois le contrôle terminé, puis avant de quitter le poste d'inspection.

***L'autorisation délivrée par le poste de CNPV n'est valable que tant que la personne reste dans la ZCR.
Si la personne quitte la ZCR, elle doit se présenter à nouveau au poste de CNPV ou à un autre point de contrôle***

afin d'obtenir l'autorisation de rentrer dans la ZCR.

Pour accéder à la ZCR, une présentation au poste de CNPV est obligatoire pour l'ensemble des opérateur.trice.s côté piste non exempté.e.s. Le non-respect de cette obligation peut entraîner l'application du système de points d'incapacité du PEVCP, notamment si un ou une opérateur.trice de véhicules ne coopère pas avec le personnel de contrôle de l'ACSTA ou refuse de suivre les procédures appropriées.

Cela inclut, sans s'y limiter, les comportements suivants :

- Éviter les postes de contrôle;
- Ne pas se présenter au contrôle;
- Ne pas fournir tous les documents requis (y compris la CIZR et le permis de PEVCP);
- Tenir des propos ou adopter un comportement agressif envers le personnel de contrôle;
- Faire de fausses déclarations et/ou tenir des propos désobligeants; et
- Quitter la zone de contrôle avant d'avoir été autorisé par un ou une agent.e de contrôle; etc.

***Le non-respect de cette procédure pourrait entraîner la suspension de la CIZR et/ou du permis de PEVCP.
Une telle suspension peut être permanente, selon l'évaluation de l'AAIO.***

RÈGLES DE CONDUITE SUR LES PISTES ET VOIES DE CIRCULATION

4.1 AIRES DE MANŒUVRE

La zone de manœuvre correspond à la partie de l'aérodrome dédiée au décollage et à l'atterrissage des aéronefs, ainsi qu'aux mouvements connexes.

Les pistes et les voies de circulation constituent les aires de manœuvre. NAV CANADA (contrôle sol) gère l'accès à ces zones et les mouvements qui s'y déroulent.

Les titulaires d'un permis de 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 maintenir une communication radio avec le contrôle sol, conformément aux procédures décrites au **chapitre 6 – Communications radio**. Toute personne conduisant un véhicule sur une piste ou une voie de circulation, sauf si elle est escortée, doit également être titulaire d'un CRO-A. De plus, son véhicule doit être équipé d'une radio aéronautique en état de fonctionnement, constamment allumée et surveillée sur la fréquence au sol.

Lorsqu'ils ou elles se déplacent d'un endroit à un autre côté piste, les opérateur.trice.s de véhicules doivent emprunter les voies de service et les chemins du périmètre, le cas échéant, afin de réduire la circulation des véhicules sur les voies de circulation et les pistes sécantes.

4.2 AIRES CRITIQUES DU SYSTÈME D'ATERRISSAGE AUX INSTRUMENTS (ILS)

Les véhicules sont susceptibles d'engendrer des perturbations majeures sur les équipements électroniques de navigation aérienne. La présence d'un véhicule, par exemple, devant l'émetteur de la trajectoire de descente (entre celui-ci et l'avion) modifierait dangereusement le signal de la trajectoire de descente. Aucun véhicule n'est autorisé à pénétrer dans cette zone sans l'autorisation du contrôle sol. Des panneaux sont placés aux entrées des aires critiques du système d'atterrissage aux instruments, et les instructions doivent être respectées.

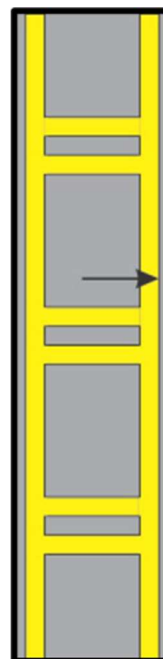
Lorsqu'il s'avère nécessaire d'effectuer des travaux d'entretien dans les aires critiques, il est impératif de **mettre hors service** le radiophare d'alignement de piste et/ou l'alignement de descente, et d'émettre un avis aux aviateur.trice.s en conséquence. Les opérateur.trice.s doivent confirmer la fermeture des aires critiques du système d'atterrissage aux instruments auprès du contrôle sol avant de pénétrer dans ces aires.



4.2.1 Points d'attente du système d'atterrissage aux instruments de catégorie II (CAT II)

Pour faciliter une approche de CAT II sur la piste 07, un marquage et une signalisation supplémentaires ont été ajoutés sur la voie de circulation E, ce qui permet de garantir que la zone protégée du système du radiophare d'alignement de piste est libre de toute obstruction.

