

ÉDITION **2023**

Directive sur la circulation en zone réglementée



DC ZR



ADM[®]
Aéroports de
Montréal



TABLE DES MATIÈRES

I. GÉNÉRALITÉS.....	4
A. TITRE ET TITRE ABRÉGÉ	4
B. INTERPRÉTATION	4
C. OBJET	8
D. CHAMP D'APPLICATION	8
E. RESPONSABILITÉS	8
II. CONDUITE DE VÉHICULE	9
A. CONDITIONS DE BASE	9
B. RESPECT DES LOIS ET RÉGLEMENTS	9
C. IMMATRICULATION ET PERMIS.....	9
D. SIGNALISATION	9
E. RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION	10
F. STATIONNEMENT	10
G. VITESSE	11
H. MATIÈRES DOMMAGEABLES	11
I. MATÉRIEL DE SÉCURITÉ ET DÉPLACEMENT	11
J. UTILISATION DES VÉHICULES	12
K. CHARGEMENT	13
L. FACULTÉS AFFAIBLIES	13
III. ENREGISTREMENT DES VÉHICULES	14
A. GÉNÉRALITÉS	14
B. RESPONSABILITÉS	14
C. INSPECTIONS	14
D. DEMANDE D'EXEMPTION – IMMATRICULATION	14
E. INVENTAIRE	14
F. ASSURANCES.....	15
G. VÉHICULE-OUTIL / ÉQUIPEMENT	15
IV. PERMIS DE CONDUIRE CÔTÉ PISTE	16
A. GÉNÉRALITÉS	16
B. TYPES DE PERMIS	16
C. RESPONSABILITÉS	16
D. CONDITIONS PRÉALABLES À L'ÉMISSION D'UN PERMIS.....	17
E. FORMATION	17
F. EXAMENS THÉORIQUE ET PRATIQUE	17
G. ADMINISTRATION.....	18
V. CIRCULATION PIÉTONNIÈRE	19
A. REFOULEMENT DES AÉRONEFS ET DES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS (VTP) ..	19
VI. AIRE DE MOUVEMENT – PARTICULARITÉS	20
A. CORRIDORS DE VÉHICULE	20
B. SALLES À BAGAGES.....	20
C. JETÉES TRANSFRONTALIÈRE ET INTERNATIONALE	20
D. AIRES DE TRAFIC ET ROUTES PÉRIPHÉRIQUES	21

E. AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU – PARTICULARITÉS	21
F. CENTRE DE DÉGIVRAGE	21
G. ROUTE 630	21
H. PLAN D'OPÉRATIONS EN CONDITIONS DE VISIBILITÉ RÉDUITE ET FAIBLE	22
I. AIRES DE MANOEUVRE	22
VII. CONDUITE DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE POUR PASSAGERS À MOBILITÉ RÉDUITE	23
A. CONDITIONS DE BASE	23
B. RESPECT DES LOIS	23
C. IDENTIFICATION DU VÉHICULE	23
D. SIGNALISATION	23
E. RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION	23
F. STATIONNEMENT	24
G. VITESSE	24
H. MATIÈRES DOMMAGEABLES	24
I. MATÉRIEL DE SÉCURITÉ ET DE DÉPLACEMENT	24
J. ENREGISTREMENT DES VÉHICULES	24
VIII. RADIOTÉLÉPHONIE	25
A. GÉNÉRALITÉS	25
B. CERTIFICAT RESTREINT DE RADIOTÉLÉPHONIE	25
C. COMMUNICATIONS	25
D. FRÉQUENCES UTILISÉES	26
E. PANNES	27
F. ALPHABET PHONÉTIQUE	27
G. MÉTHODES ET MOTS NORMALISÉS	27
H. INTERDICTIONS	27
I. OBTENTION DU CERTIFICAT DE RADIOTÉLÉPHONIE	27
IX. MESURES DE MISE EN APPLICATION	29
A. GÉNÉRALITÉS	29
B. MESURES	29
ANNEXES	31
ANNEXE A – CERTIFICAT D'ASSURANCE POUR VÉHICULE CÔTÉ PISTE	31
ANNEXE B – PLAN D'OPÉRATIONS EN CONDITIONS DE VISIBILITÉ RÉDUITE ET FAIBLE	32
ANNEXE C – CARTES AÉROPORTUAIRES	47
ANNEXE D – ALPHABET PHONÉTIQUE	54
ANNEXE E – TECHNIQUES PHONIQUES	56
ANNEXE F – MARQUES DE CHAUSSÉE	60
ANNEXE G – BALISAGE LUMINEUX	63
ANNEXE H – PANNEAUX DE SIGNALISATION	64
ANNEXE I - SÉPARATION DU TABLIER	66

I. GÉNÉRALITÉS

A. TITRE ET TITRE ABRÉGÉ

- 1.01 Le présent document s'intitule **Directives relatives au contrôle de la circulation en zone réglementée des véhicules moteurs, des piétons détenteurs d'un laissez-passer aéroportuaire et du matériel mobile, aux aéroports internationaux de Montréal.**
- 1.02 Cette directive peut être citée de façon abrégée sous le titre : **Directive sur la circulation en zone réglementée aux Aéroports de Montréal (« DCZR »).**

B. INTERPRÉTATION

- 1.03 Aux fins de la présente directive, à moins d'incompatibilité avec le contexte, les définitions suivantes s'appliquent :
- « **aéronef** » désigne tout aéronef, avion, hélicoptère ou aérodyne, qu'il soit entraîné ou non par moteur ; (« *aircraft* »)
- « **Aéroports de Montréal (ADM)** » est une personne morale sans but lucratif incorporée en vertu des lois du Canada ; (« *Aéroports de Montréal* »)
- « **aéroport** » désigne l'Aéroport international Montréal-Trudeau, et l'Aérocity internationale de Mirabel ; (« *airport* »)
- « **aéroport contrôlé** » désigne un aéroport doté d'une unité de contrôle de la circulation aérienne ; (« *controlled airport* »)
- « **aire de manœuvre** » désigne la partie d'un aéroport ordinairement utilisée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs ainsi que pour les manœuvres se rattachant à ces deux actions, étant exclues les aires de trafic ; (« *manoeuvring area* »)
- « **aire de mouvement** » désigne les parties d'un aérodrome utilisées pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, comprenant l'aire de manœuvre et les aires de trafic ; (« *movement area* »)
- « **aire d'embarquement** » correspond à toute partie de l'aire de trafic, désignée par un écriteau ou des marques au sol, accessible au public voyageur pour son embarquement et son débarquement, ainsi que celle permettant l'affrètement des aéronefs ; (« *loading area* »)
- « **aire de trafic** » désigne la partie d'un aéroport, autre que l'aire de manœuvre, destinée à l'embarquement et au débarquement des voyageurs, au chargement et au déchargement du fret, au ravitaillement en carburant, à l'entretien courant et technique, au dégivrage et au stationnement des aéronefs ainsi qu'aux mouvements des aéronefs, des véhicules et des piétons devant permettre l'exécution de ces fonctions, incluant les zones intérieures de tri des bagages ; (« *apron* »)
- « **animal** » désigne tout animal domestique, y compris la volaille ; (« *animal* »)
- « **AVOP** » abréviation anglophone du terme *Airside Vehicle Operator's Permit* désignant le permis de conduire côté piste, lequel est un document délivré par le Bureau de l'administration et des permis autorisant son titulaire à conduire des véhicules côté piste ; (« *Airside Vehicle Operator's Permit (AVOP)* »)
- « **baie d'attente de circulation** » désigne une aire définie où les aéronefs peuvent être mis en attente ou soit dépassés, afin de faciliter leur propre circulation au sol ; (« *holding bay* »)
- « **BAP** » est l'abréviation de Bureau de l'administration et des permis, lequel est une section de la Sûreté aéroportuaire ; (« *APO* »)

- « **certificat restreint d'opérateur radio** » désigne un document délivré par Industrie Canada certifiant que le titulaire peut exercer les fonctions d'opérateur radio au sein de n'importe quelle station aéronautique terrestre dotée uniquement de matériel radiophonique, transmettant des messages sur des fréquences déterminées et interdites aux communications publiques ; (« *restricted operator certificate* »)
- « **chef de relève ou chef de secteur** » désigne tout membre de la Sûreté aéroportuaire nommé à titre de personne chargée de l'application de la loi et défini comme « agent » par le Règlement sur la circulation aux aéroports ; (« *Sector Supervisor, Airport Patrol* »)
- « **circulation d'aéroport** » désigne l'ensemble de la circulation sur l'aire de mouvement d'un aéroport ; (« *airport traffic* »)
- « **circulation de l'aire de trafic** » désigne l'ensemble des aéronefs, des véhicules et des piétons utilisant l'aire de trafic d'un aéroport ; (« *apron traffic* »)
- « **CIZR** » abréviation de Carte d'identité en zone réglementée ; (« *RAIC* »)
- « **clé** » désigne tout instrument remis par le BAP destiné à donner accès à une zone réglementée, publique ou privée ; (« *key* »)
- « **conducteur** » désigne toute personne conduisant un véhicule ou une bicyclette ou qui en a effectivement le contrôle ; (« *operator* »)
- « **contrôle au sol** » désigne le poste de travail dans une tour de contrôle où est affecté un contrôleur chargé de fournir :
- les autorisations et les instructions concernant la circulation d'aéroport, et
 - les renseignements concernant toute forme de circulation à l'intérieur du périmètre de l'aéroport, dès leur réception et selon leur pertinence ; (« *ground control* »)
- « **corridor de véhicules** » à l'extérieur, désigne une route délimitée par des lignes blanches parallèles peintes sur la chaussée de l'aire de trafic. Cet espace est aménagé afin que les conducteurs de véhicules puissent être guidés ; (« *vehicle corridor* »)
- « **côté piste** » désigne une zone d'un aéroport réservée aux mouvements se rattachant à l'exploitation des aéronefs dont l'accès est habituellement interdit au public ; (« *airside* »)
- « **CNP-V** » abréviation qui désigne Contrôle des non-passagers véhicules : (« *NPS-V Non-Passenger Screening Vehicles* »)
- « **détenteur** » désigne la personne physique en faveur de laquelle un permis de conduire côté piste, une CIZR, une clé ou un laissez-passer temporaire est émis ; (« *holder* »)
- « **dispositif d'avertissement** » pour les véhicules d'urgence, désigne une sirène accompagnée ou non d'un feu rouge clignotant ou pour les véhicules électriques de type voiturette destinés aux passagers à mobilité réduite, désigne un klaxon ou un phare soit rotatif soit clignotant de couleur jaune ; (« *warning device* »)
- « **directive** » désigne le présent document incluant ses annexes et ses appendices ainsi que tout amendement, toute correction ou toute modification qu'ADM peut, à sa discrétion, y apporter ponctuellement ; (« *directive* »)
- « **emplacement de stationnement** » désigne la partie de l'aire de trafic dont l'usage est réservé au stationnement des véhicules et qui est identifiée par des écriteaux et/ou des marques au sol ; (« *parking space* »)
- « **employeur** » désigne d'une part, toute personne ayant à son emploi des individus détenant un laissez-passer permanent d'aéroport et d'autre part, les détenteurs de permis de conduire AVOP ; (« *employer* »)

« FOD »	abréviation anglophone de <i>Foreign Object Damage</i> couramment utilisée pour désigner des dommages par corps étranger ; (« <i>FOD</i> »)
« intersection »	désigne le lieu où une route, une piste ou une voie de circulation croise une autre route, piste ou voie de circulation ; (« <i>intersection</i> »)
« intersection désignée »	est un emplacement sur l'aire de trafic délimité par des marques au sol où les véhicules peuvent traverser une voie de circulation pour aéronefs ; (« <i>designated intersection</i> »)
« laisser en stationnement »	signifie arrêter un véhicule, occupé ou non, que le moteur soit ou non en marche, mais ce terme ne s'applique pas au débarquement ou à l'embarquement des passagers ou des marchandises ; (« <i>park</i> »)
« laissez-passer temporaire »	désigne un document ou une pièce d'identité approuvée par ADM, l'un et l'autre remis par le BAP, autorisant son détenteur à avoir accès temporairement à une zone réglementée ; (« <i>temporary pass</i> »)
« matériel »	désigne tout véhicule ou appareil mobile remorqué, utilisé pour l'entretien d'une piste et d'un aéroport ou encore destiné à l'entretien et aux réparations courantes d'aéronefs, incluant le matériel d'essai et de manutention du fret ; (« <i>equipment</i> »)
« passage pour piétons »	désigne toute partie de l'aire de trafic signalisée par des écriteaux ou des marques au sol, permettant aux passagers d'embarquer ou de débarquer des aéronefs ; (« <i>pedestrian crossing</i> »)
« permis de conduire international »	constitue un document qui permet à une personne détenant un permis de conduire valide de conduire un véhicule dans un pays étranger ;
« permis de conduire côté piste (AVOP) »	désigne le document délivré par le BAP autorisant son titulaire à conduire des véhicules côté piste ; (« <i>Airside Vehicle Operator's Permit (AVOP)</i> »)
« permis D »	désigne le type de permis de conduire côté piste autorisant son titulaire à conduire un véhicule sur les aires de mouvement au sein de l'aéroport qui y est mentionné ; (« <i>type D permit</i> »)
« permis D/A »	désigne le type de permis de conduire côté piste autorisant son titulaire à conduire un véhicule sur les aires de trafic et sur les routes de l'aéroport mentionnées sur le permis, à l'exception des aires de manœuvre ; (« <i>type D/A permit</i> »)
« permis D/A (R) »	désigne le type de permis de conduire restreint côté piste autorisant son titulaire à conduire un véhicule sur l'aire de trafic de la compagnie mentionnée sur le permis et dans les corridors de circulation délimités par un panneau de signalisation le long de l'aérogare ; (« <i>type D/A (R) permit</i> »)
« piéton »	désigne une personne à pied et inclut une personne à bord d'un fauteuil roulant ou dans un landau ; (« <i>pedestrian</i> »)
« points d'attente »	désigne la zone sécuritaire d'attente pour un aéronef ou de l'équipement de remorquage d'aéronefs ; (« <i>holding point</i> »)
« poste de stationnement »	désigne une section d'une aire de trafic d'aéroport prévue pour le stationnement d'aéronefs à des fins d'embarquement et de débarquement des passagers et de prestation des services au sol ; (« <i>aircraft stand</i> »)
« projecteur directif »	désigne un projecteur de signaux lumineux utilisé par la tour de contrôle afin de contrôler la circulation d'aéroport, en cas d'impossibilité de communiquer par radio ; (« <i>directional projector</i> »)
« radiophare d'alignement de descente »	désigne la partie du système d'atterrissage aux instruments fournissant au pilote un angle correct de descente durant son approche finale, jusqu'au moment de toucher la piste ; (« <i>glide path transmitter</i> »)

« radiophare d'alignement de piste »	désigne la partie du système d'atterrissage aux instruments dont la fonction est d'aider le pilote à conserver son alignement par rapport à l'axe de piste au cours de son approche ; (« <i>localizer transmitter</i> »)
« RCA »	abréviation pour « Règlement sur la circulation aux aéroports » ; (« <i>ATR – airport Traffic Regulations</i> »)
« route »	désigne une route, une rue ou une place indiquée soit par un écriteau, soit par des marques au sol ou encore dessinée sur des plans, qui est conçue pour permettre la circulation de véhicules ; (« <i>roadway</i> »)
« radiobalise de repérage de véhicules (RRV) »	désigne le transmetteur installé sur le toit d'un véhicule qui émet un signal radio permettant de localiser la position exacte du véhicule sur l'aire de mouvement de l'aérodrome et d'afficher son indicatif d'appel radio sur les écrans radars ; (« <i>vehicle locator transmitter (VLT)</i> »)
« Section de la gestion de l'aire de trafic (SGAT) »	désigne la section responsable du contrôle des mouvements d'aéronefs et de véhicules sur l'aire de trafic ; (« <i>Apron Management Section (AMS)</i> »)
« Sûreté aéroportuaire »	désigne le service d'ADM responsable de la mise en application de la présente directive ; (« <i>Airport Patrol</i> »)
« secteur contrôlé »	désigne une portion de terrain, non réglementée dans le sens de la réglementation fédérale, dont les mesures de contrôle d'accès et la surveillance sont définies par la Sûreté aéroportuaire ; (« <i>controlled area</i> »)
« seuil »	désigne le début de la partie d'une piste utilisable pour le décollage et l'atterrissage d'un aéronef ; (« <i>threshold</i> »)
« véhicule à moteur »	désigne une automobile, une motoneige, un camion, un autobus ou tout autre véhicule ou appareil autopropulsé dans lequel, sur lequel ou au moyen duquel une personne ou une chose est ou peut être transportée, portée ou déplacée sur terre, y compris une machine conçue pour se maintenir dans l'atmosphère grâce à la réaction, sur la surface de la Terre, de l'air qu'elle expulse ; (« <i>motor vehicle</i> »)
« véhicule commercial pour passagers »	désigne tout véhicule utilisé ou destiné à être utilisé pour le transport rémunéré des personnes et inclut les véhicules à moteur de compagnies aériennes ou de services utilisés pour le transport des équipages ; (« <i>commercial passenger vehicle</i> »)
« véhicule électrique pour passagers à mobilité réduite »	désigne tout véhicule électrique de type voiturette de golf utilisé pour le transport adapté dans les édifices à l'exception des salles à bagages ; (« <i>electric vehicle for mobility-impaired passengers</i> »)
« véhicule-outil / équipement »	désigne un véhicule fabriqué pour effectuer une tâche, dont le poste de travail est intégré au poste de conduite et qui en conséquence n'est pas monté sur un châssis de camion ; (« <i>tool vehicle / equipment</i> »)
« Véhicule de transport de passagers (VTP) »	désigne un véhicule à moteur utilisé pour l'embarquement, le débarquement et le transport des passagers ; (« <i>Passenger Transfer Vehicle (PTV)</i> »)
« vice-président, Exploitation et développement aérien »	désigne la personne nommée à ce poste par la direction d'ADM ou son représentant dûment autorisé ; (« <i>Vice-President, Airport Operations and Air Services Development</i> »)
« voie de circulation »	désigne la partie d'un aérodrome comprise entre l'aire de trafic et la piste, utilisée pour la circulation au sol des aéronefs et du matériel aéroportuaire ; (« <i>taxiway</i> »)
« zone de positionnement des véhicules »	désigne la zone située à l'extérieur de la zone d'évolution contrôlée d'aéronefs qui est utilisée pour le positionnement temporaire des véhicules et du matériel destinés à l'avitaillement et à la maintenance des aéronefs ; (« <i>equipment staging area</i> »)
« zone d'évolution contrôlée d'aéronef »	désigne une zone de sécurité utilisée pour le stationnement des aéronefs, où toute circulation de véhicule est restreinte durant le déplacement d'un aéronef ; (« <i>aircraft safety area</i> »)

« **zone de tri des bagages** » désigne une zone, normalement située à l'intérieur d'une aérogare ou d'un bâtiment, dans laquelle sont déposés les bagages enregistrés qui ont été acceptés par un transporteur aérien aux fins de transport ; (« *baggage sorting area* »)

« **zone réglementée** » est une aire d'un aérodrome indiquée par un panneau comme étant une zone dont l'accès est limité aux personnes autorisées ; (« *restricted area* »)

C. OBJET

1.04 La présente directive a comme objectif de permettre aux aéronefs, véhicules et piétons de circuler en zone réglementée ou au sein des édifices, de façon ordonnée et en toute sécurité.

D. CHAMP D'APPLICATION

1.05 La présente directive s'applique aux aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel.

E. RESPONSABILITÉS

1.06 ADM peut émettre des directives et des procédures ainsi que prendre les mesures appropriées afin d'assurer une saine gestion de la circulation sur l'aire de manœuvre ainsi qu'au sein des édifices.

1.07 ADM peut modifier la présente directive en tout temps et toute modification est réputée en faire partie intégrante. Toute personne est tenue de s'y conformer, et ce, en tout temps.

1.08 Toute entreprise détenant des véhicules côté piste doit connaître les dispositions de la présente directive, s'assurer que son personnel en a pris connaissance. Toute entreprise doit s'assurer que son personnel est titulaire de la classe de permis requise pour conduire de façon sécuritaire les véhicules et utiliser correctement le matériel nécessaire à l'exercice de ses fonctions.

1.09 Toute entreprise doit s'assurer que ses véhicules répondent aux exigences de la présente directive.

1.10 Tout véhicule présent sur une zone contrôlée de l'aire de manœuvre doit obligatoirement être muni d'une balise radio de repérage RRV, à l'exception des véhicules faisant partie d'un convoi; par exemple lors de travaux de construction, etc.

Les véhicules sans RRV, incluant ceux qui veulent rejoindre ou quitter un convoi, doivent être escortés par un véhicule doté d'un RRV à défaut de quoi, ils se verront refuser tout déplacement par les contrôleurs (Nav Canada et SGAT).

1.11 Les conducteurs de véhicules doivent :

- a) connaître et respecter la présente directive ; et,
- b) détenir les permis requis avant d'utiliser un véhicule à moteur en zone réglementée. Cette règle s'applique également aux conducteurs effectuant la circulation au sol d'aéronefs qui ne sont pas en phase préparatoire de décollage, ou en phase post atterrissage.

À noter que les véhicules électriques pour passagers à mobilité réduite ne sont pas concernés par l'émission de tels permis.

1.12 Toute personne qui contrevient à la présente directive est passible des sanctions administratives prévues au chapitre IX de la présente directive et/ou d'une poursuite pénale sous l'égide du RCA.

1.13 Toute demande de renseignements à l'égard de cette directive, qu'il s'agisse de Montréal-Trudeau ou Montréal-Mirabel, doit être acheminée à l'adresse suivante :

**Chef, Bureau de l'administration et des permis
Sûreté aéroportuaire
Aéroports de Montréal
800, place Leigh-Capreol, bureau 1000
Dorval (Québec) H4Y 0A5**

II. CONDUITE DE VÉHICULE

A. CONDITIONS DE BASE

- 2.01 Sous réserve des autres dispositions contenues aux présentes, une personne peut conduire un véhicule en zone réglementée si les conditions de base suivantes sont respectées :
- a) l'individu détient les licences et permis valides de la ou des classe(s) appropriée(s), dont la possession est requise en vertu des lois de la province de Québec pour conduire le véhicule ;
 - b) l'individu doit avoir en sa possession les documents originaux exigés à 2.01 a) ;
 - c) le véhicule est immatriculé et équipé conformément aux lois de la province de Québec ;
 - d) l'individu satisfait aux exigences de la directive ; et
 - e) le véhicule respecte les conditions de la directive.
- 2.02 Aux fins de la directive, un certificat provincial d'immatriculation de véhicule crée une présomption, jusqu'à preuve du contraire, du droit de propriété du véhicule.

B. RESPECT DES LOIS ET RÈGLEMENTS

- 2.03 La conduite d'un véhicule en zone réglementée est notamment régie par le RCA qui doit être respecté en tout temps.

C. IMMATRICULATION ET PERMIS

- 2.04 Nul ne peut conduire en zone réglementée un véhicule qui n'est pas immatriculé conformément aux lois de la province de Québec et enregistré au BAP conformément au chapitre III du présent document. De plus, le véhicule doit obligatoirement être muni d'un RRV et posséder un indicatif d'appel pour circuler sur l'aire de manœuvre (*voir Section E – Réglementation de la circulation, paragraphe 2.12 de la présente directive*).
- 2.05
- a) Nul ne peut conduire un véhicule côté piste si le conducteur ne détient pas un permis côté piste émis conformément au chapitre IV du présent règlement ;
 - b) Lorsqu'il conduit côté piste, le conducteur d'un véhicule doit toujours avoir en sa possession sa CIZR, son permis AVOP, son permis de conduire provincial et son certificat en radiotéléphonie, s'il en détient un.
 - c) **Lorsque le conducteur est en formation**, ce dernier doit toujours avoir en sa possession sa CIZR, son permis temporaire (*formulaire de Demande de permis de conduire côté piste estampé par le BAP – valide 6 mois*), son permis de conduire provincial et son certificat en radiotéléphonie, s'il en détient un.
Le conducteur en formation DOIT être escorté dans le véhicule par un détenteur d'une CIZR et du permis AVOP approprié et valide. Il ne doit jamais conduire seul avec un permis temporaire.

