



PAR COURRIEL : [REDACTED]

Québec, le 29 janvier 2026



**Objet :** Demande d'accès à l'information  
Dossier 380 321

Bonjour,

Par la présente, nous donnons suite à votre requête reçue le 29 décembre 2025 par laquelle vous formulez une demande conformément à la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (RLRQ — chapitre A-2.1), ci-après « *Loi sur l'accès* ».

Comme souhaité, nous vous transférons copie des documents demandés relativement au dossier cité en objet. Dans les fichiers qui vous sont transmis, vous constaterez que certaines informations ont été caviardées en vertu des articles 53 et 54 de la *Loi sur l'accès*. Ces articles ne nous permettent pas de partager des renseignements personnels, lesquels sont confidentiels au sens de cette loi.

Toutefois, conformément à l'article 28, 3<sup>e</sup> alinéa de la *Loi sur l'accès*, nous devons refuser de confirmer l'existence ou de communiquer des renseignements contenus dans les fichiers que nous détenons pour ne pas dévoiler une méthode d'enquête, une source confidentielle d'information, un programme ou un plan d'action destiné à prévenir, à détecter ou à réprimer le crime ou les infractions aux lois.

Également, il nous est impossible de vous envoyer quelques fichiers, car ils sont protégés par le secret professionnel. En effet, d'après l'article 9 de la *Charte des droits et libertés de la personne*, toutes personnes tenues par la loi au secret professionnel ne peuvent, même en justice, divulguer les renseignements confidentiels qui leur ont été révélés en raison de leur état ou de leur profession, à moins qu'elles n'y soient autorisées par celui qui leur a fait ces confidences ou par une disposition expresse de la loi.

Par ailleurs, votre demande concerne des informations en lien avec le ministère de la Justice du Québec, le ministère de la Justice du Canada, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), la cour supérieure du Québec et Transports Canada. Par conséquent, en vertu de l'article 48 de la *Loi sur l'accès*, nous vous invitons à présenter une requête aux autorités suivantes :

Ministère de la Justice du Québec

Responsable de l'accès aux documents et de la protection des renseignements personnels dudit organisme, M<sup>e</sup> Marie-Claude Daraïche, à l'adresse courriel suivante : [demande\\_acces@justice.gouv.qc.ca](mailto:demande_acces@justice.gouv.qc.ca)

Ministère de la Justice du Canada

Service de demande d'accès à l'information et de renseignements personnels en ligne sur à l'adresse Internet suivante : <https://atip-aiprp.tbs-sct.gc.ca/fr/Bienvenue>

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP)

Responsable ministériel de l'accès aux documents, M. Martin Dorion, à l'adresse courriel suivante : [acces@environnement.gouv.qc.ca](mailto:acces@environnement.gouv.qc.ca)

Cour supérieure du Québec

Transports Canada

Bureau de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels (AIPRP) à l'adresse courriel suivante : [ATIP-AIPRP@tc.gc.ca](mailto:ATIP-AIPRP@tc.gc.ca)

Par ailleurs, des documents en lien avec votre requête se trouvent dans le dossier **380 321**. Vous pourrez les récupérer sur notre site Internet : <https://www.cptaq.gouv.qc.ca/rechercher-un-dossier>. Ensuite, vous devez inscrire le numéro ci-dessus et peser sur la touche « Entrée » de votre clavier. Puis, sélectionner « Consulter ». Finalement, en dessous du segment « Progression de la demande », choisir l'onglet « Documents » pour accéder aux fichiers disponibles.

En terminant, selon les articles 51 et 135 de la *Loi sur l'accès*, nous vous signalons que vous pouvez réclamer la révision de cette conclusion auprès de la Commission d'accès à l'information dans les trente (30) jours de la présente décision. Vous trouverez ci-jointe une note explicative concernant l'exercice de ce recours.

Recevez nos salutations distinguées.

Maryse St-Jean pour :

Manon Côté

Responsable de l'accès aux documents et de la protection des renseignements personnels

Longueuil, le 27 avril 2015

**RECOMMANDÉ**

**PRÉAVIS**

Article 14.1 - Loi sur la protection du  
territoire et des activités agricoles

**9247-9104 Québec inc.**

a/s de M. Martin Mercier, président  
1290, Roland-Desmeules  
Québec (Québec) G1X 4Y3

**Aéroclub Neuville**

a/s de M. René Boisvert, président  
521, Route Gravel  
Neuville (Québec) G0A 2R0

**GNP Immobilier inc.**

a/s de M. Paul Dubois, président  
2335, boul. Bastien  
Québec (Québec) G2B 1B3

<b>OBJET :</b>	Dossier	:	380321
	Lot rénové	:	3 831 647
	Cadastre	:	Cadastre du Québec
	Circonscription foncière	:	Portneuf
	Municipalité	:	Neuville
	MRC	:	Portneuf

---

Messieurs,

Nous constatons une utilisation à des fins autres que l'agriculture concernant les lieux mentionnés en objet et situés en zone agricole.

En effet, Aéroclub Neuville organise des événements sociaux, tels conférences, repas, banquets, fêtes et autres réjouissances, sur le lot visé.

Ces gestes reprochés constituent une contravention à l'article 26 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*<sup>1</sup> (la Loi) qui interdit, en zone agricole, l'utilisation d'un lot à des fins autres que l'agriculture à moins de pouvoir invoquer un droit prévu à la Loi ou aux règlements ou d'avoir préalablement obtenu une autorisation de la Commission.

---

<sup>1</sup> RLRQ, c. P-41.1

Par ailleurs, par acte intervenu le 25 octobre 2013, devant M<sup>e</sup> Roger Plante, notaire, 9247-9104 Québec inc. a convenu d'un emphytéose en faveur de GNP Immobilier inc., à l'égard d'une superficie de 1 844,2 mètres carrés, étant partie du lot 3 831 647, du Cadastre du Québec, circonscription foncière de Portneuf.

Cet acte apparaît être le morcellement dudit lot au moyen d'un acte d'aliénation d'une partie de ce lot, soit un lotissement en contravention à l'article 28 de la Loi.

Nous avons reçu mandat de vous aviser qu'au terme d'un délai de 30 jours à compter de la date des présentes, la Commission pourrait émettre une ordonnance visant à faire cesser les contraventions ou convenir de toutes mesures qui lui apparaîtront appropriées pour assurer le respect de la Loi.

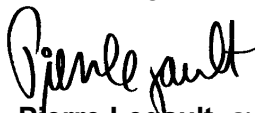
Ainsi, conformément à l'article 14.1 de la Loi, vous avez le droit, pendant ce délai, de présenter des observations, de produire des documents pour compléter le dossier et de demander une rencontre avec des membres de la Commission pour donner votre point de vue sur les gestes qui sont reprochés.

Le présent avis n'affecte pas votre droit de produire une demande d'autorisation que la Commission devrait alors considérer selon les critères de la Loi et sans tenir compte des gestes posés en contravention à celle-ci, le cas échéant. Dans ce cas, vous devrez d'abord vous adresser à la municipalité concernée : nous vous référons au formulaire à compléter, disponible à la municipalité ou sur le site Internet de la Commission ([www.cptaq.gouv.qc.ca](http://www.cptaq.gouv.qc.ca)), pour de plus amples informations. Une telle demande n'est toutefois recevable que si elle est conforme à la réglementation municipale conformément à l'article 58.5 de la Loi.

À défaut d'avoir communiqué, par écrit, avec le soussigné avant l'expiration du délai de trente (30) jours ci-haut mentionné, la Commission pourra prendre les mesures nécessaires pour assurer le respect de la Loi, sans autre avis ni délai.

Toute contravention à la Loi vous rend passible des sanctions qui y sont prévues.

Veuillez agir en conséquence.



**Pierre Legault**, avocat  
Directeur des affaires juridiques *par intérim*

/sle

c. c.      Municipalité de Neuville  
            M<sup>e</sup> Roger Plante, notaire (votre minute : 15366)

**PATERAS & IEZZONI INC.**  
**Société par actions**  
**Avocats**

---

Franco Iezzi  
Mark J. Paci  
Lise A. Gagnon  
Pierre J. Beauchamp  
James A. Cocciardi  
Amanda Alfieri  
Amanda J. Casola

500, Place D'Armes, bureau 2314  
Montréal (Québec) H2Y 2W2  
Téléphone : (514) 284-0860  
Télécopieur : (514) 843-7990  
Courriel : [pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com](mailto:pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com)

Montréal, le 22 mai 2015

**RECOMMANDÉ**

**SOUS TOUTES RÉSERVES**

Me Pierre Legault  
Directeur des affaires juridiques *par intérim*  
Commission de protection du territoire agricole  
25, boul. La Fayette, 3<sup>e</sup> étage  
Longueuil (Québec) J4K 5C7  
[suzie.lemieux@cptaq.gouv.qc.ca](mailto:suzie.lemieux@cptaq.gouv.qc.ca)

OBJET : PRÉAVIS, Article 14.1 – Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles

Lot rénové	: 3 831 647
Cadastre	: Cadastre du Québec
Circonscription foncière	: Portneuf
Municipalité	: Neuville
MRC	: Portneuf
Votre dossier	: 380321
Notre dossier	: 7190-D

---

Cher confrère,

Nous représentons les intérêts de 9247-9104 Québec inc. (ci-après Neuville Aéro) et de Aéroclub Neuville, et votre lettre du 27 avril 2015 constituant le préavis requis en vertu de l'article 14.1. de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., chapitre P-41.1) (ci-après la LPTAA) nous a été remise pour étude et réponse.

Il appert à la première lecture de votre lettre que l'utilisation que la Commission veut faire des articles 26 et 28 de la LPTAA aurait pour effet d'intervenir pour limiter les activités aéronautiques que Neuville Aéro tient sur son aérodrome. Nous vous soumettons que cet usage des articles 26 et 28 de la Loi aurait donc comme effet d'empiéter sur le cœur de la compétence fédérale en matière d'aéronautique et ce, de façon suffisamment grave pour constituer une atteinte illégale à la compétence

fédérale qui, sous l'égide du ministre des Transports, gère seule la construction et l'exploitation des aérodromes au Canada.

En effet, les activités reprochées à Neuville Aero sont toutes des activités normales de l'exploitation d'un aérodrome et des activités d'un aéro club qui y est situé. Ainsi, comme le stipule la Cour suprême du Canada à l'arrêt *COPA (Procureur général du Québec c. Canadian Owners and Pilots Association, 2010, 2 R.C.S. 536)* « l'article 26 de la LPTAA limite, ou entrave, considérablement le pouvoir du Parlement de déterminer où les aérodromes peuvent être construits ... Une restriction de cette importance de la liberté de faire des lois constitue une entrave à l'exercice de la compétence du Parlement. » (par. 48) et la Cour de conclure :

par. 61 « ... la compétence exclusive que possède le Parlement pour déterminer l'emplacement des pistes d'atterrissage est essentielle à la viabilité de l'aviation au Canada. Ainsi qu'ils (les Juges Binnie et Lebel) l'ont affirmé dans *Lafarge Canada* : « Les intérêts locaux ne sauraient entraver les besoins du pays en matière de transport. »

Ainsi, le ministre fédéral des Transports a, en vertu de l'article 4.9 (e) de la *Loi sur l'aéronautique* (L.R.C. 1985, ch. A-2), seul le pouvoir de gérer « les activités exercées aux aérodromes, ainsi que l'emplacement, l'inspection, l'enregistrement, l'agrément et l'exploitation des aérodromes ».

Votre lettre de Préavis reproche essentiellement deux manquements allégués à la LPTAA :

1. La Commission aurait constaté une utilisation à des fins autres que l'agriculture concernant les lieux mentionnés, c'est-à-dire l'aérodrome de Neuville, en ce que Aéroclub Neuville « organise des événements sociaux, tels conférences, repas, banquets, fêtes et autres réjouissances, sur le lot visé »;
2. La Commission reproche à Neuville Aero d'avoir convenu d'un contrat d'emphytéose avec la société GNP Immobilier inc. à l'égard d'une partie de son immeuble (partie du lot 3 831 647) sur lequel est situé son aérodrome et les installations (hangars, aires de circulation, de stationnement, etc.) qui le desservent. Cet acte constituerait un morcellement dudit lot puisqu'il constituerait une aliénation d'une partie du lot, en contravention à l'article 28 de la loi.

Il y a lieu de rappeler de prime abord, avant de répondre spécifiquement aux deux dérogations alléguées, que la CPTAQ semble (à nouveau) vouloir s'arroger un compétence juridictionnelle sur des activités aéronautiques que tant la Cour d'appel du Québec (*Laferrière c. Québec (Procureur général) 2008 QCCA 427 (CanLII)*), que la Cour suprême du Canada, (*Procureur général du Québec c. Canadian Owners and Pilots Association, op.cit.*), ont clairement établi qu'elle ne possède pas.

En effet, tel que mentionné ci-haut, par le truchement de la *Loi sur l'aéronautique*, les aéroports et l'aviation commerciale sont fortement réglementés et le ministre

fédéral des transports a, en vertu de l'article 4.9 e) de la *Loi sur l'aéronautique*, seul, le pouvoir de réglementer :

« les activités exercées aux aérodromes, ainsi que l'emplacement, l'inspection, l'enregistrement, l'agrément et l'exploitation des aérodromes. »

Ce point de vue a été entériné par la jurisprudence canadienne tel qu'exprimé par l'honorable Juge Vézina J.C.A. à l'arrêt *Laferrière* précité, qui en fait une revue succincte et pertinente (par. 44 à 49) et qui cite en particulier avec approbation l'arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario *Venchiarutti v. Longhurst*, 1992 CanL II 7586 (Ontario Court of Appeal), 66 D.L.R. (3rd) 610 :

« In my opinion, Johannesson makes it abundantly clear that the federal government has exclusive power to control the location and operation of aerodromes. »  
(Nous soulignons)

Cet arrêt (*Laferrière*) a été maintenu par le Cour suprême du Canada par l'arrêt précité *COPA*.

#### 1. Activités de Aéroclub Neuville

L'Aéroclub de Neuville a été formé il y a deux ans pour regrouper les utilisateurs de l'aérodrome de Neuville. Le club occupe un local qui lui est loué par Neuville Aero et qu'il partage avec l'organisme Sérabec (opérations de recherche et sauvetage) et la société Neuville Aéro qui y loge ses bureaux administratifs.

Tel qu'en fait plus particulièrement état le résumé des activités de l'aéroclub, Annexe I, soumise en réponse au point 1 soulevé à votre lettre, toute les activités du club sont essentiellement des activités liées à l'aéronautique, c'est-à-dire des activités de formation, de perfectionnement et de pilotage de ses membres. Elles tombent donc sous le coup de la définition « d'exploitation » ou d'opération d'un aérodrome mentionnée ci-haut, et nous vous soumettons que la Commission n'a aucun droit de regard sur ces activités.

#### 2. Convention d'emphytéose pour la construction et usage d'un hangar d'hélicoptères.

Pour les mêmes raisons, Neuville Aero pouvait céder par contrat d'emphytéose certains droits à GNP Immobilier Inc. qui s'engageait par la même convention à construire, détenir, maintenir et occuper un hangar d'hélicoptères (art. 8) et à n'utiliser l'ensemble que pour l'entreposage et la maintenance de quatre (4) hélicoptères au maximum. Rappelons que la partie du lot faisant l'objet du bail est d'une superficie de mille huit cent quarante-quatre mètres carrés et deux dixièmes (1 884.2 m<sup>2</sup>) et que le hangar construit est immédiatement adjacente aux trois autres hangars appartenant à Neuville Aero et tous situés en marge d'une aire de stationnement et de manœuvre pour avions et hélicoptères.

Tel que l'écrivait la Juge en chef McLachlin au nom de la majorité de la Cour relativement à la question de savoir si l'article 26 de la LPTAA empiétait sur l'exercice d'une activité protégée relevant du cœur de la compétence fédérale :

[29] La question a été réglée en 1951 dans l'arrêt *Johannesson c. Rural Municipality of West St. Paul* [1952] 1 R.C.S. 292. Dans cinq opinions distinctes, la Cour suprême du Canada a conclu à l'unanimité que le Parlement avait la compétence exclusive de réglementer le domaine de l'aviation, ...

...

[31] Cet énoncé a tout récemment été confirmé dans *Air Canada c. Ontario (Régie des alcools)* [1977] 2 R.C.S. 581 par. 72, le Juge Iacobucci : la compétence fédérale en matière d'aéronautique « comprend non seulement la réglementation de l'exploitation d'un aéronef, mais également la réglementation de l'exploitation des aéroports ».

Et la Cour de continuer :

[60] En résumé, la doctrine de l'exclusivité des compétences s'applique en l'espèce. La détermination de l'emplacement des aérodromes se trouve au cœur de la compétence fédérale en matière d'aéronautique. L'article 26 de la LPTAA empiète sur ce cœur d'une façon qui entrave l'exercice de cette compétence fédérale ». (Nous soulignons)

L'article 26 de la LPTAA et l'ordonnance qui avait été obtenue sous son égide, étaient donc inapplicables aux activités de l'intimée qui avait construit et opérait un terrain d'aviation dans une zone désignée agricole en vertu de la LPTAA.

La partie d'un lot faisant l'objet de la convention d'emphytéose dispose donc de la même « protection » de la loi applicable au Québec en matière d'aéronautique, et les parties à cette convention n'avaient pas à se soumettre aux modalités normales prévues à la LPTAA quant à ce type de transaction, puisqu'il s'agissait d'une convention faite dans l'exercice d'une activité aéronautique légitime, la construction d'un hangar d'hélicoptères, voir : (*Re : Orangeville Airport Ltd and town of Caledon* (1976), 11 O.R. (2<sup>nd</sup>) 546).

Vous comprendrez que dans les circonstances, nous avons reçu mandat de contester toute ordonnance que la Commission pourrait émettre dans cette affaire.

Aussi, nous vous prions de bien vouloir nous informer plus précisément et détailler les allégués du deuxième paragraphe de votre lettre; c'est-à-dire, la date, le contenu et tous les détails à votre disposition relativement aux

- Évènement sociaux;

- Conférences, repas, banquets, fêtes et réjouissances reprochées;

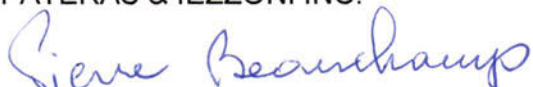
ainsi que la teneur des plaintes qui pourraient avoir été faites à ce sujet.

De plus, nous apprécierions recevoir votre opinion, savoir : comment la convention d'emphytéose dans le présent dossier contrevient à la Loi, tel qu'interprétée par la Cour suprême du Canada dans *COPA* précité et donc en application au Québec, et à Neuville en particulier.

Enfin, dans le but d'éviter un long débat judiciaire dans cette affaire, nos clients désirent vous rencontrer ainsi que toutes personnes de la Commission intéressée, afin d'exposer leur point de vue et favoriser un échange qui mènera à clore ce débat de façon satisfaisante pour les parties, sans le recours au processus formel prévu à la Loi.

Espérant le tout conforme, et dans l'attente de vos nouvelles, je vous prie d'agréer, cher confrère, nos salutations distinguées.

PATERAS & IEZZONI INC.



PIERRE J. BEAUCHAMP  
PJB/gd  
Incl.

**COPIE CONFORME / TRUE COPY**



---

**PATERAS & IEZZONI INC.**

## ANNEXE 1

### **L'Aéroclub de Neuville**

En janvier 2013, soit il y a un peu plus de deux ans, les utilisateurs de l'aérodrome de Neuville se sont regroupés pour former l'Aéroclub de Neuville, une entité légale autonome qui possède son propre conseil d'administration et sa propre gestion financière. Il s'agit d'une organisation sans but lucratif qui a pour mission première de regrouper les pilotes dont les aéronefs sont basés à l'aérodrome de Neuville ou qui utilisent les installations de l'aérodrome. Le club est également ouvert à tous les passionnés de l'aviation et aux amis de l'aérodrome. Au début de l'été 2015, l'aéroclub comptait une centaine de membres.

Ce type de club à vocation aéronautique est très fréquent et on en retrouve dans presque tous les aéroports. À titre d'exemple, on connaît bien le club Les Ailes québécoises qui est basé à l'aéroport de Québec. On connaît aussi, entre autres, l'Association des pilotes de la Mauricie, basée à l'aéroport de Trois-Rivières et celle des Bois-Francs, basée à l'aéroport de Victoriaville, et ainsi de suite.

Comme les autres regroupements similaires, l'Aéroclub de Neuville organise essentiellement des activités liées à l'aéronautique. Il s'agit surtout d'activités de perfectionnement qui prennent généralement la forme de conférences, d'ateliers thématiques, de présentation de nouveaux types d'aéronefs ou encore de nouveaux équipements aéronautiques. Ces activités sont sélectionnées et offertes pour répondre aux besoins et aux intérêts spécifiques des membres de l'aéroclub et ne sont pas offertes au grand public.

Parmi les activités régulièrement organisées et offertes par l'Aéroclub de Neuville, on trouve évidemment des activités de mise à jour des connaissances aéronautiques. Ces activités sont obligatoires pour les pilotes afin de satisfaire aux exigences relatives à la formation périodique qui doit être suivie tous les 24 mois, conformément à l'alinéa 401.05(2)a) du RAC (Règlement de l'aviation canadien) de Transports Canada.

L'Aéroclub de Neuville se réunit généralement une fois par mois pour son programme d'activités périodiques qui sont essentiellement constituées d'exposés techniques et de conférences de formation. Voici les rappels envoyés aux membres pour les activités des deux derniers mois.

#### **Aéroclub de Neuville**

13 mai 2015, 08:01 · RAPPEL demain soir à 19:00 Activité de formation

Prochaine activité de formation pour les membres et pour toutes personnes qui veulent devenir membre du club.

Nicolas Rioux nous entretiendra sur l'utilisation de l'IPAD et fera un rappel sur tout le potentiel du logiciel d'aide à la planification de vol et à la navigation - Foreflight.

Il va nous présenter les diverses fonctions de Foreflight en simulant un vol voyage vers St Honoré en partance de Québec.

Voici l'ordre du jour

- Utilisation de l'IPAD
- Introduction à Foreflight en couvrant les nouveautés qui viennent de sortir dont la vision synthétique
- Planification de Vol avec Foreflight
- Utilisation de Foreflight en Vol
- Questions

Au plaisir de vous accueillir au Bâtiment "B" local #1.

**Voici l'activité offerte lors de la rencontre d'avril 2015 :**

**Aéroclub de Neuville**

10 avril 2015 · RAPPEL ce soir 4 à 7

Le 4 à 7 se tiendra dans le hangar à Steve Sénéchal Bâtiment B porte #7 (dernière porte). Vous pourrez voir le "Kitfox série 5 outback" de notre ami Robert Mainville. Robert vous parlera de son avion et fera une démonstration des ailes repliables.

Une foule de sujets semblables ont ainsi été traités chaque mois depuis la mise en place de l'aéroclub. On y a aussi offert des séances de formation sur la météo, les télécommunications aéronautiques, la réglementation et les règles applicables aux vols transfrontaliers. Beaucoup de ces séances ont aussi porté sur les nouveaux équipements électroniques qui sont venu changer radicalement le monde de l'aviation depuis quelques années : GPS, glass cockpits, EFIS (*Electronic Flight Information System*), EMS (*Engine Management System*), systèmes de vision synthétique, etc. Ces nouveaux équipements devenus de moins en moins coûteux remplacent progressivement les outils aéronautiques traditionnels et demandent une formation adéquate. C'est très souvent auprès de leurs pairs, dans des organisations comme l'Aéroclub de Neuville, que les pilotes viennent chercher cette formation essentielle.

Ces activités se déroulent généralement sur le site de l'aérodrome de Neuville. Lorsqu'il s'agit de présenter des aéronefs, elles se déroulent selon la saison à l'intérieur d'un des hangars de l'aérodrome où l'aéronef est installé ou tout simplement à l'extérieur sur une aire de stationnement d'aéronef. Pour les présentations théoriques, on utilisera, selon le nombre de participants, soit un hangar ou encore le salon des pilotes, une pièce d'une centaine de mètres carrés qui est habituellement utilisée par les pilotes pour leur préparation de vol ou à leur arrivée à l'aérodrome.