Lorsque le plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite (RVOP) est mis en œuvre, le contrôle sol invite les conducteurs ou les aéronefs se trouvant sur la voie de circulation E à rester sur place, notamment avant le point d'attente de CAT II. Dans des conditions normales d'exploitation, ces points d'attente ne sont pas en service. Le franchissement du point d'attente de CAT II sans autorisation expresse, en l'absence de mise en œuvre du RVOP, ne constitue pas une incursion sur piste. Des travaux d'entretien peuvent également être effectués, dans des conditions où le RVOP n'est pas mis en œuvre, entre le point d'attente de CAT II et le point d'attente de la piste sur la voie de circulation E, sans pour autant affecter les opérations aériennes effectuées sur la piste 07-25.



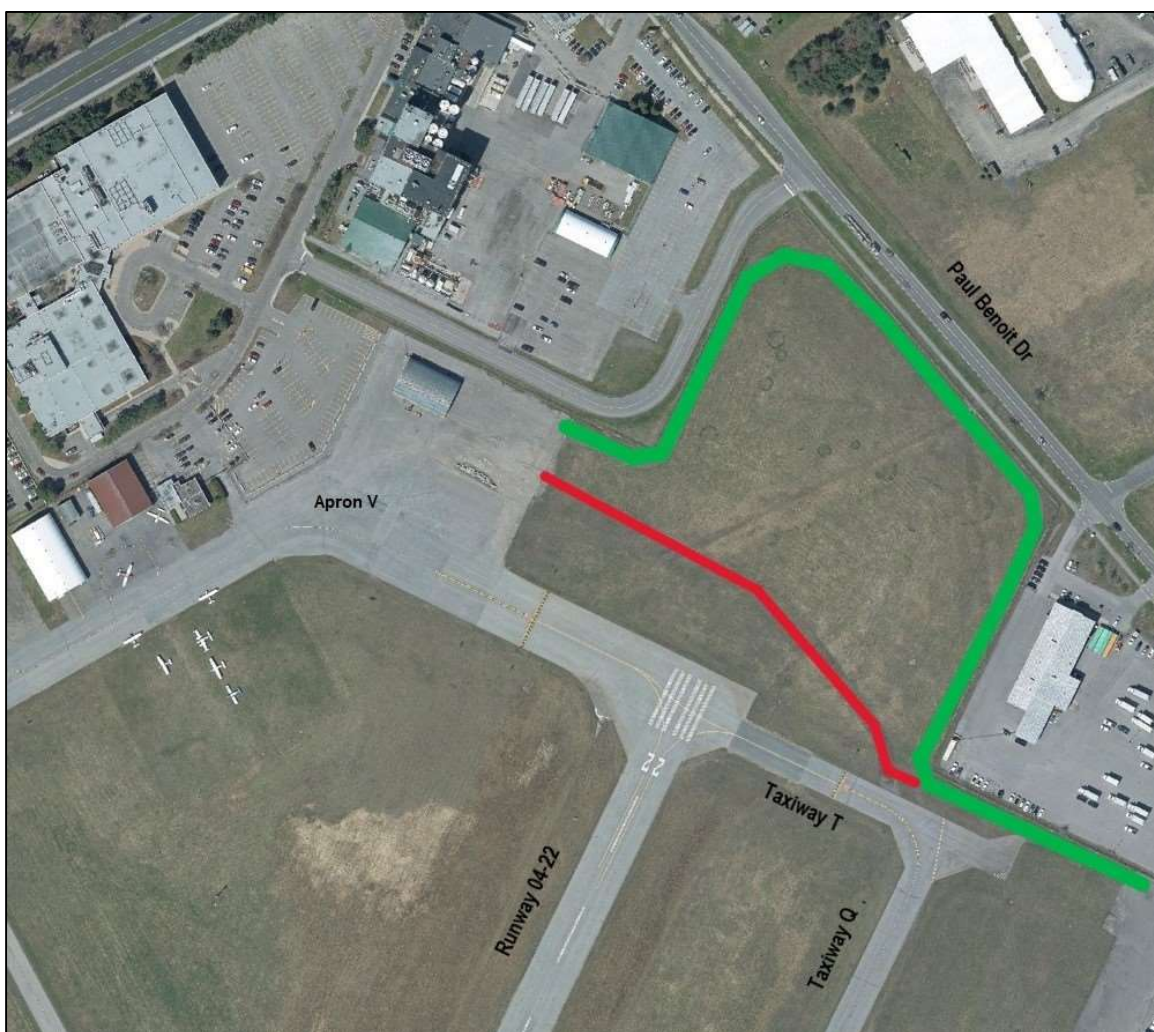
4.3 CHEMINS DU TERRAIN D'AVIATION

Les chemins du terrain d'aviation sont les voies désignées permettant d'accéder aux différentes installations côté piste. Le plus long chemin du terrain d'aviation est le « chemin Perimeter », qui longe presque entièrement la clôture de sécurité côté piste/côté ville.