D. SIGNALISATION

- 2.06 Les normes de signalisation aéronautique adoptées par ADM sont celles recommandées par l'*Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)*.
- 2.07 Les normes de signalisation routière utilisées côté piste sont basées sur le *Règlement sur la signalisation routière du Québec*.
- 2.08 Les conducteurs de véhicule doivent obligatoirement respecter la signalisation aéronautique et routière en place.
- 2.09 Les annexes suivantes font partie intégrante de la présente directive :
- > Annexe A Certificat d'assurance pour véhicule côté piste
 - > Annexe B Plan d'opérations en conditions de visibilité réduite et faible
 - > Annexe C Cartes aéroportuaires
 - > Annexe D Alphabet phonétique
 - > Annexe E Techniques phonétiques
 - > Annexe F Marques de chaussée
 - > Annexe G Balisage lumineux

- > Annexe H Panneaux de signalisation
- > Annexe I Séparation du tablier

E. RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION

- 2.10 L'article 10 du RCA ne s'applique pas aux :
- a) véhicules d'urgence en situation d'urgence; et
 - b) véhicules d'entretien, lorsqu'ils sont autorisés par la SGAT.
- 2.11 Le conducteur d'un véhicule en zone réglementée doit se conformer aux directives de circulation formulées par la Sûreté aéroportuaire et par les régulateurs de la SGAT ainsi que les contrôleurs au sol de NAV CANADA.
- 2.12 Il est de la responsabilité du propriétaire du véhicule de s'assurer que son véhicule est muni d'un RRV et qu'un indicatif d'appel lui a été assigné s'il compte circuler sur l'aire de manœuvre. Cette démarche s'effectue auprès du BAP. (Voir Section III – Enregistrement de véhicules, Point B. Responsabilités, paragraphe 3.02, de la présente directive)
- 2.13 En zone réglementée, un conducteur doit présenter à tout membre de la Sûreté aéroportuaire qui en fait la demande :
- a) tout permis de conduire côté piste qui lui a été délivré en vertu de la présente directive ;
 - b) son permis de conduire provincial valide ;
 - c) son certificat d'opérateur radio ;
 - d) le certificat d'immatriculation provincial du véhicule ;
 - e) ses éléments de sûreté.
- 2.14 Le conducteur d'un véhicule routier impliqué dans un accident doit :
- a) rester sur les lieux ou y retourner immédiatement après l'accident et porter secours à toute personne ayant subi un dommage, et
 - b) signaler immédiatement cet accident à la Sûreté aéroportuaire.
- 2.15 **L'utilisation de chaînes et crampons sur les pneus côté piste est autorisée du 15 octobre au 1^{er} mai. Il est strictement interdit de circuler sur les pistes ou les voies de circulation avec un véhicule dont les pneus sont munis de chaînes ou de crampons** à moins d'être accompagné par un véhicule d'escorte. La responsabilité du personnel d'escorte est d'inspecter attentivement la chaussée et de récupérer, au besoin, tout maillon de chaîne ou crampon perdu. Les chaînes doivent être retirées dès que possible, au plus tard 48 heures après une chute de neige. Seuls les tracteurs de remorquage sont autorisés à les garder en tout temps.
- 2.16 Il est interdit de klaxonner dans les secteurs des CNP-V.

F. STATIONNEMENT

- 2.17 Nul ne doit laisser en stationnement un véhicule dans une zone désignée par un écriteau ou une marque au sol comme étant une zone où le stationnement est interdit.
- 2.18 Nul ne doit laisser un véhicule en stationnement sur une partie gazonnée du côté piste de l'aéroport ou sur toute partie qui n'est pas destinée à être utilisée par des véhicules, sauf sur l'autorisation du vice-président, Exploitation et développement aérien, de l'unité de contrôle au sol ou du régulateur de la SGAT.
- 2.19 Nul ne doit laisser un véhicule en stationnement dans un endroit désigné par un écriteau ou une marque au sol comme étant :
- a) une aire d'embarquement ;
 - b) une voie de circulation piétonnière ;
 - c) un poste de stationnement d'aéronef ;
 - d) une zone d'évolution contrôlée pour aéronef ;
 - e) une zone de positionnement des véhicules ;
 - f) un corridor pour véhicules ; et
 - g) une voie de circulation de salles à bagages.
- 2.20 Lorsqu'une zone est désignée par un écriteau et/ou une marque au sol comme une aire où le stationnement est autorisé pour une période maximale de temps, nul ne doit y garer un véhicule au-delà de la période qui y est indiquée.

- 2.21 Lorsqu'une zone est désignée par un écriteau ou par une marque au sol comme une aire où le stationnement est interdit durant certaines heures, nul ne doit y garer un véhicule aux heures indiquées.
- 2.22 Lorsqu'une zone est désignée par un écriteau ou par des marques au sol comme une aire où le stationnement est autorisé dans des emplacements délimités, le véhicule doit être entièrement garé dans les limites de l'emplacement de stationnement.
- 2.23 Lorsqu'une zone est désignée comme aire de stationnement réservée à l'usage exclusif d'une certaine catégorie de personnes ou de véhicules, nul ne doit y laisser un véhicule en stationnement, à moins de faire partie de cette catégorie de personnes ou de véhicules.
- 2.24 Les véhicules doivent entrer à reculons sur les aires de stationnement partout où une telle pratique est possible et commode. Cet aspect est particulièrement important aux environs de l'aérogare, des passerelles d'embarquement et des aires de circulation dense.
- 2.25 Un membre de la Sûreté aéroportuaire trouvant un véhicule stationné en contradiction avec les dispositions du présent chapitre peut, aux frais du propriétaire, faire remorquer le véhicule et le faire garer dans un lieu approprié.

G. VITESSE

- 2.26 Nul ne doit conduire un véhicule en zone réglementée de façon à mettre en danger des personnes, des aéronefs, des véhicules ou du matériel, sans tenir compte de la densité du trafic constatée dans cette zone ou que l'on y trouve habituellement.
- 2.27 En vertu de l'article 34 du RCA, la vitesse maximale permise aux endroits mentionnés ci-après est de :
- a) 10 km/h dans les corridors de véhicules des salles à bagages ;
 - b) 20 km/h à l'extérieur des corridors de véhicules sur les aires de trafic à **Mirabel seulement** ;
 - c) 20 km/h dans le secteur cargo d'Air Canada ;
 - d) 40 km/h dans les corridors de véhicules sur les aires de trafic ;
 - e) 70 km/h sur les routes périphériques.
- 2.28 À l'approche d'un secteur d'un CNP-V, il est requis de réduire sa vitesse graduellement, passant de 50 km/h à 30 km/h, pour finalement circuler à une vitesse de 5 km/h sous la marquise du CNP-V.
- 2.29 Les limites de vitesse indiquées aux paragraphes 2.27 et 2.28 ci-haut ne s'appliquent pas aux véhicules d'urgence en situation d'urgence.

H. MATIÈRES DOMMAGEABLES

- 2.30 Toute personne qui trouve des clous, des pointes, des morceaux de métal ou tout autre débris (FOD) a l'obligation de les ramasser.

I. MATÉRIEL DE SÉCURITÉ ET DÉPLACEMENT

- 2.31 Tous les véhicules évoluant sur une zone contrôlée de l'aire de mouvement doivent être équipés de RRV à l'exception de ceux faisant partie d'un convoi.
- 2.32
- a) Tout véhicule muni d'une cabine doit être équipé d'un ou de plusieurs feux d'avertissement de couleur jaune aviation, clignotant ou rotatif, qui permettront aux aéronefs ou au trafic au sol de voir le(s) faisceau(x) lumineux dans un rayon de 360 degrés. Chaque feu d'avertissement doit fonctionner lorsque le véhicule circule sur les aires de mouvement.
 - b) Les camions-citernes dont la hauteur totale excède 3,5 mètres peuvent être munis d'un phare à éclats de 360 degrés sur le toit de la cabine, à condition que les feux rouges arrières fonctionnent conjointement avec le phare, de façon à fournir une signalisation suffisante à l'arrière du véhicule.
 - c) En tout temps, les véhicules escortés ou non, munis d'une cabine doivent faire fonctionner leurs phares ainsi que leurs feux de position.
- 2.33 En cas de visibilité réduite ou la nuit, nul ne doit circuler sur les aires de mouvement de l'aéroport sans allumer les phares et les feux de position du véhicule, si ce dernier en est muni.

- 2.34 Nul ne doit circuler côté piste si les feux de signalisation du véhicule et/ou le feu d'avertissement sont recouverts par de la poussière, de la saleté ou de la neige.
- 2.35 Un véhicule ne peut être à l'arrêt momentanément, dans un endroit autre qu'un stationnement pour véhicule, sans que les dispositifs de signalisation réglementaires ne soient mis en fonction.
- 2.36 Nul ne doit, sur le côté piste, utiliser un véhicule ou du matériel non muni de feux d'avertissement décrits au paragraphe 2.32 ci-haut, sauf s'il est escorté par un véhicule qui en est doté.
- 2.37 Nul ne doit escorter un ou plusieurs véhicules côté piste, à moins que ces derniers ne forment un convoi. Aux fins du présent paragraphe, il faut au moins:
- une (1) escorte placée à l'avant pour chaque convoi d'un maximum de trois (3) véhicules automobiles ou moins ;
 - deux (2) escortes, une positionnée à l'avant et l'autre à l'arrière, pour chaque convoi d'un groupe de quatre (4) à six (6) véhicules automobiles ;
 - une (1) escorte placée à l'avant pour chaque convoi d'un maximum de deux (2) camions à double essieu ; et
 - deux (2) escortes, une positionnée à l'avant et l'autre à l'arrière, pour chaque convoi d'un groupe de trois (3) ou quatre (4) camions à double essieu.
- 2.38 Le conducteur d'un véhicule-escorte doit s'assurer que les phares et le système de clignotement d'urgence des véhicules escortés sont allumés.
- 2.39 Le conducteur d'un véhicule-escorte doit s'assurer que les véhicules escortés demeurent en formation de convoi.
- 2.40 Tout conducteur de véhicule escorté côté piste doit respecter les consignes de sécurité données par le conducteur du véhicule-escorte, à défaut de quoi il sera expulsé.
- 2.41 Tout conducteur de véhicule autopropulsé doit s'assurer que son véhicule est en bon état de fonctionnement et qu'il dispose de tous les équipements réglementaires nécessaires.
- 2.42 Nul ne doit entraver ou interférer avec des travaux d'entretien, de nettoyage ou de déblaiement des surfaces sur les aires de mouvement.

J. UTILISATION DES VÉHICULES

- 2.43 Les priorités de passage sur l'aire de mouvement de l'aéroport sont classées dans l'ordre suivant :
- les aéronefs ;
 - les véhicules d'urgence lorsque les dispositifs d'avertissement d'urgence fonctionnent ;
 - les véhicules de transport passagers (VTP) ;
 - les véhicules remorquant des aéronefs ;
 - les véhicules et le matériel de déneigement ;
 - les piétons ; et
 - les véhicules de service.
- 2.44 Les conducteurs doivent se tenir éloignés des zones balayées par le souffle des réacteurs, des hélices des aéronefs et par celui des hélicoptères.
- 2.45 Lors du refoulement (*) d'un VTP ou d'un aéronef, ou lorsque les moteurs de ce dernier sont en marche, le conducteur d'un véhicule doit :
- immobiliser son véhicule et lui céder le passage. *Ceci ne s'applique pas si un signaleur donne l'autorisation de passer ou si les roues de l'aéronef sont bloquées.*
 - en tout temps, céder la priorité à l'aéronef et au VTP en refoulement.
- (*) *exemples de signes de refoulement : signaleur en position, feux anticollisions allumés, passerelle retirée, cales de roues enlevées, équipement autour de l'aéronef est retiré.*
- 2.46 Les véhicules doivent emprunter les corridors de véhicules lorsqu'ils se déplacent sur les aires de trafic. Il est permis aux véhicules de service de se rendre à un poste de stationnement (aéronef) si la sortie du corridor de

véhicule est effectuée à un angle de 90 degrés. Pour tous les autres véhicules, la circulation hors des corridors et des aires de stationnement d'aéronefs nécessite l'autorisation de la SGAT.

- 2.47 Les véhicules qui circulent dans un corridor de véhicule ont priorité sur tout autre véhicule projetant de s'y engager.
- 2.48 Lorsque les corridors de véhicules se croisent, la priorité est donnée au véhicule :
- libérant un corridor d'aéronef ;
 - se trouvant à droite à l'intersection des corridors.
- 2.49 Les véhicules doivent circuler sur la voie de droite du corridor de véhicule.
- 2.50 Tout conducteur d'un véhicule s'engageant ou se trouvant sur un corridor d'une aire de trafic, doit céder la priorité à un aéronef en mouvement ou qui est assez proche pour potentiellement constituer un danger immédiat, et attendre que la situation ne présente plus de danger avant de continuer sa route.
- 2.51 Nul conducteur de véhicule s'engageant sur une aire de trafic ne doit s'approcher d'une marque de guidage pour aéronefs ou la franchir, si ce n'est :
- à angle droit par rapport à la marque de guidage, ou
 - au point de croisement désigné le cas échéant, tel qu'un corridor de véhicule.

K. CHARGEMENT

- 2.52 Un conducteur de véhicule doit s'assurer que son chargement, y compris celui du matériel qu'il remorque, est solidement retenu ou suffisamment recouvert, de manière à ce qu'aucune partie de celui-ci ne puisse se déplacer ou se détacher du véhicule ou du matériel à sa remorque.

L. FACULTÉS AFFAIBLIES

- 2.53 Il est interdit de conduire ou d'aider à conduire un véhicule ou tout équipement muni d'un moteur ou d'avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule ou de tout équipement muni d'un moteur, que ceux-ci soient en mouvement ou non, lorsque sa capacité est affaiblie par l'effet de l'alcool, de médicaments, d'une drogue licite ou illicite ou de tout autre substance qui affaiblit les facultés.

III. ENREGISTREMENT DES VÉHICULES

A. GÉNÉRALITÉS

- 3.01 Le présent chapitre définit les règles de base que tout propriétaire de véhicule doit respecter afin de permettre à ses véhicules d'opérer côté piste aux aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel.

B. RESPONSABILITÉS

- 3.02 Le propriétaire d'un véhicule doit s'assurer que son véhicule soit muni d'une balise radio de repérage de véhicule (« RRV ») avant de pouvoir circuler côté piste sur l'aire de manœuvre. Pour ce faire, le propriétaire qui fait l'acquisition d'un RRV doit d'abord communiquer avec le BAP afin d'enregistrer son véhicule, d'obtenir un indicatif d'appel ainsi qu'un code transpondeur pour son unité RRV. Le transpondeur sera programmé par la suite pour associer l'indicatif d'appel au code fourni.

Les partenaires qui font l'acquisition de RRV de marque ERA peuvent faire programmer leur code transpondeur par un technicien d'ADM. Il suffit d'écrire à l'adresse courriel BAPYUL@admtl.com. Notez qu'un délai de deux (2) semaines et des frais de programmation par appareil sont à prévoir.

- 3.03 Le propriétaire d'un véhicule doit aviser le BAP, sans délai, de tout changement affectant les renseignements fournis sur les formulaires d'enregistrement de véhicules pour la circulation côté piste.
- 3.04 Le propriétaire d'un véhicule doit s'assurer que son véhicule est conforme aux exigences de la présente directive avant de permettre qu'il soit conduit sur les aires de mouvement de l'aéroport.
- 3.05 Tout véhicule ou véhicule-outil / équipement doit être immatriculé et enregistré au BAP.
- 3.06 Avant de permettre l'utilisation d'un véhicule côté piste, son propriétaire doit présenter au BAP :

- a) une demande d'enregistrement du véhicule pour le côté piste (*le formulaire est disponible au BAP*); et
- b) le certificat original de l'immatriculation provinciale du ou des véhicule(s) concerné(s).

La compagnie pour laquelle le véhicule est enregistré doit détenir une assurance automobile valide pour le côté piste, tel que mentionné à l'article 3.10 ci-dessous.

- 3.07 Il est interdit de circuler à bord d'un véhicule qui est en mauvais état de fonctionnement ou qui, selon le type de permis requis, n'est pas muni d'un RRV et d'une radio.

C. INSPECTIONS

- 3.08 Un membre de la Sûreté aéroportuaire peut, en tout temps, vérifier visuellement l'état d'un véhicule et de ses équipements lorsque ce véhicule se trouve côté piste. Un véhicule sera expulsé de la zone réglementée si celui-ci présente un danger pour les autres utilisateurs ou l'environnement.

D. DEMANDE D'EXEMPTION – IMMATICULATION

- 3.09 Tel que prévu à l'article 61 du RCA, un propriétaire peut obtenir une exemption d'immatriculer le matériel mobile non propulsé par un moteur servant exclusivement côté piste. Une demande à cet effet doit être acheminée au BAP.

E. INVENTAIRE

- 3.10 Un propriétaire de véhicule ou le signataire autorisé de la compagnie sous laquelle les véhicules sont enregistrés, doit maintenir à jour la liste de son matériel mobile.
- a) tout ajout de véhicule doit être communiqué au BAP ;
 - b) tout retrait de véhicule doit être communiqué au BAP afin que le véhicule soit retiré de l'inventaire du propriétaire ou de la compagnie sous laquelle il est enregistré ;
 - c) de plus, tous les deux ans, à la date d'anniversaire de sa demande, il devra remettre au BAP une mise à jour complète de son inventaire.

F. ASSURANCES

- 3.11 Tout propriétaire de véhicule, personne physique ou entreprise, désirant enregistrer un véhicule ou une flotte de véhicules permettant la circulation côté piste, doit souscrire et renouveler, à ses frais, une police d'assurance responsabilité automobile. Ledit contrat doit couvrir les risques liés à la circulation côté piste au moyen de véhicules, et comprendre une limite globale de garantie d'au moins dix (10) millions de dollars par événement, tant pour les biens matériels que pour la privation de jouissance de ceux-ci, et ce, que les véhicules soient immatriculés ou non et qu'ils soient utilisés par son propriétaire ou pour le compte de ce dernier, sous réserve, s'il y a lieu, d'une franchise raisonnable pour dommages matériels, non remboursable et entièrement aux frais du propriétaire. Ce dernier doit remettre à ADM, lorsqu'il dépose une demande d'enregistrement de son véhicule, le certificat type d'assurance automobile côté piste dont un modèle se trouve à l'**ANNEXE A** des présentes, dûment complété et signé par l'assureur ou un représentant dûment autorisé de ce dernier.
- 3.12 Lorsque le propriétaire d'un véhicule cesse de se conformer aux exigences requises en matière d'assurance, il lui est interdit de circuler côté piste avec le ou les véhicule(s) non assuré(s).

G. VÉHICULE-OUTIL / ÉQUIPEMENT

- 3.13 Tout véhicule-outil / équipement doit posséder un certificat d'immatriculation provincial et être enregistré au BAP. À titre d'exemple : un véhicule présent dans une salle à bagages, un chariot-élévateur (*fork-lift*) ou une mule servant au remorquage d'un aéronef sont des véhicules-outil / équipement et ce, peu importe leur poids.

Un véhicule-outil / équipement qui est uniquement et exclusivement utilisé à l'intérieur d'un bâtiment et qui n'est jamais utilisé à l'extérieur, n'a pas à être enregistré au BAP.

IV. PERMIS DE CONDUIRE CÔTÉ PISTE

A. GÉNÉRALITÉS

4.01 La conduite d'un véhicule côté piste d'un aéroport est un privilège dicté par une nécessité opérationnelle. Le présent chapitre énumère les différents types de permis de conduire côté piste, les conditions préalables à leur émission, les responsabilités corporatives et individuelles ainsi que le degré de connaissances requises avant de se voir attribuer ces permis.

B. TYPES DE PERMIS

4.02 Il existe trois (3) types de permis de conduire côté piste aux aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel :

- a) **Type « D »** désigne le type de permis de conduire côté piste autorisant son titulaire à conduire un véhicule sur l'aire de mouvement de l'aéroport qui y est mentionné.
- b) **Type « D/A »** désigne le type de permis de conduire côté piste autorisant son titulaire à conduire un véhicule sur les aires de trafic et les routes de l'aéroport mentionné sur le permis, mais non sur l'aire de manœuvre.
- c) **Type « D/A R »** désigne le type de permis de conduire restreint côté piste autorisant son titulaire à conduire un véhicule seulement sur l'aire de trafic de la compagnie pour laquelle le permis a été émis ou dans les salles à bagages. Ce permis ne permet pas de circuler ailleurs sur l'aire de mouvement.

4.03 Durée de validité du permis de conduire côté piste :

- a) Un permis de conduire côté piste est valide pour une période maximale de cinq (5) ans et sa date d'expiration coïncidera avec celle indiquée sur la CIZR du détenteur.
- b) Permis temporaire : la copie originale du formulaire de *Demande de permis de conduire côté piste* estampée et signée par un agent du BAP a une validité de six (6) mois à compter de la date de réussite de l'examen théorique. Ce document estampé tient lieu de « permis temporaire ».

C. RESPONSABILITÉS

- 4.04
 - a) Il est interdit de conduire un véhicule côté piste sans détenir un permis valide qui autorise la conduite côté piste.
 - b) Le détenteur d'un permis temporaire doit obligatoirement être accompagné, en tout temps, d'une personne qui possède une CIZR valide et un permis de conduire côté piste approprié et valide.
 - c) Aucun employeur ne peut permettre à un individu de conduire seul un véhicule côté piste avec le permis temporaire. Il doit obligatoirement être accompagné dans le véhicule d'un détenteur d'une CIZR qui possède le type de permis de conduire côté piste approprié et valide.
- 4.05 Certains véhicules requièrent que le conducteur détienne un permis de classe particulière (notamment 1, 3 ou 4A). Afin de connaître la classe appropriée pour un véhicule précis, le conducteur doit se référer au *Code de la sécurité routière du Québec*. Tout conducteur doit, en tout temps, détenir le permis approprié en fonction du véhicule qu'il conduit. En outre, il est de la responsabilité de l'employeur de s'assurer que le conducteur de son véhicule détient les permis requis par la présente directive.
- 4.06 L'employeur doit familiariser son employé avec les particularités du site aéroportuaire et les dispositions de la présente directive avant qu'une demande de permis de conduire côté piste ne soit déposée au BAP.
- 4.07 Lorsqu'une personne réussit la formation en ligne *Sensibilisation à la sécurité côté piste* et l'examen AVOP théorique, son employeur est responsable de lui fournir la formation pratique pour la conduite côté piste.

- 4.08 Le signataire autorisé doit remplir et signer le formulaire *Demande de permis de conduire côté piste*, disponible au BAP ou sur le site internet d'ADM, sous « BAP », dans la section « AVOP ». Par la signature de ce formulaire, l'employeur spécifie le type de permis de conduire requis et confirme que le conducteur du véhicule :
- est un employé qui doit conduire côté piste dans l'exercice de ses fonctions ;
 - est familier avec le site aéroportuaire ; et
 - satisfait aux exigences de la présente directive.

D. CONDITIONS PRÉALABLES À L'ÉMISSION D'UN PERMIS

- 4.09 Avant de pouvoir obtenir le droit de conduire côté piste, une personne doit détenir :
- un **permis de conduire valide** émis par une province canadienne, un état américain ou un permis de conduire international. Aux fins du présent article, un permis d'apprenti conducteur de la classe 5 n'est pas considéré comme un permis de conduire valide. Le permis émis par un pays autre que le Canada ou les États-Unis ne constitue pas un permis de conduire valide s'il n'est pas accompagné d'un permis de conduire international reconnu par la SAAQ, une **carte d'identité en zone réglementée (CIZR) valide** émise en vertu du *Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport*.
 - un **certificat restreint de radiotéléphonie** portant la mention de compétence « aéronautique » ; voir le chapitre VIII, point I. de la présente directive, pour l'obtention d'un certificat de radiotéléphonie.

E. FORMATION

- 4.10 L'employeur doit s'assurer que l'apprenti reçoit les formations théorique et pratique nécessaires à l'obtention du permis requis. Lors de la formation, le titulaire du permis temporaire doit être accompagné d'une personne possédant une CIZR et un permis de conduire tous deux valides, en veillant à ce que le permis soit du type correspondant à la catégorie du véhicule.
- 4.11 Le permis temporaire permet à l'apprenti de faire l'acquisition des compétences nécessaires pour conduire un véhicule de la compagnie signataire dans la zone réglementée. Lorsqu'il conduit, l'apprenti doit obligatoirement :
- être accompagné dans le même véhicule d'une personne possédant tous les éléments de sûreté requis en zone réglementée ; et,
 - avoir sur lui son permis temporaire estampé et signé par un agent du BAP.
- 4.12 Le formateur doit être en mesure de fournir à l'apprenti conducteur l'assistance nécessaire, de le guider dans ses manœuvres et d'intervenir au besoin.

F. EXAMENS THÉORIQUE ET PRATIQUE

- 4.13 L'employeur doit s'assurer qu'un véhicule respectant les normes spécifiées au chapitre III est mis à la disposition de l'aspirant conducteur pour la partie pratique de l'examen des compétences de conduite côté piste.
- 4.14 Après avoir suivi la formation auprès de son employeur, complété la formation en ligne *Sensibilisation à la sécurité côté piste* et réussi l'examen théorique, l'aspirant conducteur doit prendre rendez-vous auprès du BAP pour son examen pratique. L'annulation d'un rendez-vous doit se faire au moins 24 heures à l'avance à défaut de quoi des frais de 50 \$ seront exigés.
- 4.15 Tout aspirant conducteur doit réussir les examens théorique et pratique conformes aux normes suivantes :
- examen théorique** : La note de passage est de 80 % pour la partie générale de l'examen et de 100 % pour la partie qui traite de la connaissance du côté piste de l'aéroport concerné.

Le candidat devra réussir l'ensemble des examens théoriques sur une période n'excédant pas plus de 6 mois.

- examen pratique** : La note de passage de cet examen est de 80 %.

Le candidat devra réussir l'ensemble des examens pratiques sur une période n'excédant pas plus de 6 mois.

Advenant que le candidat excède le délai de 6 mois, il devra reprendre l'ensemble des examens théoriques et pratiques.