Lorsque les activités de l'aéroclub se déroulent dans une formule de type 5 à 7, des breuvages et des grignotines sont aussi offerts par l'aéroclub à ses membres. À l'occasion, les membres commanderont de la nourriture préparée à l'extérieur (sandwich, pizzas et même homard précuits). Il est également arrivé qu'ils fassent cuire du maïs sur place pour consommation immédiate. Rappelons que ces activités de l'aéroclub sont offertes par l'aéroclub à ses seuls membres et non au grand public. Ces activités étant très prisées par les membres de l'aéroclub, on ne peut nier que certains de ceux-ci puissent y voir une certaine forme de « réjouissances ».

L'Aéroclub de Neuville s'associe également, à l'occasion, à des partenaires externes pour offrir des activités caritatives au bénéfice de certaines causes sociales. La prochaine de ces activités aura lieu le 30

mai prochain sur le site de l'aérodrome. Il s'agit d'une activité au bénéfice de l'Opération enfant Soleil. Des pilotes de l'aéroclub mettront alors leurs aéronefs gratuitement à la disposition de l'organisation qui offrira de courts vols en échange d'un don. Lors de tels événements, les organisateurs offrent également de l'animation et de la nourriture légère (hot-dogs ou autres). Tous les fonds ainsi recueillis iront directement à l'Opération enfant Soleil. Un autre événement semblable a également eu lieu en 2014 au profit d'un organisme d'aide à la jeunesse, basé à Donnacona.

Sur le plan social, l'aéroclub entend également organiser dans l'avenir des opérations portes ouvertes à l'intention de la population régionale. De telles activités, offertes gratuitement ou au bénéfice d'un organisme local de bienfaisance, s'inscriront dans une démarche d'accessibilité et de promotion des activités aéronautiques. De façon plus globale, elles viseront à animer la vie sociale autour de l'aérodrome et à favoriser une bonne insertion de l'aérodrome dans son milieu d'accueil.

D'autre part, les activités strictement sociales de l'Aéroclub de Neuville n'ont pas lieu sur le site de l'aérodrome de Neuville qui ne possède ni les locaux ni les équipements nécessaires pour tenir de tels rassemblements. C'est ainsi que le souper de Noël de l'aéroclub a eu lieu à la Salle des fêtes de Neuville en 2013 et au club de golf le Grand Portneuf en 2014.

**COPIE CONFORME / TRUE COPY**

*Pateras & Iezzoni*

**PATERAS & IEZZONI INC.**

**PATERAS & IEZZONI INC.**  
**Société par actions**  
**Avocats**

---

Franco Iezzone  
Mark J. Paci  
Lise A. Gagnon  
Pierre J. Beauchamp  
James A. Cocciardi  
Amanda Alfieri  
Amanda J. Casola

500, Place D'Armes, bureau 2314  
Montréal (Québec) H2Y 2W2  
Téléphone : (514) 284-0860  
Télécopieur : (514) 843-7990  
Courriel : [pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com](mailto:pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com)

Montréal, le 19 octobre 2015

PAR COURRIEL  
info@cptaq.gouv.qc.ca

Madame Stéphanie Lavallée  
Responsable de la gestion du rôle  
Commission de protection du territoire agricole  
25, boul. La Fayette  
3<sup>e</sup> étage  
Longueuil (Québec) J4K 5C7

Objet : OBJET : Demande de remise - PRÉAVIS, Article 14.1 – Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles

Lot rénové	: 3 831 647
Cadastre	: Cadastre du Québec
Circonscription foncière	: Portneuf
Municipalité	: Neuville
MRC	: Portneuf
Votre dossier	: 380321
Notre dossier	: 7190-D

---

Madame,

La présente fait suite à notre correspondance du 22 mai 2015 que nous faisons parvenir à la Commission suite au Préavis suivant l'art. 14.1 de la Loi que Me Pierre Legault adressait à notre cliente.

Dans cette lettre, nous demandions une rencontre informelle entre les parties afin d'exposer et de comprendre les enjeux et positions respectives, et comme nous le mentionnions, ceci, dans le but « de favoriser un échange qui mènera à clore ce débat de façon satisfaisante pour les parties, sans le recours au processus formel prévu à la Loi ».

Or, il appert de la conversation téléphonique que nous avons eue cet après-midi avec Me Legault, qu'il s'agira bel et bien d'une audition en bonne et due forme des questions soulevées en avril dernier. Or, puisque cette audition conduira nécessairement à une « décision » de la Commission et que, dans les circonstances, comme d'autres parties concernées comme par exemple les signataires du bail emphytéotique ainsi que leurs représentants légaux, n'ont pas été

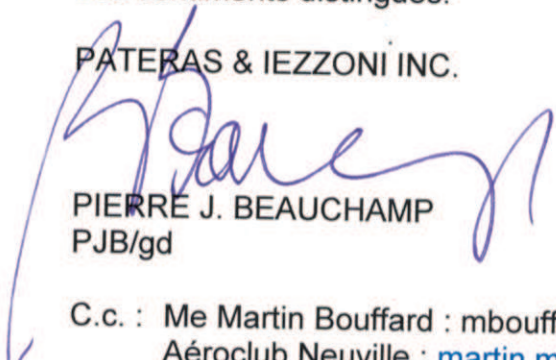
convoqués, nous vous demandons de reporter l'audition prévue ce mercredi 21 octobre 2015 à une date ultérieure qui permettra leur présence et ainsi assurer que toutes les parties concernées aient l'opportunité de faire valoir pleinement leurs positions, et puissent répondre aux questions que la Commission pourra poser.

Enfin, vous trouverez ci-joint les adresses courriels demandées :

Aéroclub Neuville : [martin.mercier@aeroportdeneuville.ca](mailto:martin.mercier@aeroportdeneuville.ca)  
9247-9104 Québec Inc. : [martin.mercier@aeroportneuville.ca](mailto:martin.mercier@aeroportneuville.ca)  
GNP Immobilier Inc. : [helihorizon@videotron.ca](mailto:helihorizon@videotron.ca)

Dans l'attente de vos nouvelles, veuillez agréer, Madame Lavallée, l'expression de nos sentiments distingués.

PATERAS & IEZZONI INC.



PIERRE J. BEAUCHAMP  
PJB/gd

C.c. : Me Martin Bouffard : [mbouffard@morencyavocats.com](mailto:mbouffard@morencyavocats.com)  
Aéroclub Neuville : [martin.mercier@aeroportdeneuville.ca](mailto:martin.mercier@aeroportdeneuville.ca)  
9247-9104 Québec Inc. : [martin.mercier@aeroportneuville.ca](mailto:martin.mercier@aeroportneuville.ca)  
GNP Immobilier Inc. : [helihorizon@videotron.ca](mailto:helihorizon@videotron.ca)  
Me Roger Plante : [rgplante@jurisconseil.com](mailto:rgplante@jurisconseil.com)

**Sujet:** Fwd: TR: Demande de remise dossier 380321  
**Expéditeur:** Information <info@cptaq.gouv.qc.ca>  
**Date:** Mardi 20 Octobre 2015 08:35 EDT  
**Destinataire:** DSP Est. Numérisation <dspe\_numerisation@cptaq.gouv.qc.ca>  
Greffé CPTAQ <greffe@cptaq.gouv.qc.ca>  
**Répondre à:** Information <info@cptaq.gouv.qc.ca>  
1 fichier

----- Message original -----

Sujet: TR: Demande de remise - Préavis, Article 14.1 - Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles  
Date: Lundi 19 Octobre 2015 17:40 EDT  
De: "Guendalina De Ferrari" <reception@pateras-iezzoni.com>  
Pour: "Information CPTAQ" <info@cptaq.gouv.qc.ca>  
Copie: <mbouffard@morencyavocats.com>, <martin.mercier@aeroportdeneuveville.ca>, <helihorizon@videotron.ca>, <rgplante@jurisconseil.com>

Bonjour Mme Lavallée,

Vous trouverez ci-joint une demande de remise de Me Pierre J. Beauchamp dans le dossier ci-haut mentionné.

Veillez agréer nos meilleures salutations.

Guendalina De Ferrari  
Secrétaire de Me Pierre J. Beauchamp  
Pateras & Iezzi



CCE19102015\_0008.pdf (803 KiB)

**PATERAS & IEZZONI INC.**  
**Société par actions**  
**Avocats**

---

Franco Iezzone  
Mark J. Paci  
Lise A. Gagnon  
Pierre J. Beauchamp  
James A. Cocciardi  
Amanda Alfieri  
Amanda J. Casola

500, Place D'Armes, bureau 2314  
Montréal (Québec) H2Y 2W2  
Téléphone : (514) 284-0860  
Télécopieur : (514) 843-7990  
Courriel : [pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com](mailto:pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com)

**SOUS TOUTES RÉSERVES**

Montréal, le 17 décembre 2015

PAR COURRIEL

[info@cptaq.gouv.qc.ca](mailto:info@cptaq.gouv.qc.ca)

Madame Stéphanie Lavallée  
Responsable de la gestion du rôle  
Commission de protection du territoire agricole  
25, boul. La Fayette, 3<sup>e</sup> étage  
Longueuil (Québec) J4K 5C7

OBJET : PRÉAVIS, Article 14.1 – Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles - Ré-inscription au rôle de rencontre publique

Lot rénové	: 3 831 647
Cadastre	: Cadastre du Québec
Circonscription foncière	: Portneuf
Municipalité	: Neuville
MRC	: Portneuf
Votre dossier	: 380321
Notre dossier	: 7190-D

---

Chère Madame Lavallée,

Pour faire suite au procès-verbal relativement à notre demande de remise en date du 19 octobre dernier, la présente constitue notre demande de réinscription de cette affaire au rôle d'audience publique de la Commission de protection du territoire agricole à une date qui conviendra à la Commission et aux parties concernées.

Notez que nous demandons cette audition publique auprès de la Commission sous toutes réserves de nos droits d'intenter tous les recours judiciaires disponibles afin d'éviter la poursuite des procédures intentées contre notre cliente en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, procédures que nous considérons sans fondement légal puisque la Cour Suprême du Canada à l'arrêt COPA a clairement établi que la CPTAQ n'a aucunement juridiction pour restreindre les activités aéronautiques tel que celles reprochées à nos clients, et que de telles restrictions constituent une entrave à l'exercice de la compétence exclusive du Parlement en la matière.

Cet arrêt fait suite à une longue liste de décisions des cours canadiennes (dont certaines sont mentionnées à notre lettre du 22 mai dernier) établissant clairement cette compétence exclusive du Parlement du Canada sur l'aéronautique et sur ces activités ainsi protégées de l'application des lois provinciales, de la nature de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Aussi vous trouverez ci-joint copies des certificats d'EXPLOITATION AÉRIENNE et d'AGRÉMENT d'ORGANISME DE MAINTENANCE AGRÉÉ émis par Transport Canada au nom de Héli-Horizon Inc.. Cette dernière occupe le hangar cédé en emphytéose à GNP Immobilier Inc, pour l'utilisation commerciale, l'entreposage et la maintenance de quatre hélicoptères.

Enfin vous trouverez aussi inclus, l'expertise de Mr. François Vrana relativement aux types d'activités aéronautiques normalement exercées aux aérodromes semblables à celui de Neuville, ailleurs au Québec et au Canada.

Nous vous prions de bien vouloir déposer ces documents additionnels au dossier.

Dans l'attente de vos nouvelles, veuillez agréer, Madame Lavallée, l'expression de nos sentiments distingués.

PATERAS & IEZZONI INC.



PIERRE J. BEAUCHAMP  
PJB/gd

C.c. : Me Pierre Legault : [pierre.legault@cptaq.gouv.qc.ca](mailto:pierre.legault@cptaq.gouv.qc.ca)  
Me Martin Bouffard : [mbouffard@morencyavocats.com](mailto:mbouffard@morencyavocats.com)  
Me Roger Plante : [rgplante@jurisconseil.com](mailto:rgplante@jurisconseil.com)  
GNP Immobilier Inc. : [helihorizon@videotron.ca](mailto:helihorizon@videotron.ca)



Transports Canada Transport Canada

## Certificat d'agrément

Nous certifions que l'organisme  
**HÉLI-HORIZON INC.**

de

**NEUVILLE, QC**

### Organisme de maintenance agréé

**36-02**

est autorisé en vertu du RAC 573.02 à effectuer la maintenance des produits aéronautiques,  
et possède des spécialités dans les catégories suivantes:

**Aéronefs**

L'étendue des privilèges applicables à chaque catégorie se limite à ce qui est indiqué dans les documents pertinents aux spécialités qui accompagnent le présent certificat; et est conditionnelle au respect des procédures et des limites agréés énoncées dans le manuel de politiques de maintenance de l'organisme.

Signature: 

Paul Desrosiers  
Pour le Ministre des transports

Date: 2014-08-11

Remplace le certificat date du 2003-02-03

Ce certificat n'est pas cessible. L'agrément demeure valide jusqu'à ce qu'il soit rendu, suspendu ou annulé.

**Canada**

BP0116

COMMISSION DE PROTECTION DU  
TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC  
No : 380321-9247-9104 Québec inc.

COMMISSION DE  
PROTECTION DU  
TERRITOIRE AGRICOLE  
DU QUÉBEC

c.

9247-9104 QUÉBEC INC.

Partie intimée

Certificat d'agrément d'un organisme de  
maintenance agréé  
Heli-Horizon Inc.

Copie pour :  
COMMISSION DE PROTECTION DU  
TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

Me Pierre J. Beauchamp  
Pateras & Iezzoni  
AVOCATS – ADVOCATES  
BUREAU 2314  
500 PLACE D'ARMES  
MONTRÉAL, QUÉ. H2Y 2W2  
TÉL. : (514) 284-0860  
FAX : (514) 843-7990

N/DOSSIER : 7190-D

**AIR OPERATOR CERTIFICATE  
CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE**



**CANADA**



Transport  
Canada

Transports  
Canada

AOC No. / CEA n°  
**9646**

Legal Name / Dénomination sociale  
**HÉLI-HORIZON INC.**

Expiry Date / Date d'expiration

Valid until suspended, cancelled or  
revoked

Valide jusqu'à suspendu, annulé ou  
révoqué

Operator address /  
Adresse de l'exploitant

Telephone / Téléphone

Fax / Télécopieur

E-mail / Courriel

**527, ROUTE GRAVEL  
NEUVILLE, QUEBEC G0A 2R0  
CANADA**

**(418) 576-3870**

**(418) 876-4670**

**hellhorizon@videotron.ca**

Operational Points of Contact / Points de contact opérationnels

Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay are listed in the Operations Manual Chapter 2, Section 2.1.

Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitation figurent dans le chapitre 2, section 2.1 du manuel d'exploitation.

This document certifies that HÉLI-HORIZON INC. is authorized to perform the air operations as defined in the attached operations specifications in accordance with the approved Operations Manual, Canadian Aviation Regulations, Commercial Air Service Standards and any special conditions attached.

Le présent document atteste que HÉLI-HORIZON INC. a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes conformément au Manuel d'exploitation, au Règlement de l'aviation canadien, aux Normes de service aérien commercial et si applicable aux conditions spéciales ci-jointes.

Date of Issue / Date de délivrance

**2014-12-16**

Name and Signature / Nom et signature **Stéphane Bradette**  
Title / Fonction **Technical Team Lead, Flight Operations / Chef d'équipe technique, Opérations aériennes**

On behalf of the Minister of Transport - Au nom du ministre des Transports

I hereby certify that the attached document is a true copy of the HÉLI-HORIZON INC. Air Operator Certificate (AOC) and associated operations specifications. Transport Canada Civil Aviation last revised this document in Ottawa, Ontario Canada on December 16, 2014.

Je certifie que le document ci-joint est une copie conforme du certificat d'exploitation aérienne (CEA) de HÉLI-HORIZON INC. et des spécifications d'exploitation associées. Transports Canada Aviation civile a effectué la dernière révision du présent document à Ottawa, Ontario Canada le 16 décembre 2014.

Dated at Ottawa, Ontario Canada on December 16, 2014, on behalf of the Minister of Transport

Fait à Ottawa, Ontario Canada le 16 décembre 2014, au nom du ministre des Transports

On behalf of the Minister of Transport - Au nom du ministre des Transports

This certificate supersedes and replaces the certificate currently in force, where applicable.  
Ce certificat annule et remplace le certificat présentement en vigueur, le cas échéant.




Transport  
Canada

Transports  
Canada

<b>BASES AND SCHEDULED POINTS / BASES ET POINTS RÉGULIERS</b>		
<b>subject to the approved conditions in the Operations Manual / sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation</b>		
<b>AOC No / CEA n°</b>	<b>Legal Name / Dénomination sociale</b>	
<b>9646</b>	<b>HÉLI-HORIZON INC.</b>	
<b>BASES AND SCHEDULED POINTS BASES ET POINTS RÉGULIERS</b>	<b>ISSUED DÉLIVRÉE</b>	<b>AIRCRAFT AÉRONEFS AUTORISÉS</b>
<b>MAIN BASE / BASE PRINCIPALE</b>		
<b>CNV9 - QUEBEC/NEUVILLE</b>	<b>2014 12-16</b>	<b>ALL / TOUS</b>



OPERATIONS SPECIFICATIONS SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION					
subject to the approved conditions in the Operations Manual / sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation					
Issuing Authority Contact Details / Coordonnées de l'autorité de délivrance					
Telephone / Téléphone	514-633-3556	Fax / Télocopieur	855-633-3697	E-mail / Courriel	stephane.bradette@tc.gc.ca
AOC No / CEA n°	Legal Name / Dénomination sociale HELI-HORIZON INC.		Date of Issue / Date de délivrance	 On behalf of the Minister of Transport Au nom du ministre des Transports	
CAR Rule / Règle du RAC	702				
Aircraft / Aéronef	EUROCOPTER FRANCE : AS50 - AEROSPATIALE AS350 B2				
Type(s) of Operation / Type(s) d'exploitation	AERIAL WORK / TRAVAIL AÉRIEN				
Type(s) of Service / Type(s) de service	AERIAL WORK CAR 702 / RAC 702 TRAVAIL AÉRIEN				
Type(s) of Aerial Work / Type(s) de travail aérien	EXTERNAL LOAD / CHARGE EXTERNE AERIAL CONSTRUCTION / CONSTRUCTION A MOYEN D'AERONEFS WILDLIFE MANAGEMENT / GESTION DE LA FAUNE FOREST FIRE MANAGEMENT / GESTION DES INCENDIES DE FORÊT AERIAL INSPECTION AND SURVEILLANCE / INSPECTION ET SURVEILLANCE AÉRIENNE FIRE FIGHTING / LUTTE CONTRE INCENDIE HUMAN ORGANS / ORGANES HUMAINS AERIAL PHOTOGRAPHY / PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE AERIAL ADVERTISING / PUBLICITÉ AÉRIENNE PARACHUTE JUMPING / SAUTS EN PARACHUTE				
Area(s) of Operation / Zone(s) d'exploitation	NORTH AMERICA / AMÉRIQUE DU NORD				
Special Limitation(s) / Restriction(s) spéciale(s)	DAY VFR / VFR DE JOUR				

SPECIAL AUTHORIZATIONS AUTORISATIONS SPÉCIALES	CAR RAC	SPECIFIC APPROVALS APPROBATIONS PARTICULIÈRES	REMARKS OBSERVATIONS
<b>DA</b>			
<b>ANGEROUS GOODS / MARCHANDISES DANGEREUSES</b>			
DANGEROUS GOODS (DG) MARCHANDISES DANGEREUSES (MD)	702 B2	DG PASSENGER/CREW BAGGAGE ONLY MD BAGAGE DE PASSAGER/EQUIPAGE SEULEMENT	
<b>FLIGHT CREW AUTHORIZATIONS / AUTORISATIONS D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE</b>			
INCREASE IN FLIGHT DUTY TIME AUGMENTATION DU TEMPS DE SERVICE DE VOL	700 16(7) (a)		
INCREASE IN FLIGHT TIME AUGMENTATION DU TEMPS DE VOL	700 15(2) (a)		
TIME FREE FROM DUTY PÉRIODE SANS SERVICE	700 19(2) (a)		
<b>OTHER(S) / AUTRE(S)</b>			
ENTERING OR LEAVING A HELICOPTER IN FLIGHT	702 19		ALL AIRCRAFT
ID No. / N° d'ID: 4 Revision No. / N° de révision: 1			

SPECIAL AUTHORIZATIONS AUTORISATIONS SPÉCIALES	CAR RAC	SPECIFIC APPROVALS APPROBATIONS PARTICULIÈRES	REMARKS OBSERVATIONS
ENTRER DANS UN HÉLICOPTÈRE OU LE QUITTER EN VOL			TOUS LES AÉRONEFS
CARRIAGE OF PERSONS TRANSPORT DES PERSONNES	702 16(a)		ALL AIRCRAFT TOUS LES AÉRONEFS
AIRCRAFT OPERATING OVER WATER - HELICOPTERS UTILISATION D'UN AÉRONEF AU- DESSUS D'UN PLAN D'EAU	702 20		ALL AIRCRAFT TOUS LES AÉRONEFS
DAY VFR FLIGHT MINIMUM FLIGHT VISIBILITY - UNCONTROLLED AIRSPACE - HELICOPTERS VISIBILITE EN VOL MINIMAL EN VOL VFR DE JOUR - ESPACE AÉRIEN NON CONTRÔLE - HÉLICOPTÈRES	702 17(2) (a)		CONDITIONS ATTACHED CONDITIONS ATTACHÉES
ID No. / N° d'ID: 4 Revision No. / N° de révision: 1			



Transport Canada  
Transports Canada

AOC No. / CEA n° : 9646

Legal Name / Dénomination sociale : HÉLI-HORIZON INC.  
OTHER(S) / AUTRE(S)

DAY VFR FLIGHT MINIMUM FLIGHT VISIBILITY - UNCONTROLLED AIRSPACE - HELICOPTERS - 702.17(2)(a)  
VISIBILITE EN VOL MINIMAL EN VOL VFR DE JOUR - ESPACE AERIEN NON CONTRÔLE - HÉLICOPTÈRES - 702.17(2)(a)

AUTHORIZATION

This authorization is issued pursuant to paragraph 702.17(2)(a) of the *Canadian Aviation Regulations*.

Day VFR flight within uncontrolled airspace with flight visibility of less than one mile is authorized.

This authorization is valid if the air operator has trained the pilot in compliance with the requirements of section 722.17 of the *Commercial Air Service Standards*.

AUTORISATION

La présente autorisation est délivrée en vertu de l'alinéa 702.17(2)a) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Un vol VFR de jour dans l'espace aérien non contrôlé est autorisé dans le cas où la visibilité en vol est inférieure à un mile.

La présente autorisation est valide si l'exploitant aérien a entraîné le pilote conformément aux exigences de l'article 722.17 des *Normes de service aérien commercial*.