Pour des raisons de sécurité et d'exploitation, il convient d'utiliser les chemins du terrain d'aviation dans la mesure du possible et lorsqu'ils sont disponibles.

Une attention particulière doit être accordée à la zone située au-delà du seuil de la piste 22.

- Une erreur fréquente consiste à traverser la pelouse à l'extrémité de la piste 04-22 en suivant la ligne **rouge**.
- Sans l'autorisation du contrôle sol, cela constitue une **incursion sur piste**, conformément à l'article 301.08 du RAC et à la section 4.6.
- La voie correcte consiste à suivre le chemin Perimeter (ligne **verte**), ce qui permet de maintenir une distance de sécurité entre le véhicule et le seuil de la piste.



4.4 COULOIR DE SÉCURITÉ (CS)

Il existe six (6) couloirs de sécurité CS)

Il est strictement interdit de bloquer l'accès aux couloirs de sécurité ou de stationner sur celles-ci, quel que soit le moment.

L'obstruction de l'accès ou le stationnement sur un couloir de sécurité constitue une infraction au PEVCP (classe A).

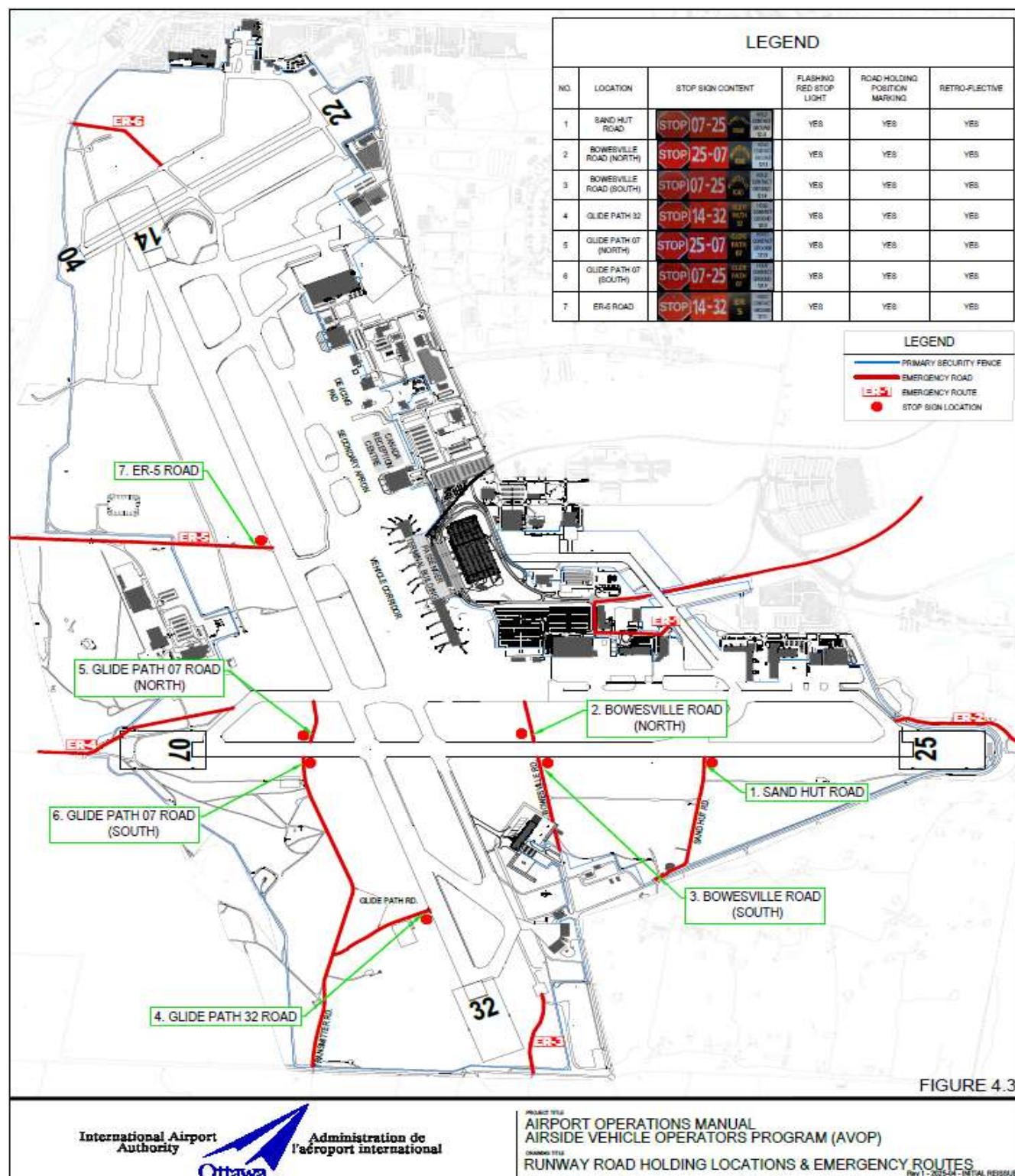
En plus des couloirs de sécurité et des chemins mentionnés dans les chapitres précédents, la zone contrôlée du terrain d'aviation comprend également les voies d'accès suivantes :