- 4.16 Toute personne prise à tricher durant un examen théorique ou pratique devra attendre un (1) an avant de pouvoir repasser l'examen en question. De plus, l'employeur devra fournir au BAP un plan de redressement.
- 4.17 Pour une nouvelle demande de permis de conduire côté piste, la personne qui subit un échec à l'examen théorique ou pratique peut repasser cet examen en respectant les délais d'attente suivants :
- a) **premier échec** : attente de sept (7) jours à compter de la date de l'échec à l'examen ;
 - b) **deuxième échec** : attente de trente (30) jours à compter de la date de l'échec à l'examen ;
 - c) **troisième échec** : attente de soixante (60) jours à compter de la date de l'échec à l'examen ;
 - d) **quatrième échec** : le signataire autorisé principal de la compagnie doit fournir au BAP une lettre justificative expliquant les raisons pour lesquelles un essai additionnel devrait être accordé. La décision d'une troisième reprise revient au chef du BAP. Après un quatrième échec à l'examen théorique ou pratique, il n'est plus possible de repasser cet examen.
- 4.18 Pour renouveler son permis de conduire côté piste, le détenteur doit soumettre une nouvelle *Demande de permis de conduire côté piste*, accompagnée d'une copie de son permis de conduire provincial valide. Il n'est pas nécessaire de repasser les examens.
- 4.19 Un détenteur dont le permis de conduire côté piste est suspendu ou inactif pour une période de plus de six (6) mois doit repasser les examens de qualification. (*Voir chapitre IX – Mesures de mise en application, B. Mesures, paragraphes 9.07 et 9.08*)
- 4.20 Lors de l'examen pratique, le véhicule doit, selon la saison, être muni de chauffage ou de climatisation.

G. ADMINISTRATION

- 4.21 L'employeur ou le signataire autorisé doit aviser le BAP, et ce, sans délai, de tout changement portant sur l'information le concernant ou celle relative au conducteur au nom duquel il a soumis une demande pour l'obtention d'un permis de conduire côté piste.
- 4.22 Le détenteur d'un permis de conduire côté piste doit veiller à empêcher tout usage non autorisé de son permis. Il doit avertir immédiatement le BAP en cas de perte ou de vol de son permis.
- 4.23 Le détenteur d'un permis AVOP qui déclare son permis perdu ou volé doit, en premier lieu, faire une déclaration auprès du Centre d'appels et ensuite aviser le BAP. Suite à cette déclaration, un nouveau permis lui sera délivré et un frais de remplacement de 50 \$ lui sera réclamé. Si le permis de conduire côté piste est retrouvé dans les dix (10) jours ouvrables suivant sa perte, un remboursement de la moitié du coût sera remis au détenteur.

V. CIRCULATION PIÉTONNIÈRE

A. REFOULEMENT DES AÉRONEFS ET DES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS (VTP)

5.01 Un piéton doit céder le passage à tous les véhicules suivants :

- aéronef ;
- véhicule d'urgence en urgence ;
- véhicule de transport de passagers (VTP) ;
- véhicule de déneigement ;
- véhicule remorquant un aéronef.

5.02 Les autres directives applicables aux piétons se trouvent à la *Partie II – PIÉTONS*, du *Règlement sur la circulation aux aéroports (RCA)*.

VI. AIRE DE MOUVEMENT – PARTICULARITÉS

A. CORRIDORS DE VÉHICULE

6.01 Un conducteur de véhicule doit obligatoirement effectuer un arrêt complet, si une signalisation au sol l'indique, dans les corridors de circulation de véhicules de l'aire de trafic.

Note : Une attention particulière doit être portée à l'aire de stationnement des véhicules de transport de passagers.

6.02 Sur l'aire de trafic, un véhicule ne peut remorquer plus de six (6) chariots à bagages ou plus de six (6) chariots à conteneur, ou une combinaison de plus de six (6) de ces types de chariots.

6.03 Il est interdit de remorquer plus de cinq (5) chariots à palettes sur l'aire de trafic.

6.04 Un chariot ne peut être laissé en stationnement à un endroit autre que dans une aire de stationnement désignée à cet effet.

6.05 Un conteneur de type LD-2 ou LD-3 ne peut être laissé en stationnement sans être placé sur un chariot à moins que l'aire de stationnement n'ait été prévue à cet effet.

B. SALLES À BAGAGES

6.06 Seuls sont admis dans les corridors de véhicules des salles à bagages et dans les salles à bagages elles-mêmes, les chariots à bagages, les chariots à conteneur de type LD-2 et LD-3 ainsi que les véhicules autorisés utilisés pour le remorquage de ces chariots.

6.07 Dans les salles à bagages, le nombre maximal de chariots à conteneur à remorquer est de cinq (5), le nombre maximal de chariots à bagages à remorquer est de quatre (4). Toutefois, s'il y a une combinaison de ces deux types de chariots, le nombre maximal à remorquer est de quatre (4).

6.08 La vitesse maximale dans les salles à bagages et leurs corridors est de 10 km/h à Montréal-Trudeau.

6.09 Il est interdit de stationner tout véhicule ou chariot dans les corridors de véhicules à l'exception des endroits identifiés et signalisés à cet effet.

6.10 Il est interdit de laisser du matériel, quel qu'il soit, dans ces corridors de véhicules.

6.11 Il est interdit d'entrer et de sortir des salles à bagages par d'autres passages que ceux identifiés à cet effet.

6.12 Il est interdit de laisser en stationnement des véhicules et des chariots dans les salles à bagages communes et dans la salle à bagages des arrivées internationales, à moins qu'ils ne soient requis pour une opération immédiate de chargement ou de déchargement de bagages.

6.13 Au sein des salles à bagages, il est interdit de stationner les chariots et les véhicules affectés au remorquage en dehors des endroits identifiés à cette fin et hors des limites du marquage au sol.

C. JETÉES TRANSFRONTALIÈRE ET INTERNATIONALE

6.14 Les corridors de circulation des véhicules qui longent les jetées transfrontalière et internationale se situent à l'avant des avions, à l'exception des barrières 80, 82, 84, et 86 à 89 où les corridors de circulation sont à l'arrière des avions.

6.15 Un véhicule peut circuler derrière un avion uniquement pour passer d'un côté à l'autre de l'appareil dont il fait le service sans toutefois dépasser la ligne blanche double. La conduite derrière un avion pour se déplacer d'une barrière à une autre est interdite, à l'exception des véhicules surdimensionnés.

6.16 La hauteur libre sous les passerelles est de 4,15 mètres. Des gabarits ont été installés afin que les conducteurs puissent s'assurer qu'ils ont le dégagement requis avant de s'engager sous une passerelle.

Un véhicule dont la hauteur totale dépasse 4,15 mètres ne peut pas emprunter le corridor pour ses déplacements.

6.17 Il appartient au propriétaire et au conducteur des véhicules d'en connaître la hauteur totale exacte.

- 6.18 Le conducteur d'un véhicule doit obtenir l'autorisation du contrôle du tablier sur la fréquence appropriée (122.275 MHz ou 122.075 MHz) pour circuler hors corridor.
- 6.19 Une double ligne blanche continue, tracée derrière les avions, assure un dégagement sécuritaire de tout obstacle aux aéronefs en déplacement sur la ligne de manœuvre.

D. AIRES DE TRAFIC ET ROUTES PÉRIPHÉRIQUES

- 6.20 Pour toutes les autres routes situées en périphérie du côté piste, l'autorisation de l'unité de contrôle au sol n'est pas requise, sauf si le conducteur veut, à partir de la jonction d'une de ces routes, s'engager sur une voie de circulation ou une piste. Dans ce cas précis, il doit demander une autorisation par radio à l'unité de contrôle au sol.
- S'il veut circuler sur l'aire de trafic de dégivrage, le conducteur doit demander l'autorisation par radio à Aéromag entre le 1^{er} octobre et le 30 avril, et au tablier de Montréal entre le 1^{er} mai et le 30 septembre.
- 6.21 L'accès aux routes situées en périphérie du côté piste est réservé au personnel devant s'y rendre pour travailler.
- 6.22 Les aires de trafic présentent des particularités locales que tout conducteur doit connaître et maîtriser avant de pouvoir obtenir un permis de conduire de type « D/A ».

E. AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU – PARTICULARITÉS

- 6.23 Dans l'aire de stationnement partagée, située près des salles à bagages, le stationnement des véhicules à moteur est permis pour une période maximale de quatre (4) heures sauf indication contraire.
- 6.24 Il est interdit d'utiliser les salles à bagages des départs internationaux et la salle à bagages des arrivées internationales sauf pour charger ou décharger les bagages enregistrés.
- 6.25 La section de la voie de circulation A, entre A4 et l'aire de trafic, fait partie de celle-ci et se nomme : ALPHA-MIKE.

F. CENTRE DE DÉGIVRAGE

- 6.26 Avant de s'engager sur l'aire de trafic du Centre de dégivrage de l'aéroport Montréal-Trudeau ou lorsqu'il doit y circuler, tout conducteur doit obligatoirement communiquer avec :
- Aéromag sur la fréquence 122.525 MHz afin d'obtenir l'autorisation de circuler sur l'aire de dégivrage **entre le 1^{er} octobre et le 30 avril**
 - Le tablier de Montréal sur la fréquence 122.075 MHz afin d'obtenir l'autorisation **entre le 1^{er} mai et le 30 septembre**

G. ROUTE 630

- 6.27 La route 630 relie le tablier principal au CNP-V Echo et impose une **limite de vitesse de 70 km/h**. L'unité de contrôle au sol a pour fonction de contrôler le trafic véhiculaire sur cette route au moyen de feux de circulation rouges placés par paire à chaque intersection et ce, dans les deux directions. Le mode de contrôle s'effectue de la manière suivante :
- a) Les feux rouges clignotants indiquent au conducteur qu'il doit effectuer un arrêt complet à la ligne d'arrêt correspondante puis s'assurer de l'absence de trafic (aéronefs ou véhicules) de chaque côté avant de poursuivre sa route.
 - b) Les feux rouges continus indiquent au conducteur du véhicule qu'il doit effectuer un arrêt complet à la ligne d'arrêt correspondante, attendre que les feux clignotent puis s'assurer de l'absence de trafic de chaque côté avant de poursuivre sa route.
 - c) Il n'est pas nécessaire de communiquer par radio avec le contrôle au sol pour circuler sur la route 630 et traverser les voies de circulation Alpha et Alpha 4. Le même principe s'applique également en sens inverse.
 - d) En plus des feux rouges, deux panneaux « 630 FERMÉ – CLOSED » sont installés à chaque extrémité de la route 630. Quand ces panneaux sont allumés, il est interdit d'utiliser la route 630. Deux circonstances distinctes exigent l'activation de ces panneaux : 1) lorsque le Plan des opérations en conditions de visibilité réduite est déclenché, et 2), lorsque seule la piste 10/28 est utilisée.

- e) Il est interdit d'effectuer un virage en « U » ou un arrêt complet non autorisé sur la route 630. Si un conducteur doit immobiliser son véhicule, il devra communiquer avec la tour de contrôle pour en obtenir l'autorisation.

H. PLAN D'OPÉRATIONS EN CONDITIONS DE VISIBILITÉ RÉDUITE ET FAIBLE

- 6.28 Tout conducteur est tenu de se conformer au *Plan d'opérations en conditions de visibilité réduite et faible* (voir **ANNEXE B**).

I. AIRES DE MANŒUVRE

- 6.29 Les cartes aéroportuaires à l'**ANNEXE C** démontrent les secteurs de l'aire de manœuvre que tout conducteur détenant un permis de type « D » doit connaître.
- 6.30 Pour circuler légalement sur l'aire de manœuvre, tout véhicule doit être équipé d'un radio-émetteur avec les fréquences appropriées et un gyrophare de couleur jaune aviation.
- 6.31 Les équipements se trouvant à l'extérieur d'un véhicule doivent être sécurisés lorsque ce véhicule circule sur l'aire de manœuvre, particulièrement un véhicule de remorquage d'aéronefs. Aucun objet ou équipement tels les cônes, cales, pelles, etc. ne peuvent être laissés à l'extérieur des véhicules sans être rattachés ou sans un système de retenue.

VII. CONDUITE DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE POUR PASSAGERS À MOBILITÉ RÉDUITE

A. CONDITIONS DE BASE

- 7.01 Le présent chapitre établit les règles d'utilisation des véhicules électriques à l'intérieur de l'aérogare. Ce type de véhicule ne peut être utilisé que pour le transport de personnes à mobilité réduite. Il est requis d'obtenir une approbation d'utiliser un véhicule électrique auprès du directeur, Opérations et Sécurité aéroportuaire d'Aéroports de Montréal avant de procéder à son utilisation. Cette approbation peut être retirée en tout temps.
- 7.02 L'utilisation d'un véhicule électrique ne doit pas compromettre la sécurité des utilisateurs et des piétons, ni endommager les installations ou les équipements.
- 7.03 Sous réserve des autres dispositions contenues aux présentes, une personne peut conduire un véhicule électrique pour passagers à mobilité réduite, si les conditions de base suivantes sont rencontrées :
- elle est titulaire d'une CIZR ;
 - le véhicule est identifié aux couleurs de la compagnie.
- 7.04 Aux fins de la présente directive, l'identification aux couleurs de la compagnie et la numérotation du véhicule créent une présomption, jusqu'à preuve du contraire, du droit de propriété du véhicule.

B. RESPECT DES LOIS

- 7.05 La conduite d'un véhicule électrique pour passagers à mobilité réduite dans les édifices est notamment régie par le RCA.

C. IDENTIFICATION DU VÉHICULE

- 7.06 Tous les véhicules électriques pour passagers à mobilité réduite doivent être identifiés aux couleurs et au nom de la compagnie (logo).

D. SIGNALISATION

- 7.07 Tous les conducteurs de véhicules électriques pour passagers à mobilité réduite doivent respecter la signalisation en place.

E. RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION

- 7.08 Le conducteur d'un véhicule électrique pour passagers à mobilité réduite doit, en tout temps, respecter les dispositions du RCA et les règles suivantes :
- circuler obligatoirement dans les corridors pour véhicules ;
 - donner la priorité de passage aux piétons en tout temps ;
 - circuler à la vitesse permise de 5 km/h (vitesse d'une marche rapide) ;
 - ne pas s'infiltrer dans les files d'attente de piétons ou les couper ;
 - ne pas charger le véhicule au-delà des normes du fabricant ;
 - ne pas conduire ou avoir la garde et le contrôle du véhicule avec des capacités affaiblies ;
 - ne jamais dépasser un autre véhicule électrique en circulation ;
 - circuler seulement aux niveaux 2 et 3 dans la jetée transfrontalière ;
 - utiliser uniquement les monte-charges près des barrières 74 (ASC-100) et 79 (ASC-105). L'accès aux monte-charges doit se faire à un angle de 90 degrés.
- 7.09 Il existe certains secteurs de l'aérogare et des jetées où l'accès aux véhicules électriques pour passagers à mobilité réduite est interdit, notamment :
- les points de fouille transfrontaliers (PCP) ;
 - le secteur du FIS (services d'inspection américaine) ;
 - les salles à bagages ;
 - les passerelles d'embarquement ;

- e) les trottoirs roulants ;
- f) le secteur des services d'inspection canadiens ;
- g) l'aéroquai ; et
- h) les ascenseurs.

7.10 Le conducteur d'un véhicule électrique impliqué dans un incident/accident doit :

- a) rester sur les lieux ou y retourner immédiatement après l'accident/incident et fournir l'aide nécessaire à toute personne blessée ; et
- b) signaler immédiatement cet accident au Centre d'appel d'ADM au numéro 514 420-5000.

F. STATIONNEMENT

7.11 Les véhicules électriques pour passagers à mobilité réduite doivent être stationnés aux endroits désignés à cet effet. Le conducteur doit s'assurer que le plancher sous le véhicule stationné est protégé par un tapis. Lors du stationnement du véhicule électrique, les freins doivent être bloqués, le levier de vitesse mis sur la position « neutre » (si possible) et la clé retirée du véhicule.

G. VITESSE

7.12 Nul ne doit conduire un véhicule électrique pour passagers à mobilité réduite d'une façon qui puisse mettre en danger soit des personnes, soit le matériel ou les installations.

7.13 La vitesse maximale permise est de 5 km/h, ce qui correspond à la vitesse d'une marche rapide.

7.14 En période achalandée où la circulation de passagers à l'intérieur des édifices est très dense, le conducteur du véhicule électrique doit réduire sa vitesse. De plus, il convient de ralentir à l'approche des portes, des files d'attente, des entrées et sorties de monte-charge, des escaliers mécaniques, des escaliers piétonniers et des trottoirs roulants.

H. MATIÈRES DOMMAGEABLES

7.15 Le conducteur est responsable de ramasser tout objet qui tombe ou qui provient de son véhicule.

I. MATÉRIEL DE SÉCURITÉ ET DE DÉPLACEMENT

7.16 Tout véhicule électrique doit être équipé d'un feu d'avertissement de couleur jaune aviation, clignotant ou rotatif, qui permettra aux piétons de voir le(s) faisceau(x) lumineux dans un rayon de 360 degrés. Le feu d'avertissement doit fonctionner lorsque le véhicule circule dans les édifices.

7.17 Tout véhicule électrique doit être équipé de :

- freins ;
- frein à main ;
- klaxon ;
- système de sonorisation de présence (maximum de 84 décibels) ;
- phare rotatif ; et
- système anti-démarrage de sécurité.

7.18 Les véhicules autorisés sont d'une capacité maximale de six (6) occupants.

UTILISATION DES VÉHICULES

7.19 Les véhicules électriques sont destinés uniquement au transport de passagers à mobilité réduite. Toute compagnie peut se voir refuser l'utilisation de ses véhicules électriques à l'intérieur des édifices si leur état général n'est pas acceptable (malpropreté, vignette et logo de la compagnie non installés, etc.).

J. ENREGISTREMENT DES VÉHICULES

7.20 Toute demande d'enregistrement d'un véhicule électrique pour passagers à mobilité réduite doit être soumise au BAP.

VIII. RADIOTÉLÉPHONIE

A. GÉNÉRALITÉS

8.01 Les aires de mouvement des aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel sont contrôlées. Le présent chapitre définit les règles de base que tout conducteur de véhicule doit suivre afin de pouvoir y circuler.

B. CERTIFICAT RESTREINT DE RADIOTÉLÉPHONIE

8.02 En plus d'un permis de conduire côté piste émis pour l'aéroport concerné, un conducteur doit détenir un certificat restreint d'opérateur radio valide portant la mention de compétence « aéronautique ».

8.03 Le certificat restreint d'opérateur radio est nécessaire pour l'obtention d'un permis de conduire de type « D » si le conducteur doit circuler sur les aires de manœuvre et les aires de mouvement; et de type « D/A » s'il doit effectuer du remorquage d'aéronefs sur l'aire de trafic.

8.04 Tout conducteur qui, pour une raison quelconque, se voit retirer son certificat restreint d'opérateur radio doit obligatoirement en aviser le BAP.

C. COMMUNICATIONS

8.05 Tout conducteur d'un véhicule doit, selon l'endroit où il se trouve sur l'aire de mouvement, s'assurer que l'émetteur-récepteur radiophonique est réglé sur la fréquence radio applicable à ses déplacements et rester à l'écoute de cette fréquence.

8.06 Tout conducteur de véhicule doit obligatoirement communiquer avec :

- a) l'unité de contrôle au sol avant de s'engager sur une aire de manœuvre afin d'obtenir l'autorisation d'y circuler ; et,
- b) la SGAT, lorsqu'il doit circuler sur l'aire de trafic hors des corridors de véhicules (incluant le remorquage des aéronefs).

8.07 À l'exception des véhicules d'escorte, chaque véhicule utilisant une radio VHF pour communiquer avec un contrôleur possède un indicatif d'appel attribué par le BAP. Cet indicatif est programmé dans son RRV. Comme il s'affiche sur l'écran du contrôleur, le conducteur doit toujours utiliser l'indicatif d'appel du RRV du véhicule qu'il utilise.

En cas de panne du RRV de son véhicule, le conducteur doit utiliser un RRV de remplacement et doit obligatoirement utiliser l'indicatif de l'appareil de remplacement. Il est donc important que l'indicatif d'appel soit indiqué sur chaque appareil.

Les compagnies d'escorte se voient attribuer plusieurs unités RRV mobiles par ADM dont les indicatifs d'appel ont été attribués par le BAP. Les agents des compagnies d'escorte qui utilisent une de ces unités doivent alors utiliser l'indicatif d'appel du RRV emprunté et identifié à cet effet. Un registre est tenu à jour par les compagnies d'escorte afin de pouvoir lier le RRV à l'agent utilisateur.

8.08 Dans une demande d'autorisation radiophonique, le conducteur du véhicule doit fournir les renseignements suivants :

- a) l'indicatif d'appel de l'unité de contrôle (soit Montréal-Sol, Tablier de Montréal, Mirabel-Radio ou Centre de dégivrage - Aéromag);
- b) l'indicatif d'appel du véhicule ;
- c) le lieu où il se trouve ; et,
- d) la destination précise.

8.09 Tout conducteur de véhicule doit toujours accuser réception intégralement des instructions reçues de l'unité de contrôle au sol ou de la SGAT.

8.10 Pour se rendre à destination, le conducteur du véhicule doit obligatoirement emprunter la route assignée, dans le doute, le conducteur doit revalider les instructions.

- 8.11 Lorsque le conducteur d'un véhicule reçoit l'instruction de rester à l'écart d'une piste ou d'une voie de circulation, ou qu'il attend l'autorisation de la traverser ou d'y circuler, il doit arrêter son véhicule à au moins 61 mètres (200 pieds) de distance du bord de celle-ci à l'écart de la ligne d'arrêt peinte au sol.
- 8.12 Lorsqu'un conducteur reçoit l'instruction radiophonique de libérer une piste ou une voie de circulation, il doit en accuser réception, exécuter la consigne et se rendre à au moins 61 mètres (200 pieds) de distance à l'extérieur du bord de piste le plus proche. Le conducteur doit aviser l'unité de contrôle au sol qu'il a libéré la piste ou la voie de circulation et lui indiquer sa position exacte.
- La même distance de 61 mètres (200 pieds) doit être respectée pour circuler derrière un avion avec les moteurs en marche.
- 8.13 Un conducteur qui circule sur une piste doit immédiatement libérer cette dernière lorsque l'unité de contrôle au sol active le clignotement des feux blancs délimitant la bordure de la piste.
- 8.14 En plus de l'autorisation radiophonique de l'unité de contrôle au sol ou de la SGAT, le conducteur d'un véhicule doit toujours effectuer une vérification visuelle afin de s'assurer qu'il n'interfère pas avec un aéronef approchant la trajectoire qu'il a eu la permission de suivre.
- 8.15 Lors du remorquage d'un aéronef :
- le véhicule-remorqueur doit garder en tout temps le contact radiophonique avec l'unité de contrôle au sol ou la SGAT, selon l'emplacement du véhicule ;
 - le maintien du lien radiophonique est obligatoire, selon l'emplacement du véhicule, et peut être fait par une personne située dans la cabine de pilotage de l'appareil tant et aussi longtemps qu'elle maintient un contact radiophonique permanent avec le conducteur du véhicule-remorqueur.

D. FRÉQUENCES UTILISÉES

- 8.16 Les fréquences en vigueur, selon les aéroports concernés, sont :
- Aéroport international Montréal-Trudeau :**
 - 121.9 MHz Montréal-Sol – Secteur Est
121,0 MHz Montréal-Sol – Secteur Ouest
 - 122.075 MHz Tablier **EST** de Montréal
122.275 MHz Tablier **QUEST** de Montréal

Référez-vous à l'**ANNEXE I**, pour la séparation des tabliers

 - 122.525 MHz Centre de dégivrage – Aéromag
 - 123.175 MHz Fréquence d'urgence SGAT
 - Aéroport international de Montréal-Mirabel :**
 - 121,8 MHz Mirabel Radio
 - 122,4 MHz Unicom – *Tablier non-contrôlé*
 - 122,575 MHz Centre de dégivrage – Aéromag
- 8.17 Tout propriétaire de véhicule doit s'assurer que l'émetteur-récepteur radiophonique de chacun de ses véhicules est muni des fréquences requises selon l'aéroport concerné.
- 8.18 Tout véhicule devant communiquer avec l'unité de contrôle au sol ou la SGAT doit :
- être muni d'un poste émetteur-récepteur en bon état de fonctionnement et dont la réception couvre l'ensemble du territoire aéroportuaire ;
 - être utilisé par une personne titulaire d'un certificat restreint de radiotéléphonie valide et d'un permis de conduire côté piste valide.
- 8.19 L'escorte d'un convoi est responsable d'obtenir toutes les autorisations nécessaires de l'unité de contrôle.

8.20 Un indicatif d'appel est assigné à chaque véhicule devant circuler sur l'aire de manœuvre. Cet indicatif est composé d'un nom et d'un numéro. L'indicatif d'appel doit être utilisé en entier lors de chaque transmission radiotéléphonique par le conducteur d'un véhicule. L'attribution des indicatifs d'appel relève de la responsabilité du BAP.

E. PANNES

8.21 En cas de panne de son véhicule, le conducteur doit en aviser immédiatement l'unité de contrôle, selon son emplacement. Il doit préciser l'endroit où il se trouve, la nature de la panne et enfin le type d'aide requise.