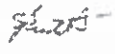
Transport  
Canada

Transports  
Canada

OPERATIONS SPECIFICATIONS SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION					
subject to the approved conditions in the Operations Manual / sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation					
Issuing Authority Contact Details / Coordonnées de l'autorité de délivrance					
Telephone / Téléphone	514-633-3556	Fax / Télécopieur	855-633-3697	E-mail / Courriel	stephane.braddette@tc.gc.ca
AOC No / CEA n°	Legal Name / Dénomination sociale HELI-HORIZON INC.		Date of Issue / Date de délivrance	<i>Stephane</i> On behalf of the Minister of Transport Au nom du ministre des Transports	
2014-12-16					
CAR Rule / Règle du RAC	703				
Aircraft / Aéronef	AEROSPATIALE AS50 - AEROSPATIALE AS350 B2 AS50 - AEROSPATIALE AS350 BA				
Type(s) of Operation / Type(s) d'exploitation	CARGO / FRET PASSENGER / PASSAGER AIR TRANSPORT SERVICE / SERVICE DE TRANSPORT AERIEN AERIAL WORK / TRAVAIL AERIEN				
Type(s) of Service / Type(s) de service	DOMESTIC / INTÉRIEUR				
Type(s) of Aerial Work / Type(s) de travail aérien	AERIAL SIGHTSEEING / EXCURSION AÉRIENNE				
Area(s) of Operation / Zone(s) d'exploitation	NORTH AMERICA / AMÉRIQUE DU NORD				
Special Limitation(s) / Restriction(s) spéciale(s)	DAY VFR / VFR DE JOUR				

SPECIAL AUTHORIZATIONS AUTORISATIONS SPÉCIALES	CAR RAC	SPECIFIC APPROVALS APPROBATIONS PARTICULIÈRES	REMARKS OBSERVATIONS
<b><u>DANGEROUS GOODS / MARCHANDISES DANGEREUSES</u></b>			
DANGEROUS GOODS (DG) MARCHANDISES DANGEREUSES (MD)	703 105	DG PASSENGER/CREW BAGGAGE CARGO AND MAIL MD BAGAGE PASSAGER/ÉQUIPAGE FRET ET POSTE	
<b><u>FLIGHT CREW AUTHORIZATIONS / AUTORISATIONS D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE</u></b>			
INCREASE IN FLIGHT DUTY TIME AUGMENTATION DU TEMPS DE SERVICE DE VOL	700 18(7) (a)		
INCREASE IN FLIGHT TIME AUGMENTATION DU TEMPS DE VOL	700 15(2) (a)		
TIME FREE FROM DUTY PÉRIODE SANS SERVICE	700 19(2) (a)		
<b><u>OTHER(S) / AUTRE(S)</u></b>			
DAY VFR FLIGHT MINIMUM FLIGHT VISIBILITY - UNCONTROLLED AIRSPACE - HELICOPTERS  VISIBILITÉ EN VOL MINIMAL EN VOL VFR DE JOUR - ESPACE AÉRIEN NON CONTRÔLE - HÉLICOPTÈRES	703 28(2) (a)		CONDITIONS ATTACHED CONDITIONS ATTACHÉES
ID No. / N° d'ID: 1 Revision No. / N° de révision: 1			



OPERATIONS SPECIFICATIONS SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION			
subject to the approved conditions in the Operations Manual / sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation			
Issuing Authority Contact Details / Coordonnées de l'autorité de délivrance			
Telephone / Téléphone	514-633-3556	Fax / Télécopieur	855-633-3697
E-mail / Courriel	stephane.brardotte@tc.gc.ca		
AOC No / CEA n°	Legal Name / Dénomination sociale HÉLI-HORIZON INC.	Date of Issue / Date de délivrance	 On behalf of the Minister of Transport Au nom du ministre des Transports
2014-12-16			
CAR Rule / Règle du RAC	703		
Aircraft / Aéronef	EUROCOPTER FRANCE : AS50 - AEROSPATIALE AS350 B2		
Type(s) of Operation / Type(s) d'exploitation	CARGO / FRET PASSENGER / PASSAGER AIR TRANSPORT SERVICE / SERVICE DE TRANSPORT AÉRIEN AERIAL WORK / TRAVAIL AÉRIEN		
Type(s) of Service / Type(s) de service	DOMESTIC / INTÉRIEUR		
Type(s) of Aerial Work / Type(s) de travail aérien	AERIAL SIGHTSEEING / EXCURSION AÉRIENNE		
Area(s) of Operation / Zone(s) d'exploitation	NORTH AMERICA / AMÉRIQUE DU NORD		
Special Limitation(s) / Restriction(s) spéciale(s)	DAY VFR / VFR DE JOUR		

SPECIAL AUTHORIZATIONS AUTORISATIONS SPÉCIALES	CAR RAC	SPECIFIC APPROVALS APPROBATIONS PARTICULIÈRES	REMARKS OBSERVATIONS
<b>DA</b>			
<b>ANGEROUS GOODS / MARCHANDISES DANGEREUSES</b>			
DANGEROUS GOODS (DG) MARCHANDISES DANGEREUSES (MD)	703 105	DG PASSENGER/CREW BAGGAGE, CARGO AND MAIL MD BAGAGE PASSAGER/EQUIPAGE, FRET ET POSTE	
<b>FLIGHT CREW AUTHORIZATIONS / AUTORISATIONS D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE</b>			
INCREASE IN FLIGHT DUTY TIME AUGMENTATION DU TEMPS DE SERVICE DE VOL	700 16(7) (a)		
INCREASE IN FLIGHT TIME AUGMENTATION DU TEMPS DE VOL	700 15(2) (a)		
TIME FREE FROM DUTY PÉRIODE SANS SERVICE	700 19(2) (a)		
<b>OTHER(S) / AUTRE(S)</b>			
DAY VFR FLIGHT MINIMUM FLIGHT VISIBILITY - UNCONTROLLED AIRSPACE - HELICOPTERS VISIBILITE EN VOL MINIMAL EN VOL VFR DE JOUR - ESPACE AÉRIEN NON CONTRÔLE - HÉLICOPTÈRES	703 28(2) (a)		CONDITIONS ATTACHED CONDITIONS ATTACHÉES
ID No. / N° d'ID: 2    Révision No. / N° de révision: 1			



Transport  
Canada

Transports  
Canada

AOC No. / CEA n° : 9646

Legal Name / Dénomination sociale : HÉLI-HORIZON INC.

OTHER(S) / AUTRE(S)

DAY VFR FLIGHT MINIMUM FLIGHT VISIBILITY - UNCONTROLLED AIRSPACE - HELICOPTERS - 703.28(2)(a)

VISIBILITÉ EN VOL MINIMAL EN VOL VFR DE JOUR - ESPACE AÉRIEN NON CONTRÔLÉ - HÉLICOPTÈRES - 703.28(2)(a)

**AUTHORIZATION**

This authorization is issued pursuant to paragraph 703.28(2)(a) of the *Canadian Aviation Regulations*.

Day VFR flight in uncontrolled airspace with flight visibility of less than one mile is authorized.

This authorization is valid if the air operator has trained the pilot in compliance with the requirements of section 723.28 of the *Commercial Air Service Standards*.

**AUTORISATION**

Cette autorisation est délivrée en vertu de l'alinéa 703.28(2)a) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Un vol VFR de jour dans l'espace aérien non contrôlé est autorisé dans le cas où la visibilité en vol est inférieure à un mille.

Cette autorisation est valide si l'exploitant aérien a entraîné le pilote conformément aux exigences de l'article 723.28 des *Normes de service aérien commercial*.



OPERATIONS SPECIFICATIONS SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION					
subject to the approved conditions in the Operations Manual / sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation					
Issuing Authority Contact Details / Coordonnées de l'autorité de délivrance					
Telephone / Téléphone	514-633-3556	Fax / Télécopieur	855-633-3697	E-mail / Courriel	stephane.brardotte@tc.gc.ca
AOC No / CEA n°	Legal Name / Dénomination sociale <b>HÉLI-HORIZON INC.</b>		Date of Issue / Date de délivrance	 On behalf of the Minister of Transport Au nom du ministre des Transports	
CAR Rule / Règle du RAC		702			
Aircraft / Aéronef	AEROSPATIALE : AS50 - AEROSPATIALE AS350 B2 AS50 - AEROSPATIALE AS350 BA				
Type(s) of Operation / Type(s) d'exploitation	AERIAL WORK / TRAVAIL AÉRIEN				
Type(s) of Service / Type(s) de service	AERIAL WORK CAR 702 / RAC 702 TRAVAIL AÉRIEN				
Type(s) of Aerial Work / Type(s) de travail aérien	EXTERNAL LOAD / CHARGE EXTERNE AERIAL CONSTRUCTION / CONSTRUCTION A MOYEN D'AERONEFS WILDLIFE MANAGEMENT / GESTION DE LA FAUNE FOREST FIRE MANAGEMENT / GESTION DES INCENDIES DE FORÊT AERIAL INSPECTION AND SURVEILLANCE / INSPECTION ET SURVEILLANCE AÉRIENNE FIRE FIGHTING / LUTTE CONTRE INCENDIE HUMAN ORGANS / ORGANES HUMAINS AERIAL PHOTOGRAPHY / PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE AERIAL ADVERTISING / PUBLICITÉ AÉRIENNE PARACHUTE JUMPING / SAUTS EN PARACHUTE				
Area(s) of Operation / Zone(s) d'exploitation	NORTH AMERICA / AMÉRIQUE DU NORD				
Special Limitation(s) / Restriction(s) spéciale(s)	DAY VFR / VFR DE JOUR				

SPECIAL AUTHORIZATIONS AUTORISATIONS SPÉCIALES	CAR RAC	SPECIFIC APPROVALS APPROBATIONS PARTICULIÈRES	REMARKS OBSERVATIONS
<b>DANGEROUS GOODS / MARCHANDISES DANGEREUSES</b>			
DANGEROUS GOODS (DG) MARCHANDISES DANGEREUSES (MD)	702 82	DG PASSENGER/CREW BAGGAGE ONLY MD BAGAGE DE PASSAGER/EQUIPAGE SEULEMENT	
<b>FLIGHT CREW AUTHORIZATIONS / AUTORISATIONS D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE</b>			
INCREASE IN FLIGHT DUTY TIME AUGMENTATION DU TEMPS DE SERVICE DE VOL	700 16(7) (u)		
INCREASE IN FLIGHT TIME AUGMENTATION DU TEMPS DE VOL	700 15(2) (a)		
TIME FREE FROM DUTY PÉRIODE SANS SERVICE	700 19(2) (a)		
<b>OTHER(S) / AUTRE(S)</b>			
ENTERING OR LEAVING A HELICOPTER IN FLIGHT			
ID No. / N° d'ID: 3 Revision No. / N° de révision: 1			

SPECIAL AUTHORIZATIONS AUTORISATIONS SPÉCIALES	CAR RAC	SPECIFIC APPROVALS APPROBATIONS PARTICULIÈRES	REMARKS OBSERVATIONS
ENTRER DANS UN HELICOPTERE OU LE QUITTER EN VOL	702 19		ALL AIRCRAFT TOUS LES AÉRONEFS
CARRIAGE OF PERSONS TRANSPORT DES PERSONNES	702 18(a)		ALL AIRCRAFT TOUS LES AÉRONEFS
AIRCRAFT OPERATING OVER WATER - HELICOPTERS UTILISATION D'UN AÉRONEF AU DESSUS D'UN PLAN D'EAU	702 20		ALL AIRCRAFT TOUS LES AÉRONEFS
DAY VFR FLIGHT MINIMUM FLIGHT VISIBILITY - UNCONTROLLED AIRSPACE - HELICOPTERS VISIBILITE EN VOL MINIMAL EN VOL VFR DE JOUR - ESPACE AERIEN NON CONTRÔLE - HÉLICOPTÉRÉS	702 17(2) (a)		CONDITIONS ATTACHED CONDITIONS ATTACHÉES
ID No. / N° d'ID: 3 Revision No. / N° de révision: 1			

BP0116

COMMISSION DE PROTECTION DU  
TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

No : 380321-9247-9104 Québec inc.

COMMISSION DE  
PROTECTION DU  
TERRITOIRE AGRICOLE  
DU QUÉBEC

c.

9247-9104 QUÉBEC INC.

Partie intimée

Certificat d'agrément d'un organisme de  
maintenance agréé  
Heli-Horizon Inc.

Copie pour :  
Me Pierre Legault  
Cardinal Landry  
25, boul. Lafayette  
Longueuil, Qc J4K 5C7

Me Pierre J. Beauchamp  
Pateras & Iezzoni  
AVOCATS – ADVOCATES  
BUREAU 2314  
500 PLACE D'ARMES  
MONTRÉAL, QUÉ. H2Y 2W2  
TÉL. : (514) 284-0860  
FAX : (514) 843-7990

N/DOSSIER : 7190-D

**BP0116**

<p><b>COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC</b> No : 380321-9247-9104 Québec inc.</p>
<p><b>COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC</b></p> <p>c.</p> <p><b>9247-9104 QUÉBEC INC.</b></p> <p style="text-align: right;">Partie intimée</p>
<p style="text-align: center;"><b>Certificats d'exploitation Heli-Horizon Inc.</b></p>
<p><b>Copie pour :</b> <b>Me Pierre Legault</b> <b>Cardinal Landry</b> <b>25, boul. Lafayette</b> <b>Longueuil, Qc J4K 5C7</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Me Pierre J. Beauchamp</b> <b>Pateras &amp; Iezzoni</b> <b>AVOCATS – ADVOCATES</b> <b>BUREAU 2314</b> <b>500 PLACE D'ARMES</b> <b>MONTRÉAL, QUÉ. H2Y 2W2</b> <b>TÉL. : (514) 284-0860</b> <b>FAX : (514) 843-7990</b></p>

**N/DOSSIER : 7190-D**

33 du Norseman,  
Lachute, QC  
J8H 0J7  
514.953.9470

.....  
**François Vrana**

17/12/2015

Me Pierre J. Beauchamp,  
Pateras & Iezzoni Inc.  
500 place d'Armes  
bur. 2314  
Montréal QC H2Y 2W2  
514-388-5412  
[pjbeauchamp@videotron.ca](mailto:pjbeauchamp@videotron.ca)

Me Beauchamp,

Je fais suite à la demande que vous m'avez faite au sujet de mon opinion professionnelle relativement à certaines activités qui se seraient tenues à l'aérodrome de Neuville et qui sont mentionnées au préavis émis par la Commission de protection du territoire agricole du Québec en avril dernier.

À cet effet, j'ai pris connaissance du préavis, des pages 2 et 3 de votre lettre de réponse à la CPTAQ en date du 22 mai dernier, de l'Annexe qui était jointe ainsi que d'une copie d'une publicité annonçant un de ces événements.

Aussi, vous trouverez ci-joint mon CV ainsi que des notes et remarques sur les documents que vous m'avez envoyé par courriel.

S'il-vous-plait, n'hésitez pas à me contacter pour toute question.

Meilleures salutations,



François Vrana

.....

### Notes et avis sur les activités d'un petit aérodrôme et d'un aéroclub

1. Je suis gestionnaire de l'Aérodrome de Lachute depuis 8 ans. Pilote depuis 1975, je suis aussi Instructeur Classe 1 et Instructeur de Voltige Classe 1, et propriétaire de l'école de pilotage Aviation Lachute au même aérodrôme. J'ai été aussi membre de quelques conseils d'administration pour des organisations impliquées dans l'aviation générale, ainsi que directeur de SERABEC, région de Montréal. J'ai donc une bonne compréhension de la constitution et des activités des petits aérodrômes et des aéroclubs à travers le Québec et le Canada.
2. Un aéroclub typique est un regroupement de pilotes d'avion dont les activités visent l'aviation sous plusieurs formes. Principalement, le pilotage d'avions et les connaissances reliées à celles-ci sont la raison d'être d'un aéroclub. Le maintien d'avion, les connaissances reliées à la maintenance sont d'autres sujets souvent abordés par les aéroclubs.
3. La planification d'un vol, l'analyse des phases d'un vol, des techniques de pilotage, des procédures qui augmentent la sécurité d'un vol, ainsi que plusieurs autres sujets pertinents peuvent faire l'objet des activités d'un aéroclub.
4. Ces activités ne sont pas des activités de pilotage proprement dites; elles se déroulent plutôt au sol. Elles sont souvent organisées sur une base régulière, et sont données à l'aérodrôme-même. La pertinence d'avoir un aéronef à proximité est évidente lors d'un séminaire sur la maintenance d'avions. La pertinence d'avoir sous la main les outils de planification de vol couramment utilisés pour les sorties en avion est évidente pour un séminaire de planification de vol.
5. Les aérodrômes sont souvent situés dans un milieu rural. Les pilotes doivent se déplacer de plusieurs régions différentes et le site est souvent situé à une distance moyenne raisonnable pour tous les pilotes. L'utilisation de l'aérodrôme pour les réunions de l'aéroclub est un choix logique puisqu'il permet à tous les membres de s'y rendre sans déplacement excessif.
6. Les hangars sont des sites de rencontre idéals puisqu'ils offrent une grande superficie adéquate pour la tenue de réunions, sans que la location de locaux additionnels dans un endroit moins optimal, voir trop éloigné, et à des coûts plus élevés soit nécessaire.
7. Ces rencontres techniques peuvent durer toute une journée, soit de 8 am jusqu'à 5 pm. Lors de ces occasions les participants qui sont presque exclusivement des pilotes auront le lunch servi sur le site même afin de sauver du temps et des déplacements. Les petits aérodrômes sont souvent situés à une certaine distance de restaurants adéquats.

8. Ces rencontres sont des activités normales pour des aéroclubs. Elles font partie d'une stratégie et d'un effort pour augmenter la sécurité des vols, et réduire les accidents. Bien que les vols, la maintenance et les autres activités reliées forment la majorité des activités à un aérodrome et à un aéroclub, les activités d'information, de formation et d'organisation seront toujours requises. La sécurité des vols et l'organisation des opérations des aérodromes feront toujours partie des priorités de la gestion d'un aérodrome, et d'un aéroclub.
9. De plus, des réceptions peuvent aussi avoir lieu sur le site d'un aérodrome, afin de célébrer entre autres la fin d'une année sans accident, ou avec un succès opérationnel ou financier. Ces activités, bien que minimales lorsque comparées aux autres activités quotidiennes, sont néanmoins importantes pour la motivation du personnel et des membres, qui sont généralement des travailleurs volontaires au sein de l'organisation.
10. Les citoyens ont de la difficulté à comprendre les activités au sein d'un aérodrome. La compréhension et la perception de ces infrastructures qui ont été instrumentales dans le développement économique du Canada peut être améliorée. À cette fin, des activités communautaires sont aussi planifiées de temps à autre. Des journées à porte ouvertes pour que la communauté puisse visiter les infrastructures, et rencontrer les usagers de l'aérodrome ont lieu toutes les années. Des tours d'avion sont fréquemment inclus afin de faire découvrir les vols dans un petit avion. Cette stratégie permet de démontrer aux citoyens que les usagers ne sont pas nécessairement des « riches », de faire découvrir le plaisir de voler.
11. En mon opinion, le fait que certaines activités qui ne sont pas directement une activité d'aviation, mais qui sont à la fois minimales en comparaison à l'activité principale, soit d'entreposer des avions, de décoller, d'atterrir, de circuler, d'avitailier, etc. ne change pas la nature d'un aérodrome. Le fait que l'Aéroport de Dorval aie des magasins, des pubs, des restaurants, un hôtel, etc. ne change pas matériellement la nature et la fonction primaire de cet établissement, soit de fournir des services de transport aérien, d'être un aéroport.
12. Par exemple, l'association des pilotes et propriétaires de l'aérodrome de Lachute, l'APAL, organise tous les ans des épluchettes de blé-d'inde pour ses membres, afin de leur permettre de mieux se connaître, d'échanger sur les sujets pertinents, et de communiquer leurs préoccupations. Tous les ans, un dîner de Noël est offert pour les pilotes au restaurant de l'aérodrome afin de célébrer l'année qui va se terminer dans les jours qui suivent. À chaque année, il y a une réunion du conseil de l'Association (l'APAL) avec ses membres dans un des hangars de l'aérodrome. Annuellement, une journée intitulée « Femmes de l'Aviation » est organisée où les citoyens avoisinants peuvent venir visiter l'aérodrome, luncher, parler aux pilotes et propriétaires, assister à des conférences sur l'aviation, et faire des tours d'avion. Ces activités, toutes sur le site de l'aéroport, ne diminuent aucunement la fonction principale de l'aérodrome qui est une infrastructure dédiée à l'aviation.

13. **Conclusion:** Le fait qu'un aéroport tel que celui de Neuville offre des activités reliées à l'aviation qui ne sont pas des activités d'aviation en soi, mais qui sont directement liées à des activités aéronautiques ne change pas sa nature et sa mission primaire, soit d'être un aéroport qui offre des services d'aéroport.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'François Vrana', with a long horizontal stroke extending to the right.

François Vrana, 2015-12-16

## Curriculum Vitae - Sommaire

### Coordonnées:

**François Vrana**

[Redacted contact information]

### Qualifications:

#### *Académique:*

[Redacted academic qualifications]

#### *Expérience de Travail:*

[Redacted work experience]

#### *Autre Expérience et Qualifications:*

[Redacted other experience and qualifications]



BP0116

COMMISSION DE PROTECTION DU  
TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC  
No : 380321-9247-9104 Québec inc.

COMMISSION DE  
PROTECTION DU  
TERRITOIRE AGRICOLE  
DU QUÉBEC

c.

9247-9104 QUÉBEC INC.

Partie intimée

Expertise de  
M. François Vrana

Copie pour :  
Me Pierre Legault  
Cardinal Landry  
25, boul. Lafayette  
Longueuil, Qc J4K 5C7

Me Pierre J. Beauchamp  
Pateras & Iezsoni  
AVOCATS – ADVOCATES  
BUREAU 2314  
500 PLACE D'ARMES  
MONTRÉAL, QUÉ. H2Y 2W2  
TÉL. : (514) 284-0860  
FAX : (514) 843-7990

N/DOSSIER : 7190-D

PATERAS & IEZZONI INC.  
Société par actions  
Avocats

---

Franco Iezzone  
Mark J. Paci  
Lise A. Gagnon  
Pierre J. Beauchamp  
James A. Cocciardi  
Amanda Alfieri  
Amanda J. Casola

500, Place D'Armes, bureau 2314  
Montréal (Québec) H2Y 2W2  
Téléphone : (514) 284-0860  
Télécopieur : (514) 843-7990  
Courriel : [pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com](mailto:pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com)

SOUS TOUTES RÉSERVES

Montréal, le 18 avril 2016

PAR COURRIEL  
[info@cptaq.gouv.qc.ca](mailto:info@cptaq.gouv.qc.ca)

Madame Stéphanie Lavallée  
Responsable de la gestion du rôle  
Commission de protection du territoire agricole  
25, boul. La Fayette, 3<sup>e</sup> étage  
Longueuil (Québec) J4K 5C7

OBJET : PRÉAVIS, Article 14.1 – Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles - Ré-inscription au rôle de rencontre publique

Lot rénové	: 3 831 647
Cadastre	: Cadastre du Québec
Circonscription foncière	: Portneuf
Municipalité	: Neuville
MRC	: Portneuf
Votre dossier	: 380321
Notre dossier	: 7190-D

---

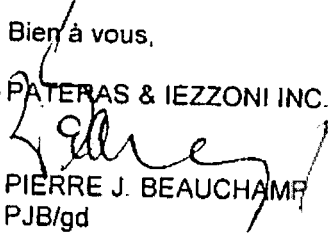
Chère Madame Lavallée,

Pour faire suite à votre courriel du 12 avril dernier, nous avons contacté notre cliente relativement aux dates disponibles pour une « rencontre publique » dans le dossier 380321-9247-9104 Québec inc.

Sous réserve des droits de notre cliente de contester la compétence juridictionnelle de la CPTAQ dans le contexte de cette affaire relative à de la poursuite de l'exploitation de son aérodrome de Neuville, nous avons arrêté la date du 2 juin 2016 à nos calendriers.

Bien à vous,

PATERAS & IEZZONI INC.

  
PIERRE J. BEAUCHAMP  
PJB/gd

C.c. : Me Pierre Legault : [pierre.legault@cptaq.gouv.qc.ca](mailto:pierre.legault@cptaq.gouv.qc.ca)  
Me Martin Bouffard : [mbouffard@morencyavocats.com](mailto:mbouffard@morencyavocats.com)  
Me Roger Plante : [rplante@jurisconseil.com](mailto:rplante@jurisconseil.com)

**PATERAS & IEZZONI INC.**  
Société par actions  
Avocats

Franco Iezzone  
Mark J. Paci  
Lise A. Gagnon  
Pierre J. Beauchamp  
James A. Cocciardi  
Amanda Alfieri  
Amanda J. Casola

---

500 Place d'Armes, bureau 2314  
Montréal (Québec) H2Y 2W2  
Téléphone : (514) 284-0860  
Télécopieur : (514) 843-7990  
Courriel : [pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com](mailto:pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com)

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE  
AGRICOLE DU QUÉBEC  
NO : 380321-9247-9104 QUÉBEC INC.

---

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE  
AGRICOLE DU QUÉBEC

c.

9247-9104 QUÉBEC INC.

Partie intimée

---

**BORDEREAU DE TRANSMISSION PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE**

**EXPÉDITEUR:**

Nom : Me Pierre J. Beauchamp N/dossier : 7190-D

**DESTINATAIRE :**

Nom : Me Pierre Legault  
Étude: Cardinal, Landry, avocats  
Courriel : [pierre.legault@cptaq.gouv.qc.ca](mailto:pierre.legault@cptaq.gouv.qc.ca)

Date de la transmission: le 18 avril 2016

Nombre de pages transmises incluant le présent bordereau: 2

Nature du document : Préavis, Article 14.1 – Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles – Réinscription au rôle de rencontre publique.

Longueuil, le 2 septembre 2015

M<sup>e</sup> Pierre J. Beauchamp, avocat  
PATERAS & IEZZONI INC.  
500, Place d'Armes, bureau 2314  
Montréal (Québec) H2Y 2W2

**OBJET** : Dossier 380321  
9247-9104 Québec inc.

---

Maître,

Par lettre, vous avez demandé la tenue d'une rencontre avec la Commission relativement à l'avis selon l'article 14.1 transmis au dossier en titre.