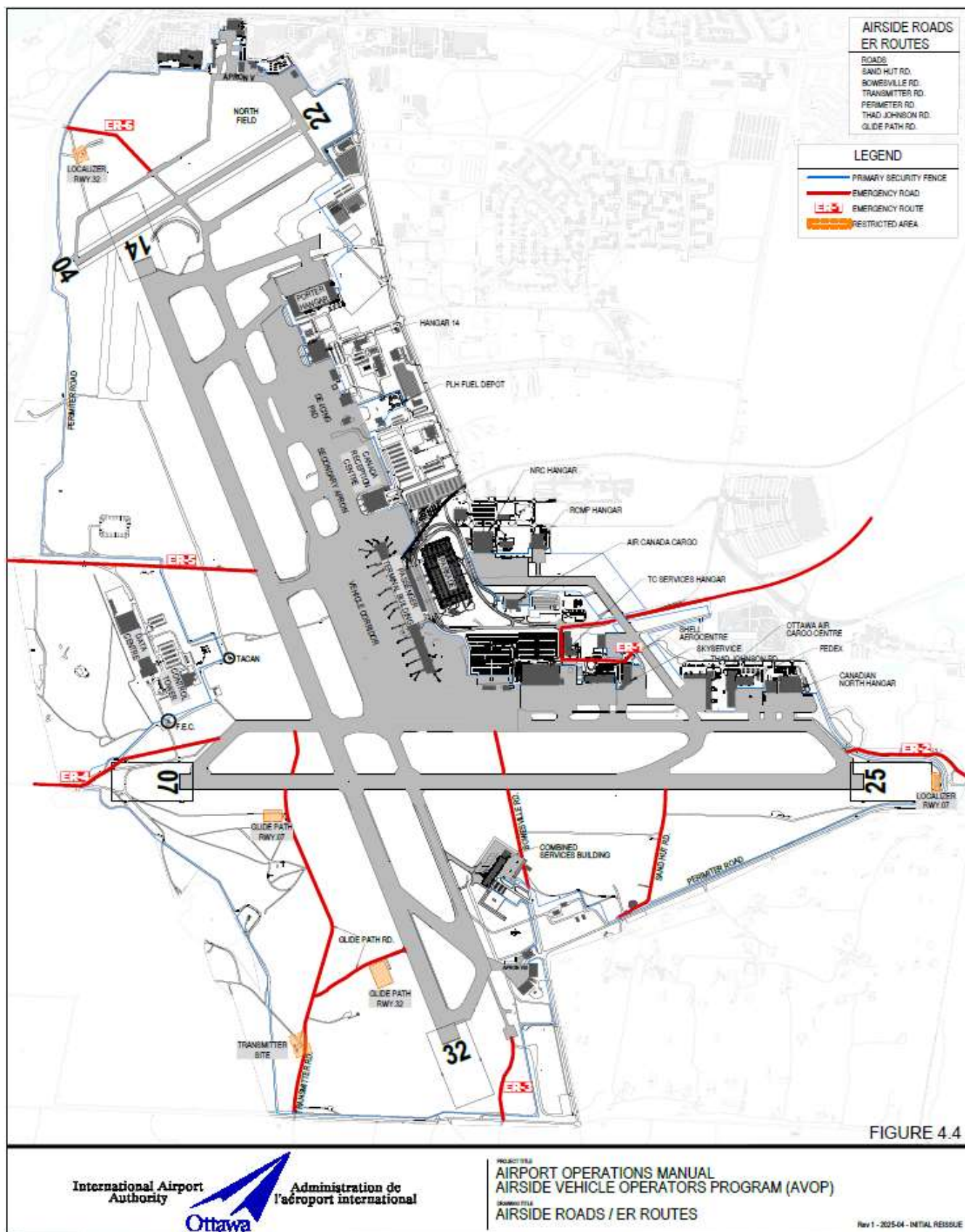
- Chemin Perimeter;
- Chemin Transmitter;
- Chemin Bowesville;
- Chemin Sand Hut;
- Chemin Glide Path, et
- Chemin Field Electrical Centre (FEC).