8.22 En cas de panne simultanée de l'émetteur-récepteur radiophonique et du véhicule au moment où un conducteur circulait sur une aire de manœuvre, ce dernier doit laisser ses feux de position et son feu d'avertissement fonctionner et pousser si possible son véhicule en dehors de la piste ou de la voie de circulation.

8.23 En cas de panne de l'émetteur-récepteur radiophonique sur l'aire de manœuvre, le conducteur doit positionner le véhicule face à la tour de contrôle et faire clignoter ses phares. L'unité de contrôle au sol répondra par des signaux lumineux selon la convention suivante :

- a) feu vert clignotant – « vous pouvez traverser »
- b) feu rouge continu – « arrêtez, restez en place »
- c) feu rouge clignotant – « libérez la piste »
- d) feu blanc clignotant – « retournez à votre point de départ à l'aéroport »

8.24 Lors d'une situation de panne de l'émetteur-récepteur radiophonique, le conducteur du véhicule doit marquer l'arrêt à chaque intersection de piste, demander et recevoir la permission de continuer (feu vert clignotant) avant de traverser la piste.

F. ALPHABET PHONÉTIQUE

8.25 Il convient uniquement d'utiliser l'alphabet phonétique de l'OACI, reproduit à l'ANNEXE D, lorsqu'on doit épeler des phonèmes pour éclaircir des communications radiophoniques.

G. MÉTHODES ET MOTS NORMALISÉS

8.26 Il est interdit d'utiliser des mots et des expressions du langage courant ou familier, par exemple: « OK » et des mots d'argot. Certaines techniques phoniques utilisées en aéronautique sont reproduites à l'ANNEXE E. Le langage utilisé doit être clair, concis et précis.

H. INTERDICTIONS

8.27 Il faut s'en tenir aux messages radiotéléphoniques autorisés. Les signaux superflus sont interdits. Le langage grossier, les sacrilèges et les injures sont interdits.

8.28 Il est interdit de transmettre ou de faire transmettre un signal, un appel ou un message de détresse faux ou frauduleux.

8.29 Nul ne doit faire interférence ou obstruction à une communication radiotéléphonique.

8.30 Lors de l'utilisation de l'émetteur-récepteur radiophonique, une personne doit protéger la confidentialité des communications et en aucun cas ne doit en divulguer le contenu sauf si elle détient l'autorisation de le faire.

I. OBTENTION DU CERTIFICAT DE RADIOTÉLÉPHONIE

8.31 Pour obtenir le certificat de radiotéléphonie, le candidat doit :

- a) être titulaire d'un permis de conduire provincial valide ;
- b) posséder une CIZR valide ;
- c) présenter une demande de permis de conduire côté piste dûment complétée et signée par le signataire autorisé; et,
- d) réussir l'examen théorique de type « D » ou « D/A ».

- 8.32 Le certificat de radiotéléphonie est émis par Industrie Canada, et peut être obtenu par l'entremise du BAP lors de la demande d'un permis de conduire de type « D » ou « D/A ».
- 8.33 Pour plus de détails, consulter le site Internet d'Industrie Canada à l'adresse suivante: <http://www.ic.gc.ca/Intro.html>.

IX. MESURES DE MISE EN APPLICATION

A. GÉNÉRALITÉS

9.01 Le présent chapitre établit les mesures administratives pouvant être prises à l'encontre de toute personne enfreignant les dispositions de la DCZR.

B. MESURES

9.02 Il est interdit de contrevenir à toute disposition de la DCZR et toute contravention constitue une infraction.

9.03 Lors d'une contravention à une disposition de la DCZR, le conducteur est passible d'expulsion de la zone réglementée avec ou sans son véhicule, notamment dans les cas suivants :

- a) véhicule représentant un danger pour autrui ou pour l'environnement ;
- b) véhicule non autorisé par le vice-président, Exploitation et développement aérien ;
- c) conducteur non autorisé par le vice-président, Exploitation et développement aérien .

9.04 Lors d'une contravention à une disposition de la DCZR, le véhicule peut être remorqué, notamment dans les cas suivants :

- a) s'il est en situation de stationnement interdit; ou
- b) s'il n'est pas un véhicule autorisé et ne peut être déplacé.

9.05 Lors d'une contravention à une disposition de la DCZR, le permis AVOP d'un conducteur est immédiatement saisi, lorsque :

- a) le conducteur ne possède plus de permis de conduire provincial valide ;
- b) le permis AVOP est expiré ;
- c) le conducteur se retrouve dans une zone autre que la zone pour laquelle le permis a été émis ;
- d) le conducteur ne ramasse pas les clous, pointes, morceaux de métal ou tout autre débris (FOD) ;
- e) lorsque le conducteur conduit, aide à conduire un véhicule ou tout équipement muni d'un moteur ou a la garde ou le contrôle d'un véhicule ou de tout équipement muni d'un moteur, que ceux-ci soient en mouvement ou non, lorsque sa capacité est affaiblie par l'effet de l'alcool, de médicaments, d'une drogue licite ou illicite ou de tout autre substance qui affaiblit les facultés.

9.06 Lors d'une contravention à une disposition de la DCZR, le permis AVOP d'un conducteur peut être suspendu ou révoqué :

- a) **première infraction** : suspension du permis AVOP pour une période de sept (7) jours ou selon la gravité de l'infraction ;
- b) **deuxième infraction** : suspension du permis AVOP pour une période de quinze (15) jours ou selon la gravité de l'infraction ;
- c) **troisième infraction** : suspension de trente (30) jours ou la révocation complète de son AVOP, selon la gravité de l'infraction
- d) **quatrième infraction** : le conducteur devra rencontrer un comité disciplinaire dont la composition des membres est déterminé par ADM et sera passible de la révocation complète de son AVOP ou d'une suspension de ce dernier, pour une durée déterminée par le comité disciplinaire.

Les sanctions administratives relatives à une infraction entraînant la suspension ou la révocation d'un permis AVOP sont établies selon la gravité de l'infraction commise.

9.07 Un conducteur doit repasser l'examen pratique dans les cas suivants :

- a) le permis AVOP est expiré depuis plus de six (6) mois ;
- b) après une suspension du permis AVOP, selon la décision prise par le Chef du BAP ;

9.08 Un conducteur doit repasser les examens théoriques si le permis temporaire estampé de 6 mois est expiré.

- 9.09 Un conducteur doit repasser les examens théorique et pratique dans les circonstances suivantes :
- a) le permis AVOP est expiré depuis plus d'un (1) an ;
 - b) après une suspension du permis AVOP, selon la décision prise par le chef du BAP ;
- 9.10 Conformément à l'article 4.04, lorsque le conducteur est intercepté à conduire côté piste SANS permis AVOP :
- a.1 à sa première infraction pour conduite sans permis AVOP, le conducteur verra sa CIZR saisie immédiatement pour une période de quinze (15) jours.
 - a.2 à sa deuxième infraction pour conduite sans permis AVOP, le conducteur se verra saisir sa CIZR pour une période de trente (30) jours.
- 9.11 Dans l'éventualité où le propriétaire d'un véhicule électrique, ou l'un de ses mandataires ou employés contrevient à la chapitre VII « Conduite de véhicule électrique pour passagers à mobilité réduite », ADM se réserve le droit de retirer en tout temps, et ceci sans aucun avis ni délai, l'autorisation d'utiliser un tel véhicule.
- 9.12 Chaque avis de résultat de cause reçu du Ministère de la Justice du Québec et comportant une mention de culpabilité est transmis à l'employeur du conducteur concerné. De plus, le permis AVOP est suspendu pour une période pouvant aller jusqu'à deux (2) ans, lorsque le conducteur a été reconnu coupable d'une infraction, et peut être révoqué si le conducteur est reconnu coupable de deux (2) infractions et plus. (*Consulter les conditions de reprise d'examen aux articles 9.07 et 9.08*).
- 9.13 Il est interdit de transformer ou de modifier de quelque façon que ce soit un permis AVOP délivré en vertu de la présente directive. Le détenteur fautif se verra imposer des sanctions administratives pouvant aller jusqu'à la révocation complète du droit d'obtenir un permis de conduire côté piste aux Aéroports de Montréal.

ANNEXES

ANNEXE A – CERTIFICAT D'ASSURANCE POUR VÉHICULE CÔTÉ PISTE



CERTIFICAT D'ASSURANCE • CERTIFICATE OF INSURANCE

SEUL CE FORMULAIRE DOIT ÊTRE UTILISÉ, AUCUN AUTRE DOCUMENT NE SERA ACCEPTÉ.
ONLY THIS FORM MUST BE USED, NO OTHER DOCUMENT WILL BE ACCEPTED.

COURTIER BROKER	NOM NAME ADRESSE ADDRESS	TEL.
NOM ET ADRESSE DU DÉTENTEUR DU CERTIFICAT NAME AND ADDRESS OF CERTIFICATE HOLDER		AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM) 800, Leigh-Capreol, Dorval, Québec H4Y 0A5
ASSURÉ DÉSIGNÉ NAMED INSURED		

TYPES DE POLICES • TYPES OF POLICIES

REMARQUE – LE MONTANT DE LA GARANTIE D'ASSURANCE DE LA POLICE NO 1, À ELLE SEULE OU EN COMBINAISON AVEC LA POLICE NO 2, DOIT ÊTRE D'AU MOINS DIX MILLIONS DE DOLLARS (10 000 000 \$).

REMARK – THE LIMIT OF COVER UNDER INSURANCE POLICY NO.1 SHALL, EITHER ALONE OR IN COMBINATION WITH POLICY NO. 2, BE IN AN AMOUNT OF NO LESS THAN TEN MILLION DOLLARS (\$10 000 000).

POLICE | POLICY NO. 1

RESPONSABILITÉ AUTOMOBILE THIRD PARTY AUTOMOBILE LIABILITY INSURANCE		NOM ET ADRESSE DE L'ASSUREUR NAME AND ADDRESS OF INSURER	
OU / OR		SIGNATURE ET ESTAMPE DU PRÉPOSÉ DE L'ASSUREUR SIGNATURE AND INSURER REPRESENTATIVE STAMP	
NO. POLICE POLICY NO.	EXPIRATION (A/M/J) / (Y/M/D)	DATE (A/M/J) (Y/M/D)	
MONTANT LIMITE PAR ACCIDENT Responsabilité civile – Dommages corporels ou matériels aux tiers LIMIT OF COVER PER ACCIDENT General public liability – Third party bodily injury or property damages		\$	
		NOM DU PRÉPOSÉ DE L'ASSUREUR NAME OF INSURER REPRESENTATIVE	

POLICE | POLICY NO. 2

CETTE POLICE COUVRE EN EXCÉDENT LA POLICE NO. 1 INDIQUÉE CI-DESSUS. THIS POLICY PROVIDES COVERAGE IN EXCESS OF POLICY NO. 1 LISTED HEREINABOVE.		NOM ET ADRESSE DE L'ASSUREUR NAME AND ADDRESS OF INSURER	
EXCÉDENTAIRE EXCESS		SIGNATURE ET ESTAMPE DU PRÉPOSÉ DE L'ASSUREUR SIGNATURE AND INSURER REPRESENTATIVE STAMP	
OU / OR		DATE (A/M/J) (Y/M/D)	
NO POLICE POLICY NO.	EXPIRATION (A/M/J) / (Y/M/D)		
MONTANT LIMITE LIMIT OF COVER		\$	
		NOM DU PRÉPOSÉ DE L'ASSUREUR NAME OF INSURER REPRESENTATIVE	

CONDITIONS APPLICABLES À TOUTES LES POLICES

Il est entendu et convenu que toutes les polices précitées sont amendées pour comprendre les modifications suivantes et que le présent Certificat d'assurance sert d'avenant à cet effet, à savoir :

- Sont assurés, tous les véhicules automobiles, soit appartenant à l'assuré désigné, soit loués ou encore utilisés par ce dernier;
- L'assureur renonce à ses droits de subrogation contre Sa Majesté, ADM et contre toutes les personnes dont ils sont légalement responsables (à l'exception du contrat d'assurance responsabilité automobile);
- En cas d'annulation ou de modification importante affectant les garanties ici fournies, l'assureur en informera ADM 30 jours au préalable, par courriel recommandé (à l'exception du contrat d'assurance responsabilité automobile);

Les assureurs reconnaissent que l'assuré désigné poursuit des activités à un ou des aéroports et que leurs polices d'exclusion n'excluent pas, ni ne limitent les risques y afférents.

RETOURNER CE CERTIFICAT D'ASSURANCE À :

Par courriel (version PDF) : BABYUL@admtl.com
Adresse postale :
Bureau de l'administration et des permis
Sûreté aéroportuaire
Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal
800, Leigh-Capreol, Bureau 1000
Dorval, Québec H4Y 0A5

POUR INFORMATION ADDITIONNELLE | FOR ADDITIONAL INFORMATION :

CONDITIONS APPLYING TO ALL POLICIES

It is hereby agreed and understood that each of the aforementioned policies is amended to include the following modifications and that this Certificate of insurance is deemed an endorsement attaching to and forming a part of the aforementioned policies:

- All motor vehicles owned, leased or used by the named insured shall be insured hereunder;
- The insurer hereby waives all rights of subrogation against Her Majesty, ADM and any persons with respect to whom they may be legally liable (except for the third party automobile liability policy);
- In the event of the cancellation of or significant changes to the coverage appearing hereinabove, the insurer shall provide ADM with thirty-(30)-day advance notice to such effect by registered mail (except for the third party automobile liability policy);

The insurers acknowledge and understand that the named insured conducts activities at an airport or airports and hereby declare that their policies neither exclude nor limit any of the risks relating to operations at an airport.

RETURN THIS CERTIFICATE OF INSURANCE TO:

By email (PDF version): BABYUL@admtl.com
Mailing address:
Administration and Permits Office
Airport Patrol
Montréal Pierre-Elliott-Trudeau International Airport
800, Leigh-Capreol, Suite 1000
Dorval, Québec H4Y 0A5

✉ BABYUL@admtl.com ☎ 514 633-3433

RÉV.: 2019-08

**ANNEXE B – PLAN D'OPÉRATIONS EN CONDITIONS DE VISIBILITÉ
RÉDUITE ET FAIBLE**



<p>PLAN D'OPÉRATIONS EN CONDITIONS DE VISIBILITÉ RÉDUITE ET FAIBLE (OCVRF)</p> <p>Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau</p> <p>Annexe B de l'Accord entre la Tour de contrôle de NAV CANADA et AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM)</p>	<p>PLAN OF OPERATION IN REDUCED AND LOW VISIBILITY CONDITIONS</p> <p>Pierre Elliott Trudeau International Airport</p> <p>Appendix B of the Agreement between the NAV CANADA Control Tower and AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM)</p>
--	---

ANNEXE A/APPENDIX A	
DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS	STANDARD INSTRUMENTS DEPARTURES

OPÉRATIONS EN CONDITIONS DE VISIBILITÉ RÉDUITE ET FAIBLE (OCVRF)

Annexe B de l'Accord entre la Tour de contrôle de NAV CANADA et ADM

EN VIGUEUR : 2018-12-17

1. Lorsque les conditions météorologiques se détériorent, la circulation des véhicules et des aéronefs sur l'aire de mouvement peut devenir périlleuse. Le plan d'opérations en conditions de visibilité réduite et faible élabore les procédures qui permettent la poursuite sécuritaire et efficace des mouvements en surface.

2. Lors des opérations en faible visibilité ou en visibilité réduite, les équipements et installations listés à l'annexe B doivent être en parfait état de fonctionnement. À défaut de quoi, les mesures de mitigation indiquées à l'annexe B doivent être prises.

PLAN OF OPERATION IN REDUCED AND LOW VISIBILITY CONDITIONS (RLVCO)

Appendix B of the Agreement between the NAV CANADA Control Tower and ADM

EFFECTIVE : 2018-12-17

1. Vehicle and aircraft movement on the airport manoeuvring area can become hazardous when meteorological conditions deteriorate. The Plan of Operations in Reduced and Low Visibility Conditions describes the procedures that will allow for safe and efficient ground movements.

2. When operating in low or reduced visibility conditions, essential equipment and facilities listed in appendix B must be fully operational. Otherwise, mitigation measures indicated in appendix B must be taken.

DÉFINITIONS**Conditions de visibilité réduite (CVR)**

Situation où l'indication de la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 2600 (½ sm) tout en demeurant égale ou supérieure à 1200 (¼ sm).

Note : Toutes les pistes sont homologuées pour les opérations en conditions de visibilité réduite.

Conditions de visibilité faible (CVF)

Situation où l'indication de la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 1200 (¼ sm) tout en demeurant égale ou supérieure à 600 (1/8 sm).

Note : La piste 06L est la seule piste homologuée pour les opérations en conditions de faible visibilité.

PHASES D'OPÉRATION**Déclenchement**

Lorsque la visibilité descend et s'approche de RVR 2600, la Tour de Montréal déclenche chaque phase des Opérations en Conditions de Visibilité Réduite et Faible (OCVRF) et avise le Centre de coordination des opérations (CCO) lorsqu'en Conditions de Visibilité Faible (CVF).

Équipement (Diagramme 1 & 2)

Lors des opérations en CVR ou CVF, les équipements et installations doivent être en parfait état de fonctionnement, à défaut de quoi, les mesures de mitigation doivent être prises.

EN CONDITIONS DE VISIBILITÉ RÉDUITE (OCVR)

Aucune action n'est requise puisque toutes les pistes sont certifiées pour les Opérations en Conditions de Visibilité Réduite (OCVR).

EN CONDITIONS DE VISIBILITÉ FAIBLE (OCVF)

1. Les OCVF sont déclenchées lorsque les deux RVR de la piste 06L affichent une valeur de moins de 1200.

DEFINITIONS**Reduced visibility conditions (RVC)**

Conditions in which the runway visual range (RVR) indicates a value of less than 2600 (½ sm) but equal to or above 1200 (¼ sm).

Note: All runways are certified for operations in reduced visibility conditions.

Low visibility conditions (LVC)

Conditions in which the runway visual range (RVR) indicates a value below 1200 (¼ sm) but equal to or above 600 (1/8 sm).

Note: Runway 06L is the only certified runway for use in low visibility conditions.

OPERATIONS PHASES**Activation**

When visibility decreases and approaches RVR 2600, Montreal Tower activates each phase of the Reduced and Low Visibility Conditions Operations (RLVCO) and advises the Operations Coordination Center (OCC) when in Low Visibility Conditions (LVC).

Equipment (Diagram 1 & 2)

When in RVC or LVC operations, essential equipment and facilities must be fully operational, otherwise the mitigation measures must be taken.

IN REDUCED VISIBILITY CONDITIONS (RVCO)

No action is required since all runways are certified for the Reduced Visibility Conditions Operations (RVCO).

IN LOW VISIBILITY CONDITIONS (LVCO)

1. The LVCO are activated when readings on the two RVR monitors for 06L displays below 1200.

- | | |
|---|--|
| <p>2. La circulation des véhicules sur l'aire de manoeuvre est alors interdite, à l'exception des véhicules requis :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. pour l'entretien des équipements et les installations essentielles sur l'aéroport, b. pour l'avitaillement, l'approvisionnement, le remorquage et le chargement/déchargement des aéronefs sur l'aire de trafic principale, c. de la Sûreté aéroportuaire, et d. du Service d'incendie de l'aéroport. | <p>2. Vehicle traffic on the manoeuvring area is then prohibited except for required vehicles:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. for maintenance of essential equipment on the airport, b. for fuelling, catering, towing and loading/off-loading of aircraft on the main apron, c. of the Airport Patrol, and d. the Airport Fire Department. |
| <p>3. Les opérations sont suspendues sur les pistes 10 et 28, lorsque la visibilité d'aérodrome signalée est inférieure à ¼ sm et sur les pistes 24L, 24R et 06R lorsque la valeur de leur RVR respectif indique moins de 1200.</p> | <p>3. Operations are suspended on runways 10 and 28 when the reported aerodrome visibility is less than ¼ sm and on runways 24L, 24R and 06R when their respective RVR value displays below 1200.</p> |
| <p>4. Lorsque l'un des deux moniteurs RVR 06L affiche une portée visuelle de piste inférieure à 1200 tout en demeurant à 600 ou plus haut, les opérations en CVF se poursuivent.</p> | <p>4. When one of the two RVR on 06L displays a runway visual range of less than 1200 while remaining at 600 or above the LVC operations continues.</p> |
| <p>5. Lorsque les deux RVR 06L indiquent moins de 600 les opérations en CVF sont suspendues. À l'exception des mouvements associés au retour des aéronefs aux portes d'embarquement, toute circulation au sol (avions et véhicules) est interrompue.</p> | <p>5. When both RVR 06L display less than 600 the LVC operations are suspended. With the exception of the aircraft returning to the boarding gates, all traffic movement (aircraft or vehicles) is interrupted.</p> |
| <p>6. Lorsque la visibilité s'améliore et que l'un des deux RVR 06L affiche une valeur supérieure à 600 tout en demeurant inférieure à 1200, les opérations en CVF recommencent.</p> | <p>6. When the visibility increases and one of the two RVR 06L displays a value higher than 600 while remaining below 1200 the LVC operations resume.</p> |
| <p>7. Lorsque la portée visuelle de piste continue d'augmenter et que l'un des deux moniteurs RVR 06L indique une valeur égale ou supérieure à 1200, les opérations en CVF cessent et les opérations en CVR recommencent.</p> | <p>7. When runway visual range continue increasing and one of the two RVR 06L displays a value equal to or above 1200, the LVC operations are ended and the RVC operations resume.</p> |

EN CONDITIONS DE VISIBILITÉ FAIBLE

La Tour de Montréal :

1. surveille les moniteurs RVR et l'équipement essentiel à l'aide du T-705,
2. coordonne avec la SGAT (Section de Gestion de l'Aire de Trafic), la répartition du véhicule « FOLLOW ME »,
3. règle l'intensité des feux sur la voie de circulation A et sur la piste 06R/24L au maximum d'intensité,
4. la circulation des aéronefs de et vers l'aviation générale sera limitée à un aéronef à la fois sur R lorsque le RVR 24L indique 1200 ou moins,

IN LOW VISIBILITY CONDITIONS

Montreal Tower:

1. monitors the RVR and the essential equipment on the T-705,
2. coordinates with AMS (Apron Management Section) the dispatching of the "FOLLOW ME" vehicle,
3. selects edge light intensity on taxiway A and runway 06R/24L to maximum intensity,
4. aircraft movements to and from the general aviation sector will be restricted to one aircraft at a time on R when the RVR 24L indicates 1200 or less,

5. suspend tout mouvement sur l'aire de manoeuvre lorsque la lecture des 2 RVR 08L indique moins de 800, à l'exception de mouvement associé au retour d'un aéronef à sa porte d'embarquement, et
6. n'autorise qu'un seul mouvement à la fois sur l'aire de manoeuvre lorsque requis (selon le tableau de mitigation des pannes).

Le Centre de coordination des opérations d'Aéroports de Montréal (CCO) :

1. avise le groupe OCVRF et la SGAT de chaque phase des opérations,
2. avise les exploitants côté piste par télécopieur, de chaque phase des opérations,
3. obtient confirmation du chef de relève de la Sûreté aéroportuaire de la disponibilité du véhicule « FOLLOW ME »,
4. en OCVF, obtient confirmation de l'allumage des panneaux « 830 FERMÉE – CLOSED » du chef de relève, de la Sûreté aéroportuaire, et
5. avise NAV CANADA des mesures à prendre en cas de panne des panneaux mentionnés ci-haut.

La Section de Gestion des Aires de Trafic d'Aéroports de Montréal (SGAT) :

1. dépêche le véhicule « FOLLOW ME » par radio sur la fréquence 122,075,
2. suspend tous les déplacements des services d'escorte sur l'aire de trafic principale,
3. autorise un seul mouvement d'aéronef à la fois lorsque requis,
4. n'autorise aucun essai moteur, et
5. lorsque les opérations sont suspendues, interrompt tous les déplacements d'aéronefs sur l'aire de trafic principale sauf pour les aéronefs retournant aux portes d'embarquement.

Le chef de relève, Sûreté aéroportuaire :

1. positionne un véhicule « FOLLOW ME » au stationnement N1 et informe la SGAT de l'indicatif d'appel du véhicule, et

5. suspends all movements on the manoeuvring area when the readings on both RVR 08L indicate less than 800, and
6. authorizes only 1 aircraft at the time when required (as per the mitigation measures table).

The Aéroports de Montréal Operations Coordination Center (OCC):

1. advises the LRVCO group and AMS of each operations phase,
2. advises the airside operators by fax of each operations phase,
3. obtains confirmation from the Airport Patrol Shift Supervisor, of the availability of the "FOLLOW ME" vehicle,
4. obtains confirmation from the Airport Patrol Shift Supervisor that the "830 FERMÉE – CLOSED" signs are turned on, and
5. advises NAV CANADA of the measures to be taken in case of a failure of the above mentioned panels.

The Aéroports de Montréal Apron Management Section (AMS):

1. dispatches the "FOLLOW ME" vehicle by radio, on frequency 122,075,
2. suspends all escort vehicle movement on the main apron,
3. authorizes only one aircraft movement at the time when required,
4. does not authorize engine run-ups, and
5. When operations are suspended, interrupts all aircraft movement on the Main apron except for aircraft returning to the boarding gates.