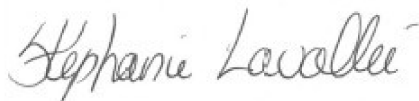
Veuillez prendre note que cette rencontre se tiendra le **21 octobre 2015, à 9 h 30, à nos bureaux situés au 200, chemin Sainte-Foy, 2<sup>e</sup> étage, à Québec.**

À l'occasion de cette rencontre, les autres personnes intéressées pourront, si elles le désirent, présenter leurs observations.

La tenue de cette rencontre impliquant plusieurs personnes, vous comprendrez l'importance de la tenir à la date mentionnée ci-dessus. Malgré cela, s'il vous était impossible de vous y présenter, vous pourriez nous faire parvenir des observations écrites ou demander que cette rencontre soit tenue à une autre date. **Dans ce dernier cas, veuillez noter qu'une demande de report doit être présentée au plus tard deux jours ouvrables précédant la date prévue pour la rencontre : sinon, vous devrez vous présenter à l'heure et l'endroit prévus.** Nous devons considérer, entre autres, l'incidence d'un report sur les autres personnes concernées et les impératifs de l'agenda du traitement des dossiers de la Commission, pour décider du report ou non de cette rencontre.

Pour toute information concernant la mise au rôle de votre dossier, nous vous invitons à consulter notre site Internet au <http://www.cptaq.gouv.qc.ca>.

Veuillez agréer, Maître, nos sentiments les meilleurs.



Stéphanie Lavallée, responsable de la gestion du rôle

c.c. Aéroclub Neuville  
M<sup>e</sup> Roger Plante, notaire  
GNP Immobilier inc.  
MRC de Portneuf  
Municipalité de Neuville  
9247-9104 Québec inc.

## PROCÈS-VERBAL

### DEMANDE DE REMISE

**ENDROIT ET DATE** : Québec, le 20 octobre 2015

**IDENTIFICATION DU DOSSIER** : 380321 - 9247-9104 Québec inc.

**MEMBRES PRÉSENTS** : Pierre Turcotte, vice-président  
Réjean St-Pierre, vice-président

**MOTIFS INVOQUÉS** :

Dans un courriel du 20 octobre 2015, M<sup>e</sup> Pierre J. Beauchamp, mandataire de l'intimée, requiert le report de la rencontre prévue à Québec le 21 octobre 2015 à 9 h 30, au motif qu'il s'attendait à avoir une rencontre informelle avant la rencontre publique, et de ce fait, n'est pas prêt pour la rencontre publique, laquelle mènera à une décision de la Commission en lien avec l'infraction reprochée. M<sup>e</sup> Bouffard, mandataire pour la Municipalité, ne s'oppose pas à la demande de remise, mais aimerait qu'elle soit fixée à nouveau dans un court délai.

### **MOTIFS DE LA COMMISSION** :

Étant donné qu'il s'agit de la première demande de remise;  
Étant donné le motif invoqué;  
La Commission juge pertinent d'accorder la remise.

### **DÉCISION RENDUE** : **REMISE ACCORDÉE**

Vu le motif allégué, la Commission accorde la demande de remise et informe les personnes intéressées qu'un délai de soixante jours leur est accordé pour demander la réinscription à son rôle de rencontre publique. À défaut de s'y conformer dans un délai de soixante jours, la Commission statuera sur la présente demande sur la base des documents versés au dossier.



Pierre Turcotte, vice-président

c. c. : 9247-9104 Québec inc.  
Municipalité de Neuville  
MRC de Portneuf  
Aéroclub Neuville  
GNP Immobilier inc.  
M<sup>e</sup> Roger Plante, notaire  
M<sup>e</sup> Pierre J. Beauchamp, avocat  
Morency société d'avocats (M<sup>e</sup> Martin Bouffard)

Par courriel : [martin.mercier@aeroportneuville.ca](mailto:martin.mercier@aeroportneuville.ca)  
Par courriel : [mun@ville.neuville.qc.ca](mailto:mun@ville.neuville.qc.ca)  
Par courriel : [isabelle.lamothe@mrc-portneuf.qc.ca](mailto:isabelle.lamothe@mrc-portneuf.qc.ca)  
Par courriel : [martin.mercier@aeroportdeneuve.ca](mailto:martin.mercier@aeroportdeneuve.ca)  
Par courriel : [helihorizon@videotron.ca](mailto:helihorizon@videotron.ca)  
Par courriel : [rgplante@jurisconseil.com](mailto:rgplante@jurisconseil.com)  
Par courriel : [pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com](mailto:pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com)  
Par courriel : [mbouffard@morencyavocats.com](mailto:mbouffard@morencyavocats.com)

Longueuil, le 19 avril 2016

M<sup>e</sup> Pierre J. Beauchamp, avocat  
PATERAS & IEZZONI INC.  
500, Place d'Armes, bureau 2314  
Montréal (Québec) H2Y 2W2

**OBJET** : Dossier 380321  
9247-9104 Québec inc.

---

Maître,

Par lettre, vous avez demandé la tenue d'une rencontre avec la Commission relativement à l'avis selon l'article 14.1 transmis au dossier en titre.

Veillez prendre note que cette rencontre se tiendra le **2 juin 2016, à 9 h 30, à nos bureaux situés au 200, chemin Sainte-Foy, 2<sup>e</sup> étage, à Québec.**

À l'occasion de cette rencontre, les autres personnes intéressées pourront, si elles le désirent, présenter leurs observations.

La tenue de cette rencontre impliquant plusieurs personnes, vous comprendrez l'importance de la tenir à la date mentionnée ci-dessus. Malgré cela, s'il vous était impossible de vous y présenter, vous pourriez nous faire parvenir des observations écrites ou demander que cette rencontre soit tenue à une autre date. **Dans ce dernier cas, veuillez noter qu'une demande de report doit être présentée au plus tard deux jours ouvrables précédant la date prévue pour la rencontre : sinon, vous devrez vous présenter à l'heure et l'endroit prévus.** Nous devons considérer, entre autres, l'incidence d'un report sur les autres personnes concernées et les impératifs de l'agenda du traitement des dossiers de la Commission, pour décider du report ou non de cette rencontre.

Pour toute information concernant la mise au rôle de votre dossier, nous vous invitons à consulter notre site Internet au <http://www.cptaq.gouv.qc.ca>.

Veillez agréer, Maître, nos sentiments les meilleurs.



Annie Cadieux, responsable de la gestion du rôle

c.c. Aéroclub Neuville  
M<sup>e</sup> Roger Plante, notaire  
GNP Immobilier inc.  
MRC de Portneuf  
Municipalité de Neuville  
9247-9104 Québec inc.  
Morency société d'avocats

## PROCÈS-VERBAL

### DEMANDE DE REMISE

**ENDROIT ET DATE** : Québec, le 30 mai 2016

**IDENTIFICATION DU DOSSIER** : 380321 - 9247-9104 Québec inc.

**MEMBRE PRÉSENT** : M<sup>e</sup> Pierre Turcotte, vice-président

### CONTEXTE DE LA DEMANDE DE REMISE

Le 27 avril 2015, la Commission procède à l'émission du préavis d'ordonnance prévu à l'article 14.1 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (RLRQ, c. P-41.1, ci-après « la Loi »).

Par lettre du 22 mai 2015, M<sup>e</sup> Pierre J. Beauchamp, avocat de l'étude Pateras & Iezzone inc., comparait pour 9247-9104 Québec inc. et Aéroclub Neuville, et soulève l'inapplicabilité de cette Loi aux activités de ses clientes, lesquelles désirent rencontrer la Commission afin d'exposer leur point de vue.

Cette rencontre publique souhaitée par les clientes de M<sup>e</sup> Beauchamp est fixée, dès le 2 octobre 2015, pour être tenue le 21 octobre 2015.

Le 19 octobre 2015, M<sup>e</sup> Beauchamp demande la remise de cette rencontre, afin de permettre la présence de toutes les parties et donner à celles-ci l'opportunité de faire valoir pleinement leur position.

Le 20 octobre 2015, la Commission fait droit à cette première demande de remise.

Le 18 avril 2016, M<sup>e</sup> Beauchamp confirme sa disponibilité pour une rencontre publique à être tenue le 2 juin 2016.

Le 19 avril 2016, la Commission convoque les parties pour la rencontre publique du 2 juin 2016.

Le 18 mai 2016, M<sup>e</sup> Beauchamp fait signifier au Procureur général du Québec et au Procureur général du Canada l'avis d'intention prévu par l'article 76 du *Code de procédure civile* (C.p.c.).

### MOTIFS DE LA DEMANDE DE REMISE

Par lettre du 25 mai 2016, M<sup>e</sup> Romy Daigle, avocate de l'étude Lavoie, Rousseau (Justice-Québec), formule, pour la Procureure générale du Québec, une demande de remise de la rencontre publique prévue le 2 juin prochain, au motif de la signification, le 18 mai dernier, d'un avis d'intention selon l'article 76 C.p.c. de soulever une question constitutionnelle, par 9247-9104 Québec inc.

Au soutien de la demande de remise, il est soumis que cet avis d'intention ne respecte pas le délai requis à l'article 77 C.p.c.

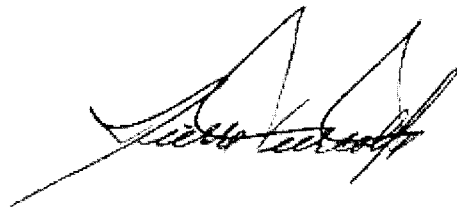
**MOTIFS DE LA COMMISSION** :

L'article 76 C.p.c. établit clairement qu'une personne qui entend mettre en question le caractère opérant l'applicabilité constitutionnelle ou la validité d'une disposition d'une loi du Québec, doit en aviser le Procureur général du Québec.

L'article 77 C.p.c. établit tout aussi clairement que cet avis au Procureur général doit être signifié, par huissier, aussitôt que possible dans l'instance, mais au plus tard 30 jours avant l'instruction.

Il est clair que le délai prévu au *Code de procédure civile* n'a pas été respecté par 9247-9104 Québec inc. et qu'en conséquence la Commission doit reporter la rencontre publique du jeudi 2 juin 2016 à une prochaine date.

**DÉCISION RENDUE** : **REMISE ACCORDÉE**



M<sup>e</sup> Pierre Turcotte, vice-président

c. c. : 9247-9104 Québec inc.	Par courriel : <a href="mailto:martin.mercier@aeroportneuveille.ca">martin.mercier@aeroportneuveille.ca</a>
Municipalité de Neuville	Par courriel : <a href="mailto:mun@ville.neuveille.qc.ca">mun@ville.neuveille.qc.ca</a>
MRC de Portneuf	Par courriel : <a href="mailto:isabelle.lamothe@mrc-portneuf.qc.ca">isabelle.lamothe@mrc-portneuf.qc.ca</a>
Aéroclub Neuville	Par courriel : <a href="mailto:martin.mercier@aeroportdeneuveille.ca">martin.mercier@aeroportdeneuveille.ca</a>
GNP Immobilier inc.	Par courriel : <a href="mailto:helihorizon@videotron.ca">helihorizon@videotron.ca</a>
M <sup>e</sup> Roger Plante, notaire	Par courriel : <a href="mailto:rgplante@jurisconseil.com">rgplante@jurisconseil.com</a>
M <sup>e</sup> Pierre J. Beauchamp, avocat	Par courriel : <a href="mailto:pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com">pjbeauchamp@pateras-iezzoni.com</a>
Morency société d'avocats (M <sup>e</sup> Martin Bouffard)	Par courriel : <a href="mailto:mbouffard@morencyavocats.com">mbouffard@morencyavocats.com</a>
Procureure générale du Québec	Par courriel : <a href="mailto:romy.daijle@justice.gouv.qc.ca">romy.daijle@justice.gouv.qc.ca</a>
Procureure générale du Canada	Par courriel : <a href="mailto:linda.mercier@justice.gc.ca">linda.mercier@justice.gc.ca</a>

Longueuil, le 29 juillet 2016

M<sup>e</sup> Pierre J. Beauchamp, avocat  
PATERAS & IEZZONI INC.  
500, Place d'Armes, bureau 2314  
Montréal (Québec) H2Y 2W2

**OBJET** : Dossier 380321  
9247-9104 Québec inc.

---

Maître,

Par lettre, vous avez demandé la tenue d'une rencontre avec la Commission relativement à l'avis selon l'article 14.1 transmis au dossier en titre.

Veillez prendre note que cette rencontre se tiendra le **23 novembre 2016, à 9 h 30, à nos bureaux situés au 200, chemin Sainte-Foy, 2<sup>e</sup> étage, à Québec.**

À l'occasion de cette rencontre, les autres personnes intéressées pourront, si elles le désirent, présenter leurs observations.

La tenue de cette rencontre impliquant plusieurs personnes, vous comprendrez l'importance de la tenir à la date mentionnée ci-dessus. Malgré cela, s'il vous était impossible de vous y présenter, vous pourriez nous faire parvenir des observations écrites ou demander que cette rencontre soit tenue à une autre date. **Dans ce dernier cas, veuillez noter qu'une demande de report doit être présentée au plus tard deux jours ouvrables précédant la date prévue pour la rencontre : sinon, vous devrez vous présenter à l'heure et l'endroit prévus.** Nous devons considérer, entre autres, l'incidence d'un report sur les autres personnes concernées et les impératifs de l'agenda du traitement des dossiers de la Commission, pour décider du report ou non de cette rencontre.

Pour toute information concernant la mise au rôle de votre dossier, nous vous invitons à consulter notre site Internet au <http://www.cptaq.gouv.qc.ca>.

Veillez agréer, Maître, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

*La Commission de protection du territoire agricole*

c.c. Aéroclub Neuville  
M<sup>e</sup> Roger Plante, notaire  
GNP Immobilier inc.  
MRC de Portneuf  
Municipalité de Neuville  
9247-9104 Québec inc.  
Morency société d'avocats (M<sup>e</sup> Martin Bouffard)  
M. Jean-Pierre Lorrain  
Procureur général du Canada  
Procureur général du Québec

**MORENCY**  
SOCIÉTÉ D'AVOCATS

GUÉBEC  
MONTREAL  
LAVALE  
LEVIS  
LONGUEUIL  
ST-JEAN-DE-VALLEY

MORENCYAVOCATS.COM

## BORDEREAU DE TRANSMISSION

**DATE** : **mardi, 15 septembre 2015**

**DESTINATAIRE** : **Madame Stéphanie Lavallée, Responsable de la gestion du rôle**

**TÉLÉCOPIEUR** : **450-651-2258**

**VOTRE DOSSIER** : **380321**

**EXPÉDITEUR** : **Me Martin Bouffard**

**TRANSMIS PAR** : **Mélissa Savard, adjointe juridique**

**NOTRE DOSSIER** : **554-0018**

**NOMBRE DE PAGES (INCLUANT CELLE-CI) :** **3**

## MESSAGE

PAR TÉLÉCOPIEUR SEULEMENT  ORIGINAL SUIVRA PAR COURRIER  SI VA D'POSÉ À LA COUR  PRIÉRIÉ DE DONNER SUITE  
 TEL QUE DEMANDÉ  POUR APPROBATION  POUR VOTRE INFORMATION  **URGENT**

p.j. Lettre de ce jour de Me Bouffard

(S.V.P. NOUS AVISER SI VOUS NE RECEVEZ PAS LE NOMBRE DE PAGES INDIQUÉ).  
 (PLEASE, NOTIFY US IF YOU DO NOT RECEIVE THE NUMBER OF PAGES INDICATED).

## AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

Le présent message télécopié et les documents qui l'accompagnent peuvent contenir des informations confidentielles ou privilégiées à l'intention exclusive du destinataire désigné. Si vous n'êtes pas ce destinataire ou son employé ou mandataire autorisé, soyez avisé que toute diffusion ou reproduction de ces documents ou de leurs contenus est interdite. Si vous avez reçu cette transmission par erreur, veuillez communiquer immédiatement par téléphone, à frais virés, avec notre préposé(e) afin de nous en aviser et de convenir du mode de renvoi des documents reçus. Nous vous remercions de votre collaboration.

This message as well as all documents appended hereto may contain information which is confidential or privileged, and is intended only for use of the person to which it is addressed. If you are not the intended recipient, or an employee or authorized representative thereof, be advised that any dissemination, distribution or reproduction of this facsimile or its contents is strictly prohibited. If you have received this facsimile by mistake, please notify us immediately of same by telephone, using a collect call, so that we may agree upon method by which this facsimile will be returned. We thank you for your collaboration.

MORENCY SOCIÉTÉ D'AVOCATS, S.E.N.C.R.L.

#  
contrôle



## PROCÈS VERBAL

<b>Date :</b>	<b>Le mercredi 23 novembre 2016</b>	<b>Lieu de la rencontre :</b>	<b>Québec</b>
<b>Identification du demandeur :</b>		9247-9104 Québec inc.	
<b>Numéro du dossier :</b>	<b>Demande</b>		
	<b>Enquête</b>	<b>380321</b>	
	<b>Déclaration</b>		
<b>Heure de début :</b>	09:40:00		

### Membre(s) présent(s)

**Président de banc : Pierre Turcotte**

**Commissaire associé : Réjean St-Pierre**

### Présence(s) à la rencontre

	<b>Type</b>	<b>Nom</b>	<b>À quel titre</b>
x		Raymond Carpentier	Vice-président de l'intimée (Neuville Aéro)
x		Martin Mercier	Président de l'intimée (Neuville Aéro)
x		M <sup>e</sup> Roger Plante	Notaire de l'intimée (Neuville Aéro)
x		M <sup>e</sup> Pierre Beauchamps	Procureur de l'intimée (Neuville Aéro)
x		Bernard Gervais	Président de la COPA
x		M <sup>e</sup> Martin Bouffard	Procureur de la municipalité de Neuville
x		Jean-Pierre Lorrain	Citoyen et intervenant
x		Pierre Méthot	Observateur
x		Denis Guérette	Observateur
x		Guy Gaudet	Actionnaire de GLP Immobilier
x		Paul Dubois	Président de GLP Immobilier
x		Mme Huguette Létourneau-Simard	Résidente en face de l'aéroport
x		Albert Simard	Résident en face de l'aéroport
x		François Drolet	Citoyen de Neuville
x		Daniel Le Pape	Directeur général de la Ville de Neuville
x		Michel Fortier	Enquêteur de la Commission (Monsieur Fortier n'est resté que pour être interrogé par M <sup>e</sup> Beauchamps)

1

### Pièce(s) déposée(s)

<b>Cote</b>	<b>Description de la pièce</b>	<b>Document électronique</b>
I-1	Liste des pièces de la défenderesse	



**MORENCY**  
SOCIÉTÉ D'AVOCATS

QUÉBEC  
MONTFAL  
LAVAL  
LYON  
LONGUEUIL  
ST-JEAN-SUR-RICHIEUX

MORENCYAVOCATS.COM

Me Martin Bouffard  
mbouffard@morencyavocats.com

Québec, le 15 septembre 2015

PAR TÉLÉCOPIEUR SEULEMENT  
450-651-2258

**Madame Stéphanie Lavallée**  
**Responsable de la gestion du rôle**  
Commission de protection du territoire agricole  
25, Boul. La Fayette  
3<sup>e</sup> étage  
Longueuil (Québec) J4K 5C7

OBJET : **9247-9104 Québec inc. – Préavis en vertu de l'article 14.1 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles**  
V/T : 380321  
N/T : 554-0018

---

Madame,

Nous sommes les procureurs de la Ville de Neuville. Nous donnons suite à la correspondance du 2 septembre 2015 que vous avez transmise à Me Pierre-J. Beauchamp, procureur de 9247-9104 Québec inc. et dont copie a également été transmise à notre cliente, la Ville de Neuville.

À cet égard, nous prenons note de la rencontre qui aura lieu le 21 octobre 2015 à 9h30 au bureau de la CPTAQ à Québec. La présente vise principalement à vous informer que les soussignés ont le mandat de représenter la Ville de Neuville dans cette affaire et seront présents à la rencontre du 21 octobre prochain.

Puisque le mandat vient de nous être accordé, nous ne sommes pas encore en mesure de vous indiquer si nous avons l'intention de faire entendre un ou des témoins à cette occasion. En tout état de cause, nous aurons vraisemblablement des représentations à faire dans le cadre de cette rencontre.

Nous prenons par ailleurs pour acquis qu'à partir de maintenant, toute correspondance, communication ou autre information pertinente concernant ce dossier seront acheminés directement aux procureurs soussignés.

2

Par ailleurs, nous apprécierions que vous nous confirmiez l'identité du procureur de la CPTAQ qui sera présent lors de la rencontre du 21 octobre prochain à Québec.

N'hésitez pas à communiquer avec les procureurs soussignés si vous désirez obtenir toute information supplémentaire quant au contenu de la présente.

Espérant le tout conforme, nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

**MORENCY, SOCIÉTÉ D'AVOCATS, S.E.N.C.R.L.**



**Martin Bouffard, avocat**  
MB/ms

c.c. Me Pierre-J Beauchamp  
M. Daniel Le Pape, directeur général, Ville de Neuville

Cote n°: I 1  
Dossier n°: 380321  
Date: 23 nov. 2016  
Par: Intime Ry.

CANADA

COMMISSION DE PROTECTION DU  
TERRITOIRE AGRICOLE DU  
QUÉBEC

Montréal, le 21 novembre 2019

PROVINCE DE QUÉBEC

DISTRICT DE QUÉBEC

NO : 380321

VILLE DE NEUVILLE  
Partie demanderesse

c.  
9247-9104 QUÉBEC INC.  
Partie défenderesse

**Preuve documentaire de la partie défenderesse 9247-9104 Québec inc. (ci-après  
Neuville Aéro)**

**LISTE DES PIÈCES DE LA DÉFENDERESSE**

- Pièce D-1** : Extraits du manuel d'information aéronautique TP-1437 IF
- Pièce D-2** : Carte aéronautique de navigation VFR (Montréal) (mars 2014)
- Pièce D-3** : Extraits du Supplément de vol Canada incluant l'information pertinente à l'aérodrome de Neuville p. B149
- Pièce D-4** : Photographie de l'aérodrome de Neuville 2016
- Pièce D-5** : Expertise de Monsieur Bernard Gervais
- Pièce D-6** : Guide COPA des Escadrilles COPA
- Pièce D-7** : Déclaration sous serment de Monsieur François Vrana
- Pièce D-8** : Bail
- Pièce D-9** : Certificat d'agrément de Héli-Horizon Inc.

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10

Pièce D-10 : Certificat d'exploitation de Héli-Horizon Inc.

Montréal, le 21 novembre 2016

*Pateras & Iezzoni*

PATERAS & IEZZONI INC.

1

1

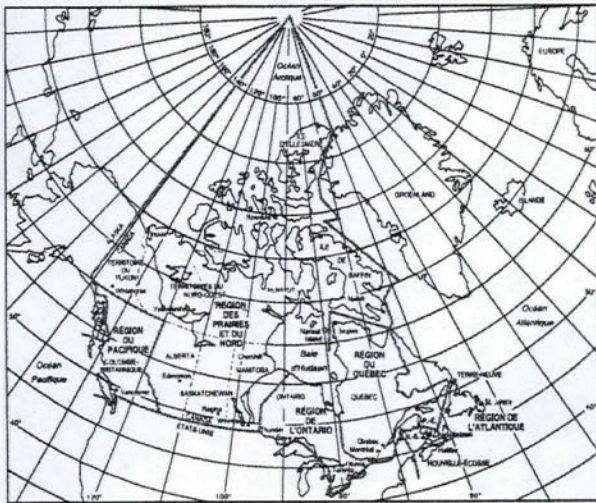


# Manuel d'information aéronautique

*En vigueur du 4 avril 2014 à 0901Z au 16 octobre 2014 à 0901Z*



Figure 1.1 - Régions de Transports Canada



1.1.3 Publications d'information aéronautique

AIM de TC

Le *Manuel d'information aéronautique* de TC (AIM de TC) a pour objet de regrouper l'information de référence avant vol de nature durable en un seul document. L'AIM de TC présente aux équipages de conduite une source unique de renseignements sur les règles de l'air et les procédures pertinentes à l'exploitation des aéronefs dans l'espace aérien canadien. Ce document s'adresse aux pilotes et il renferme certains articles du RAC qui les concernent.

Dans l'AIM de TC, le verbe « devrait » signifie que Transports Canada encourage tous les pilotes à se conformer à la procédure ou à la méthode visée. Le verbe « doit » quant à lui signifie que la procédure est obligatoire parce qu'elle est prescrite par le Règlement.