Un panneau d'arrêt clignotant indiquant l'arrêt pour tout véhicule est illustré ci-dessous. **Les conducteur.trice.s ne doivent pas traverser une piste ou une voie de circulation sans l'autorisation du contrôle sol.**



Les couloirs de sécurité, les points d'attente sur le chemin de la piste et les voies d'accès côté piste sont indiqués sur les figures suivantes :





4.5 CONDUIRE SUR LES AIRES DE MANŒUVRE

L'opérateur.trice de véhicule doit s'assurer que la radio VHF aéronautique à deux voies et le gyrophare orange clignotant de son véhicule fonctionnent correctement avant tout accès à une aire de manœuvre (pistes contrôlées, voies de circulation, ICD, etc.).

Tous les véhicules et équipements circulant dans les aires de manœuvre de l'aéroport doivent être équipés d'une radio VHF à deux voies en état de marche ou être escortés par un véhicule équipé d'une radio VHF à deux voies en état de marche, conduit par un membre du personnel titulaire d'un CRO-A, chargé de demander et de confirmer les instructions du contrôle sol.

Dans le cas où un ou une opérateur.trice de véhicule n'aurait pas la certitude que la radio VHF aéronautique à deux voies de son véhicule est fonctionnelle, il ou elle doit solliciter une vérification radio auprès du contrôle sol. Les détails concernant la procédure de vérification radio sont indiqués à la section 6.0 - Communications radio.

Aucun.e opérateur.trice de véhicule ne doit accéder à une aire de manœuvre ou se déplacer entre différentes parties de celle-ci (c'est-à-dire entre les voies de circulation ou les pistes) sans l'autorisation du contrôle sol. Les véhicules qui n'ont **AUCUNE** tâche à accomplir **NE** sont **PAS** autorisés à pénétrer dans l'aire de manœuvre.

Une fois le véhicule complètement sorti de la piste ou de l'aire de manœuvre, l'opérateur.trice doit en informer le contrôle sol.

Il est interdit à toute personne d'entrer dans une aire de manœuvre sans l'autorisation du contrôle sol, à l'exception des voies de circulation non contrôlées Golf et Romeo. Lorsqu'il reçoit l'autorisation de traverser ou de circuler sur une piste, l'opérateur.trice de véhicule doit immédiatement suivre les instructions du contrôle sol.

4.5.1 Incursions sur les aires de manœuvre

Il est extrêmement dangereux de pénétrer sur l'aire de manœuvre sans l'autorisation du contrôle sol.

En cas d'intrusion sur l'aire de manœuvre :

- Restez calme;
- Informez immédiatement le contrôle sol de votre position;
- Suivez les instructions du contrôle sol;
- Informez dès que possible les personnes suivantes de l'incident :
 - Le CCOA; et
 - Votre supérieur.e.

Toutes les incursions sur l'aire de manœuvre font l'objet d'une enquête par l'équipe du SGS de l'AAIO, et vous serez interviewé dans le cadre de cette enquête. En fonction des résultats de l'enquête, une infraction au PEVCP pourrait être constatée.

RÈGLES DE CONDUITE DANS LA SALLE DES BAGAGES

5.1 GÉNÉRALITÉS

Afin d'assurer la sécurité de toutes les personnes travaillant dans les salles de bagages, le nombre maximal de chariots pouvant être remorqués simultanément dans la salle de bagage domestique est le suivant :

- **Quatre (4)** chariots à bagages ouverts ou fermés;
- **Quatre (4)** conteneurs LD8 standard; ou
- **Un (1)** conteneur LD8 surdimensionné.

Dans la salle de bagage transfrontalière, le nombre maximal de chariots pouvant être remorqués simultanément est le suivant :

- **Trois (3)** chariots à bagages ouverts ou fermés;
- **Trois (3)** conteneurs LD8 standard; ou
- **Un (1)** conteneur LD8 surdimensionné.