The Airport Patrol Shift Supervisor:

1. positions a "FOLLOW ME" vehicle at parking N1 and informs AMS of its call sign, and

- confirme au CCO que les panneaux « 630 FERMÉE – CLOSED » sont allumés.

TRAJETS DES AÉRONEFS À L'ARRIVÉE (Diagramme 3)

De la piste 06L vers l'aire de trafic principale et l'aviation générale :

- les aéronefs sortent de la piste 06L sur les voies de circulation B1, B3 ou dans la baie d'attente 24R, empruntent les voies de circulation B, B2 et F jusqu'à l'aire de trafic principale. Les aéronefs se dirigeant vers l'aviation générale quittent l'aire de trafic à A4 et utilisent la piste 06R et les voies de circulation L et R, et
- la SGAT n'autorise qu'un seul mouvement à la fois dans chacun des secteurs à circulation restreinte de l'aire de trafic principale et lorsque requis en cas de panne d'un des éléments essentiels.

TRAJETS DES AÉRONEFS AU DÉPART EN CVF

- Aire de trafic principale vers la piste 06L**
L'aire de trafic principale, jusqu'à la baie d'attente de la piste 06L.
- Aire de trafic principale vers l'aire de dégivrage**
L'aire de trafic principale, les voies de circulation E et H ou D et K
- Aire de dégivrage vers l'aire de trafic principale**
Les voies de circulation J, A et A4.
- Aire de dégivrage vers la piste 06L**
Les voies de circulation I, B, B2, F et l'aire de trafic principale jusqu'à la baie d'attente de la 06L.
- Secteur de l'aviation générale vers la piste 06L**
La voie de circulation R, le seuil 24L, les voies de circulation A et A4, la rampe nord jusqu'à la baie d'attente 06L.
- Secteur de l'aviation générale vers l'aire de dégivrage :**
Voie de circulation R, le seuil 24L, les voies de circulation A, A4, D, et K jusqu'au CDD, puis les voies de circulation I, B, B2, F et l'aire de trafic principale jusqu'à la baie d'attente de la 06L.

- confirms to the OCC that the "630 FERMÉE – CLOSED" signs are turned on.

ARRIVING AIRCRAFT ITINERARIES (Diagram 3)

From runway 06L to the main apron and general aviation:

- aircraft exit runway 06L on taxiways B1, B3 or in holding bay 24R and taxiways B, B2 and F to the main apron. Aircraft proceeding to the general aviation sector, exit the main apron at A4, and taxi runway 06R, taxiways L and R, and
- AMS authorizes only one aircraft movement at a time in each of the traffic restricted sectors and when required in the case of a failure of one of the essential elements.

DEPARTURE AIRCRAFT ITINERARIES IN LVC

- Main apron to runway 06L**
Main apron to holding bay 06L.
- Main apron to the De-icing Centre**
Main apron, taxiways E and H or D and K.
- De-icing Centre to main apron**
Taxiways J, A and A4.
- De-icing Centre to runway 06L**
Taxiways I, B, B2, F and main apron to the holding bay 06L.
- General aviation area to runway 06L**
Taxiway R, threshold 24L, taxiways A and A4, north side of the ramp to the holding bay of 06L.
- General aviation area to De-icing Centre:**
Taxiway R, threshold 24L, taxiways A, A4, D and K to the CDF, then Taxiways I, B, B2, F and the main apron to the holding bay of 06L.

DIRECTION ET CONTRÔLE :

1. Le superviseur, Opérations – Air, ou en son absence, le chef des Opérations, consigne au JOPA tous les détails associés à l’activation du plan d’OCVRF, et
2. Les employés concernés prennent connaissance du processus OCVRF lors de la revue annuelle des procédures, tâches et responsabilités associées à ce plan.

DIRECTION AND CONTROL:

1. Airside Supervisor or in his absence the Chief of Operations enters in JOPA all details relative to the ORLVC plan activation, and
2. The annual refresher training program of concerned employees includes a review of the procedures, tasks and responsibilities associated with this plan.



NAV CANADA
Luc Tremblay
Gestionnaire, Tour de Montréal
Manager, Montreal Tower

Date : 12/12/2018



NAV CANADA
Marc Lacroix
Gestionnaire, Opérations Techniques
Manager, Technical Operations

Date : 14 dec, 2018

Liste de Distribution :

Gestionnaire de l'exploitation de l'ACC de Montréal
Directeur, Opérations Air, Aéroports de Montréal
Directeur, Planification et développement - Champ
aérien, Aéroports de Montréal
Directeur, Opérations et Sécurité aéroportuaire,
Aéroports de Montréal
Richard Beaudet, Inspecteur de la sécurité et de
l'aviation civile, Transports Canada

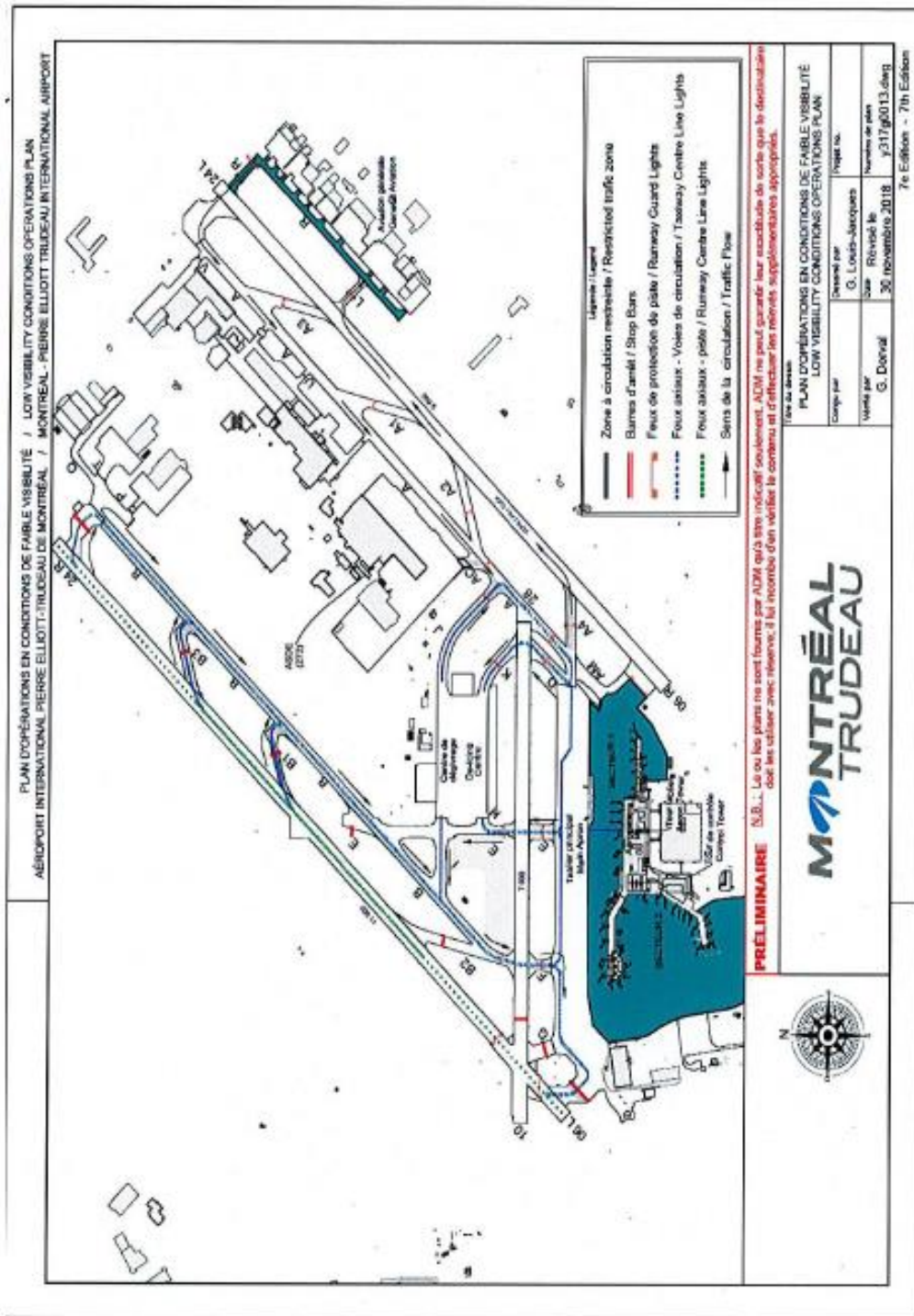
ADM
Lakdar Kamouche
Directeur, Opérations Air
Director, Airside Operations

Date : 12/12/2018

Distribution List:

Manager Montreal ACC operations
Director, Airside Operations, Aéroports de Montréal
Director, Airfield Planning and Development, Aéroports
de Montréal
Director, Operations and Airport Patrol, Aéroports de
Montréal
Richard Beaudet, Inspector, Safety, Civil Aviation,
Transport Canada

(DIAGRAMME 3)





**PLAN D'OPÉRATIONS EN
CONDITIONS DE VISIBILITÉ
RÉDUITE ET FAIBLE
(OCVRF)**

**Aéroport international
Montréal-Mirabel**

**Annexe B de l'Accord entre la Tour de
contrôle de NAV CANADA
et
AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM)**

**PLAN OF OPERATION IN
REDUCED AND LOW
VISIBILITY CONDITIONS**

**Montréal-Mirabel
International Airport**

**Appendix B of the Agreement between the
NAV CANADA Control Tower
and
AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM)**

**OPÉRATIONS EN CONDITIONS DE
VISIBILITÉ RÉDUITE ET FAIBLE (OCVRF)**

EN VIGUEUR : 2017-05-23

**OPÉRATIONS EN CONDITIONS DE VISIBILITÉ
RÉDUITE ET FAIBLE (OCVRF) (Voir annexe A)**

1. Lorsque les conditions météorologiques se détériorent, la circulation des véhicules et des aéronefs sur l'aire de mouvement peut devenir périlleuse. Le Plan d'opérations en conditions de visibilité réduite et faible élabore les procédures qui permettent la poursuite sécuritaire et efficace des mouvements de surface.

2. Lors des opérations en faible visibilité ou en visibilité réduite, les équipements et installations listés à l'annexe A doivent être en parfait état de fonctionnement. À défaut de quoi, les mesures de mitigation indiquées à l'annexe A doivent être prises.

**PLAN OF OPERATION IN REDUCED AND
LOW VISIBILITY CONDITIONS (RLVCO)**

EFFECTIVE : 2017-05-23

**REDUCED AND LOW VISIBILITY CONDITIONS
OPERATIONS (RLVCO) (See Appendix A)**

1. Vehicle and aircraft movement on the airport manoeuvring area can become hazardous when meteorological conditions deteriorate. The Plan of Operations in Reduced and Low Visibility Conditions describes the procedures that will allow for safe and efficient ground movements.

2. When operating in low or reduced visibility conditions, essential equipment and facilities listed in appendix A must be fully operational. Otherwise, mitigation measures indicated in appendix A must be taken.

DÉFINITIONS**Conditions de visibilité réduite (CVR)**

Situation où l'indication de la portée visuelle de piste (RVR) ou la visibilité d'aérodrome signalée sont inférieures à 2600 pieds (½ sm) tout en demeurant égales ou supérieures à 1200 pieds (¼ sm).

Conditions de visibilité faible (CVF)

Situation où l'indication de la portée visuelle de piste (RVR) ou la visibilité d'aérodrome signalée sont inférieures à 1200 pieds (1/4 sm) tout en demeurant égales ou supérieures à 600 pieds (1/8 sm).

PHASES D'OPÉRATION**Déclenchement**

Lorsque la visibilité descend et s'approche de RVR 2600 pieds, la FSS de Mirabel déclenche chaque phase des opérations en conditions de visibilité réduite et faible (OCVRF) et avise le chef des Opérations.

Équipement et installations essentielles (Tableau 1)

La mise à exécution du plan exige que les équipements et installations listés au tableau 1 soient en parfait état de fonctionnement. La procédure à suivre en cas de panne d'un des éléments essentiels est indiquée au tableau 2.

EN CONDITIONS DE VISIBILITÉ RÉDUITE ET/OU FAIBLE (OCVRF)

1. Seules les pistes 06-24 sont homologuées pour les opérations en conditions de visibilité réduite et seule la piste 06 est homologuée pour les opérations de visibilité faible.
2. Le plan est déclenché lorsque la lecture d'un des RVR des pistes 06-24 ou lorsque la visibilité au sol signalée est inférieure à 2600 pieds (1/2 sm) tout en demeurant égale ou supérieure à 600 pieds (1/8 sm).
3. Un seul mouvement d'aéronef à tout moment (OCVR et OCVF) est autorisé sur l'aire de manœuvre. En condition de faible visibilité (OCVF), il doit obligatoirement être escorté d'un véhicule « follow me ».
4. La circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre est alors interdite (OCVR et OCVF), à l'exception des véhicules requis :
 - a. pour l'entretien des équipements essentiels sur l'aéroport;
 - b. l'avitaillement, l'approvisionnement, le remorquage, le dégivrage et le

DEFINITIONS**Reduced visibility conditions (RVC)**

Conditions in which the Runway Visual Range (RVR) or reported aerodrome visibility indicate a value of less than 2600 ft (½ sm) but equal to or above 1200 ft (¼ sm).

Low visibility conditions (LVC)

Conditions in which the Runway Visual Range (RVR) or reported aerodrome visibility indicate a value below 1200 ft (1/4 sm) but equal to or above 600 ft (1/8 sm).

OPERATIONS PHASES**Activation**

When visibility decreases and approaches RVR 2600 ft, Mirabel FSS activates each phase of the Reduced and Low Visibility Conditions Operations (RLVCO) and advises the Chief of Operations.

Essential equipment and facilities (Table 1)

Activation of the plan requires that the equipment and facilities listed at table 1 be fully operational. Procedures in case of failure of one of the essential elements are indicated at table 2.

IN REDUCED AND/OR LOW VISIBILITY CONDITIONS (ORLVC)

1. Only runways 06-24 are certified for operations in reduced visibility conditions and only runway 06 is certified for low visibility operations.
2. Plan is activated when one of the RVR readings of runway 06-24 or the reported ground visibility is below 2600 ft (1/2 sm) but equal to or above 600 ft (1/8 sm).
3. Only one aircraft movement (ORVC or OLVC) is authorised on the manoeuvring area. In low visibility operation (OLVC), it is mandatory that the "follow me" vehicle escorts the aircraft.
4. Vehicle traffic on the manoeuvring area is then prohibited (ORVC or OLVC) except for essential vehicles:

- chargement/déchargement des aéronefs sur l'aire de trafic principale et le tablier cargo;
- c. Sûreté aéroportuaire; et
 - d. Service d'incendie de l'aéroport.
5. Lorsque l'un des moniteurs RVR ou la visibilité d'aérodrome signalée affichent une valeur inférieure à 600 pieds (1/8 sm), les opérations en CVF sont suspendues. À l'exception des mouvements associés au retour des aéronefs aux portes d'embarquement, toute circulation au sol (avions et véhicules) est interrompue.
 6. Lorsque la lecture d'un des RVR de la piste 06-24 ou que la visibilité signalée au sol augmente et indique 2600 pieds ou plus, le retour aux opérations normales peut être initié.
 - a. for maintenance of essential equipment on the airport;
 - b. fuelling, catering, towing, de-icing and loading/off-loading of aircraft on the main apron and cargo apron;
 - c. Airport Patrol; and
 - d. Airport Fire Department.

La FSS de Nav Canada :

1. surveille les moniteurs RVR, la visibilité au sol et l'équipement essentiel;
2. coordonne avec le CCO, la répartition du véhicule « follow me »;
3. règle l'intensité des feux sur la piste 06-24 au maximum d'intensité (5);
4. autorise un seul mouvement d'aéronef à la fois en conditions OCVR et OCVF, et coordonne un véhicule « follow me » lorsqu'en condition OCVF;
5. n'autorise aucun véhicule sur les routes 401, 402 et 109;
6. limite la circulation sur l'aire de manœuvre aux véhicules essentiels énumérés ci-dessus;
7. en cas de panne d'un équipement essentiel, suspend les opérations au besoin (tableau 1);
8. suspend tout mouvement sur l'aire de manœuvre lorsqu'une lecture RVR ou la visibilité d'aérodrome signalée indiquent moins de 600 pieds (1/8 sm), à l'exception des mouvements associés au retour des aéronefs aux portes d'embarquement; et
9. avise le chef des Opérations d'ADM lors de chaque changement de phase.

Nav Canada FSS:

1. monitors the RVR, the ground visibility and the essential equipment;
2. coordinates with the OCC the dispatching of the "follow me" vehicle;
3. selects edge light intensity on runway 06-24 to maximum intensity (5);
4. authorises only one aircraft movement at the time in ORVC and OLVC conditions, and coordinates the "follow me" vehicle in OLVC conditions;
5. restricts all vehicle to proceed to route 401, 402 and 109;
6. restricts movements on the manoeuvring area to essential vehicles listed above;
7. in case of equipment failure, suspends operations (table 1);
8. suspends all movements on the manoeuvring area when a RVR reading or the reported aerodrome visibility indicate less than 600 ft (1/8 sm), with the exception of the aircraft returning to the boarding gates; and
9. informs the ADM Chief of Operations for each phase changes.

Le CCO d'ADM :

1. avise le groupe OCVRF via le système de mise en alerte et la SGAT du déclenchement du plan; et
2. avise les exploitants côté piste par télécopieur, de chaque phase des opérations.

Le **chef de relève, Sûreté aéroportuaire** s'assure que le véhicule « follow me » est disponible côté piste.

Note : Cette annexe est distribuée aux usagers côté piste par le BAP d'ADM au besoin.

DIRECTION ET CONTRÔLE :

1. le chef des Opérations consigne au JOPA tous les détails associés à l'activation du plan d'OCVRF; et
2. le programme annuel de mise à jour des connaissances des employés concernés inclut la revue des procédures, tâches et responsabilités associées à ce plan.

The ADM OCC:

1. informs the LRVCO group using the alert system and AMS of each operations phase; and
2. informs airside users by fax of every operational phase.

The **Airport Patrol, Shift Supervisor** insures that the "follow me" vehicle is available on the airside.

Note: This appendix is distributed to all airside users by the ADM APO.

DIRECTION AND CONTROL:

1. the Chief of Operations enters in JOPA all details relative to the ORLVC plan activation; and
2. the annual refresher training program of concerned employees includes a review of the procedures, tasks and responsibilities associated with this plan.

Diagramme 1 -Secteur est (aire de manœuvre en rouge)
Diagram 1 - East sector (manoeuvring area in red)

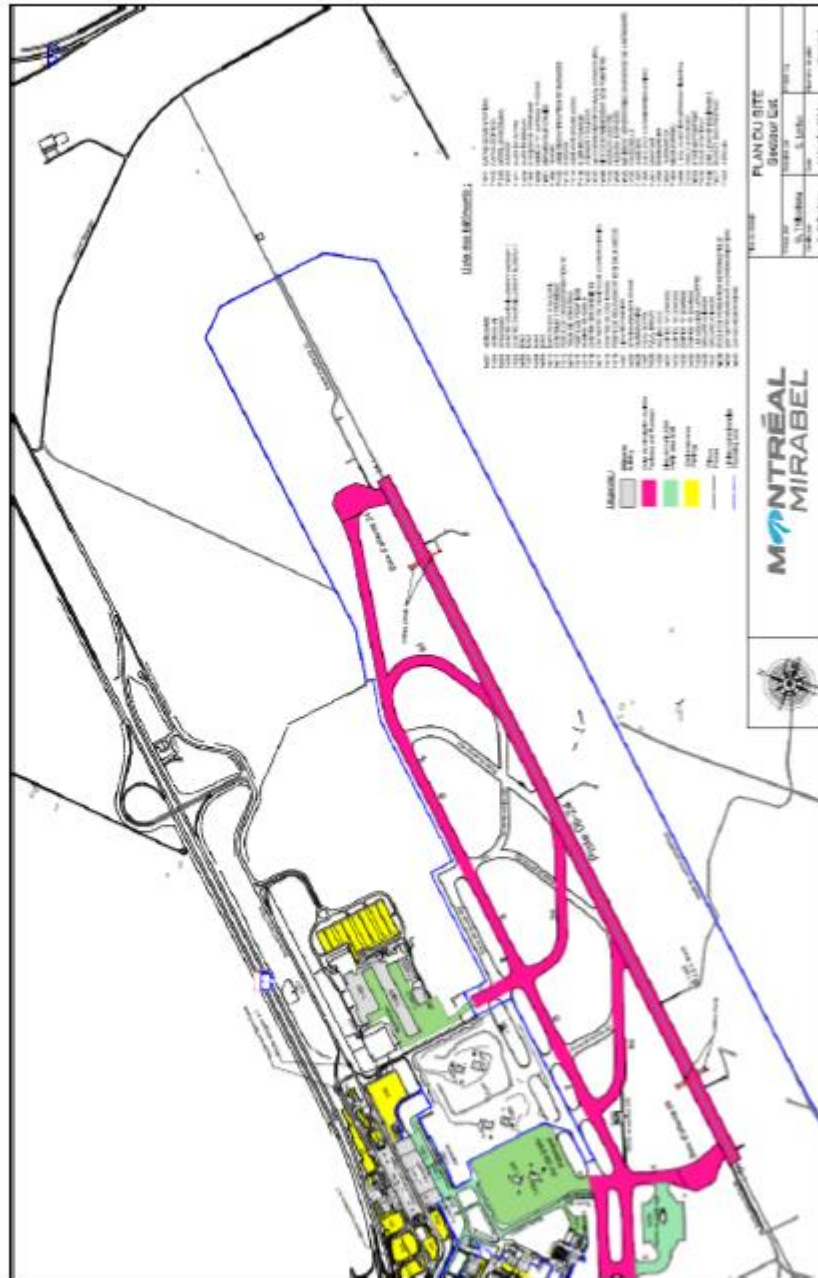
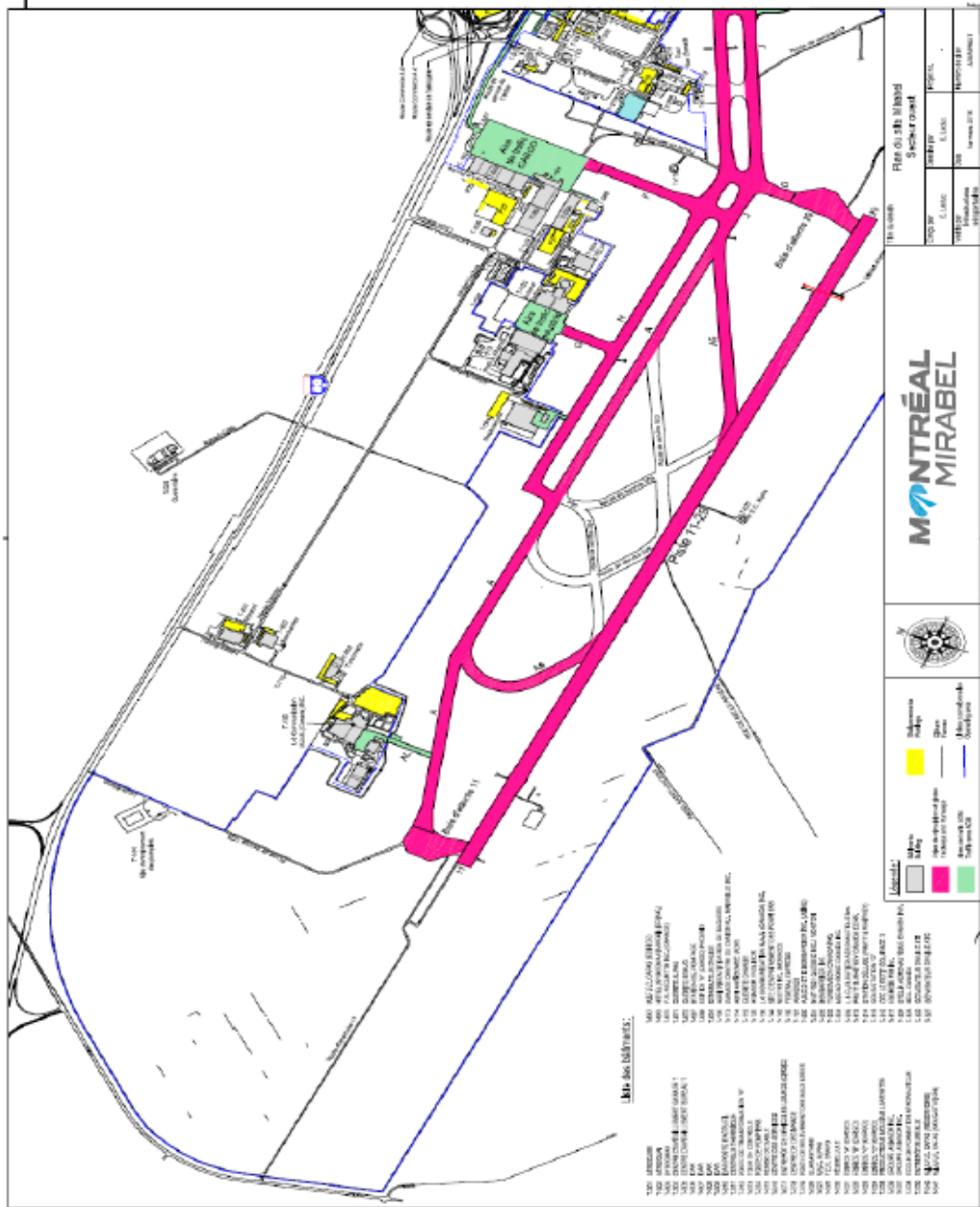


Diagramme 2 - Secteur est (aire de manœuvre en rouge)
Diagram 2 - East sector (manoeuvring area in red)



ANNEXE C – CARTES AÉROPORTUAIRES

Les cartes aéroportuares annexées aux pages qui suivent sont fondamentales à la connaissance du côté piste d'un aéroport et représente une nécessité opérationnelle pour tout conducteur de véhicule.