Les règles de l'air et les procédures de contrôle de la circulation aérienne ont été, dans la mesure du possible, incorporées en langage clair dans le contenu principal de l'AIM de TC. Lorsque cela n'était pas possible, les dispositions pertinentes du RAC ont été retranscrites dans les annexes. Cependant, nous nous sommes permis d'exclure certaines définitions qui ne sont pas essentielles à la compréhension du texte. Il en est ainsi afin de faciliter la compréhension des règles et des procédures essentielles à la sécurité des vols. L'inclusion des règles et des procédures, effectuée de cette façon, ne dégage aucunement de sa responsabilité toute personne du milieu de l'aéronautique de se conformer à toute la réglementation aéronautique canadienne, soit la *Loi sur l'aéronautique* et le RAC. Lorsque le sujet se rapporte au RAC, les dispositions législatives pertinentes sont citées.

Lors de la compilation de l'AIM de TC, nous avons veillé à ce que l'information qu'il contient soit exacte et complète. Prière de faire parvenir toute correspondance concernant le contenu du l'AIM de TC à :

Coordonnateur de l'AIM de TC (AARTT)  
 330, rue Sparks  
 Transports Canada  
 Ottawa (Ontario) K1A 0N8  
 Téléphone : .....613-993-4502  
 Télécopieur : .....613-952-3298  
 Courriel : .....alain.piche@tc.gc.ca

*AIP Canada (OACI)*

L'*AIP Canada (OACI)*, publié et diffusé par NAV CANADA, constitue une publication conforme aux normes de l'OACI destinée avant tout à répondre aux besoins internationaux relativement au partage de l'information aéronautique de nature durable. Cette publication contient de l'information aéronautique canadienne fondamentale, permanente ou temporaire de longue durée, ou des renvois à celle-ci. L'*AIP Canada (OACI)* constitue la source principale d'information aéronautique canadienne fondamentale requise par l'OACI, y compris les suppléments et les AIC.

1.1.2 AIS

Les AIS de NAV CANADA sont responsables de la collecte, de l'évaluation et de la diffusion de l'information aéronautique publiée dans l'*AIP Canada (OACI)*, le CFS, le CWAS, le CAP et les cartes aéronautiques. De plus, les AIS assignent et contrôlent les indicateurs d'emplacement canadiens et les indicatifs d'exploitants d'aéronefs. (Pour obtenir de plus amples renseignements sur la diffusion de l'information aéronautique et sur les autres produits aéronautiques, voir la section MAP.)

Adresse postale :

NAV CANADA  
 Services d'information aéronautique  
 77, rue Metcalfe  
 Ottawa (Ontario) K1P 5L6

Téléphone : .....613-563-5553  
 Télécopieur : .....613-563-5602

Les erreurs, les omissions, les irrégularités, les suggestions ou les observations se rapportant au système de la navigation aérienne peuvent être transmises à n'importe quelle FIC.

Commentaires sur le système de la navigation aérienne

Pour signaler toute préoccupation relative à la sécurité ou à la qualité des services assurés par NAV CANADA, veuillez communiquer avec le gestionnaire local de NAV CANADA ou avec notre centre de service à la clientèle :

Service à la clientèle de NAV CANADA

Téléphone : .....1-800-876-4693-4\*  
 \*Ne pas composer le dernier chiffre en Amérique du Nord  
 Télécopieur : .....613-563-3426  
 Courriel : .....service@navcanada.ca  
 Heures d'ouverture normales : .....de 08:00 à 18:00  
 .....(HNE/HAE)

# GEN - GÉNÉRALITIÉS

## 1.0 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

### 1.1 INFORMATION AÉRONAUTIQUE

#### 1.1.1 Autorité aéronautique

Transports Canada représente l'autorité responsable de l'aéronautique au Canada.

##### Adresse postale

Sous-ministre adjoint  
Transports Canada, Sécurité et sûreté  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Réseau du service fixe des télécommunications  
aéronautiques (RSFTA) : .....CYHQYAYB

La Direction des aéroports et de la navigation aérienne de Transports Canada a la responsabilité d'établir et d'administrer la réglementation et les normes pour la prestation des AIS au Canada.

Les demandes de renseignements concernant la réglementation et les normes relatives aux AIS devraient être envoyées à :

##### Adresse postale :

Transports Canada (AARTA)  
Normes - Aéroports et navigation aérienne  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario) K1A 0N8  
Télécopieur : .....613-954-1602

### RÉGIONS DE TRANSPORTS CANADA

Transports Canada dispose de cinq bureaux régionaux :

#### Région du Pacifique

Transports Canada  
800, rue Burrard, bureau 620  
Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8

Aéroports et navigation aérienne : ..... 604-666-2103  
Sécurité du système : ..... 604-666-9517  
Aviation générale : ..... 604-666-5571  
Maintenance et construction des aéronefs : 604-666-5596  
Certification des aéronefs : ..... 604-666-2535  
Application de la loi en aviation : ..... 604-666-5586  
Aviation commerciale et d'affaires : ..... 604-666-5657  
Médecine aéronautique civile : ..... 604-666-5601  
Télécopieur : ..... 604-555-1175

#### Région des Prairies et du Nord

Transports Canada  
344, rue Edmonton  
C.P. 8550  
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6

Aéroports et navigation aérienne : ..... 204-983-4335  
Sécurité du système : ..... 204-983-5870  
Aviation générale : ..... 204-983-4341  
Maintenance et construction des aéronefs : 204-983-4352  
Certification des aéronefs : ..... 204-983-7713  
Application de la loi en aviation : ..... 204-983-4348  
Aviation commerciale et d'affaires : ..... 204-983-3139  
Télécopieur : ..... 204-983-7339

Transports Canada  
Place Canada  
1100 - 9700, avenue Jasper  
Edmonton (Alberta) T5J 4E6

Aéroports et navigation aérienne : ..... 780-495-3850  
Sécurité du système : ..... 780-495-3861  
Aviation générale : ..... 780-495-2764  
Maintenance et construction des aéronefs : 780-495-5224  
Certification des aéronefs : ..... 780-495-7412  
Application de la loi en aviation : ..... 780-495-3993  
Aviation commerciale et d'affaires : ..... 780-495-3873  
Médecine aéronautique civile : ..... 780-495-3848  
Télécopieur : ..... 780-495-5190

Centre Transports Canada  
800-1601, Airport Rd. NE  
Calgary (Alberta) T2E 6Z8

Renseignements généraux : ..... 403-292-5942  
Aviation générale : ..... 403-292-5227  
Maintenance et construction des aéronefs : 403-292-5007  
Aviation commerciale et d'affaires : ..... 403-292-5018

#### Région de l'Ontario

Transports Canada  
4900, rue Yonge, 4<sup>e</sup> étage  
Toronto (Ontario) M2N 6A5

Téléphone : ..... 1-888-231-2330  
Télécopieur : ..... 1-877-822-2129

#### Région du Québec

Transports Canada  
700, rue Leigh Caprél  
Dorval (Québec) H4Y 1G7

Téléphone : ..... 1-800-305-2059  
Télécopieur : ..... 1-855-633-3697

#### Région de l'Atlantique

Transports Canada  
C.P. 42  
Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6

Téléphone : ..... 1-800-305-2059  
Télécopieur : ..... 1-855-726-7495

GEN

# AGA – AÉRODROMES

## 1.0 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

### 1.1 GÉNÉRALITÉS

Tous vols effectués à destination, en provenance ou au-dessus du territoire canadien, ainsi que tout atterrissage dans ce territoire devront être exécutés en conformité avec les règlements canadiens portant sur l'aéronautique civile. Tout aéronef atterrissant en territoire canadien ou en décollant devra d'abord atterrir à un aéroport disposant d'installations douanières (voir le CFS).

Les privilèges mentionnés sont accordés à la condition que chaque vol ait été dûment autorisé. Ils sont de plus soumis à toutes restrictions que le gouvernement du Canada peut, de temps à autre, ou en certains cas particuliers, considérer comme justifiées.

#### 1.1.1 Administration des aéroports

Transports Canada est responsable de la surveillance de tous les aéroports civils certifiés du Canada. Voir l'article 1.1.2 de la section GEN pour les adresses.

#### 1.1.2 Documents de l'OACI

Normes et pratiques recommandées internationales, Aéroports, Volumes I et II de l'Annexe 14.

#### 1.1.3 Différences avec les normes et procédures recommandées de l'OACI

Les différences avec les normes et les procédures recommandées de l'OACI seront publiées à une date ultérieure.

#### 1.1.4 Coefficient canadien de frottement sur piste

Plusieurs aéroports situés à divers endroits du Canada sont dotés de décéléromètres mécaniques et électroniques qui permettent d'obtenir une valeur moyenne du frottement sur piste. Les chiffres moyens obtenus à l'aide de ces décéléromètres sont appelés les coefficients canadiens de frottement sur piste ou CRFI. À l'usage, il est apparu que les résultats obtenus à l'aide de différents types de décéléromètre sur des pistes recouvertes d'eau ou de neige fondante manquaient de précision, si bien qu'aucun CRFI ne sera communiqué dans de telles conditions.

Afin de connaître les aéroports munis de décéléromètres pour mesurer le frottement sur piste, consulter la rubrique « Piste » des aéroports répertoriés dans le CFS.

Les données d'exploitation servant aux rapports des CRFI moyens ainsi que les méthodes devant être utilisées dans l'application de ces facteurs aux performances des aéronefs sont décrites à l'article 1.6 de la section AIR.

### 1.1.5 Utilisation de pistes contaminées

#### Aéroports civils canadiens

Aux aéroports canadiens où ont lieu des opérations de déneigement et de déglacage, on a recours dans la mesure du possible à des procédures d'évaluation et d'intervention permettant d'offrir des surfaces au sol sur lesquelles les déplacements peuvent se faire en toute sécurité.

Afin de pouvoir prendre les mesures correctives qu'ils jugent nécessaires à la sécurité des vols, les pilotes qui sont confrontés aux conditions pour le moins changeantes du climat canadien doivent très bien connaître et prévoir les effets globaux que les pistes contaminées risquent d'avoir sur le comportement de leurs aéronefs.

En général, dès qu'un contaminant comme l'eau, la neige ou la glace se retrouve sur le revêtement d'une piste, il y a diminution du coefficient de frottement réel entre les pneus de l'appareil et la piste. Toutefois, les limitations en matière de distance accélération-arrêt, de distance d'atterrissage et de vent de travers qui figurent dans les manuels de vol sont recueillies, dans le cadre du programme d'essais en vol précédant la certification de l'aéronef, en fonction de critères de performances bien précis sur des pistes complètement dégagées et sèches, ce qui veut donc dire que ces limitations ne sont valides que si la piste est complètement dégagée et sèche.

Par conséquent, la partie arrêt de la distance accélération-arrêt va augmenter, tout comme la distance d'atterrissage, et la présence d'un vent de travers va rendre la maîtrise directionnelle plus difficile.

On s'attend donc à ce que les pilotes prennent les mesures qui pourraient s'avérer indispensables, y compris l'utilisation des facteurs de correction pertinents pour calculer les distances d'arrêt de leurs aéronefs, en fonction des renseignements sur l'état de la surface de la piste et du CRFI.

#### Aéroports du ministère de la Défense nationale

Au Canada, les politiques et les procédures de déneigement et de déglacage en vigueur aux aéroports militaires sont identiques à celles des aéroports civils; cependant, il se pourrait que le type de décéléromètre utilisé aux aéroports militaires pour mesurer le coefficient moyen de frottement sur piste soit différent.

## 1.1.6 Danger créé par les oiseaux

La plupart des grands aéroports canadiens ont mis sur pied des méthodes d'identification et de contrôle du péril aviaire. Ce problème devient dangereux surtout pendant la saison des migrations de printemps et de l'automne; néanmoins, certains aéroports ont un problème chronique. Pendant la saison des migrations, les pilotes devraient écouter l'ATIS pour en extraire les renseignements se rattachant à ce danger.

Pour de plus amples informations concernant le danger créé par les oiseaux et les rapports d'impact d'oiseaux, voir l'article 1.15 de la section RAC.

## 1.2 AÉROPORTS INTERNATIONAUX

Certains aéroports sont désignés aéroport international par Transports Canada pouvant, comme tel, être utilisés par les transporteurs aériens internationaux et font partie de la liste du manuel de l'OACI « Plan de navigation aérienne - Régions Atlantique Nord, Amérique du Nord et Pacifique » (OACI Doc 8755/13). (Voir l'article 2.2.2 de la section FAL pour des renseignements concernant les vols internationaux de transport commercial.)

### 1.2.1 Définitions de l'OACI

*Transport aérien international régulier, emploi régulier (RS) :*  
Tout aéroport qui peut être inscrit au plan de vol comme aéroport d'atterrissage prévu.

*Transport aérien international régulier, dégagement (AS) :*  
Tout aéroport spécifié au plan de vol vers lequel l'aéronef peut se diriger lorsqu'il est déconseillé d'atterrir à l'aéroport d'atterrissage prévu.

*Aviation générale internationale, emploi régulier (RG) :*  
Tout aéronef qui n'est pas exploité par un service aérien international.

**NOTE :** Tout aéroport désigné comme emploi régulier peut être utilisé soit comme aéroport régulier, soit comme aéroport de dégagement.

## 1.3 RÉPERTOIRE DES AÉRODROMES

Des renseignements touchant tous les aéroports canadiens se trouvent dans le CFS. Des cartes de l'OACI type A sont disponibles auprès des Services de l'information aéronautique (voir l'article 3.6 de la section MAP).

## 1.4 FEUX AÉRONAUTIQUES À LA SURFACE

Les feux aéronautiques à la surface sont donnés dans le CFS sous l'aéroport qu'ils desservent ou sur les cartes de navigation VFR.

## 2.0 AÉRODROMES ET AÉROPORTS

### 2.1 GÉNÉRALITÉS

La *Loi sur l'aéronautique* définit un aéroport comme suit :

*Toute étendue de terre ou d'eau (y compris la portion du plan d'eau qui est gelée), ou une surface d'appui utilisée ou conçue, aménagée, équipée ou tenue en disponibilité pour servir, dans son intégralité ou en partie, aux arrivées, aux départs, aux mouvements ou à l'entretien courant des aéronefs et comprend tous les bâtiments, installations et équipements connexes.*

Cette définition s'applique de façon très générale au Canada, où il n'existe aucune restriction sur les atterrissages ou les décollages. Malgré les exceptions prévues, le territoire canadien peut en grande partie servir d'aéroport.

Les règles d'exploitation d'un aéroport sont énoncées dans la Partie III du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), plus précisément à la sous-partie 301. Cet article vise essentiellement à définir les normes minimales de sécurité à établir et prévoit également des dispositions relatives à l'inspection d'un aéroport par le ministre. Aux fins de la sécurité aérienne ou encore, pour des raisons pratiques ou d'efficacité, les exploitants d'aéroport sont incités à améliorer leurs installations au-delà des exigences réglementaires de base et à s'inspirer des normes et des pratiques recommandées pour la certification des aéroports à titre d'aéroports. Toutefois, on rappelle aux usagers des aéroports que l'amélioration des caractéristiques physiques d'un aéroport, des aides visuelles, du balisage lumineux et du marquage au-delà des exigences réglementaires applicables aux aéroports est une initiative qui relève uniquement de l'exploitant. Il n'est pas nécessaire que ces améliorations soient conformes aux prescriptions réglementaires, et elles ne sont pas inspectées ou certifiées conformément aux normes et aux pratiques recommandées pour la certification des aéroports à titre d'aéroports.

La sous-partie 301 du RAC traite également du processus d'enregistrement qui prévoit la publication et la tenue à jour de renseignements sur un aéroport dans le *Supplément de vol — Canada* (CFS) ou dans le *Canada Supplément hydroaéroports* (CWAS). Cela signifie :

- que l'aéroport sera enregistré dans le document pertinent lorsque l'exploitant fournit les renseignements concernant l'emplacement, le marquage, le balisage lumineux, l'utilisation et l'exploitation de l'aéroport;
- que l'aéroport ne sera pas enregistré dans le document pertinent si l'exploitant ne respecte pas les dispositions réglementaires relatives à l'aéroport concernant les balises et les marques, la signalisation des dangers, l'indicateur de direction du vent et le balisage lumineux;

- (c) que l'exploitant a la responsabilité d'aviser le ministre dès que des changements sont apportés à l'emplacement, au marquage, au balisage lumineux, à l'utilisation ou à l'exploitation de l'aérodrome; et
- (d) que l'aérodrome inscrit dans le CFS ou le CWAS sera considéré comme un aérodrome enregistré.

**NOTE :** Les dispositions réglementaires n'obligent aucun exploitant d'aérodrome à publier des renseignements dans le CFS ou le CWAS, et le ministre peut refuser de publier des renseignements lorsque l'utilisation de l'aérodrome est susceptible de constituer un danger pour la sécurité aéronautique.

✓ En plus d'être soumis à une inspection après la demande initiale, les aérodromes enregistrés sont inspectés au besoin afin de vérifier leur conformité au RAC et de voir à ce que les renseignements publiés dans le CFS et le CWAS sont exacts. Cela dit, les renseignements sont publiés uniquement pour des raisons pratiques pour le pilote qui devrait en confirmer l'exactitude auprès de l'exploitant de l'aérodrome avant d'utiliser l'aéroport en question.

Outre les « aérodromes » et les « aérodromes enregistrés », le RAC traite des « aéroports ». Il s'agit d'un aérodrome pour lequel un certificat a été délivré en vertu de la sous-partie 302 du RAC. L'objectif visé est de protéger ceux qui n'ont pas les connaissances ou les capacités voulues pour se protéger eux-mêmes, soit les membres du public et ceux qui résident dans le voisinage d'un aéroport et qui pourraient subir les répercussions de certaines activités dangereuses. Ainsi, les dispositions prévoient l'inspection périodique de l'installation pour s'assurer de sa conformité avec les normes de Transports Canada relatives aux surfaces de limitation d'obstacles, aux caractéristiques physiques, au marquage et au balisage lumineux énoncées dans un manuel d'exploitation d'aéroport et les procédures d'exploitation côté piste. Les renseignements à jour doivent être communiqués à tous les exploitants d'aéronef intéressés par la voie du CFS, du *Canada Air Pilot* (CAP), de NOTAM et de messages en phonie, selon le cas.

## 2.2 UTILISATION DES AÉRODROMES ET DES AÉROPORTS

**Utilisation publique :** Un aéroport ou un aérodrome publié dans le CFS ou le CWAS, pour lequel il n'est pas nécessaire d'obtenir l'autorisation préalable de l'exploitant pour y effectuer des opérations aériennes, est désigné aérodrome ou aéroport d'utilisation publique.

**Utilisation privée :** Un aérodrome ou un aéroport peut être publié dans le CFS ou le CWAS, mais son utilisation peut être limitée:

- (a) **Autorisation préalable requise (PPR) :** L'autorisation préalable de l'exploitant de l'aérodrome est requise. Tous les aérodromes militaires nécessitent une PPR pour être utilisés par des aéronefs civils.

- (b) **Préavis requis (PNR) :** L'exploitant ou le propriétaire de l'aérodrome doit être préalablement avisé de l'utilisation de son installation afin qu'il puisse fournir les renseignements à jour.

**NOTES 1 :** On rappelle aux pilotes et aux exploitants d'aérodrome que les restrictions relatives aux entrées non autorisées sur un aérodrome ou un aéroport ne s'appliquent pas à un aéronef en détresse.

- 2 : Les pilotes qui ont l'intention d'utiliser un aérodrome non certifié sont priés d'obtenir les renseignements à jour auprès de l'exploitant de l'installation concernant les conditions d'exploitation avant d'utiliser cette installation pour des opérations aériennes.

## 2.3 CERTIFICATION DES AÉROPORTS

### 2.3.1 Généralités

Transports Canada a la responsabilité de la mise en oeuvre et de l'exploitation d'un système national de transport aérien sûr. Tous les aéroports utilisés pour l'exploitation commerciale de transport de passagers doivent satisfaire aux normes de sécurité acceptées. Un certificat d'aéroport atteste qu'un aérodrome est conforme à ces normes. Aux aéroports où des exemptions aux normes de sécurité d'aéroports sont nécessaires, des études aéronautiques seront effectuées afin d'établir des procédures qui permettront d'assurer un degré de sécurité équivalent.

### 2.3.2 Domaine d'application d'un certificat d'aéroport

L'exigence de certification d'aéroport s'applique à :

- (a) tout aérodrome qui est situé dans une zone bâtie d'une ville ou d'un village;
- (b) tout aérodrome terrestre utilisé par un exploitant aérien afin de fournir un service aérien régulier de transport de passagers;
- (c) tout autre aérodrome, lorsque le ministre estime qu'il est dans l'intérêt public que cet aérodrome satisfasse aux exigences nécessaires à la délivrance d'un certificat d'aéroport.

En sont exemptés :

- (a) les aérodromes militaires;
- (b) les aérodromes pour lesquels le ministre a délivré une exemption écrite et pour lesquels un niveau équivalent de sécurité est défini.

### 2.3.3 Responsabilités de Transports Canada

Les responsabilités de Transports Canada sont :

- (a) élaborer les normes, les politiques et les critères de sécurité concernant :
  - (i) les caractéristiques physiques des terrains d'aviation, y compris la dimension et l'espacement des pistes et des voies de circulation;
  - (ii) les marques et le balisage lumineux des aires de manœuvre et des obstacles;
  - (iii) les surfaces de limitation d'obstacles aux alentours des aéroports;
- (b) apporter l'aide nécessaire aux exploitants d'aéroport lors de la rédaction de leur manuel d'exploitation d'aéroport (AOM);
- (c) effectuer des études aéronautiques aux endroits où des exemptions aux normes de sécurité de la certification d'aéroport sont nécessaires;
- (d) délivrer des certificats d'aéroports et effectuer des inspections afin de s'assurer que les exigences et les conditions énoncées dans l'AOM sont respectées;
- (e) vérifier les renseignements sur les aéroports, apporter les modifications nécessaires et assurer la diffusion de ces renseignements dans la publication pertinente des services d'information aéronautique (AIS).

### 2.3.4 Responsabilités de l'exploitant

L'exploitant d'un aérodrome ou d'un aéroport a pour responsabilités :

- (a) de rédiger et de distribuer un AOM approuvé;
- (b) de maintenir l'aéroport conformément aux exigences spécifiées dans l'AOM;
- (c) de préparer les procédures détaillées d'exploitation générale de l'aéroport, y compris :
  - (i) les heures d'exploitation;
  - (ii) les plans de gestion et de sécurité de l'aire de trafic;
  - (iii) les procédures de contrôle de l'accès côté piste et de la circulation sur ces aires;
  - (iv) les services d'enlèvement de la neige et de déglacage ainsi que de l'entretien des parties gazonnées;
  - (v) les services d'urgence de l'aéroport tels que les Services d'intervention d'urgence (SIU) et les services médicaux;
  - (vi) les procédures en matière de gestion de la faune;
  - (vii) les programmes de sécurité de l'aéroport y compris le contrôle des dommages par corps étrangers;
  - (viii) les programmes de sécurité de l'aéroport;
  - (ix) la diffusion de NOTAM;

- (d) d'aviser Transports Canada ainsi que les exploitants d'aéronefs lorsque des services ou des installations ne satisfont plus aux exigences prescrites dans l'AOM.

### 2.3.5 Procédures de certification d'aéroport

La certification d'aéroport est une procédure par laquelle Transports Canada certifie qu'un aérodrome satisfait aux normes de sécurité de certification d'aéroport et que les données concernant l'aérodrome, telles qu'elles ont été fournies par le propriétaire ou l'exploitant et confirmées par les inspecteurs de Transports Canada, sont correctes et publiées dans les publications d'information aéronautique appropriées. Un certificat d'aéroport est émis lorsque ces exigences sont satisfaites. Le certificat d'aéroport se compose de deux sections :

- (a) le certificat d'aéroport lui-même, qui certifie que l'aéroport satisfait aux normes exigées;
- (b) le manuel d'exploitation d'aéroport (AOM) qui donne en détails les spécifications, les installations et les services sur l'aéroport et qui précise les responsabilités de l'exploitant relatives au maintien des normes de certification d'aéroport. L'AOM sert à titre de référence pour l'exploitation de l'aéroport et pour les inspections qui permettent d'assurer que les dérogations aux normes de sécurité de certification d'aéroport et les conditions de certification d'aéroport qui en résultent sont approuvées.