La vitesse maximale autorisée dans ces salles est de 5 km/h.

Seuls les chariots à bagages électriques sont autorisés dans les salles de bagages.

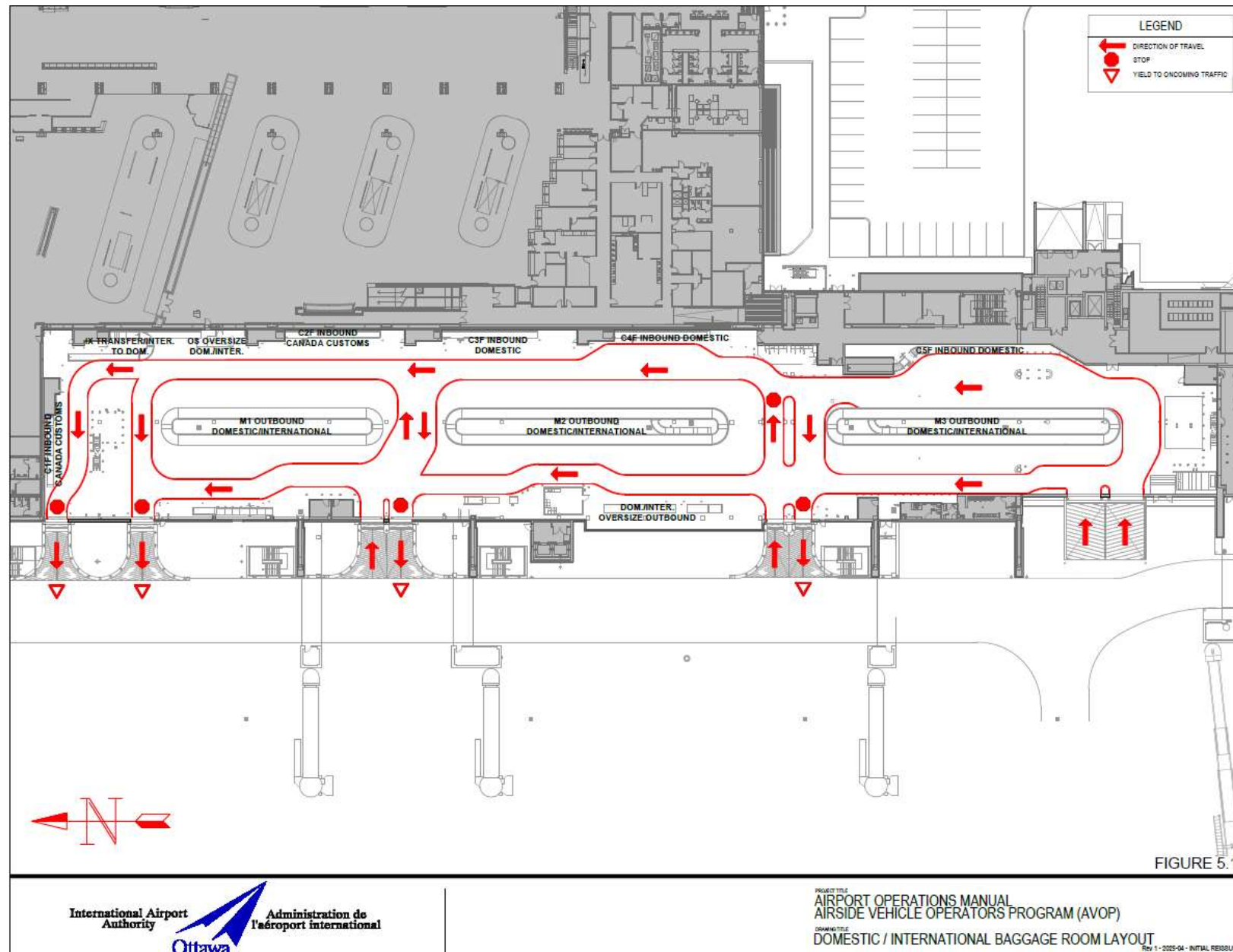
Les itinéraires des véhicules sont balisés par des lignes jaunes continues parallèles et sont réservés à la circulation dans un seul sens. Il est formellement interdit de laisser les équipements sans surveillance sur ces itinéraires.