MONTRÉAL-TRUDEAU

- a) les aires de trafic et de manœuvre
- b) les aires de services
- c) les points d'attente

MONTRÉAL-MIRABEL

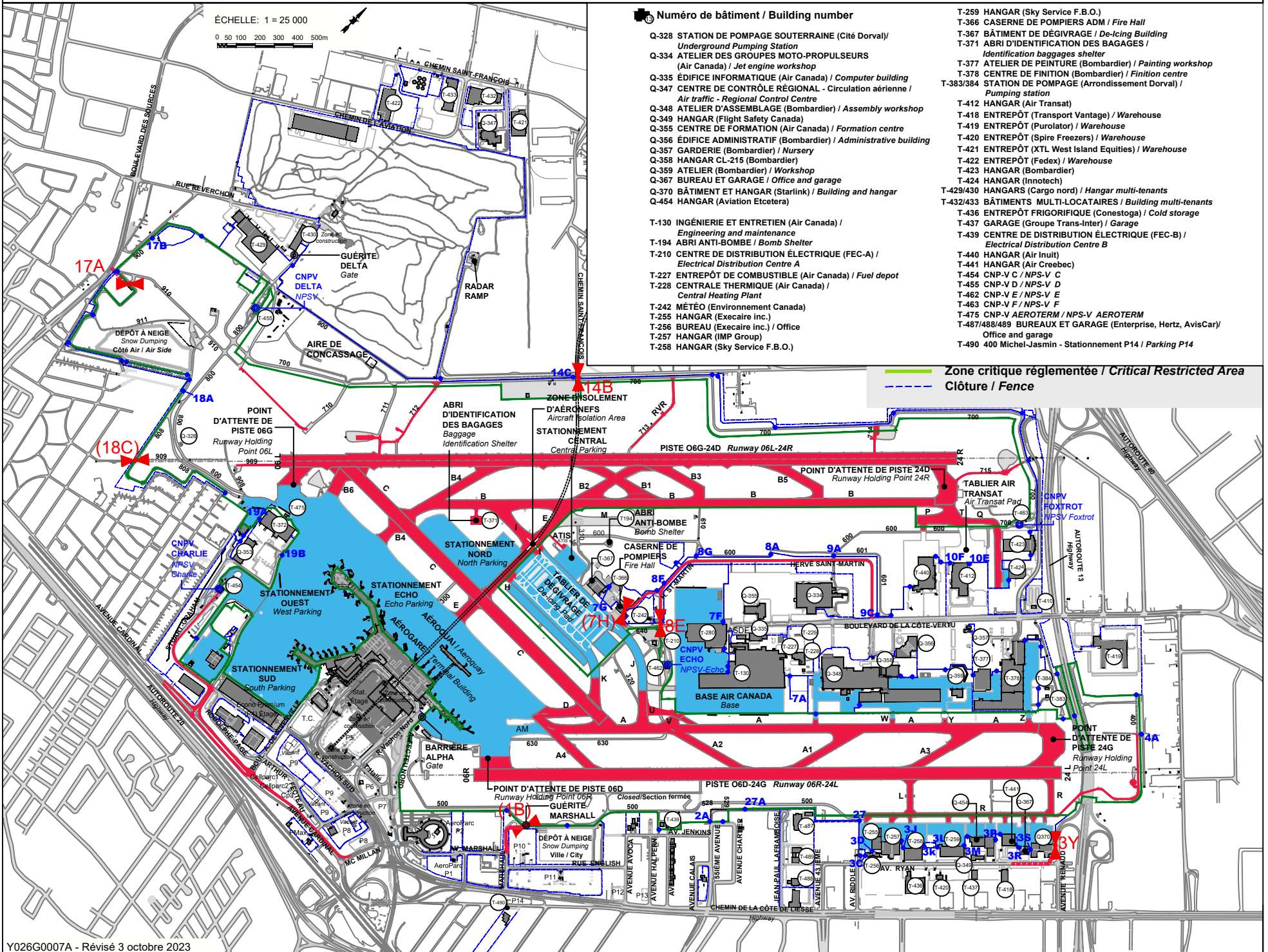
- a) les aires de trafic et de manœuvre
- b) les aires de services
- c) les points d'attente

■ AIRES DE MANOEUVRE ■ AIRES DE TRAFIC

■ MANOEUVRING AREAS ■ TRAFFIC AREAS

ÉCHELLE: 1 = 25 000

0 50 100 200 300 400 500m

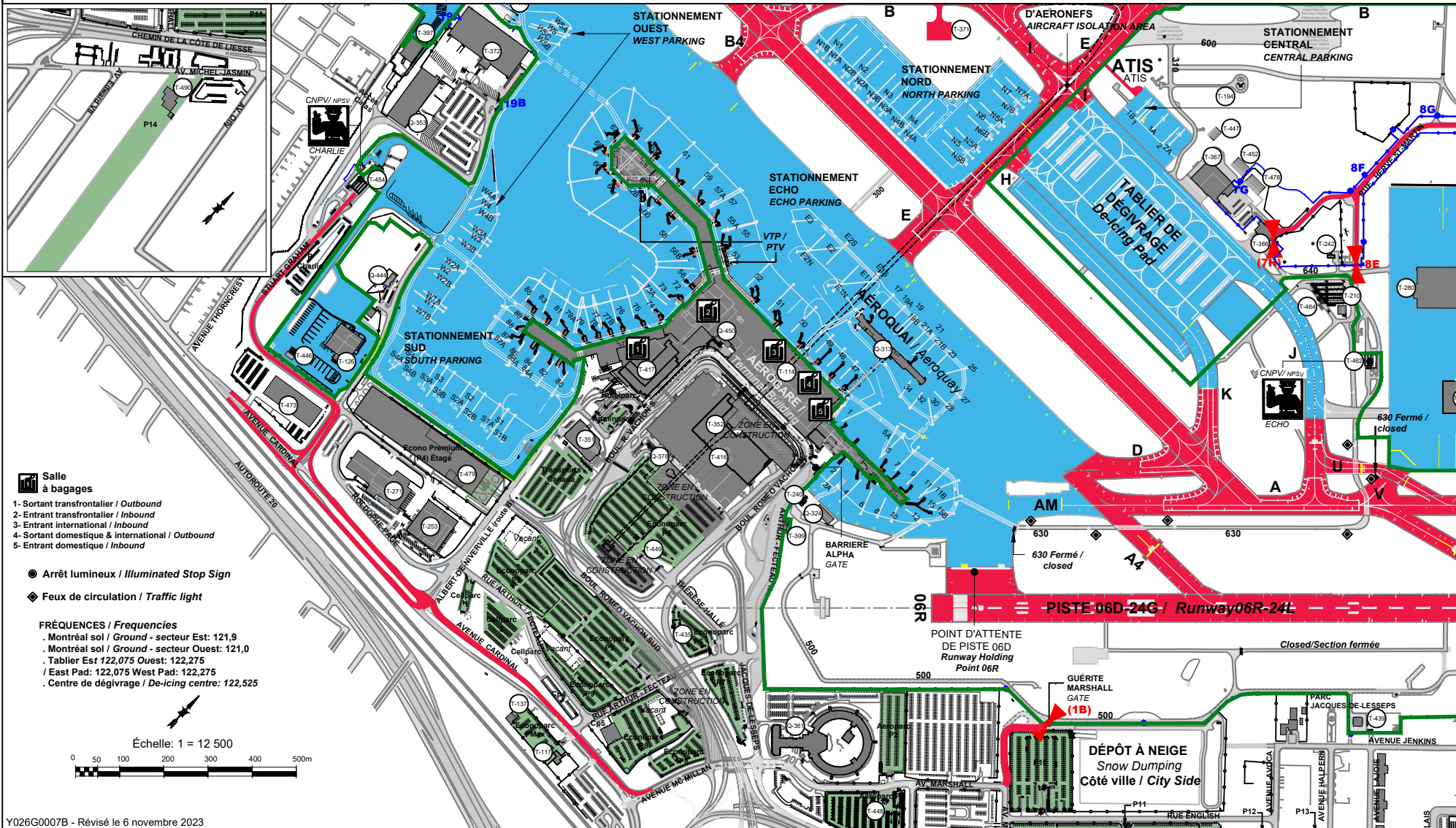


● Numéro de bâtiment / Building number

- Q-328 STATION DE POMPAGE SOUTERRAINE (Cité Dorval) / Underground Pumping Station
- Q-334 ATELIER DES GROUPES MOTO-PROPULSEURS (Air Canada) / Jet engine workshop
- Q-335 ÉDIFICE INFORMATIQUE (Air Canada) / Computer building
- Q-347 CENTRE DE CONTRÔLE RÉGIONAL - Circulation aérienne / Air traffic - Regional Control Centre
- Q-348 ATELIER D'ASSEMBLAGE (Bombardier) / Assembly workshop
- Q-349 HANGAR (Flight Safety Canada)
- Q-355 CENTRE DE FORMATION (Air Canada) / Formation centre
- Q-356 ÉDIFICE ADMINISTRATIF (Bombardier) / Administrative building
- Q-357 GARDERIE (Bombardier) / Nursery
- Q-358 HANGAR CL-215 (Bombardier)
- Q-359 ATELIER (Bombardier) / Workshop
- Q-367 BUREAU ET GARAGE / Office and garage
- Q-370 BÂTIMENT ET HANGAR (Starlink) / Building and hangar
- Q-454 HANGAR (Aviation Etcetera)
- T-130 INGÉNIERIE ET ENTRETIEN (Air Canada) / Engineering and maintenance
- T-194 ABRI ANTI-BOMBE / Bomb Shelter
- T-210 CENTRE DE DISTRIBUTION ÉLECTRIQUE (FEC-A) / Electrical Distribution Centre A
- T-227 ENTREPÔT DE COMBUSTIBLE (Air Canada) / Fuel depot
- T-228 CENTRALE THERMIQUE (Air Canada) / Central Heating Plant
- T-242 MÉTÉO (Environnement Canada)
- T-255 HANGAR (Excaire Inc.)
- T-256 BUREAU (Excaire Inc.) / Office
- T-257 HANGAR (IMP Group)
- T-258 HANGAR (Sky Service F.B.O.)

- T-259 HANGAR (Sky Service F.B.O.)
- T-366 CASERNE DE POMPIERS ADM / Fire Hall
- T-367 BÂTIMENT DE DÉGIVRAGE / De-icing Building
- T-371 ABRI D'IDENTIFICATION DES BAGAGES / Identification baggage shelter
- T-377 ATELIER DE PEINTURE (Bombardier) / Painting workshop
- T-378 CENTRE DE FINITION (Bombardier) / Finition centre
- T-383/384 STATION DE POMPAGE (Arrondissement Dorval) / Pumping station
- T-412 HANGAR (Air Transat)
- T-418 ENTREPÔT (Transport Vantage) / Warehouse
- T-419 ENTREPÔT (Purulator) / Warehouse
- T-420 ENTREPÔT (Spire Freezers) / Warehouse
- T-421 ENTREPÔT (XTL West Island Equities) / Warehouse
- T-422 ENTREPÔT (Fedex) / Warehouse
- T-423 HANGAR (Bombardier)
- T-424 HANGAR (Innotech)
- T-429/430 HANGARS (Cargo nord) / Hangar multi-tenants
- T-432/433 BÂTIMENTS MULTI-LOCATAIRES / Building multi-tenants
- T-436 ENTREPÔT FRIGORIFIQUE (Conestoga) / Cold storage
- T-437 GARAGE (Groupe Trans-Inter) / Garage
- T-439 CENTRE DE DISTRIBUTION ÉLECTRIQUE (FEC-B) / Electrical Distribution Centre B
- T-440 HANGAR (Air Inuit)
- T-441 HANGAR (Air Creebec)
- T-454 CNP-V C / NPS-V C
- T-455 CNP-V D / NPS-V D
- T-462 CNP-V E / NPS-V E
- T-463 CNP-V F / NPS-V F
- T-475 CNP-V AEROTERM / NPS-V AEROTERM
- T-487/488/489 BUREAUX ET GARAGE (Entreprise, Hertz, AvisCar) / Office and garage
- T-490 400 Michel-Jasmin - Stationnement P14 / Parking P14

Zone critique réglementée / Critical Restricted Area
 Clôture / Fence

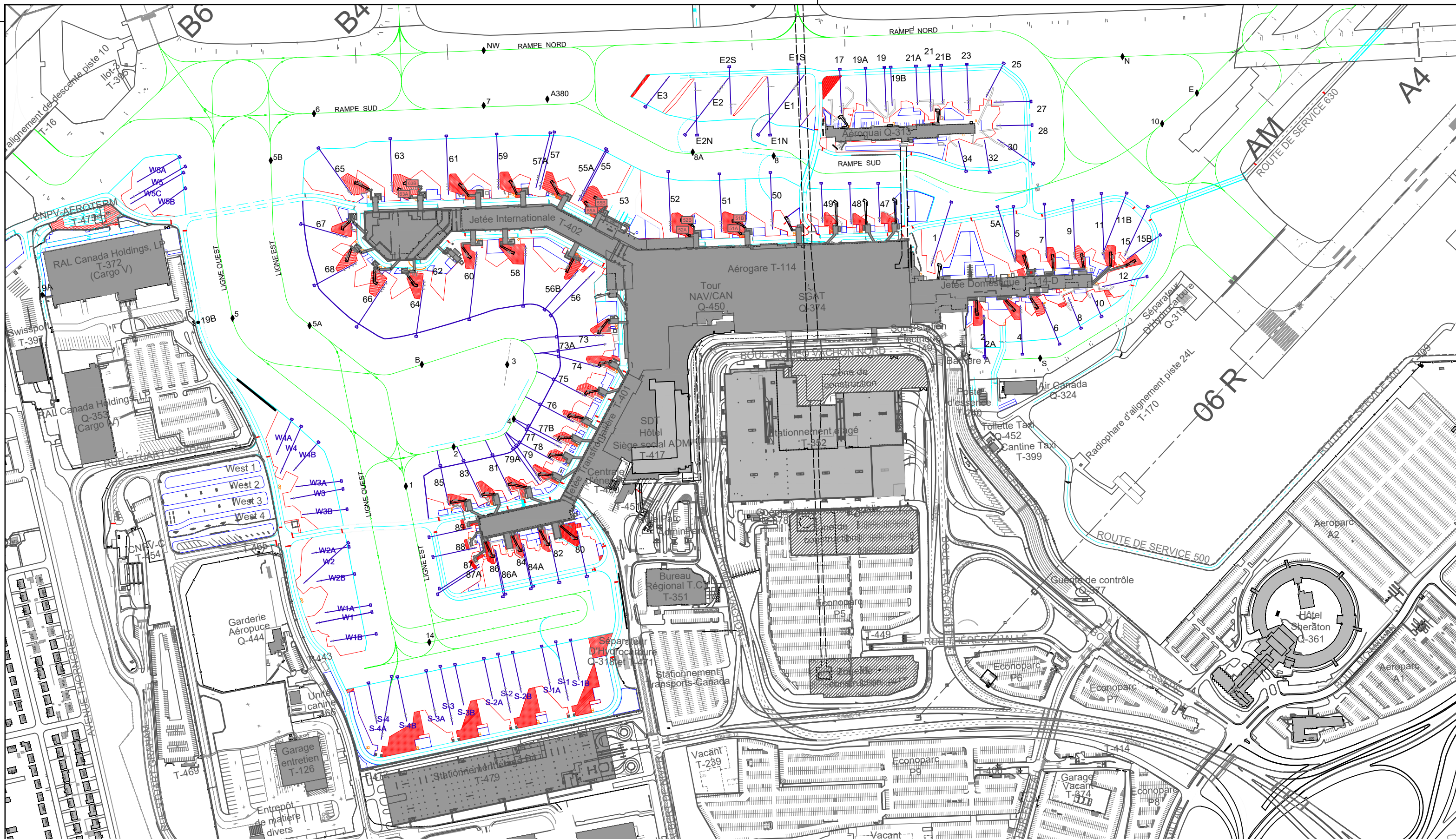


Y026G0007B - Révisé le 6 novembre 2023

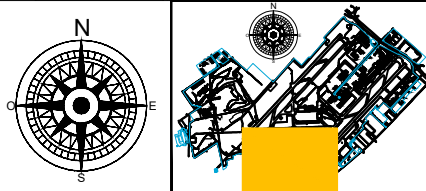
● Numéro de bâtiment / building number P11 Stationnement / Parking — Clôture et barrière / Fence and gate — Zone critique réglementée / Critical Restricted Area

Liste de bâtiment / Building list

- | | | | |
|---|---|--|--|
| <p>Q-313 AÉROQUAI / Aeroquay
Q-318 SÉPARATEUR D'HYDROCARBURE / Hydrocarbon Separator
Q-324 GARAGE D'ENTRETIEN (Air-Canada) / Maintenance Garage
Q-353 CARGO (RAL Canada Holdings / Cargo IV)
Q-361 HÔTEL (Sheraton) / Hotel
Q-378 POSTE D'ASSISTANCE STATIONNEMENT PUBLIC / Public Parking Attendance Station
Q-444 GARDERIE (Aeropuce Inc.) / Nursery
Q-450 TOUR DE CONTRÔLE (Nav Canada) / Control Tower
T-114 AÉROGARE / Terminal Building
T-117 GARAGE D'ENTRETIEN / Maintenance Garage
T-123 HANGAR (Multi-locataires / Multi-tenants)
T-126 GARAGE D'ENTRETIEN ADM / Maintenance Garage
T-137 GARAGE ADM
T-194 ABRI ANTI-BOMBE / Bomb Shelter</p> | <p>T-210 CENTRE DE DISTRIBUTION ÉLECTRIQUE (FEC-A) / Electrical Distribution Centre A
T-240 POSTE D'ESSENCE (MIFFC) / Gasbar
T-242 MÉTÉO (Environnement Canada) / Weather
T-253 CUISINE DE L'AIR (RAL Canada Holdings / Gate Gourmet) / Flight Kitchen
T-271 COMMISSARIAT AÉRIEN (Air Canada) / Commissary Building
T-280 HANGAR D'ENTRETIEN (Air Canada) / Maintenance Building
T-351 BUREAU RÉGIONAL T.C. / Regional Office
T-352 STATIONNEMENT ÉTAGÉ / Parking Structure
T-366 CASERNE DE POMPIERS ADM / Fire Hall
T-367 BÂTIMENT DE DÉGIVRAGE / De-Icing Building
T-371 ABRI D'IDENTIFICATION DES BAGAGES / Baggage Identification Shelter
T-372 BUREAU ET HANGAR (RAL Canada Holdings / Cargo V) Office and Hangar</p> | <p>T-397 GARAGE (MIFFC / CAFAS)
T-416 EDICULE PUBLIC / Car Rental Public Chamber
T-417 SDT, HÔTEL MARRIOTT, SIÈGE SOCIAL ADM / SDT, Marriott Hotel, ADM Head Office
T-428 GUERITE D / Guardhouse
T-435 POSTE DE POMPAGE SOUTERRAIN / Underground Pumping Station
T-439 CENTRE DE DISTRIBUTION ÉLECTRIQUE (FEC-B) / Electrical Distribution Centre B
T-445 ENTREPÔT DÉGIVRANT SOLIDE / Solid De-icing Warehouse
T-446 ENTREPÔT DE MATÉRIEL DIVERS / Material miscellaneous Warehouse
T-447 MÉGADÔME DÉGIVRAGE / De-icing Warehouse
T-448 GUERITE AEROPARC / Guardhouse
T-449 GUERITE P5 / Guardhouse
T-452 DÔME 1 RECYCLAGE GLYCOL / Recycling glycol dome1
T-454 CNP-V C / NPS-V C</p> | <p>T-455 CNP-V D / NPS-V D
T-462 CNP-V E / NPS-V E
T-464 Bâtiment de pause-repas / Break & Lunch Building
T-473 CARGO (RAL Canada Holdings) / Cargo II
T-475 CNP-V Aeroterm / NPS-V Aeroterm
T-452 DÔME 2 RECYCLAGE GLYCOL / Recycling glycol dome2
T-479 STATIONNEMENT ECONO PREMIUM ÉTAGÉ (P4) / Parking Structure Econo Premium (P4)
T-487 BUREAUX ET GARAGE (Enterprise) / Office and garage
T-488 BUREAUX ET GARAGE (Hertz) / Office and garage
T-489 BUREAUX ET GARAGE (Aviscar) / Office and garage
T-490 400 Michel-Jasmin - Stationnement P14 / Parking P14</p> |
|---|---|--|--|



- ◆ Point d'attente
- Ligne de guidage d'avions
- Corridor des véhicules
- Ligne rouge - espace réservé stationnement interdit
- Ligne bleu - espace réservé
- Ligne de stationnement d'aéronefs



YUL Aéroport International Montréal-Trudeau

Titre du dessin POINTS D'ATTENTE / HOLDING POINTS (Tablier principal / Main Apron)		
Demandé par	Dessiné par G. Louis-Jacques	Projet no. :
Vérifié par	Date Révisé en 27 octobre 2023	Échelle : 1 : 5 000 Numéro de plan Y026G0010

③ NUMÉRO DE BÂTIMENT / Building Number

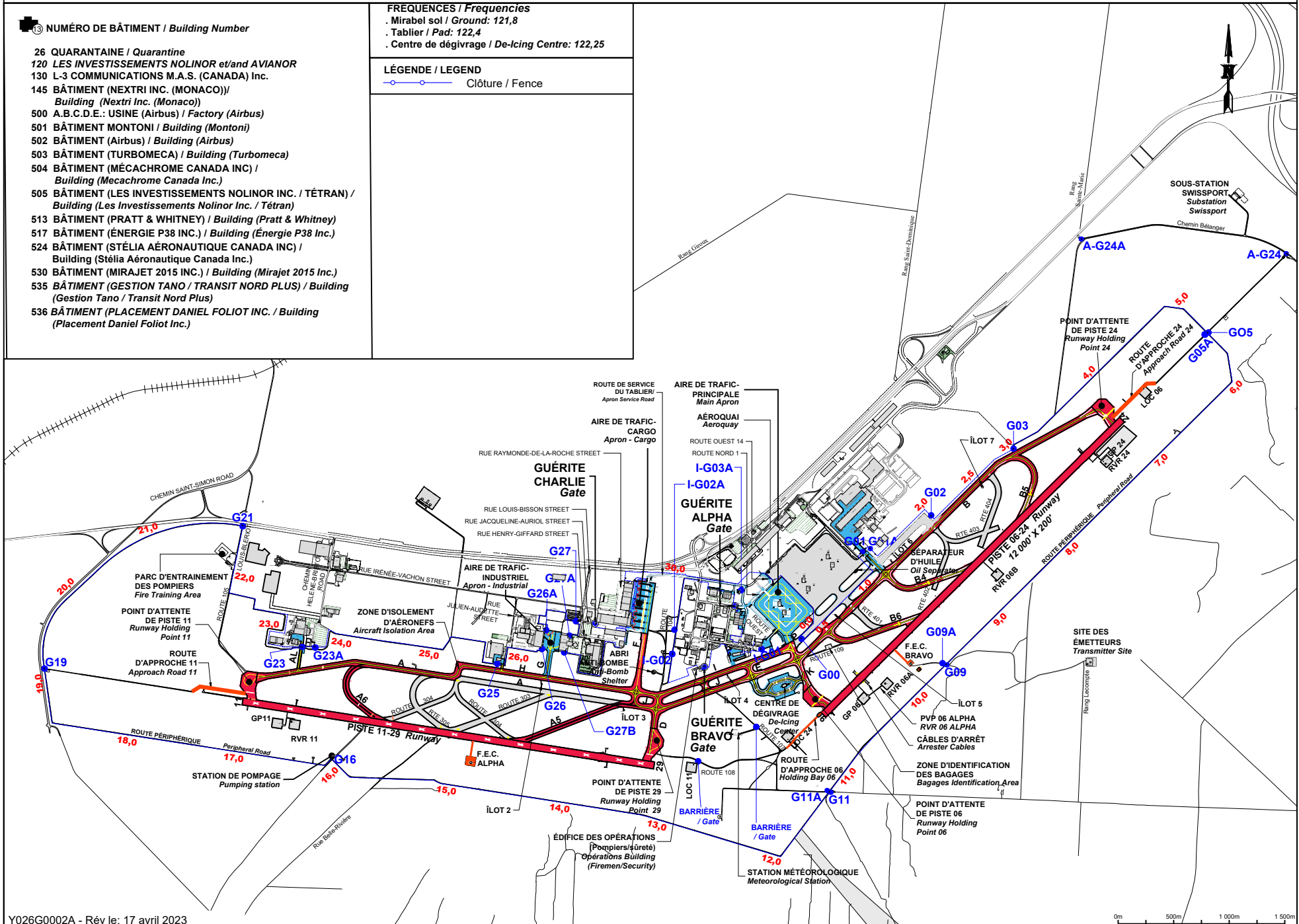
- 26 QUARANTAINE / Quarantine
- 120 LES INVESTISSEMENTS NOLINOR et/and AVIANOR
- 130 L-3 COMMUNICATIONS M.A.S. (CANADA) Inc.
- 145 BÂTIMENT (NEXTRI INC. (MONACO))/
Building (Nextri Inc. (Monaco))
- 500 A.B.C.D.E.: USINE (Airbus) / Factory (Airbus)
- 501 BÂTIMENT MONTONI / Building (Montoni)
- 502 BÂTIMENT (Airbus) / Building (Airbus)
- 503 BÂTIMENT (TURBOMECA) / Building (Turbomeca)
- 504 BÂTIMENT (MÉCACHROME CANADA INC) /
Building (Mecachrome Canada Inc.)
- 505 BÂTIMENT (LES INVESTISSEMENTS NOLINOR INC. / TÉTRAN) /
Building (Les Investissements Nolinor Inc. / Tétran)
- 513 BÂTIMENT (PRATT & WHITNEY) / Building (Pratt & Whitney)
- 517 BÂTIMENT (ÉNERGIE P38 INC.) / Building (Énergie P38 Inc.)
- 524 BÂTIMENT (STÉLIA AÉRONAUTIQUE CANADA INC) /
Building (Stélia Aéronautique Canada Inc.)
- 530 BÂTIMENT (MIRAJET 2015 INC.) / Building (Mirajet 2015 Inc.)
- 535 BÂTIMENT (GESTION TANO / TRANSIT NORD PLUS) / Building
(Gestion Tano / Transit Nord Plus)
- 536 BÂTIMENT (PLACEMENT DANIEL FOLIOT INC. / Building
(Placement Daniel Foliot Inc.)