### 2.3.6 Références réglementaires pour la certification des aéroports et des héliports

Les dispositions réglementaires relatives à la certification des aéroports sont énoncées à la sous partie 302 du RAC. Celles relatives à la certification des héliports sont énoncées à la sous partie 305 du RAC. Les normes de certification des aéroports et le processus connexe sont énoncés dans le document intitulé *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées* (TP 312F), tandis que les normes de certification des héliports et le processus connexe sont énoncés à la Norme 325 du RAC intitulée *Héliports et héli-plates-formes — Normes et pratiques recommandées* (TP 2586F). Selon la date à laquelle le certificat d'héliport a été délivré, les exploitants d'héliport devront se conformer à la Norme 325 du RAC ou au TP 2586F.

## 2.4 CERTIFICAT D'AÉROPORT

### 2.4.1 Délivrance

Un certificat d'aéroport sera délivré si les résultats d'une inspection de certification démontrent que toutes les exigences relatives à la certification de l'aéroport ont été remplies, y compris :

- (a) en cas d'exemption aux normes de sécurité de certification d'aéroport, que des mesures ont été adoptées afin d'assurer un degré de sécurité équivalent;



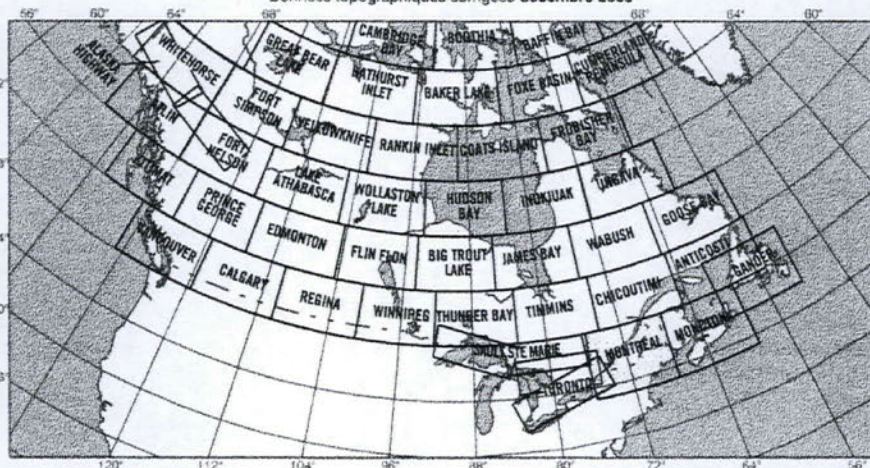
# MONTREAL

## CARTE AERONAUTIQUE DE NAVIGATION VFR

ÉCHELLE AU 1:500 000

Projection conique conforme de Lambert, parallèles standard 41°20' et 46°40'  
 25<sup>e</sup> ÉDITION DES INFORMATIONS AERONAUTIQUES MARS 2014

Comprend les modifications d'espace aérien en vigueur 3 AVRIL 2014  
 CONSULTER LES NOTAM ET LE SUPPLÉMENT DE VOL - CANADA  
 POUR OBTENIR DES RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES ET À JOUR  
 CONSULTER LE SUPPLÉMENT DE VOL - CANADA POUR OBTENIR  
 DES RENSEIGNEMENTS SUR LA LÉGENDE - CARTES GÉNÉRALES.  
 Données topographiques corrigées décembre 2009



### AÉRODROMES

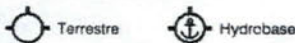
Le symbole d'aérodrome est dans certains cas déplacé pour assurer la netteté de la présentation  
 Pour une description des services et plus de détails, consulter le Supplément de vol.

#### AVEC SERVICES AVEC PISTE EN DUR

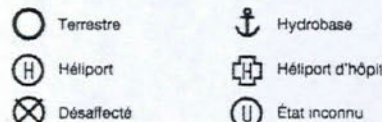


Seules les pistes utilisables sont indiquées  
 Le tracé des pistes est à l'échelle de la carte

#### SANS PISTE EN DUR



#### AUTRES AÉRODROMES



### DONNÉES D'AÉRODROME

NOM	NOM (M)	NOM (R)
371 L H53A122.2 LE JOUR/DAYS 60	371 L 53M122.3	371 S

- Douanes disponibles
- ATIS Service automatique d'information terminale
- 371 Altitude en pieds (ASL)
- L Balisage lumineux disponible
- ARCAL
- \* Heures limitées ou sur demande: voir CFS
- H Piste en dur
- 53 La plus grande longueur d'atterrissage utilisable en certains de pieds (53 dénote une longueur entre 5270 et 5369 pieds)
- LE JOUR 60 Distance d'atterrissage diurne
- M Fréquence obligatoire
- A Fréquence de circulation d'aérodrome
- U Service privé de consultation (UNICOM) U1-122.8 U2-123
- E Fréquences consultatives communes de trafic (É.-U.)
- S Aire de mouillage abritée
- (M) Aérodrome militaire - restrictif, PPR, n'utiliser qu'avec autorisation expresse
- (R) Restrictif, PPR, n'utiliser qu'avec autorisation expresse
- \* Radiophare d'aérodrome
- NO SVFR Vols VFR spéciaux sont interdits pour tout aéronef à voilure fixe (É.-U.)

### RENSEIGNEMENTS D'ESPACE AÉRIEN

Tous les relevements sont en degrés magnétiques

- Indication d'espace aérien contrôlé en dessous du FL 180  
 Transpondeur mode C requis dans tout espace aérien de classe "B" et "C":
- CZ 3000 (2700) Zone de contrôle de classe "B" à plafond de 3000 pieds ASL (Altitude au-dessus de l'aérodrome 2700 pieds).
- CZ "D" 3000 (2700) Zone de contrôle de classe "C" ou "D" telle qu'indiquée, à plafond de 3000 pieds ASL (Altitude au-dessus de l'aérodrome 2700 pieds).
- CYA 118(A) Zone de contrôle de classe "E" (zone de contrôle d'aérodrome, à l'étranger).
- CYA 155(P) Espace aérien de classe "F" ou d'Affectation CANADA.
- Triangle Point de comptes rendus obligatoire/facultatif
- Square Point de changement (Non Indiqué aux points équidistants)
- MODE C Limite de l'espace aérien (Classe telle qu'indiquée).  
 Transpondeur Mode C requis
- E700 Limite entre des zones de contrôle à bases différentes. Les bases sont à 2200' AGL au Canada et à 1200' AGL aux États-Unis, sauf indication contraire. 700 indique le nombre de pieds AGL.
- Classe d'espace aérien
- Parachutisme
- Ailes libres
- Vol à V
- Ultra-lé
- Entrain
- CYA - Consultatif CYD - Danger CYR - Réq  
 É.-U. A - Avertissement P - Interdit R - Rég  
 W - Avertissement
- CODES D'ACTIVITÉ PAR ZONE**  
 (A) Voltige (F) Zone d'essai d'aéronef (H) (M) Opérations militaires (P) Parachutisme (S) Vol à voile (T) Entraînement  
 MOA - Zone d'opérations militaires (É.-U.)  
 Les altitudes des espaces aériens englobent limites sauf indication contraire.  
 (CZQM) - Indicateur de dossier NOTAM.

Tous les parcs nationaux, provinciaux et municipaux sont interdits aux aéronefs à moins d'avis contraire spécifié dans l'AIP, Canada et/ou les suppléments ou par autorisation préalable des autorités des parcs appropriés.



C4500 ASL

C2500 ASE

C3500 ASL

QUEBEC

C3500 ASL

C1500 ASL

C3500 ASL

YQB

E6000 ASL

20

24

25

GENTILLY

Forterville

Villeroix

Val-Alain

Lyster

St-Sylvestre

St-Elzear

St-Edouard-de-Frampton

Saints-Anges

batiments

ULMAG

COUL PARBY NOTAM

1981

KARDI

GADRI

St-Francois-de-Beaubien

St-Joachim

St-Joachim

1568

1700

1906

1981

1784

1791

1820

1864

1864

1108

1568

1906

1981

1784

1791

1820

1864

1864

1108

1568

1906

1981

1784

1791

1820

1864

1864

1108

1568

1906

1981

1784

1791

1820

1864

1864

1108

1568

1906

1981

1784

1791

1820

1864

1864

1108

1568

1906

1981

1784

1791

1820

1864

1864

1108

1568

1906

1981

1784

1791

1820

1864

1864

1108

1568

1906

1981

1784

1791

1820

1864

1864

# MONTREAL

## AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Les installations de radionavigation non exploitées par Nav Canada ou le ministère de la Défense Nationale et les stations commerciales de diffusion sont sujettes à interruptions et à être changées sans avis par NOTAM.

VDF = VHF/DF UDF = UHF/DF VUDF = VHF/UHF/DF  
Les roses des vents sont orientées vers le nord magnétique sauf avis contraire.



## CASES DE DONNÉES D'AIDES RADIO À LA NAVIGATION

**TORONTO**  
112.15 YYZ [Morse code]  
DME Ch 58(Y)

Aides radio VHF/UHF  
DME disponible sur fréquence ou canal indiqué  
TACAN mode "Y" doit être utilisé

**HALIFAX**  
115.1 YHZ [Morse code]  
DME Ch 98  
248 HZ [Morse code]

Aides radio VHF/UHF et LF/MF combinées.

**KAMLOOPS**  
223 YKA [Morse code]

Aides radio LF/MF.

Canaux TACAN et DME sont sans phonie et non soulignés. (Privé) Indique une installation NON Nav Canada/DN. TWB-Radiodiffusion de bulletins météorologiques enregistrés. Le soulignement indique que cette fréquence ne peut servir aux fins de communication avec l'ATS.

## CASES DE COMMUNICATION AIR/SOL

LES CASES À LIGNES GRASSES indiquent des stations d'information de vol (FSS) dotées du bloc de fréquences 126.7, 121.5, 243.0.

D'autres fréquences disponibles sont indiquées au-dessus de la case. Les fréquences rayées (ex. 240.0) ne sont pas disponibles.

Aux États-Unis les cases à lignes grasses dénotent les stations d'information de vol équipées de fréquences réglementaires 255.4, 122.2 et en cas d'urgence 243.0 et 121.5.

LES CASES À LIGNES ÉTROITES - Les fréquences sont télécommandées de l'endroit indiqué sous la case vers l'endroit indiqué dans la case.

Celles sans fréquences et sans nom de canal FSS indiquent aucune fréquence FSS disponible.

FSS combiné avec une aide radio  
240.0 122.5

FSS non associé avec une aide radio  
240.0 122.5

RCO ou DRCO combiné avec une aide radio  
126.7

RCO ou DRCO non associé avec une aide radio  
243.0 123.275

RCO ou DRCO combiné avec une aide radio  
126.7

RCO ou DRCO non associé avec une aide radio  
243.0 123.275

DRCO - instructions pour composition décrites dans CFS.

A/G

Station privée air/sol. N'est indiquée que lorsqu'elle est située à plus de 75 milles nautiques d'une station publique.

CARS

RADIO D'AÉROPORT (ARPT RDO) Station radio d'aérodrome communautaire (CARS)

O/T voir CFS - Indique que d'autres services de communication sont disponibles en dehors des heures d'opération de la FSS. Voir CFS pour renseignements.

## RENSEIGNEMENTS DIVERS



Isogone - ligne reliant les points de même déclinaison magnétique (révisée en 2014).



Ligne de transport d'énergie. Certaines lignes de transport d'énergie sont tracées sur cette carte afin de faciliter la navigation de vol à vue.



Traversee de câble. Les traversées dangereuses et connues de câbles sont indiquées.



Phare marin (blanc sauf indication contraire)

### Notes sur les feux

Al - alternatif blanc et rouge si la couleur n'est pas indiquée, F - fixe, FI - à éclats, Iso - intervalle égal, Q - à éclats brève, Oc - à occultations, FI(3) - à éclats groupés, Oc(2) - à occultations groupées, SEC - secteur, sec - seconde, W - blanc, R - rouge, B - bleu, G - vert, Y - jaune, (3) - nombre d'éclats par intervalle.

L'indication d'élévation maximale (MEF) est représentée en MILLIERS et CENTAINES de pieds au-dessus du niveau de la mer. La MEF représente le détail cartographique le plus élevé dans chaque quadrangle. Les vols à la même altitude que la MEF ou à une altitude inférieure à celle-ci peuvent se situer au même niveau que l'obstruction la plus dans le quadrangle ou à un niveau inférieur. Les pilotes doivent fournir une marge pour le franchissement d'obstacles et les erreurs de l'altimètre. Se référer à la NOTE de l'annexe 002-15 (2) b) à l'article 5.4 de la section RAC de l'AIM de TC et à l'article 1.5 de la section AIR de l'AIM de TC pour plus de détails. La MEF est calculée d'après les données sur le relief et les obstacles connus et inconnus.



Obstacle et groupe d'obstacles connus à moins de 1000 pieds AGL.

Obstacle et groupe d'obstacles connus à 1000 pieds AGL et plus.

1749 (1064)

Altitude en pieds (ASL)

Hauteur en pieds (AGL)

NOTE: Les obstacles connus de 300 pieds et plus et les obstacles importants inférieurs à 300 pieds sont indiqués. Lorsqu'il y a deux obstacles et plus au même endroit, seul le plus élevé est indiqué. Les obstacles sont munis de feux sauf lorsque figure la mention "Non-éclairé".

# 38

**SYSTÈME UNIVERSEL DE REPÉRAGE PAR COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES**

EXEMPLE D'ENDROIT FICTIF

REPERAGE EN DEDANS D'UNE MINUTE

EXEMPLE D'ENDROIT: LE VILLAGE

Relever les valeurs GEOREF de droite à gauche et de bas en haut.

- Inscrire les lettres d'identification qui définissent le carré de base à 15° dans lequel se situe l'endroit.
- Inscrire les lettres d'identification qui définissent le carré de base à 1° dans lequel se situe l'endroit.
- Inscrire la première minute de longitude à gauche de l'endroit et établir la valeur GEOREF.
- Inscrire la première minute de latitude en dessous de l'endroit et établir la valeur GEOREF.

EXEMPLE DE REPÉRAGE MHAB1206

Lignes quadrangulaires aux 15°

**NOTA**  
Faire parvenir toutes additions et corrections requises à cette carte au Service de collection des données AIS CP 9824, Succ T CSC, Ottawa, ON K1G 9Z9

Publié par NAV CANADA en vertu des Annexes 4 et 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI

Cartographie et impression:  
© 2014 NAV CANADA

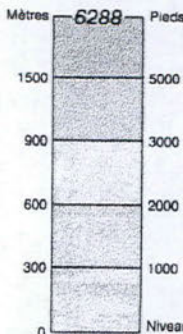
Source des données aéronautiques civiles canadiennes:  
© 2014 NAV CANADA Tous droits réservés

AVERTISSEMENT: Prière de vous référer aux cartes et aux publications d'information de vol actuelles des États-Unis pour les renseignements sur l'espace aérien des États-Unis.

AIR 5002 •

## RENSEIGNEMENTS SUR LES TEINTES HYPSONÉTRIQUES ET LES ALTITUDES

POSITION DU POINT CULMINANT DE LA CARTE  
44°16'N 71°18'W



### ALTITUDES EN PIEDS

Les courbes de niveau sont de 500 pi jusqu'à 4000 pi; et de 1000 pi, au-delà de 4000 pi.

La section A du supplément de vol contient une légende des symboles topographiques inusités.

Données topographiques WGS84



NAV CANADA

SUPPLÉMENT DE VOL  
**CANADA**

CANADA ET ATLANTIQUE NORD  
DONNÉES POUR PHASE TERMINALE ET EN ROUTE

AIP Canada (OACI)

Partie 3 - Aérodrômes (AD)

Le Ministère de la Défense nationale  
Filié GPH 205

EN VIGUEUR 0901Z 27 JUIN 2013  
AU 0901Z 22 AOÛT 2013

ATTENTION : LE CONTENU DE LA PRESENTE PUBLICATION EST SUSCEPTIBLE DE MODIFICATION PAR NOTAM OU SUPPLEMENT D'AIP

VOIR AVIS SPÉCIAUX À LA PAGE A2 →

PUBLIÉ PAR NAV CANADA EN VERTU DES ANNEXES 4 ET 15  
DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE DE L'OACI

CARTOGRAPHIE ET IMPRESSION : NAV CANADA

SOURCES DES DONNÉES AÉRONAUTIQUES CIVILES CANADIENNES : NAV CANADA

SOURCES DES DONNÉES AÉRONAUTIQUES MILITAIRES CANADIENNES :  
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE DE SA MAJESTÉ LA REINE AUX DROITS DU CANADA

AU SERVICE D'UN MONDE EN MOUVEMENT

RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS B149

QUÉBEC / NEUVILLE QC

CNV9

REF	N48 43 24 W71 34 57 1.1NE 16°W (2012) UTC-5(4) Elev 314' A5002 LO6 LO7 LO8 T2	
EXP	NeuvilleAero 418-571-0624 Ent PPR 12-02Z; lun-ven, 13-02Z; sam-dim et jours fériés	
PF	B-1 C-2,3,4,5,6	
PRÉP/VOL FIC	FICHIER NOTAM CYQB Québec 866-GOMETEO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les Etats-Unis) ou 418-871-8678	
SERVICES	<p>HUILE Toutes</p> <p>S 1,4,5,6</p>	
PISTE	<p>Piste 06(064°)/24(244°) 3000x75 ASPH/GRVL centre 50' ASPH Piste 24 descend 0,7%</p> <p>RCR Exp</p>	
BALISAGE	06-(TE LO), 24-(TE LO) ARCAL-123.35 type J	
COMM	<p>ATF UNICOM hrs liées O/T t/c 123.35 5NM en dessous de 1400' ASL, à l'extérieur de la CZ de CYQB et de la TCA de Québec</p> <p>TOUR Québec 118.55 236.6 (E)</p> <p>TML Québec 124.0 VFR 127.85 IFR 322.8</p>	
PRO	<p>Note: Opas d'aéronefs planifiant un vol au dép ou à l'arr de l'A/D doivent prendre connaissance de la VTPC de Québec et de l'encadré "espace aérien de classe D de Québec"; ils doivent également c/c l'EXP afin d'obtenir une auth (PPR) nécessaire afin de connaître les pro d'arrivées et de départs développés en coordination avec le Tnl de Québec et avec la TWR de Québec/Jean Lesage.</p> <p>Piste préférentielle: Piste 06 pour les décollages, Piste 24 pour les atterrissages.</p> <p>Circuits: Circuit à droite piste 24 (RAC 802.96). Les circuits ne doivent pas excéder 1300 ASL.</p> <p>Posés/décollés: Aucun posé-décollé sans l'autorisation préalable de l'exploitant.</p>	
ATTENTION	Apch aux instruments à CYQB; Actf volant à l'aprt de Québec / Jean-Lesage Intl (zone de contrôle 1.6NM ENE de l'A/D de Neuville) en apch aux instruments piste 06 peuvent survoler l'A/D de Neuville à 2000 ASL. Possibilité de chevreuils sur la piste et à proximité de l'A/D.	

**SUPPLÉMENT DE VOL CANADA**

**TABLE DES MATIÈRES**

**AVIS SPÉCIAUX** ..... A2

**SECTION GÉNÉRALE**

**Table des matières** ..... A3

**RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS**

**Répertoire aérodromes/Installations** ..... B1

**PLANIFICATION**

**Table des matières** ..... C1

**Données de mise à jour des cartes VFR** ..... C13

**AIDES DE RADIONAVIGATION ET DE COMMUNICATIONS**

**Table des matières** ..... D1

**DONNÉES ET PROCÉDURES DE VOL MILITAIRE**

**Table des matières** ..... E1

**Procédures de Vol** ..... E2

**URGENCE**

**Table des matières** ..... F1



**PROCÉDURES  
D'URGENCE**



**AVIS SPÉCIAUX**

Cet espace servira à attirer l'attention des utilisateurs sur les nouvelles procédures ou les changements de procédures. Les avis spéciaux paraîtront normalement dans deux éditions successives. Si aucun avis spécial n'est à publier, le mot "NÉANT" sera imprimé au centre de cet espace. Les avis spéciaux qui concernent uniquement les militaires seront précédés par la mention "MILITAIRE".

**DONNÉES DES HÉLIPORTS**

À compter du 25 août 2011, les spécifications indiquées sous HÉLISURFACE dans la Section générale du CFS seront modifiées afin de respecter la version la plus récente du Règlement de l'aviation canadien.

Des détails additionnels sont fournis dans la Section générale, Légende - Aéroports et Installations HÉLISURFACE dans le CFS. La mise en œuvre de ces changements dans le Répertoire Aéroports/Installations de la Section B du CFS se déroulera sur une période de trois ans.

**REPRÉSENTATION D'HÉLIPORT**

En raison des récents changements apportés à la publication des données d'héliport, des modifications et des ajouts sont apportés aux spécifications de représentation dans le Supplément de vol - Canada (CFS) pour assurer l'uniformité avec la nouvelle réglementation sur les héliports.

À compter du 31 mai 2012, les spécifications sur les symboles liés aux héliports dans la Légende du croquis d'aéroports et de la carte de procédures terminales VFR (VTPC) de la section générale du CFS seront modifiées. Des détails supplémentaires sont fournis dans la Légende du croquis d'aéroports et de la carte de procédures terminales VFR (VTPC) de la section générale du CFS.

Ces changements seront appliqués à la section B du Répertoire aéroports/installations du CFS se déroulera sur une période de trois ans. Les cartes VNC/VTA et leurs légendes seront modifiées au cours de prochain examen cyclique.

Cet avis spécial demeurera en vigueur jusqu'à ce que toutes les modifications à la Section B du CFS aient été apportées.

PRÉFACE .....  
 CORRECTIONS (.....)  
 COMMENTAIRES .....  
 CHANGEMENT D.....  
 ACQUISITION .....  
 ABRÉVIATIONS .....  
 ABRÉVIATIONS E.....  
 RENVOI COMBIN.....  
 INDICATEURS D'I.....  
 INDEX DE RENVOI.....  
 LISTE DES AÉRO.....  
 POIDS DES CAR.....  
 TABLES DE CON.....  
 TRANSMISSION I.....  
 CODE MORSE ET.....  
 GLOSSAIRE POU.....  
 LÉGENDE - CART.....  
 LÉGENDE DES PI.....  
 TERMINALE .....  
 CARTE DE PROC.....  
 CROQUIS D'AÉRO.....  
 CERCLE DE FRAI.....  
 LÉGENDE - AÉRO.....  
 SITE .....  
 RÉFÉRENCE (RÉI.....  
 EXPLOITANT (EXI.....  
 INSTALLATIONS.....  
 DOUANES .....  
 PRÉPARATION D'I.....  
 SERVICES .....  
 DONNÉES DE PIS.....  
 BALISAGE LUMINI.....  
 COMMUNICATION.....  
 NAVIGATION (NA.....  
 PROCÉDURES (PI.....  
 ATTENTION .....