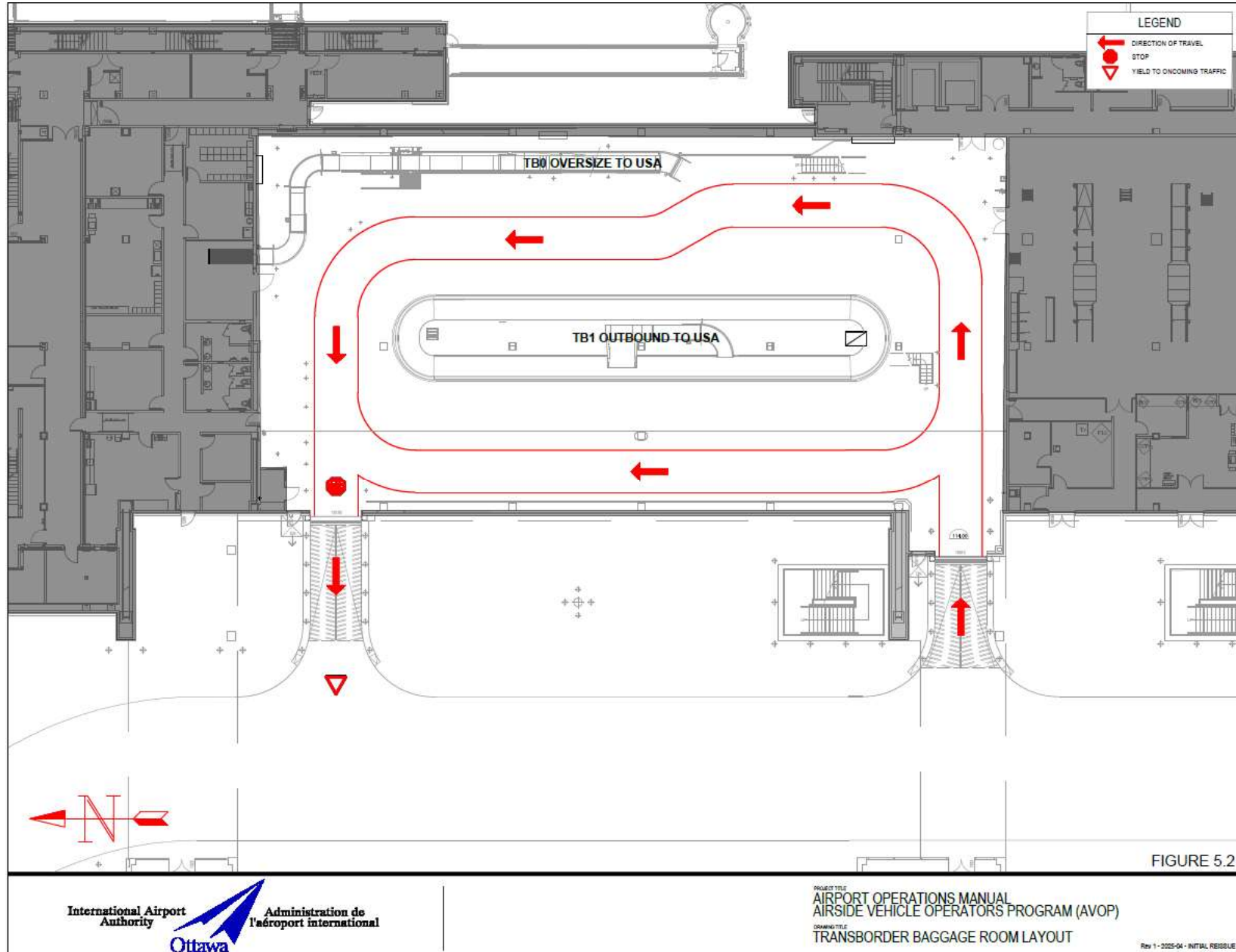
Des flèches directionnelles blanches indiquent le sens de circulation.

Des marquages blancs au sol délimitent une zone de sécurité offrant un espace libre pour les personnes utilisant les portes de sortie de secours, les échelles et les escaliers. **Ces zones doivent être constamment dégagées.**

5.2 AMÉNAGEMENT DE LA SALLE DES BAGAGES ET FLUX DE CIRCULATION

CANADA / INTERNATIONAL



TRANSFRONTALIERS

5.3 SALLE DES BAGAGES ENTRÉE/SORTIE

Accès extérieur, depuis le chemin Head of Stand.

	
Remarque : Indication directionnelle, hauteur libre de 2,3 m, panneau « ARRÊT ».	Remarque : Panneau « ACCÈS INTERDIT ».

Accès intérieur, de la salle des bagages jusqu'au chemin Head of Stand.