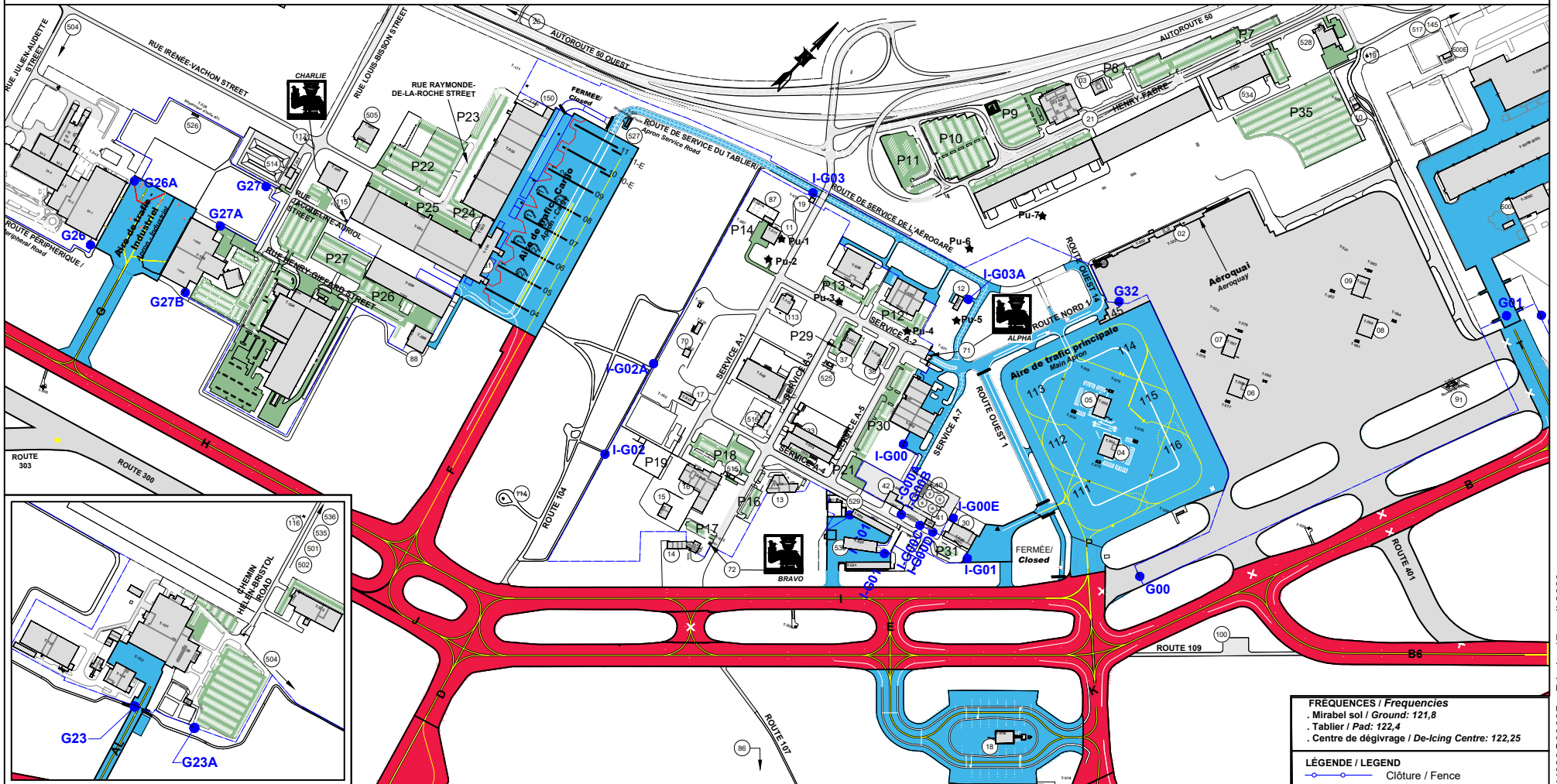
FREQUENCES / Frequencies

- Mirabel sol / Ground: 121,8
- Tablier / Pad: 122,4
- Centre de dégivrage / De-Icing Centre: 122,25

LÉGENDE / LEGEND

- Clôture / Fence





- Stationnement / Parking
 - Pu14 Puits d'accès / Access Pit
 - Clôture / Fence
 - Numéro de bâtiment / Buildings List :
- 02 AÉROQUAI / Aeroquay
 - 03 ADMINISTRATION (SYSCOMAX IMMOBILIER INC.)
 - 04 à 09 CENTRES D'AVITAILEMENT / Clusters:
 - 04 GARAGE 1 / Garage 1
 - 05 BUREAU 1 / Office 1
 - 06 ICAR - GARAGE 2 / Garage 2
 - 07 ICAR - BUREAU 2 / Office 2
 - 08 ICAR - GARAGE 3 / Garage 3
 - 09 ICAR - BUREAU 3 / Office 3
 - 10 ICAR - POSTE D'ACCUEIL / ICAR Reception Station
 - 11 CENTRALE THERMIQUE / Central Heating Plant
 - 12 POSTE DE TRANSFORMATION "B" / Power Distribution Plant "B"
 - 13 TOUR DE CONTRÔLE / Control Tower
 - 14 CASERNE DE POMPIERS / Fire Hall
 - 15 REMISE DE SABLE (CDS) / Sand Shed (CDS)
 - 16 CENTRE DES SERVICES / Service Center
 - 17 ENTREPÔT DE VÉHICULES LOURDS (CIRSIC) / Heavy Vehicle Warehouse (CIRSIC)

- 18 CENTRE DE DÉGIVRAGE / De-icing Centre
- 19 POSTE DE RELÈVEMENT DES EAUX USÉES / Sewage Lift Station
- 21 LIEN PIÉTONNIER / Pedestrian Walkway
- 26 QUARANTAINE / Quarantine
- 30 NOLISEMENT HÉLICOPTÈRES et / and FBO
- 31 ÉDIFICE "A" (CARGO) / Building A (Cargo)
- 32 ÉDIFICE "B" (CARGO) / Building B (Cargo)
- 33 ÉDIFICE "C" (CAC CANADA) / Building C (CAC Canada)
- 34 ÉDIFICE "D" (CARGO) / Building D (Cargo)
- 35 CUISINE (PRODUCTIONS MOULINS LAFAYETTE) / Kitchen Building (Productions Moulins Lafayette)
- 36 BÂTIMENT (AVIANOR SIÈGE SOCIAL) / Building Avianor (Headquarter)
- 37 BÂTIMENT (GROUPE AVIANOR) / Building (Groupe Avianor)
- 38 COMMISSION SCOLAIRE DE MONTRÉAL - ÉCOLE DE FORMATION AÉRONAUTIQUE / Aeronautic Training Institute
- 39 ENTREPÔT ET BUREAUX / Warehouse And Office
- 40 SWISSPORT (Réservoirs T-1 à T-4) / CAFAS (Tanks T-1 to T-4)
- 41 SWISSPORT (sous-station) / CAFAS (Substation)
- 42 SWISSPORT (Edifice) / CAFAS (Building)

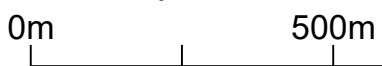
- 43 HÔTEL / Hôtel SYSCOMAX IMMOBILIER INC.
- 70 GARAGE (Y.R. PAQUETTE INC.) / Garage (Y.R. Paquette Inc.)
- 71 GUÉRITÉ ALPHA / Alpha Guardhouse
- 72 GUÉRITÉ BRAVO / Bravo Guardhouse
- 86 STATION MÉTÉOROLOGIQUE / Meteorological Station
- 87 STATION DE POMPAGE D'EAU POTABLE / Pumping Station
- 88 ÉDIFICE "E" (CARGO) (PHOENIX INNOVATION ADMINISTRATION INC.) / Building E (Cargo) (Phoenix innovation administration Inc.)
- 91 SÉPARATEUR D'HUILE / Oil Separator
- 100 ZONE D'IDENTIFICATION DES BAGAGES / Identification Baggage Shelter
- 113 ÉDIFICE (GARAGE) (CENTRE DU CAMION K.L. MAINVILLE INC.) / Building (Garage)
- 114 ABRI ANTI-BOMBE ADM / Anti-Bomb Shelter
- 115 GUÉRITÉ CHARLIE / Charlie Guardhouse
- 116 SOUS-STATION DU RELÈVEMENT DES EAUX USÉES / SOUS-STATION DU RELÈVEMENT DES EAUX USÉES
- 119 SOUS-STATION DU RELÈVEMENT DES EAUX USÉES
- 120 INVESTISSEMENTS NOLINOR et/and AVIANOR
- 130 L-3 COMMUNICATIONS M.A.S. (CANADA) Inc.
- 145 GARAGE (NEXTRI INC. (MONACO)) / Garage

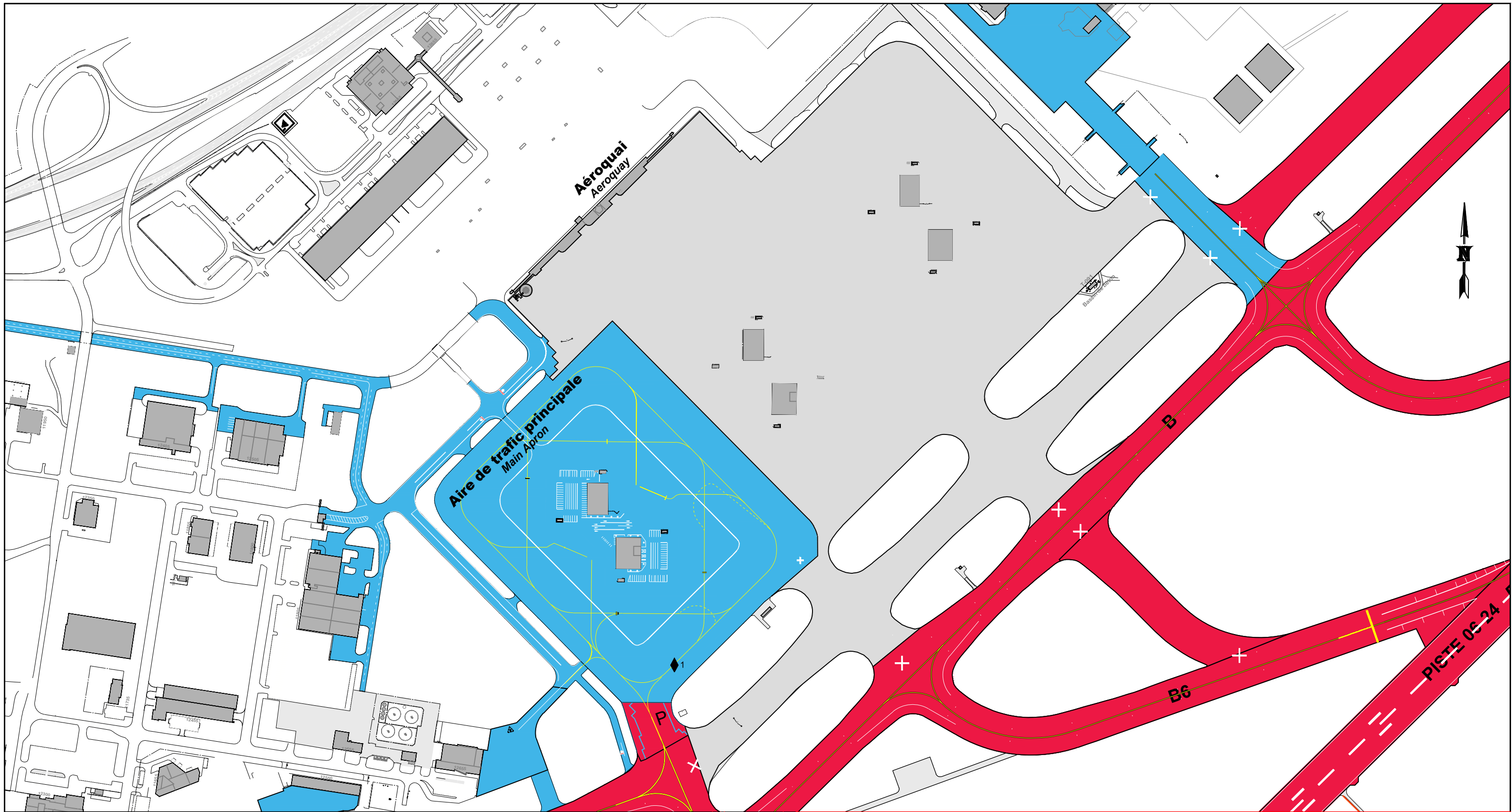
- 150 BÂTIMENT (FEDERAL EXPRESS) / Building (Federal Express)
- 181 ANNEXE (Bâtiment A) (AVIANOR INC.) / Annexe (Building A)
- 500 A.B.C.D.E.: USINE (Airbus) / Factory (Airbus)
- 501 BÂTIMENT (MONTONI) / Building (Montoni)
- 502 BÂTIMENT (Airbus) / Building (Airbus)
- 503 BÂTIMENT (TURBOMECA) / Building (Turbomeca)
- 504 BÂTIMENT (MÉCHACHROME INTERNATIONAL INC.) / Building (Mecachrome International Inc.)
- 505 BÂTIMENT (L. & G. CLOUTIER AÉRONAUTIQUE INC. / TÉTRAN) / Building (L. & G. Cloutier Aéronautique Inc. / Téttran)
- 513 BÂTIMENT (PRATT & WHITNEY) / Building (Pratt & Whitney)
- 514 STATION DÉLUGE (PRATT & WHITNEY) / Flood Station (P & W)
- 515 BÂTIMENT (SOUS-STATION "C") / Building (Electrical Substation "C")
- 516 BÂTIMENT (CPE Petit équipement) / Building (Nursery)
- 517 BÂTIMENT (ÉNERGIE P38 INC.) / Building (Energie P38 Inc.)
- 524 BÂTIMENT (STÉLIA AÉRONAUTIQUE CANADA INC.) / Building (Stélia Aéronautique Canada Inc.)

- 525 BÂTIMENT (BELL CANADA) / Building (Bell Canada)
- 526 SÉPARATEUR D'HUILE ATI / Oil Separator ATI
- 527 SÉPARATEUR D'HUILE ATC / Oil Separator ATC
- 528 BÂTIMENT (PAMA MANUFACTURING / Building
- 529 BÂTIMENT (MIRAJET 2015 INC., HANGAR B1) / Building (Mirajet 2015 Inc.)
- 530 BÂTIMENT (MIRAJET 2015 INC., HANGAR B2) / Building (Mirajet 2015 Inc.)
- 533 BÂTIMENT (SOUDURE ALARIE INC. / MÉTAUTEK) / Building (Soudure Alarie Inc. / Métautek)
- 534 BÂTIMENT (USINE PRO-AMINO) / Building (Factory Pro-Amino)
- 535 BÂTIMENT (GESTION TANO / TRANSIT NORD PLUS) / Building (Gestion Tano / Transit Nord Plus)
- 536 BÂTIMENT (PLACEMENT DANIEL FLOIOT INC.) / Building (Placement Daniel Floiot Inc.)
- 539 BÂTIMENT MÉCANIQUE BARRIÈRE HYDRAULIQUE / Building
- 540 BÂTIMENT HUB / Building
- 541 BÂTIMENT LOCATIF / Rental Building
- 542 BÂTIMENT PMR / Building

FREQUENCES / Frequencies
 . Mirabel sol / Ground: 121,8
 . Tablier / Pad: 122,4
 . Centre de dégivrage / De-icing Centre: 122,25

LÉGENDE / LEGEND
 Clôture / Fence





PRÉLIMINAIRE N.B. : Le ou les plans ne sont fournis par YMX (ADM) qu'à titre indicatif seulement. YMX (ADM) ne peut garantir leur exactitude de sorte que le destinataire doit les utiliser avec réserve; il lui incombe d'en vérifier le contenu en effectuant les relevés supplémentaires appropriés et en faisant les demandes de localisation (tel que Info Excavation, NAV Canada, Ville de Mirabel, etc) avant toute excavation, forage ou construction sur le terrain d'YMX



YMX Aérocity Internationale de Mirabel

ADM Aéroports de Montréal

Titre du dessin POINTS D'ATTENTE / HOLDING POINTS (Tablier principal / Main Apron)		
Demandé par	Dessiné par G. Louis-Jacques	Projet no.
Directeur / Direction K. Beauchamp	Date 13 octobre 2021	Échelle; 1 : 5 000
		Numéro de plan Y026G0004

ANNEXE D – ALPHABET PHONÉTIQUE

NOTE:

Il faut accentuer les syllabes écrites en majuscules dans la liste précitée.

LETTRE	MOT	PRONONCIATION
A	ALPHA	AL fah
B	BRAVO	BRAH VOH
C	CHARLIE	CHAR lee
D	DELTA	DELL tah
E	ECHO	ECK oh
F	FOXTROT	FOKS trot
G	GOLF	GOLF
H	HOTEL	hoh TELL
I	INDIA	IN dee ah
J	JULIET	JEW lee ETT
K	KILO	KEY loh
L	LIMA	LEE mah
M	MIKE	MIKE
N	NOVEMBER	no VEM ber
O	OSCAR	OSS cah
P	PAPA	pah PAH
Q	QUEBEC	keh BECK
R	ROMEO	ROW me oh
S	SIERRA	see AIR rah
T	TANGO	TANG go
U	UNIFORM	YOU nee form
V	VICTOR	VIK tah
W	WHISKEY	WISS key
X	X-RAY	ECKS ray
Y	YANKEE	YANG key
Z	ZULU	ZOO loo

NOMBRE	PRONONCIATION
0	ZÉ-RO
1	UN
2	DEU
3	TRWA
4	KATR-e
5	SINK
6	SIS
7	SET
8	UIT
9	NEUF

NOTE :

- Il faut aussi accentuer les syllabes écrites en majuscules dans les nombres. Par exemple, les deux syllabes du chiffre **ZÉ-RO** ont la même accentuation, tandis que dans le mot **KATR-e**, seule la première syllabe est accentuée.
- Chaque chiffre de tous les nombres, à l'exception des multiples de mille, doit être prononcé séparément. Les multiples de mille doivent être transmis en prononçant chaque chiffre du nombre suivi du mot mille.

EXEMPLES :

NOMBRE	PRONONCIATION
10	UN ZÉRO
75	SEPT CINQ
100	UN ZÉRO ZÉRO
583	CINQ HUIT TROIS
12000	UN DEUX MILLE
38143	TROIS HUIT UN QUATRE TROIS

- Les nombres comportant des décimales se prononcent ainsi :

NOMBRE	PRONONCIATION
118.1	UN UN HUIT DÉCIMALE UN
465.2125	QUATRE SIX CINQ DÉCIMALE DEUX UN DEUX CINQ

ANNEXE E – TECHNIQUES PHONIQUES

MOTS NORMALISÉS

MOTS OU EXPRESSIONS	SIGNIFICATION
Accusez réception	Dites-moi si vous avez reçu et compris le message.
Affirmatif	Oui, ou permission accordée.
Confirmez	Ma version est-elle bonne ?
Correction (ou rectification)	Une erreur s'est glissée dans cette émission (ou dans le signal). La bonne version est...
Comment me recevez-vous ?	Pouvez-vous m'entendre et me comprendre ?
Je répète	Je vais maintenant répéter mon instruction afin d'être plus clair.
Négatif	Non, ou permission refusée, ou ce n'est pas correct, ou je n'approuve pas.
Répétez	Répétez tout le message, ou une partie de celui-ci, exactement comme vous l'avez compris.
Roger	Votre dernier message m'est parvenu.
Dites de nouveau	Répétez votre dernier message en entier, ou la partie qui suit. Ne pas utiliser le mot « répétez ».
Parlez lentement	Indique que vous parlez trop vite et que votre interlocuteur a de la difficulté à vous comprendre.
Gardez l'écoute	Attendez et restez à l'écoute. Je vais vous rappeler.
Vérifiez	Procédez à la vérification du texte avec l'interlocuteur et faites-nous parvenir la bonne version.
Quel est votre message/demande ?	Répétez ou indiquez la nature de votre message ou de votre demande.
À l'écart de	Restez à une distance sécuritaire de plus ou moins 200 pieds d'une limite d'intersection.
Par le travers de	Désigne : vis-à-vis

PHRASÉOLOGIE NORMALISÉE

Une phraséologie a été établie pour transmettre les autorisations, instructions et messages de la façon la plus efficace en utilisant le moins de mots possible, minimisant ainsi le risque de malentendus. En voici quelques exemples qui impliquent l'unité de contrôle au sol et/ou le tablier de Montréal :

a) Demande d'autorisation et réponse

- Conducteur : « MONTRÉAL SOL, (indicatif du véhicule). »
- Contrôle au sol : « (indicatif du véhicule) MONTRÉAL SOL. »
- Conducteur : « (indicatif du véhicule) DE (point de départ), À (destination). »
- Contrôle au sol : « (indicatif du véhicule) PROCÉDEZ À / OU CIRCULEZ (lieu). »

Si l'autorisation de procéder ou de circuler est refusée, la réponse de l'unité de contrôle au sol commencera par le mot « NÉGATIF », par exemple :

- Contrôle au sol : « (indicatif du véhicule) NÉGATIF ! ATTENDEZ. »

b) Demande d'autorisation quand on accompagne un véhicule sans radio

- Conducteur : « MIRABEL-RADIO, (indicatif du véhicule) PLUS UN, DE (point de départ), À (destination). »

Il est nécessaire d'employer l'expression « plus un » ou « plus deux », etc. parce qu'elle indique à l'unité de contrôle au sol le nombre de véhicules formant le convoi.

c) Exemple d'instructions provenant du contrôleur-sol

- Tour : « Autorisé à circuler piste 10-28, avisez libéré. »
- Tour : « Restez à l'écart de la piste 06. »
- Tour : « Camion huit trois, Contrôle sol, Quittez la piste (numéro de piste), à (endroit) et avisez libéré. »

d) Vérification de communications radio

- Véhicule: « Tablier de Montréal, Personnel deux sept, Vérification radio ».
- Tablier de Montréal : « Personnel deux sept, Tablier de Montréal, parfaitement lisible », *ou*
- Tablier de Montréal : « Personnel deux sept, Tablier de Montréal ».
- Personnel deux sept : « un, deux, trois, quatre, cinq; cinq, quatre, trois, deux, un ».
- Tablier de Montréal: « Je vous reçois cinq sur cinq ».

PHRASÉOLOGIE – GUIDE D'APPRENTISSAGE

Cette section est destinée à faciliter l'apprentissage de la phraséologie utilisée lors des échanges radio sur l'aire de manœuvre. Il est la base du test d'évaluation pratique des candidats qui désirent obtenir un permis de conduire côté piste de type « D » ou « D/A » pour remorquage. Les principes et exemples énoncés ci-dessous servent de fondement et doivent être adaptés en fonction des lieux et des situations.

Avant d'initier toute communication, l'appelant doit s'assurer de ne pas interrompre une communication déjà en cours.

En tout temps, l'appelant doit rester à l'écoute des échanges radio en cours et être en mesure de répondre à des instructions attendues ou inattendues de l'unité de contrôle.