## SECTION GÉNÉRALE

## TABLE DES MATIÈRES

	Page
PRÉFACE .....	A4
CORRECTIONS (UTILISATEURS CIVILS) .....	A4
CORRECTIONS (UTILISATEURS MILITAIRES) .....	A5
COMMENTAIRES SUR LE SYSTÈME DE LA NAVIGATION AÉRIENNE .....	A5
CHANGEMENT D'ADRESSE (PILOTES CIVILS) .....	A5
ACQUISITION .....	A6
ABRÉVIATIONS ET SIGLES .....	A7
ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS .....	A14
RENVOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME .....	A19
INDICATEURS D'EMPLACEMENTS (AUTRES QUE A/D) UTILISÉS POUR LES NOTAM .....	A22
INDEX DE RENVOI AUX NOMS DES HÉLIPORTS .....	A22
LISTE DES AÉRODROMES/HÉLIPORTS ABANDONNÉS .....	A22
POIDS DES CARBURANTS ET HUILES .....	A24
TABLES DE CONVERSION .....	A25
TRANSMISSION DE L'HEURE - FRÉQUENCES HF .....	A26
CODE MORSE ET ALPHABET PHONÉTIQUE .....	A26
GLOSSAIRE POUR CARTES VFR .....	A27
LÉGENDE - CARTES GÉNÉRALES .....	A30
LÉGENDE DES PLANS D'AÉRODROMES ET DES PROCÉDURES VFR EN RÉGION	
TERMINALES (VTPC) .....	A31
CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (VTPC) .....	A32
CROQUIS D'AÉRODROME .....	A32
CERCLE DE FRANCHISSEMENT D'OBSTACLES (OCC) .....	A33
LÉGENDE - AÉRODROMES ET INSTALLATIONS - ANNOTATIONS ET CODES .....	A34
SITE .....	A35
RÉFÉRENCE (RÉF) .....	A35
EXPLOITANT (EXP) .....	A36
INSTALLATIONS PUBLIQUES (PF) .....	A37
DOUANES .....	A37
PRÉPARATION DE VOL (PRÉP/VOL) .....	A40
SERVICES .....	A46
DONNÉES DE PISTE ET/OU D'HÉLISURFACE (PISTE, D'HÉLISURFACE) .....	A50
BALISAGE LUMINEUX .....	A63
COMMUNICATIONS (COMM) .....	A68
NAVIGATION (NAV) .....	A73
PROCÉDURES (PRO) .....	A74
ATTENTION .....	A74

elles procédures ou les  
nent dans deux éditions  
imprimé au centre de cet  
et précédés par la mention

ACE dans la Section  
ents du Règlement de

érodromes et Installations  
dans le Répertoire  
année de trois ans.

es d'héliport, des  
tion dans le Supplément de  
ation sur les héliports.

liports dans la Légende du  
de la section générale du  
Légende du croquis  
section générale du CFS.

es/installations du CFS se  
ont modifiées au

ions à la Section B du CFS

## SECTION GÉNÉRALE

## TABLE DES MATIÈRES

	Page
PRÉFACE	A4
CORRECTIONS (UTILISATEURS CIVILS)	A4
CORRECTIONS (UTILISATEURS MILITAIRES)	A5
COMMENTAIRES SUR LE SYSTÈME DE LA NAVIGATION AÉRIENNE	A5
CHANGEMENT D'ADRESSE (PILOTES CIVILS)	A5
ACQUISITION	A6
ABRÉVIATIONS ET SIGLES	A7
ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS	A14
RENVOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME	A19
INDICATEURS D'EMPLACEMENTS (AUTRES QUE A/D) UTILISÉS POUR LES NOTAM	A22
INDEX DE RENVOI AUX NOMS DES HÉLIPORTS	A22
LISTE DES AÉRODROMES/HÉLIPORTS ABANDONNÉS	A22
POIDS DES CARBURANTS ET HUILES	A24
TABLES DE CONVERSION	A25
TRANSMISSION DE L'HEURE - FRÉQUENCES HF	A26
CODE MORSE ET ALPHABET PHONÉTIQUE	A26
GLOSSAIRE POUR CARTES VFR	A27
LÉGENDE - CARTES GÉNÉRALES	A30
LÉGENDE DES PLANS D'AÉRODROMES ET DES PROCÉDURES VFR EN RÉGION	
TERMINALES (VTPC)	A31
CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (VTPC)	A32
CROQUIS D'AÉRODROME	A32
CERCLE DE FRANCHISSEMENT D'OBSTACLES (OCC)	A33
LÉGENDE - AÉRODROMES ET INSTALLATIONS - ANNOTATIONS ET CODES	A34
SITE	A35
RÉFÉRENCE (REF)	A35
EXPLOITANT (EXP)	A36
INSTALLATIONS PUBLIQUES (PF)	A37
DOUANES	A37
PRÉPARATION DE VOL (PRÉPVOL)	A40
SERVICES	A45
DONNÉES DE PISTE ET/OU D'HÉLISURFACE (PISTE, D'HÉLISURFACE)	A50
BALISAGE LUMINEUX	A63
COMMUNICATIONS (COMM)	A68
NAVIGATION (NAV)	A73
PROCÉDURES (PRO)	A74
ATTENTION	A74

es procédures ou les  
at dans deux éditions  
primé au centre de cet  
précédés par la mention

E dans la Section  
le du Règlement de

érodromes et installations  
e la Répertoire  
de de trois ans.

d'héliport, des  
dans le Supplément de  
n sur les héliports.

rits dans la Légende du  
e la section générale du  
gende du croquis  
tion générale du CFS.

/installations du CFS se  
es seront modifiées au

ns à la Section B du CFS

## AV GÉNÉRALE

### PRÉFACE

Le Supplément de vol Canada, publié conjointement par les autorités civile et militaire, paraît tous les 55 jours. Il s'agit d'un recueil de renseignements sur les aérodromes terrestres et certains hydroaérodromes, dont la consultation aidera à la préparation et à l'exécution des vols. Il est publié et produit par la section Service d'information aéronautique de NAV CANADA et distribué par la section Ventes et distribution de publications aéronautiques de NAV CANADA. La distribution pour DND se fait par le Dépôt des publications des Forces canadiennes.

Les renseignements figurant dans ce supplément demeurent à jour jusqu'au jour d'envoi à l'impression. Un NOTAM peut modifier ou annuler les renseignements donnés dans ce document. Il faut donc consulter les NOTAM pour être sûr d'utiliser des renseignements à jour durant les vols.

Pour attirer l'attention des usagers sur les nouveautés et les changements apportés au texte de la section B de l'édition précédente, un trait vertical figure à gauche, tout au long de l'information actuelle ou révisée.

### CORRECTIONS (UTILISATEURS CIVILS)

NAV CANADA est responsable de l'information de l'aéronautique civile du Canada, toutefois le Règlement de l'aviation canadien exige que les exploitants d'aérodrome signalent au Ministre des Transports tout changement sur les renseignements contenu dans le CFS. À ce propos, la correspondance peut être envoyée à l'une des adresses de Transports Canada suivantes ou la carte de correction pré-adressée jointe à cette publication peut également servir à cet effet.

#### Région du Pacifique

Transports Canada  
Sécurité des aérodromes  
400-3600 chemin Lysander  
Richmond, BC V7B 1C3  
Tél: 604-666-8777 Fax: 604-666-8877

#### Région des Prairies et du Nord

Transports Canada  
Sécurité des aérodromes  
1100 Place Canada, 9700 avenue Jasper  
Edmonton AB T5J 4E6  
Tél: 780-495-3850 Fax: 780-495-5190

Transports Canada  
Sécurité des aérodromes  
C.P. 8550, 344 rue Edmonton  
Winnipeg MB R3C 0P6  
Tél: 204-983-4335 Fax: 204-983-0281

#### Région de l'Ontario

Transports Canada  
Services de l'aviation civile région ontarienne (PAHR)  
4900 rue Yonge, 4<sup>e</sup> étage  
Toronto ON M2N 6A5  
Tél: 1-800-305-2089 Fax: 1-877-822-2129  
TTY/ATS: 1-888-675-6863

#### Région du Québec

Transports Canada  
Sécurité des aérodromes  
Édifice de l'Administration régionale, 700 Leigh Capréol  
Suite 4086  
Dorval QC H4Y 1G7  
Tél: 514-633-3252 Fax: 514-633-3052

#### Région de l'Atlantique

Transports Canada  
Sécurité des aérodromes  
C.P. 42  
Moncton NB E1C 8K6  
Tél: 506-851-7563 Fax: 506-851-3022

NAV CANADA est responsable de l'information de l'aéronautique civile du Canada, toutefois le Règlement de l'aviation canadien exige que les exploitants d'aérodrome signalent au Ministre des Transports tout changement sur les renseignements contenu dans le CFS. À ce propos, la correspondance peut être envoyée à l'une des adresses de Transports Canada suivantes ou la carte de correction pré-adressée jointe à cette publication peut également servir à cet effet.

Toutes questions relatives à ce supplément doivent être adressées à :

### CORRECTIONS (UTILISATEURS MILITAIRES)

Les commandants militaires doivent signaler les corrections à :

### COMMENTAIRES

Pour signaler toute erreur ou omission, veuillez communiquer avec notre centre de Service à la clientèle  
Tél: 1-800-876-4693  
(\*Ne pas faire le direct)  
Fax: 1-513-563-3426  
E-mail: service@navcanada.ca  
Heures d'ouverture : voir le site web

### CHANGEMENT D'ADRESSE

Écrire à : NAV CANADA  
9840, Succursale T, 1<sup>er</sup> étage  
Inclure l'étiquette postale  
de compte d'abonnement

## GÉNÉRALE A5

NAV CANADA est responsable de l'information aéronautique civile du Canada. En outre, les erreurs, omissions, anomalies, suggestions ou commentaires quant au système de navigation aérienne peuvent être signalés à tout aménagement ATS ou directement au centre de contact avec la clientèle.

### NAV CANADA

Centre de contact avec la clientèle

77, rue Metcalfe

Ottawa ON, K1P 5L6

Tél: 1-800-876-4693-4\* (ne composer pas le dernier numéro si l'appel provient de l'Amérique du Nord)

Fax: 1-613-563-3426

E-mail: [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca)

Heures d'ouverture ordinaires: 0800-1800 (HNE/HAE)

Toutes questions relatives aux données aéronautiques devraient être adressées à:

### NAV CANADA

AIS Collection de données

CP 9824 SUCC T CSC

OTTAWA ON K1G 9Z9

Tél: 1-866-577-0247

Fax: 1-613-248-4093

E-mail: [aisdata@navcanada.ca](mailto:aisdata@navcanada.ca)

### CORRECTIONS (UTILISATEURS MILITAIRES)

Les commandants militaires ont la responsabilité de vérifier les renseignements qui concernent les installations relevant de leur compétence. Ils doivent soumettre toute correction ou modification à D GEO INT/ASO via Courriel au: [ASO@forces.gc.ca](mailto:ASO@forces.gc.ca). Par téléphone: 613-248-4129/4130/4117.

### COMMENTAIRES SUR LE SYSTÈME DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Pour signaler toute réserve relativement à la sécurité ou à la qualité des services assurés par NAV CANADA, veuillez communiquer avec le gestionnaire de l'emplacement local de NAV CANADA ou avec notre centre de service à la clientèle.

Service à la clientèle de NAV CANADA

Tél: 1-800-876-4693-4\*

(\*Ne pas faire le dernier chiffre lorsqu'on appelle de l'Amérique du Nord)

Fax: 1-613-563-3426

E-mail: [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca)

Heures d'ouverture ordinaires: 0800-1800 (HNE/HAE)

### CHANGEMENT D'ADRESSE (PILOTES CIVILS)

Écrire à: NAV CANADA, Publications aéronautiques, Centre de vente et de distribution, Case postale 9840, Succursale T, Ottawa ON, Canada K1G 6S8. Afin de faciliter le changement d'adresse, veuillez inclure l'étiquette portant votre adresse sur un des derniers envois postaux ou indiquer votre numéro de compte d'abonnement.

et militaire, paraît tous les  
nes terrestres et certains  
tion des vols. Il est publié et  
A et distribué par la section  
la distribution pour GND se

Jusqu'au jour d'envoi à  
nnés dans ce document, il  
à jour durant les vols.

la apportés au texte de la  
et au long de l'information

du Canada, toutefois le  
signalent au Ministère des  
e-CFS. À ce propos, le  
ada suivantes ou la carte  
à cet effet.

ienne (PAHR)

2129

00 Leigh Capréol

GÉNÉRALE A45

SERVICES

Cette rubrique mentionne les services qui sont généralement utilisables dans les limites de l'aérodrome pour l'aviation générale. Si un service, un équipement ou un point particulier n'est pas énuméré, c'est qu'il n'existe probablement pas. L'information sur les services à un aérodrome, est tenue par la compagnie ou la personne offrant ce service. Transports Canada n'est pas responsable pour cette information.

Frais de rappel

Lorsque des "frais de rappel" sont indiqués, l'exploitant d'aérodrome exige des frais à tous les pilotes qui utilisent un ou plusieurs services à l'aérodrome. Pour prendre connaissance des frais exacts, communiquer avec l'exploitant.

SERVICES	Redevance possible pour quelques services
CARB	80, 100LL, F-44, JB, HPR, (CON FIP F44)
HUILE	85, 80, 100
\$	2 12-03Z lun-ven, 11-0230Z sam & dim, 4.5
SLIA	4 16-07Z O/T PN
SUP FL	Liquide de dégivrage - d'antigivrage LHOX LOX
JASU	Démarrage électrique 10/15 (MIL-CE 13, 14, 16, CA 1, 2, 3)
CSLT MIL	Ops de l'Ere 308.8 13-2130Z lun-ven
CSLT PRIVÉ	Innotech 122.95 - 123-456-7890 10-04Z
MIL CON	Aviation B & W 705-779-3962, 1030-02Z lun-ven, O/T redevance

CODE	CLASSE/DESCRIPTION	SPEC
carburant d'aviation		
80	AVGAS 80 rouge	CAN/CGSB-3.25
100LL	AVGAS 100LL bleu(a)	CAN/CGSB-3.25
carburacteur - type kérosène		
JA	Carburacteur - type kérosène JET A - (sans FSII) Point de congélation -40°C	CAN/CGSB-3.23 ASTM D-1655 (b)
JA-1	Carburacteur - type kérosène - ASTM - JET A-1 (sans FSII) OTAN F-35-Point de congélation -47°C	CAN/CGSB-3.23
F-34	Carburacteur - type kérosène - Contient FSII - Désignation militaire U.S. JP-8	CAN/CGSB-3.24 (c)
F-37	Carburacteur - type kérosène - Contient FSII, +100(e) Désignation militaire U.S. JP-8+100	
F-44	Carburacteur - type kérosène à point d'éclair élevé - Contient FSII - Désignation militaire U.S. JP-5 FSII Désignation militaire U.S. JP-5	CAN/CGSB-3.24
carburacteur - coupe large		
JB	Carburacteur - type coupe large JET B (sans FSII) Point de congélation -51°C	CAN/CGSB-3.22 (classe JET B)
carburant diesel - classe arctique		
DFA	Carburant diesel (sans FSII)	CAN/CGSB-3.6 (type A ou B)
	MOGAS essence automobile sans plomb (d)	CAN/CGSB-3.5 (classes: 1,2,3 ou 4)
MG-1	Classe 1, AKI de 87.0	
MG-2	Classe 2, AKI de 89.0	
MG-3	Classe 3, AKI de 91.0	
MG-4	Classe 4, AKI de 93.0	

GÉNÉRALE A47

INFORMATION SUR LES HUILES À USAGE CIVIL

Si la classe de l'huile est connue, elle est indiquée comme suit: HUILE | 65, 80 etc. Les mentions "Toutes" indique que des huiles pour toutes saisons sont disponibles.

INFORMATION SUR LES HUILES À USAGE MILITAIRE  
HUILE CANADIENNES ET AMERICAINES D'AVIATION (SPECIFICATIONS MILITAIRES)

NO	CODE OTAN	CLASSE	TYPE	SPECIFICATIONS
117	0-117	SAE 50	Huile lubrifiante, moteur à piston d'aéronef (huile minérale non dispersante) SAE J 1966	SAE
123	0-123	SAE 40	Huile lubrifiante, moteur à piston d'aéronef (dispersant sans cendre) SAE J 1899	SAE
128	0-128	SAE 60	Huile lubrifiante, moteur à piston d'aéronef (dispersant sans cendre) SAE J 1899	SAE
132	0-132	1005	Huile de turboréacteur	(MIL-L-6081)
133	0-133	1010	Huile de turboréacteur	(MIL-L-6081)
148	0-148	3	Huile à turbomoteur (base synthétique)	(MIL-L-7808)
156	0-156	aucune	Turbomoteur (base synthétique)	(MIL-L-23699)
163	0-163	4	Huile à turbomoteur (base synthétique)	MIL-L-7808

PROGRAMME D'ANALYSE SPECTROMÉTRIQUE DES HUILES (SOAP) Ouvert du lundi au vendredi, de 8 h 00 à 16 h 30. Analyse effectuée sur demande après les heures régulières de travail.  
Base-Units uniquement.

SERVICE (S)

1. Entreposage disponible	4. Stationnement à long terme	7. Embarquement/débarquement seulement. Pas de stationnement à long terme
2. Entretien courant réparation mineure	5. Installations d'amarrage	
3. Réparation majeure	6. Installations de prises de courant	

SERVICES DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AÉRONEFS (SLIA/ARFF en anglais)

Catégorie critique - SLIA (ARFF)

L'exploitant d'un aéroport ou d'un aérodrome qui fournit les services de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs publie un numéro correspondant à la catégorie critique des services de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs fournie à cet aéroport ou aérodrome. Ce numéro se trouve sous la rubrique SLIA (ARFF).

GÉNÉRALE A63

maximal soutenu avec antidérapage jusqu'à l'arrêt. Dans le tableau 2, la distance dans les airs de la hauteur-écran de 50 pieds jusqu'au toucher des roues et la distance de roulage due au délai d'application des freins après le toucher sont identiques à celles du tableau 1. L'effet de disque et l'inversion de poussés n'ont été pris en compte que pour calculer la réduction de la distance d'arrêt du freinage maximal jusqu'à l'arrêt complet.

La longueur de piste d'atterrissage est la distance d'atterrissage divisée par 0,6 (turboréacteurs) ou par 0,7 (turbopropulseurs). Si le manuel de vol de l'avion exprime les performances à l'atterrissage en terme de distance d'atterrissage, utilisez la colonne se trouvant à l'extrême gauche du tableau. Si, par contre, le manuel de vol de l'avion exprime les performances à l'atterrissage en terme de longueur de la piste d'atterrissage, utilisez l'une des deux colonnes se trouvant à l'extrême droite du tableau après avoir vérifié quel facteur a été utilisé dans le manuel de vol de l'avion.

**BALISAGE LUMINEUX**

Le sous-titre **BALISAGE** décrit les types de balisage disponibles pour chacune des pistes aux aérodromes terrestres et pour les surfaces aux héliports (les systèmes de balisage aux héliports sont décrits à la fin de cette section).

Dans les espaces aériens intérieurs du Sud et du Nord les pistes opérationnelles sont identifiées par deux numéros d'identification et s'il le faut, suivis de "L", "R" ou "C". Pour le balisage aux aérodromes terrestres, le numéro d'identification d'une piste est suivi par un tiret court et par les feux d'approche, puis par les feux de seuil et de piste entre parenthèses, et finalement par des indicateurs visuels de pente d'approche. Ces derniers sont en code et peuvent être identifiés à l'aide de la légende. Les pistes sont énumérées par paires et par ordre croissant des numéros d'identification, p. ex., 05L-23R, 05R-23L, et 10-26.

Certains aérodromes sont continuellement éclairés. Cependant plusieurs aérodromes sont éclairés sur demande ou par radio (ARCAL). La méthode d'utilisation et les heures d'exploitation sont décrites pour des systèmes non-continus.

Phare d'aérodrome: À certains aérodromes, le phare d'aérodrome fonctionne également par le système ARCAL. À ces emplacements, le phare d'aérodrome peut être allumé en appuyant le bouton du microphone dans la séquence indiquée dans ce Supplément pour activer le type J ou le type K du système ARCAL. Le phare d'aérodrome commencera alors le cycle de minutage d'exploitation de 15 minutes avec l'autre balisage lumineux de l'aérodrome.

Certains aérodromes peuvent utiliser des balises rétro-réfléchissantes au lieu de feux pour indiquer les bords d'une piste ou d'une hélicourtoir. Un feu blanc fixe ou un feu à éclats sera installé à chaque extrémité de la piste dans le but d'aider les pilotes à localiser et à aligner l'aéronef avec la piste afin que les phares d'atterrissage de l'aéronef soient réfléchis par les balises. Les balises rétro-réfléchissantes sont indiquées sous **BALISAGE** par le code "RR".

BALISAGE	05 - AD (TE ME) V1, 23 - AD (TE ME)
	09 - AE (TE HI), 27 - AD AS (TE HI) V2
	13 - AD (TE ME), 31 - AD (TE ME) P2, 2.5" ARCAL-122.8 type J

VASIS & PAPI - L'angle d'apch indiqué s'il est autre que 3°; dist OCL indiquée s'il est moins de 4NM (2.5NM pour systèmes abrégés) Radio télécommandé pour éclairage d'aérodrome

**BALISAGE LUMINEUX D'AÉRODROME TÉLÉCOMMANDE (ARCAL)**

**Type J** Pour allumer le balisage d'aérodrome pour une durée approximative de 15 minutes appuyer 5 fois sur le bouton du microphone à l'intérieur d'un délai de 5 secondes. Le cycle de minutage peut être remis en marche n'importe quand en répétant la séquence de manipulation.

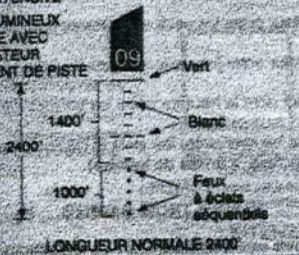
**NOTE:** Certains systèmes indiqueront l'arrêt du fonctionnement par un clignotement des feux deux minutes avant de s'éteindre complètement. D'autres systèmes, n'offrent aucune indication de la fin du fonctionnement. Le système de commande fonctionne 24 heures par jour ou entre le coucher et le lever du soleil, sauf indications contraires.

**Type K** Pour allumer le balisage d'aérodrome pour une durée approximative de 15 minutes appuyer sur le bouton du microphone 7 fois pour obtenir la haute intensité. On peut varier l'intensité lumineuse en appuyant 7, 5 ou 3 fois sur le bouton en-deça de 5 secondes pour obtenir respectivement un balisage de haute intensité, de moyenne intensité ou de basse intensité. Le cycle de minutage peut être réactivé n'importe quand en répétant la séquence de manipulation. Là où des feux d'identification de piste (code AS) sont disponibles, l'activation du microphone à trois reprises sur la fréquence appropriée, éteindra ces feux.

FEUX D'APPROCHE

AM MALS

MOYENNE INTENSITÉ  
BALISAGE LUMINEUX  
D'APPROCHE AVEC  
UN INDICATEUR  
D'ALIGNEMENT DE PISTE



AN SSALR

HAUTE INTENSITÉ

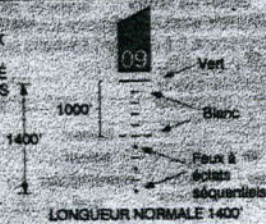
AL ALSF-2

CATÉGORIE II / III  
HAUTE INTENSITÉ



AK MALS

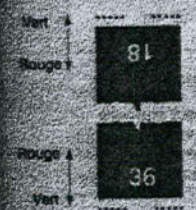
MOYENNE INTENSITÉ  
BALISAGE LUMINEUX  
D'APPROCHE AVEC  
FEUX À ÉCLATS  
SÉQUENTIELS



NOTA: Peut fonctionner comme des feux  
d'approche SSALR pendant des conditions  
atmosphériques favorables

FEUX DE SEUIL ET DE PISTE

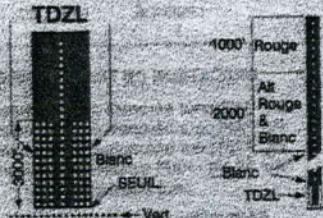
TE SEUIL ET  
EXTREMITÉ DE PISTE



A FEUX D'AXE DE PISTE  
ET DE SORTIE DE LA  
VOIE DE CIRCULATION



BALISAGE DE ZONE DE POSER ET  
FEUX D'AXE DE PISTE



CODES POUR FEUX DE BORDS DE PISTE

- |  |  |
|--|--|
| <b>T</b> Seuil, indique des feux verts de seuil.                               | <b>TDZL</b> Balisage de zone de poser.   |
| <b>LO</b> Feux de bords de piste à basse intensité.                            | <b>CL</b> Balisage d'axe de piste de haute intensité, variable à 5 intensités. |
| <b>ME</b> Feux de bords de piste à intensité moyenne, variable à 5 intensités. | <b>RR</b> Balises rétro-réfléchissantes.                                       |
| <b>HI</b> Feux de bords de piste à haute intensité, variable à 5 intensités.   |  |

QUIS

## FREQUENCE OBLIGATOIRE (MF):

La désignation d'une zone MF est indiquée par le sous-titre MF, p. ex.

COMM	
MF	radio 118.7 04-12Z, 5NM 3100 ASL (RAC 602.98)

À l'intérieur des zones MF, les exigences de rapports MF (RAC 602.98) sont obligatoires.

Transport Canada a attribué une fréquence obligatoire (MF) qui doit être utilisée à certains aérodromes non contrôlés ou à des aérodromes non contrôlés à certaines heures. Les aéronefs qui volent dans une zone où la MF est applicable (zone MF), tant au sol qu'en vol, doivent être équipés d'une radio en état de fonctionnement, permettant d'établir des communications. Ces aéronefs doivent également suivre les procédures spécifiées.