Sortie typique d'un véhicule vers l'extérieur (à gauche) et entrée depuis l'extérieur (à droite) Remarque: Panneau « ACCÈS INTERDIT ».

5.4 STATIONNEMENT DES CHARIOTS

L'image ci-dessous montre une configuration classique de chariots et de conteneurs stationnés autour du carrousel à bagages pour les bagages sortants. L'équipement doit être stationné en-deça de la ligne jaune.



COMMUNICATIONS RADIO

6.1 RÈGLES GÉNÉRALES DE COMMUNICATION

Seul.e.s les opérateur.trice.s de véhicules disposant d'un CRO-A valide peuvent communiquer par radio VHF sur les fréquences aéronautiques.

Les services de communication suivants sont fournis par NAV CANADA et, le cas échéant, par l'ICD.

Service de communications	Fréquence
ATIS (anglais)	121,15 MHz
ATIS (français)	132,95 MHz
Délivrance d'autorisation	119,40 MHz
Sol	121,90 MHz
Tour (nord)	120,10 MHz
Tour (sud)	118,80 MHz
Arrivée	135,15 MHz
Départ	128,175 MHz
Opérations du contrôle de poste de dégivrage ¹	122,925 MHz
Opérations du ou de la responsable du dégivrage ¹	122,35 MHz

¹ Les fréquences du contrôle du poste de dégivrage et du ou de la responsable du dégivrage sont gérées par l'ICD.

Les opérateur.trice.s côté piste doivent respecter en permanence toutes les instructions données par le contrôle sol.

Seul le personnel autorisé et titulaire d'un CRO-A valide est autorisé à émettre sur la fréquence du contrôle sol. Toute émission sur une fréquence aéronautique sans CRO-A constitue une infraction au PEVCP (classe B).

Toutes les communications radio aéronautiques à l'Aéroport internationale d'Ottawa (YOW) doivent être effectuées conformément au manuel de phraséologie du trafic terrestre de NAV CANADA, tel que défini à l'annexe A.

6.2 ATTRIBUTION DES INDICATIFS D'APPEL

Afin d'éviter que deux opérateur.trice.s radio utilisent le même indicatif d'appel, les bandes d'indicatifs d'appel suivantes ont été attribuées aux employeurs susceptibles d'avoir besoin de communiquer avec le ou la contrôleur.euse sol.

Ces indicatifs d'appel feront l'objet d'une mise à jour, par exemple, en cas de cessation d'activité d'une entreprise à YOW.

Entreprise	Mot de l'indicatif d'appel (propre à une fonction)	Bande du numéro d'indicatif d'appel	Exemple
AAIO	PERSONNEL/BALAYEUSE/SOUFFLEUSE	20-200	« PERSONNEL 21 »
	ROUGE	1-19	« ROUGE 10 »
	PEVCP	1-2	« PEVCP 1 »
	SNOWPACK	S.O.	« SNOWPACK »
Allied Universal Security	SÛRETÉ	201-210	« SÛRETÉ 208 »
Inland Fuelling	ESSENCIER	1000-1012 // 5019-5065	« INLAND 1011 »
Shell-Innotech Fuelling	ESSENCIER	360, 361, 365	« SHELL 365 »
Air Canada BTW	TRACTEUR/CAMION/REMORQUAGE	300-319	« TRACTEUR 301 »
Swissport BTW	TRACTEUR/CAMION/REMORQUAGE	320-339	« CAMION 327 »
Strategic Aviation (GAT) BTW	TRACTEUR/CAMION/REMORQUAGE	340-359	« REMORQUAGE 356 »
Canadian North BTW	TRACTEUR/CAMION/REMORQUAGE	360-379	« TRACTEUR 360 »
Porter Airlines Tech Ops	TRACTEUR/CAMION/REMORQUAGE	380-399	« CAMION 399 »

En particulier, lors du remorquage d'un aéronef, le nom de la compagnie aérienne remorquée, suivi de son indicatif d'appel, **ne doit pas être utilisé**, car cela pourrait entraîner une confusion importante et dangereuse pour le contrôle sol.

Par exemple :

Un tracteur de la compagnie Air Canada, sur le point de remorquer un Boeing 737 d'Air Canada, **ne doit pas** utiliser l'indicatif d'appel « Air Canada 301 » pour remorquer un Boeing 737 de la même compagnie, car « Air Canada 301 » pourrait désigner un aéronef. L'indicatif d'appel approprié serait plutôt « REMORQUAGE 301 », car l'action effectuée est un remorquage et le numéro 301 se trouve dans la plage attribuée à Air Canada BTW.