Chaque chiffre de tous les nombres doit être prononcé séparément :

EXEMPLE :

500 = cinq zéro zéro

38143 = trois huit un quatre trois

CEPENDANT, si le nombre est composé de 4 chiffres ou plus dont les trois derniers sont des zéros, la lecture doit se faire comme suit:

3000 = trois mille, *et non* : trois zéro zéro zéro

12000 = un deux mille

APPEL INITIAL

L'appel initial se fait toujours en commençant par l'identification de la station appelée, suivi de l'identification du demandeur :

Personnel 656 souhaite entrer en communication avec la tour de contrôle de Montréal

ex. : « **Montréal Sol, Personnel 656** »

Personnel 656 souhaite entrer en communication avec la tour de l'aire de trafic (SGAT)

ex. : « **Tablier de Montréal, Personnel 656** »

Après l'appel initial, l'appellation **Montréal Sol** peut-être abrégée en utilisant seulement « **Sol** ».

TRANSMISSIONS SUBSÉQUENTES

Toutes les transmissions subséquentes doivent débuter par l'identification de la station appelée, suivi de l'identification du demandeur et de l'objet de la communication.

EXEMPLE :

« **Montréal Sol, Personnel 656, de Excaire à la base Air Canada** »

« Personnel 656, Montréal Sol, circulez Roméo, demeurez à l'écart de la piste 24 gauche »

« **Montréal Sol, Personnel 656, demeure à l'écart de la piste 24 gauche** »

« Personnel 656, Montréal Sol, circulez Roméo et traversez piste 24 gauche, circulez Alpha pour la base »

« **Montréal Sol, Personnel 656, circule Roméo et traverse la piste 24 gauche, circule Alpha pour la base.** »

En résumé, une demande de circulation d'un point A à un point B peut comprendre jusqu'à 6 éléments :

Contact initial

- | | |
|------------------------|---------------------|
| 1. Station appelée | ex. : Montréal Sol |
| 2. Station qui appelle | ex. : Personnel 656 |

Contact subséquent

- | | |
|--|--|
| 3. Station appelée | ex. : Montréal Sol |
| 4. Station qui appelle | ex. : Personnel 656 |
| 5. Identification précise du point de départ
(où je suis, en utilisant les prépositions telles
« de », « sur », « à », selon le cas) | ex. : sur Alpha-Charlie, ou
sur le tablier principal à l'écart d'Écho |
| 6. Identification précise de la destination :
(où je vais en utilisant la proposition « pour ») | ex. : pour le tablier principal
ex. : pour le chemin 310 |

Autres exemples

- « **Tablier de Montréal, Personnel 656** »
- « Personnel 656, Tablier »
- « **Tablier, Personnel 656, du Nord 1 au Foxtrot** »
- « **Montréal Sol, Personnel 656** »
- « Personnel 656, Montréal Sol »
- « **Sol, Personnel 656, sur le tablier, à l'écart d'Écho, pour le chemin 310** »

NOTE IMPORTANTE

Les contrôleurs spécifient toujours si une piste peut être traversée ou si vous devez demeurer à l'écart d'une piste ou d'une voie de circulation. Ainsi, une instruction telle que : « circulez Écho » n'implique **jamais** une autorisation de traverser la piste 10-28 ou 06L-24R. Si la mention « **traversez piste XX** » n'est pas spécifiquement incluse dans une autorisation, vous devez demeurer à l'écart de la piste. En cas de doute, vous devez toujours obtenir confirmation du contrôleur.

RELECTURES

Les restrictions émises soit par l'unité de contrôle, doivent être **répétées intégralement** après réception.

EXEMPLES:

- 1- « **Montréal Sol, ADM 23** »
 - « ADM 23, Montréal Sol »
 - « **ADM 23, à l'écart de Roméo sur le chemin 500, pour la base d'Air Canada** »
 - « ADM 23, circulez Roméo, restez à l'écart de la piste 24 gauche »
 - « **ADM 23, circule Roméo et reste à l'écart de la piste 24 gauche** »

- 2- « **Montréal Sol, Personnel 656, à l'écart de Roméo sur le chemin 500, pour la base d'Air Canada** »
 - « Personnel 656, Sol, négatif, attendez »
 - « **Sol, Personnel 656, on attend** »

APPEL DE DÉGAGEMENT

Lorsqu'on libère une piste, une voie de circulation ou l'aire de trafic, il est requis d'aviser l'unité de contrôle.

- « **Sol, Personnel 656, piste 24 gauche libérée sur Alpha** »

ANNEXE F – MARQUES DE CHAUSSÉE

GÉNÉRALITÉS

G.01 Les marques de chaussée servent à guider les aéronefs et les véhicules sur l'aire de mouvement d'un aéroport. La présente annexe décrit et illustre les marques employées que tout conducteur d'un véhicule doit connaître.

COULEURS DES LIGNES

G.02 Les quatre (4) couleurs suivantes sont utilisées pour indiquer le type de marques sur la chaussée :

- a) les lignes **jaunes** servent aux mouvements des aéronefs ;
- b) les lignes **rouges** délimitent les zones d'évolution contrôlées d'aéronefs, et les lignes **rouges hachurées** délimitent les zones de non-stationnement ;
- c) les lignes **blanches** sont utilisées pour les corridors de véhicules, les zones d'attente de l'équipement de service (« *staging* ») et le marquage de piste ;
- d) les lignes **blanches doubles** sont utilisées pour délimiter les zones de circulation des avions et celles de stationnement ou de corridor de véhicules ;
- e) les lignes **bleues** servent à indiquer les espaces de stationnement réservés aux véhicules.

VOIES DE CIRCULATION ET AIRE DE TRAFIC

G.03 Il existe 2 types d'**ARRÊTS OBLIGATOIRES** peints au sol :

- a) Le **rectangle rouge** encadré de blanc.



- b) L'**octogone rouge** avec un contour blanc comportant l'illustration de deux (2) aéronefs blancs au centre. Il indique au conducteur qu'il est sur le point de traverser une voie de circulation ou une ligne de guidage.

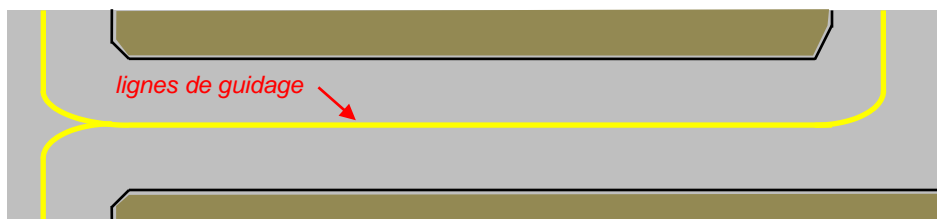


G.04 **LIGNES DE GUIDAGE ET MARQUAGE AU SOL**

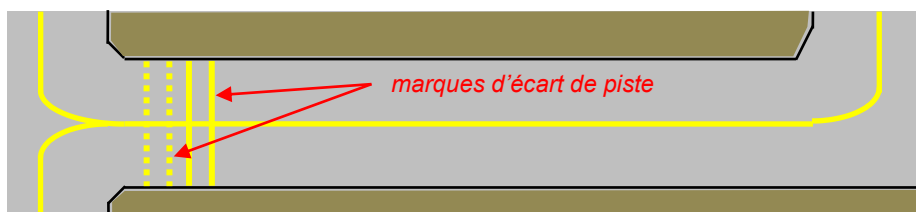
- a) Les **lignes de couleur jaune**, servant au guidage des aéronefs, sont utilisées comme repère par les pilotes et/ou les équipes de remorquage qui y maintiennent la roue avant de l'aéronef de sorte que les ailes demeurent en tout temps à une distance sécuritaire des obstacles connus (bâtiments, luminaires, etc.) et des autres aéronefs.

Ces lignes se présentent des façons suivantes :

- a-1. les **lignes de guidage des aéronefs** sont composées de lignes simples continues de couleur jaune sur les voies de circulation ou sur l'aire de trafic :

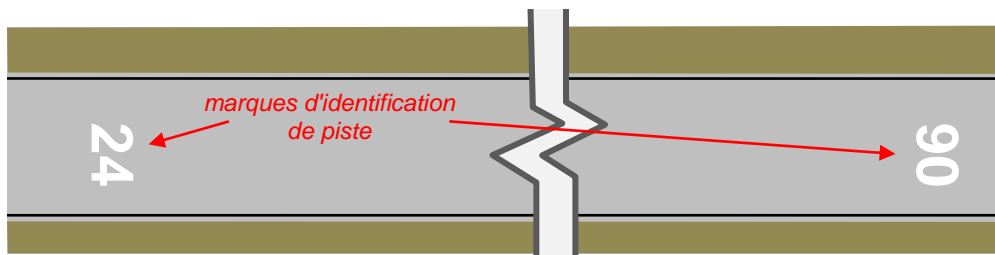


- a-2. des **marques de points d'attente de piste** formées de deux lignes pleines et de deux lignes de traits discontinus, peintes en jaune, en travers d'une voie de circulation, au bord d'une piste. Tous les aéronefs et les véhicules doivent s'immobiliser en deçà des lignes pleines et doivent obtenir une autorisation de l'unité de contrôle au sol :

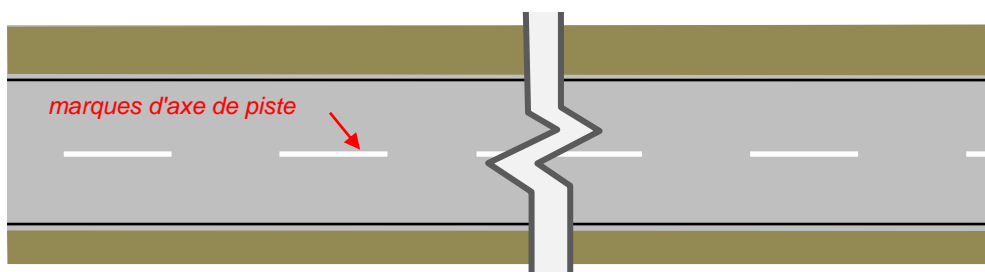


- b) Chaque **extrémité d'une piste** est marquée d'un nombre, en dizaines de degrés, correspondant à l'orientation de la piste par rapport à un compas magnétique. À titre d'exemple, le compas magnétique d'un aéronef indique 240 degrés lorsque l'appareil est aligné avec l'axe de la piste portant le numéro « 24 ».

Les nombres sont peints en blanc et sont lisibles dans le sens de l'approche. Lorsqu'il y a deux (2) pistes parallèles, elles sont identifiées par le nombre correspondant à leur orientation ainsi que la lettre « R » (pour droite) ou « L » (pour gauche), qui sera peinte sous le nombre.

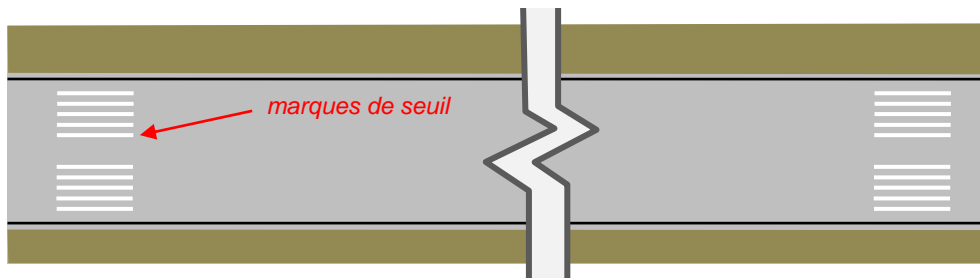


- c) L'**axe d'une piste** est marqué par une ligne de traits discontinus blancs rapprochés, chaque trait ayant une longueur de 100 pieds, et un espacement de 100 pieds avec le suivant.

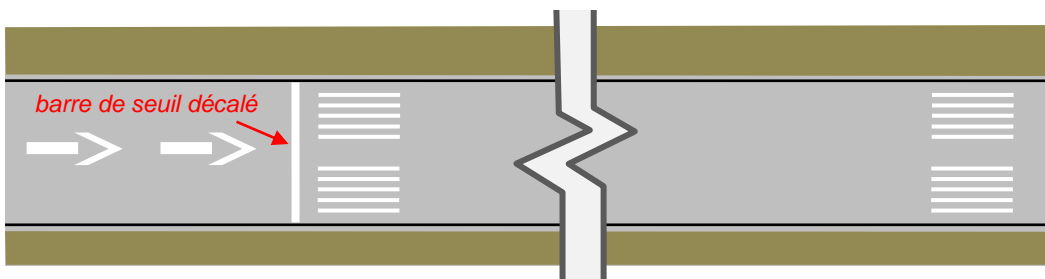


d)

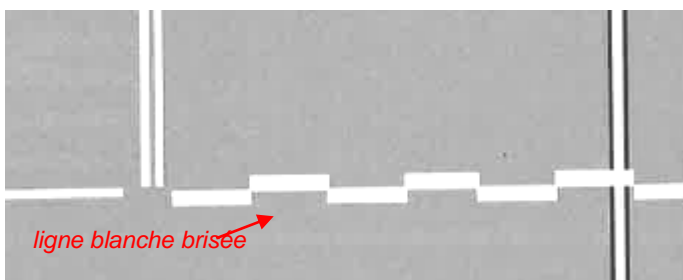
- e) Les **marques de seuil** indiquent le début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage d'aéronefs et sont constituées par une série de lignes blanches parallèles aux côtés de la piste, leur nombre et le nombre de groupe sont fonctions de la largeur de la piste.



- f) Le **seuil d'une piste** peut, pour une raison quelconque, être décalé par rapport à l'extrémité de la piste. Des lignes blanches sont alors peintes en groupe serré de manière à former des flèches désignant une barre transversale sur la piste, indiquant le début de la piste qui est utilisable pour les aéronefs.



- g) La **ligne blanche brisée** indique au pilote qu'il est en approche d'une voie de circulation.



- h) Les **points de refoulement et/ou d'attente sur l'aire de trafic de Trudeau**, sont identifiés **au sol** par des nombres de couleur jaune à l'intérieur d'un carré noir à encadré jaune. Ces carrés peuvent porter un numéro (de 1 à 11), une lettre, ou une combinaison des deux.



ANNEXE G – BALISAGE LUMINEUX

GÉNÉRALITÉS

H.01 Le balisage lumineux est une partie importante de la signalisation du côté piste d'un aéroport. Tout conducteur doit connaître la signification de ces feux pour éviter de pénétrer dans les zones interdites et pour savoir s'en servir comme repères sur l'aire de manœuvre de l'aéroport.

TYPE DE FEUX

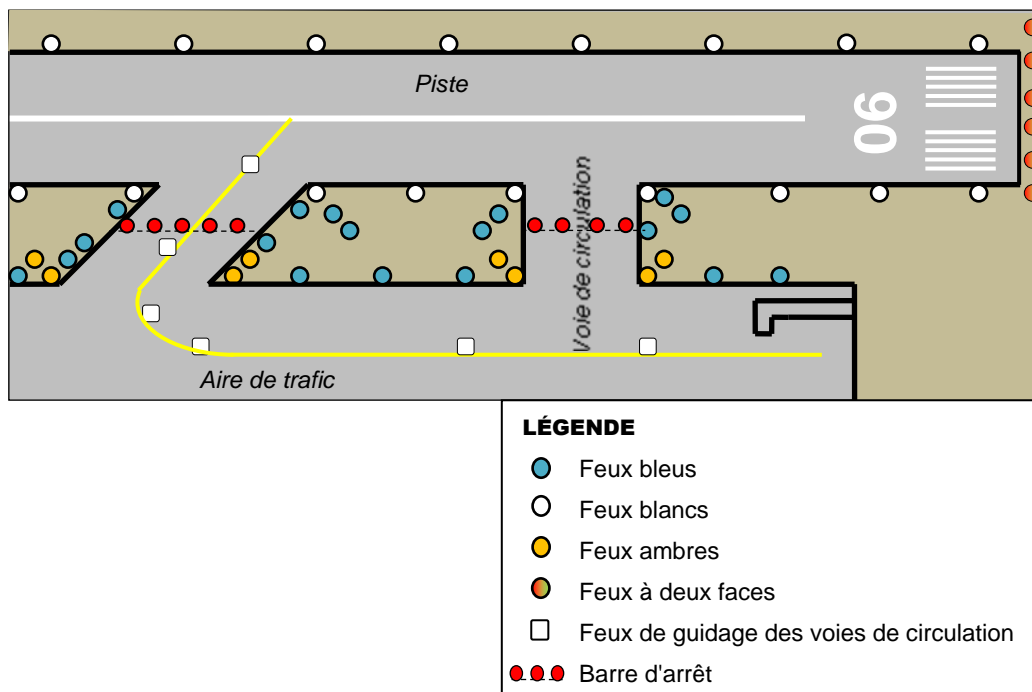
H.02 Les différentes couleurs de balisage lumineux sont utilisées de la manière suivante :

- les feux **bleus** sont utilisés le long des aires de trafic et des voies de circulation ;
- les feux **ambres** signalent l'intersection des aires de trafic et des voies de circulation ;
- les feux **rouges** signalent une interdiction de passer sans autorisation préalable ;
- les feux **blancs** délimitent la bordure des pistes ;
- les feux **à deux faces, l'une rouge et l'autre verte**, sont disposés aux extrémités des pistes. Le côté rouge donne sur la piste et le vert fait face au côté d'où est faite l'approche ;
- les feux **blancs et blancs-rouges** encastrés dans le pavé de la piste sur la ligne de guidage indiquent la zone de posé des roues et le centre de la piste.
- les feux de **protection de piste** : feux **ambres clignotants** protégeant l'accès à toutes les pistes ;
- voir ci-dessous : système lumineux de guidage et de contrôle de la circulation de surface.*

SYSTÈME DE GUIDAGE DE CIRCULATION DE SURFACE

H.03 Un système lumineux de guidage de la circulation de surface est utilisé à Montréal-Trudeau, principalement lors de conditions de visibilité réduite. Ses principales composantes sont :

- des **barres d'arrêt** : **feux rouges encastrés** protégeant les accès à la piste 06G / 24D. Une barre d'arrêt ne doit jamais être traversée sans l'autorisation de l'unité de contrôle ;
- des feux d'**intersection** : **feux ambres encastrés** traversant les voies de circulation et qui indiquent l'approche d'une autre voie de circulation et servent de point d'attente ;
- des **feux axiaux** : feux **verts encastrés** servant au guidage des aéronefs.



ANNEXE H – PANNEAUX DE SIGNALISATION

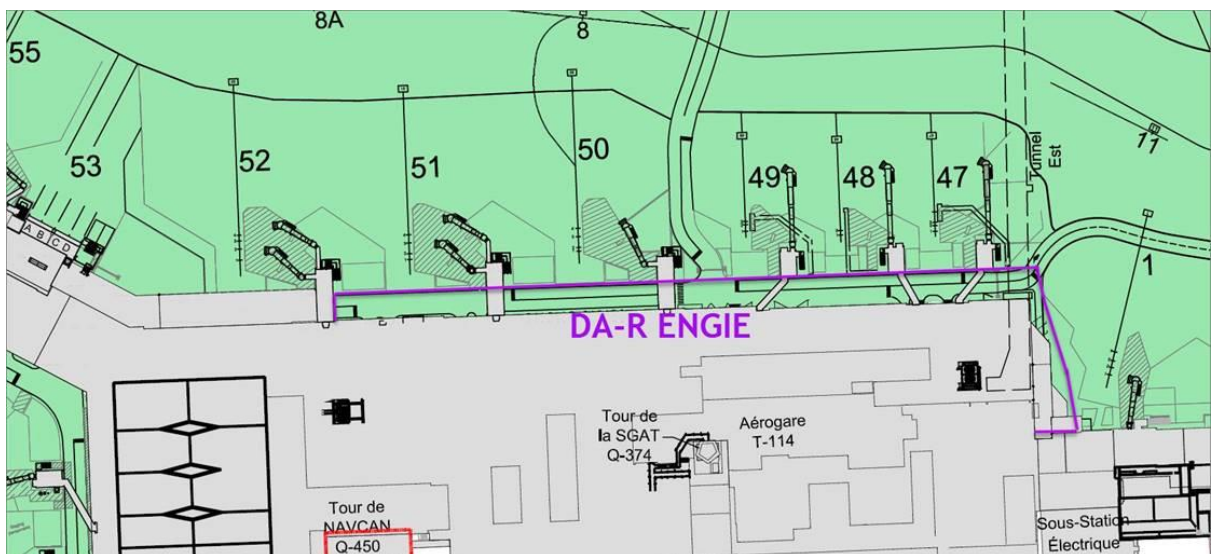
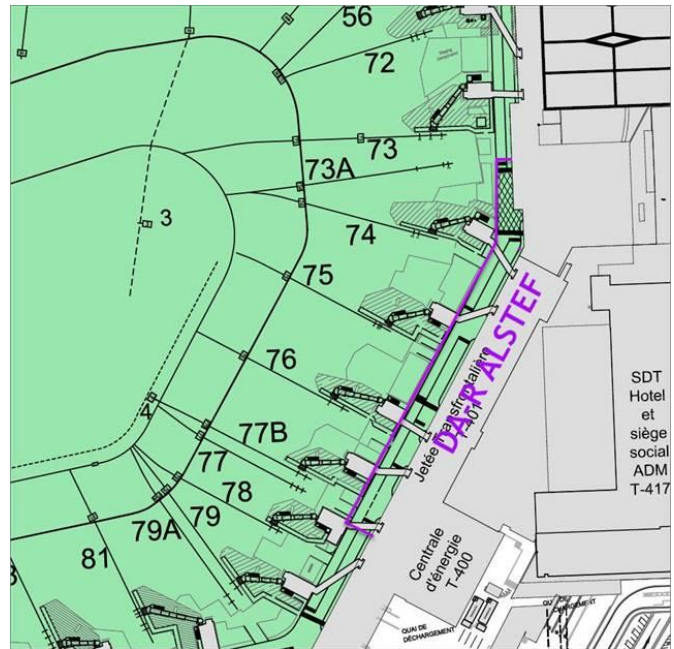
GÉNÉRALITÉS

I.01 Tous les conducteurs qui désirent obtenir un permis d'utilisation de véhicules cotés piste doivent être familiers la signification des panneaux de signalisation.

CORRIDORS DE VÉHICULES

I.02 Les panneaux de signalisation utilisés le long des corridors de véhicules de l'aire de trafic ou côté piste sont généralement les mêmes que ceux utilisés sur les voies publiques provinciales du Canada.

I.03 Le panneau suivant indique la fin de zone de circulation des permis D/A R sur l'aire de trafic. Celui-ci s'applique pour les compagnies ALSTEF et ENGIE.



AIRES DE MANŒUVRE

I.04 Les panneaux utilisés sur les aires de manœuvre servent à transmettre de l'information ou des directives selon leur emplacement, leur forme, leur couleur et leur disposition. Ils sont composés de symboles, de lettres et/ou de chiffres.

- 1) Le **PANNEAU D'IDENTIFICATION DE PISTE** sert à indiquer l'obligation de s'arrêter à l'écart de la piste. Le numéro inscrit sur le panneau est celui de la piste qui est devant soi.



24-06

- 2) Les **PANNEAUX D'INDICATION** servent à indiquer un emplacement, une direction, une destination ou une sortie de piste.
 - a) **lettrage jaune sur fond noir** : indique la voie de circulation sur laquelle se trouve le véhicule.



Q

- b) **lettrage noir sur fond jaune** sert à annoncer la direction des autres voies de circulation ou d'une piste.



←24R



P↑

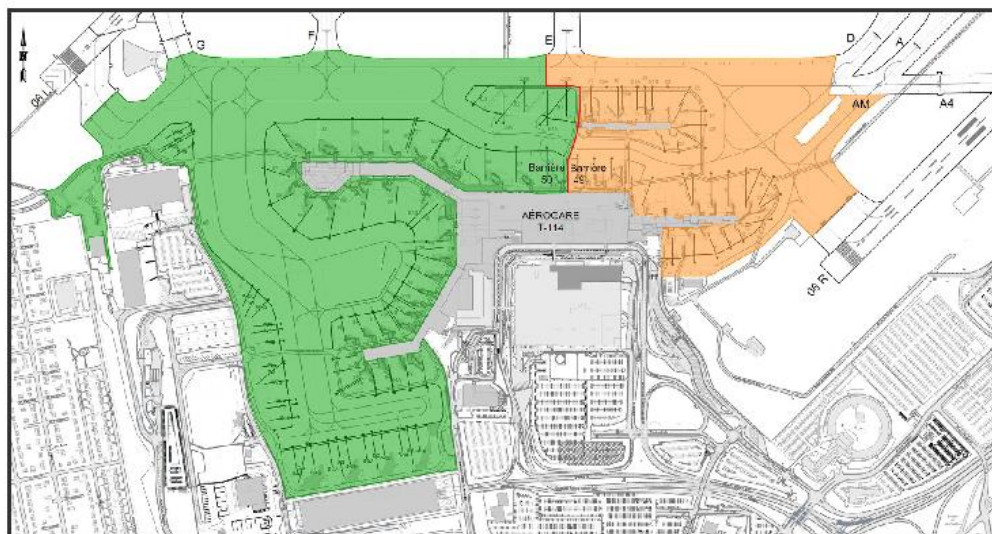


T↗

ANNEXE I - SÉPARATION DU TABLIER

ECHO

TABLIER OUEST	 	TABLIER EST
122.275 MHz	 	122.075 MHz
NOUVELLE FRÉQUENCE	 	FRÉQUENCE



	Limite de séparation du tablier
Tablier Ouest	Fréquence 122.275 MHz
Tablier Est	Fréquence 122.075 MHz