Une zone MF sera établie à un aérodrome où le volume et la diversité du trafic sont tels que la mise en place de procédures MF contribuerait à améliorer la sécurité. La station au sol où une zone MF a été établie peut être ou non en service. Lorsque la station au sol est en service, par exemple, une FSS, un ATIS fourni par l'intermédiaire d'une RCO, une CARS ou un UNICOM d'approche (AU), tous les aéronefs sont tenus de respecter les procédures obligatoires pour évoluer à l'intérieur, ou avant d'entrer dans la MF devront être diffusées à la station au sol. Toutefois, lorsque la station au sol n'est pas en service, les comptes rendus obligatoires pour évoluer à l'intérieur, ou avant d'entrer dans la MF, devront être diffusés.

Le rayon à partir du centre de l'aérodrome ainsi que la limite verticale de l'espace aérien au-dessus du niveau moyen de la mer (ASL), auxquels s'applique la MF, seront indiqués sous la rubrique MF.

## FREQUENCE DE TRAFIC D'AÉRODROME (ATF):

La fréquence de trafic d'aérodrome (ATF) est publiée dans les Suppléments et est généralement réservée aux aérodromes non contrôlés, qui sont utilisés, mais ne rencontrant pas les critères pour des fréquences obligatoires. Ceci permet à tous les aéronefs équipés d'un émetteur-récepteur qui volent au sol ou à l'intérieur de la zone de la fréquence de trafic d'aérodrome, d'être à l'écoute sur une fréquence commune et de suivre une procédure commune de compte rendu. L'ATF sera généralement la fréquence de la station au sol, (UNICOM ou radio aéroport), là où une existe, ou 123.2 MHz dans le cas contraire.

Le rayon à partir du centre de l'aérodrome ainsi que la limite verticale de l'espace aérien au-dessus du niveau moyen de la mer (ASL), auxquels s'applique la fréquence de ATF, seront indiqués sous la rubrique COMM.

## CONTACT INITIAL D'ARRIVÉE MF/ATF:

Conformément à l'article 602.97 (1) et (2) du RAC, le commandant de bord qui utilise un aéronef VFR IFR, muni d'équipement de radiocommunications, à l'intérieur d'une zone MF doit maintenir une écoute permanente sur la fréquence obligatoire précisée pour cette zone.

Conformément à l'article 602.101 (a) du RAC, le commandant de bord d'un aéronef VFR qui arrive à un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit signaler avant l'entrée dans la zone MF et, si les circonstances le permettent, au moins cinq minutes avant l'entrée dans cette zone, la position de l'aéronef, l'altitude, l'heure d'atterrissage prévue et ses intentions concernant la procédure d'arrivée.

Conformément à l'article 602.104 (2) (a) (i) du RAC, le commandant de bord d'un aéronef IFR qui doit effectuer une approche ou un atterrissage à un aérodrome non contrôlé, doit signaler ses intentions concernant l'utilisation de l'aéronef cinq minutes avant l'heure prévue du commencement de la procédure d'approche, en précisant l'heure d'atterrissage prévue.

Ces procédures devraient s'appliquer également aux aérodromes utilisant une fréquence ATF.

## AÉRODROMES NON CONTRÔLÉS SANS ATF PUBLIÉE

Parqu'aucune ATF n'a été publiée dans les Suppléments, la fréquence commune pour la diffusion des positions d'aéronefs et des intentions des pilotes en vol à proximité d'un aérodrome non contrôlé est 123.2 MHz.

(Suite)

## ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

NDB	- Radiophare non directionnel
NE	- Nord-est
ngt	- Nuit
NL	- Terre-Neuve et Labrador
NM <sub>nm</sub>	- Milles marins
NNE	- Nord Nord Est
NNW	- Nord Nord Ouest
no	- Numéro, nombre
NORDO	- sans radio
nov	- novembre
NS	- Nouvelle-Écosse
NT	- Territoires du Nord-Ouest
ntc	- Avis
nd	- inutilisable
NU	- Nunavut
NVG	- Lunettes de vision nocturne
NW	- Nord-ouest
NWS	- Système d'alerte du Nord
OACI	- Organisation de l'Aviation Civile internationale (ICAO)
obd	- En éloignement
OBF	- opérateur de base fixe
OBS	- Sélecteur de route
obes(s)	- Observation(s)
obst	- Obstacle
OC	- Carte d'obstacles
OCA	- Région de contrôle océanique
OCC	- Cercle de franchissement d'obstacles
OCL	- Hauteur limite de franchissement d'obstacles
ocsl	- Occasionnel
oct	- octobre
ODALS	- Balisage lumineux d'approche omni-directionnel
ON	- Ontario
opr	- Exploiter, exploitation, exploitant
oprg	- Exploité
ope	- Exploitation, opérations
O/R	- Sur demande
O/S	- Hors service
O/T	- En d'autres temps
PAL	- Station radio périphérique télécommandée
PAPI	- Indicateur de trajectoire d'approche de précision
PAR	- Radar d'approche de précision
pax	- passager

## ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

PCN	- Numéro de classification du pavé (ICAO)
PCT	- Pourcent
PE	- Île-du-Prince-Édouard
perm	- Permanent
perms	- Autorisation, approbation
PIK	- Kiosque d'information pour les pilotes
P-line(s)	- Lignes à haute tension
PLR	- Indice de résistance du revêtement (TC)
PMSV	- Service météo destiné aux pilotes
PN	- Avis préalable exigé
posn	- Position
PPR	- Autorisation préalable requise
prig	- Stationnement
pro	- Procédure
proh	- Interdit
psi	- Livre au pouce carré
psp	- Plaque d'acier perforée
PSR	- Radar de surveillance primaire
pt	- Point
ptn	- Circuit de circulation
pub	- Public
PVT	- Privé
QC	- Québec
quadr	- Quadrant
RAAS	- Service consultatif télécommandé d'aérodrome
RAC	- Règlement de l'aviation canadien
rad	- Axe, radial (VOR)
RAG	- Dispositif d'arrêt de piste
RATCON	- Radiobalises radar
RCAP	- Canada Air Pilot restreint
RCMP	- Gendarmerie royale du Canada
RCO	- Installation radio télécommandée
RCR	- Compte rendu d'état de piste
rcv	- Recevoir
rcvr	- récepteur
rdc	- Radio
RED	- Réseau étendu de la Défense
RESA	- Aire de sécurité d'extrémité de piste
reg	- enregistré
req	- Demande

## A72 GÉNÉRALE

### UNICOM:

Le sigle "UNICOM", tiré de "Universal Communications" (Communications universelles), est une installation de communications air-sol privée offrant un service consultatif privé (PAS) aux aérodromes non contrôlés. Le choix de fréquences pour ces stations est 122.7, 122.8, 123.0, 123.3, 123.5, 122.75, 122.95, 123.35, 122.725, 122.775 et 122.825 MHz.

L'usage de renseignements obtenus d'une station UNICOM est entièrement à la discrétion du pilote. Les fréquences sont publiées dans les publications d'information aéronautiques à titre de service aux pilotes, mais Transports Canada n'assume aucune responsabilité pour l'usage qui est fait des fréquences UNICOM.

Les stations UNICOM d'approche (AU) constituent également des installations de communications air-sol. Elles font régulièrement l'objet d'inspections afin de veiller à ce que:

- les instruments météorologiques utilisés soient conformes aux exigences prévues par l'alinéa 804.01c) du Règlement de l'aviation canadien ou par une exemption pertinente;
- les exploitants de stations UNICOM d'approche soient formés pour utiliser tous les instruments météorologiques requis.

Lorsque les normes figurant ci-dessus sont respectées, l'exploitant d'une station UNICOM peut indiquer un calage altimétrique ainsi que la direction et la vitesse du vent aux fins de l'exécution d'un atterrissage direct effectué à la suite d'une approche aux instruments, conformément à la procédure publiée dans le CAP pour cet aérodrome.

Une station UNICOM d'approche sera indiquée par "UNICOM" (AU) dans le CAP et le CFS.

Aux endroits où il n'y a pas de source locale pour le calage altimétrique, les altitudes utilisées pour la procédure d'approche aux instruments seront fondées sur une source de calage altimétrique éloignée.

### RADIO D'AÉROPORT (APRT RDO):

Le service radio d'aéroport est fourni par des observateurs/communicateurs (O/C) qui sont certifiés pour faire les observations météorologiques de l'aviation et les communications radio afin de faciliter les départs et les arrivées des aéronefs (les O/C sont autorisés à fournir un calage altimétrique pour une approche aux instruments) aux aérodromes non contrôlés (voir l'AIM de TC, RAC 1.2.2).

### ACTIVITÉS DE VOL À VOILE:

La fréquence 123.4 MHz est assignée aux activités de vol à voile, incluant les ballons, les planeurs, les ultra-légers et les vols libres. Elle peut aussi être désignée comme une ATF aux aérodromes dont le vol à voile constitue l'activité principale.

### UNITÉ MILITAIRE DE SERVICE CONSULTATIF EN VOL (MFAU):

La désignation d'une MFAU est indiquée par une entrée MF aux aérodromes militaires. Par exemple:

### COMM

MF Nameo advsy 118.0 lto hrs O/T lto 118.0 5 NM 3400 ASL

Le MDN exploite des MFAU qui fournissent des services d'information de vol qui rehaussent la sécurité et l'efficacité des vols. On peut obtenir ces services en appelant la station compétente suivie de "Advisory" (p. ex. "Nameo Advisory"). La MFAU fournit des services d'information de vol en route, des services consultatifs d'aéroport, le contrôle au sol, les rapports de condition du champ d'aviation, la planification de vol, les services d'alerte, l'aide à la navigation, les NOTAM, PIREP et rapports météorologiques. On peut utiliser une MFAU pour accepter et transmettre des rapports de position VFR et IFR et des autorisations ATC.

**NOTE:** MFAUs fourni le contrôle intégral au sol. Ce contrôle est différent du contrôle des véhicules en ce qu'il s'applique également aux aéronefs au sol. Ils fournissent aussi des signaux visuels aux aéronefs en vol. Les signaux ont la même signification que dans l'AIM de TC. C'est à la discrétion des pilotes de les accepter. Ce ne sont pas des instructions de contrôle mais consultatif seulement.

## NAVIGATION

Cod

NAV  
VOY  
NDB  
VOR/DME  
VORTAC  
DME  
TACAN  
ILS  
PAR

NOTE: Pour l  
VOR

### ENUMÉRATIC

Toutes les ai  
communicator  
Les installation  
instruments, p  
également sou  
aérodrome fo  
figuret sous la  
CSNM de l'AD  
Les installation  
de radionavig  
LOCALITÉ.

NOTE: Les p  
const

### CODES COM

Ces cod  
soit gro  
A A  
T U  
L N  
M N  
H N  
Z 7

A74 GÉNÉRALE

RADAR D'APPROCHE DE PRÉCISION (PAR)

Tous les PAR militaires fonctionnent de façon continue par condition météorologique de vol aux instruments, sauf indication contraire.

PROCÉDURES (PRO)

<p>PRO</p> <p>← HÉLI</p> <p>↑ BRUIT</p>	<p>Arr 2000 ASL, dép 1500 ASL. Ops sur sids interdites.</p> <p>Utiliser les routes héli telles que montrées sur la VTPC Montréal ou telles qu'avisées par ATC.</p> <p>Critères acoustiques d'utilisation (RAC 602.105):</p> <p>A. Piste 11 préférentielle.</p> <p>B. Départ piste 29: monter dans l'axe de piste jusqu'à 1000 ASL.</p> <p>C. Les posés-décollés piste 29 ne sont pas permis entre 23-06 (heure locale).</p> <p>Pistes soumises aux critères acoustiques (RAC 602.106):</p> <p>Circuits piste 29: monter dans l'axe de piste, tourner à gauche, suivre les lignes à haute tension et la route 337 jusqu'à la hauteur du centre d'achats puis tourner à gauche en vent arrière pour le circuit piste 29.</p>
---	--

Critères acoustiques d'utilisation/Pistes soumises aux critères acoustiques

Procédures concernant les hélicoptères

La rubrique PRO concerne les circuits et les altitudes, les routes VFR particulières dans les zones, les restrictions à certains types de trafic, d'autres activités aériennes dans les zones, les procédures particulières concernant les hélicoptères et les Critères acoustiques d'utilisation/Pistes soumises aux critères acoustiques.

Les restrictions relatives à l'exploitation qui sont spécifiées par le Ministre afin de se conformer au Certificat d'aéroport émis pour l'aérodrome/héliport seront indiquées par (RAC 602.96).

Les circuits se font à gauche à moins que la mention de circuits obligatoires à droite ne soit spécifiée (RAC 602.96), p. ex.

PRO	Circuits à droite pistes 22, 28 & 34 (RAC 602.96)
-----	---

Les Critères acoustiques d'utilisation et/ou les Pistes soumises aux critères acoustiques, sont indiquées dans (RAC 602.105) ou (RAC 602.106) respectivement. Pour de plus amples renseignements au sujet des Critères acoustiques d'utilisation et/ou les Pistes soumises aux critères acoustiques, consulter l'AIM de TC RAC 4.1.2.

Les trajets d'approche et de départ sont identifiés par leur relèvement arr/dép par rapport à l'héliport, la pente en pourcentage (si elle est fournie), la classification (H1, H2 ou H3) et toute autre restriction.

Classification des héliports:

H1: Les hélicoptères autorisés à utiliser un héliport H1 (arr/dép) sont des hélicoptères multi-moteurs qui peuvent demeurer à au moins 4,5 m (15 pi) au-dessus de tous les obstacles en conformité avec les opérations avec un moteur opérant du manuel de vol de l'aéronef.

H2: Les hélicoptères autorisés à utiliser un héliport H2 (arr/dép) sont des hélicoptères multi-moteurs.

H3: Les héliports H3 (arr/dép) sont disponibles pour les hélicoptères monomoteurs ou multi-moteurs.

Cette rubrique est utilisée en conjonction avec le croquis d'aérodrome et la Carte de procédures terminale VFR (VTPC) lorsque fournis.

PRO	<p>Arr/dép 053° &amp; 233° du héli, pente 16 % (H2)</p> <p>Arr/dép entre 270° &amp; 040° du héli, pente 4,5 % (H1)</p> <p>Arr/dép 105° du héli, pente 8 % (H3), utilisation de jour seulement</p> <p>Arr/dép 356° du héli, pente 12 % (H2), utilisation jour/nuit</p>
-----	---

ATTENTION

Information brève décrivant des conditions de nature permanente (90 jours ou plus), concernant des installations aéronautiques ou une situation dangereuse, dont la connaissance est essentielle à l'exploitation des aéronefs en toute sécurité.

AÉRO

AKULI

RÉF

EXP

PF

PRÉP

PSTE

VALIS

COMM

APP

NAV

ATTEN

ALMA

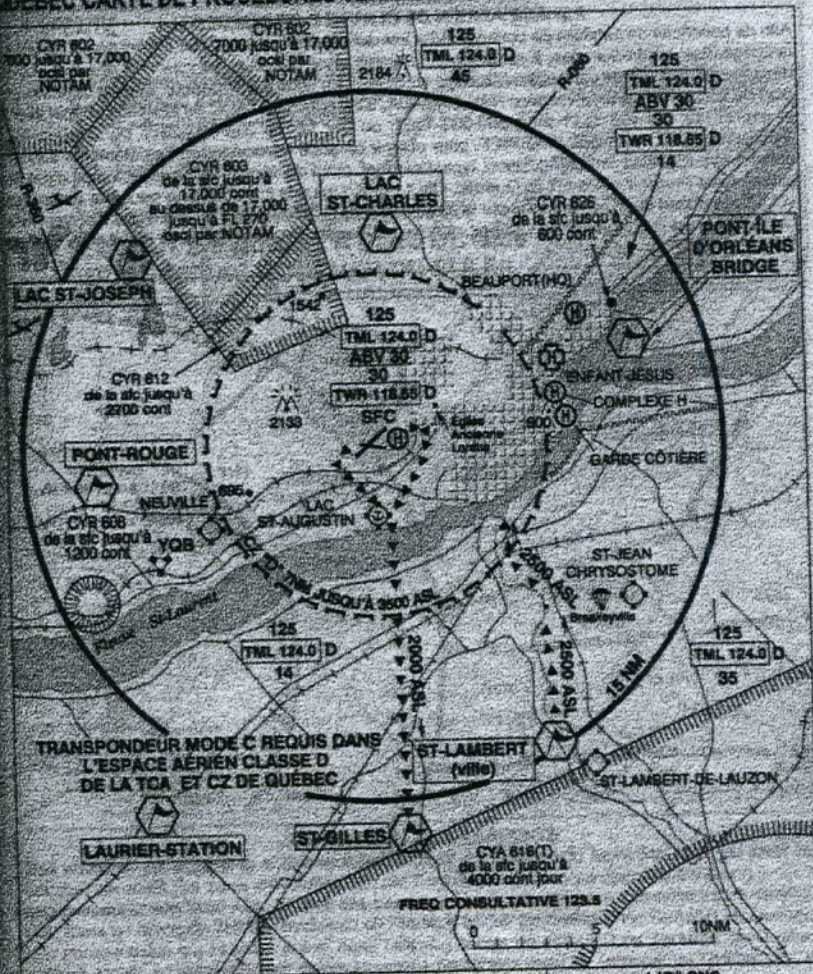
REF

EXP

PRÉP

COMM

QUÉBEC CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



EMPLACEMENT	IDENT	LAT/LONG
PONT LE D'ORLÉANS BRIDGE	VCTMN	N46° 52.75 W71° 08.00
LAC ST-CHARLES	VCLSC	N46° 56.00 W71° 23.00
LAC ST-JOSEPH	VCLSJ	N46° 55.00 W71° 35.63
LAURIER-STATION	VCLST	N46° 32.35 W71° 37.95
PONT-ROUGE	VCREP	N46° 45.00 W71° 42.00
ST-GILLES	VCGLS	N46° 30.50 W71° 21.87
ST-LAMBERT (ville)	VCLAM	N46° 05.00 W71° 12.47

4







Le 26 mai 2016

Me Pierre J. Beauchamp  
Pateras & Iezsoni Inc.  
500 place d'Armes, bureau 2314  
Montréal, QC  
H2Y 2W2

J'ai bien pris connaissance du préavis de la CPTAQ concernant l'article 14.1, votre réponse et celle de l'Aéroclub de Neuville. Veuillez trouver ci-dessous quelques commentaires à cet effet.

1. L'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs (COPA en anglais) existe depuis 1952.
2. Je suis le président et chef de la direction de la COPA depuis juillet 2015. Auparavant, j'ai été président des Aviateurs et pilotes de brousse du Québec (APBQ) pendant 2 ans et vice-président de l'APBQ pendant 10 avant cela.
3. La COPA est le plus grand regroupement relié à l'aviation au pays, avec près de 17 000 membres. Ces derniers sont des organismes, des pilotes ou des gens du public qui ont un intérêt envers l'aviation générale et l'aviation tout court.
4. Notre mission est de *Faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler.*
5. La COPA compte plusieurs succès importants pour la préservation et la défense du droit de voler au pays, dont la défense de cas jusqu'en cour suprême du Canada.
6. Nous concentrons nos efforts sur l'aviation générale, soit tout sauf le service régulier de passagers et le militaire.
7. Nos services aux membres incluent le lobbying auprès des instances gouvernementales et de contrôle aérien, à informer nos membres sur des aspects de sécurité, de formation, de mise à jour de connaissances, de perfectionnement, de réglementation ou toute autre activité en lien avec notre mission.

8. Au début des années 1960, les directeurs COPA comprirent que l'association se devait d'être mieux représentée et d'avoir le pouvoir d'agir sur le plan régional et local parce que la réputation de la COPA dépend de ce qui est accompli tant au niveau local qu'au niveau régional et national. En réponse à cette demande grandissante, ils ont créé un mécanisme par lequel les membres COPA peuvent se réunir pour former des chapitres locaux reliés à l'association nationale. Ces groupes se nomment les Clubs (anciennement « Escadrilles ») COPA et se concentrant évidemment aux aérodromes locaux.
9. Depuis près de cinquante ans, les clubs COPA favorisent les activités de l'association, mais font surtout la promotion de l'aviation et des activités aéronautiques. Ils représentent leurs membres locaux devant les directeurs de la COPA et représentent l'aviation générale dans leurs communautés respectives en conduisant des activités promotionnelles, éducatives, sociales et autres.
10. La COPA (ainsi que l'APBQ avec sa trentaine d'associations locales), favorise fortement les échanges sociaux, les soirées bénéfiques qui serviront à la promotion de l'aviation et la diffusion d'information, ou toute autre forme de partage parmi les aviateurs et la population.
11. Afin de conserver leur statut de Club COPA, ces derniers sont même tenus minimalement à une rencontre mensuelle et tenir des événements sociaux, en lien avec la mission.
12. Notre guide de janvier 2014 (en révision pour adopter une nouvelle nomenclature) explique en détail ce qui doivent faire ces Clubs COPA.
13. Nous regroupons 194 aéro-clubs dont les activités sont tout à fait similaires à celles de l'Aéroclub de Neuville. On les trouve à la grandeur du pays.



14. Pour être au fait de leurs activités et pour y avoir participé, il est de mon avis que l'Aéroclub de Neuville satisfait en tous points aux critères de la mission des meilleurs aéro-clubs du pays.

Sincèrement

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'B. Gervais', written over a horizontal line.

Bernard Gervais  
Président et chef de la direction



# Guide COPA des Escadrilles COPA

**Trentième édition - Janvier 2014**

Copyright Canadian Owners & Pilots Association 2014



**CANADIAN OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION**

*Protégeant votre liberté de voler depuis 1952*

L'Association canadienne des pilotes et propriétaires d'aéronefs (COPA)

71 rue Bank – 7<sup>ième</sup> étage, Ottawa, Ontario K1P 5N2 Canada

Tél: 613-236-4901 (ext 101) • Fax: 613-236-8646

Courriel: [COPAFlights@copanational.org](mailto:COPAFlights@copanational.org)

Site internet: [www.copanational.org](http://www.copanational.org)

# Contenu

[Introduction](#)

[Lignes directrices des escadrilles COPA](#)

[Création d'une escadrille COPA](#)

[Maintenir le statut de votre escadrille](#)

[Levées de fonds](#)

[Promotion de l'escadrille](#)

[Création d'une identité](#)

[Un site internet d'escadrille COPA](#)

[Une adresse courriel pour une escadrille COPA](#)

[Assistance de la COPA nationale](#)

[Activités d'une escadrille COPA](#)

[Assistance d'urgence](#)

[Plan d'aide d'urgence au pouvoir civil – Escadrille COPA 58 Courtenay](#)

[Visites réciproques entre escadrilles](#)

[Introduction des jeunes au vol](#)

[Couverture d'assurance](#)

[Chapitres des autres associations](#)

[Exemple de Constitution et de Statuts d'une escadrille COPA](#)

[Politique COPA No. 10 : Escadrilles COPA](#)

[Demande d'adhésion initiale ou renouvellement d'une escadrille COPA](#)

[Rapport de mis à jour et Rapport annuel d'Escadrille COPA](#)

[Formulaire pour l'obtention d'un Certificate d'assurance](#)

## NOTE

**Ce guide contient des informations de nature générale seulement. Son utilisation ne rend pas la COPA responsable en cas d'actions légales contre vous. Pour toute information concernant votre cas particulier, veuillez consulter un avocat familier du domaine aéronautique.**



**Escadrille COPA 14 – Calgary, AB**

## Introduction

La COPA, en tant qu'organisation nationale, œuvre à supporter et à améliorer l'aviation personnelle canadienne. Le personnel au siège social de la COPA se concentre sur les problèmes nationaux, actif à tous les niveaux de gouvernement et de l'industrie aéronautique, afin de protéger et favoriser votre liberté de vol. Nos directeurs élus surveillent l'activité au niveau régional, en assistant, selon leurs disponibilités, à diverses assemblées pour représenter nos intérêts.

Au début des années 1960, les directeurs comprirent que l'association se devait d'être mieux représentée et d'avoir le pouvoir d'agir sur le plan régional et local parce que la réputation de la COPA dépend de ce qui est accompli tant au niveau local qu'au niveau régional et national. En réponse à cette demande grandissante, ils ont créé un mécanisme par lequel les membres COPA peuvent se réunir pour former des chapitres locaux reliés à l'association nationale. Ces groupes se nomment les Escadrilles COPA.

Les Escadrilles COPA favorisent les activités de la COPA, représentent leurs membres en tant que groupe devant les directeurs de la COPA, et représentent l'aviation personnelle dans leurs localités respectives en conduisant des activités promotionnelles, éducationnelles, sociales et autres.

Un exemple d'activité d'une escadrille COPA est de regrouper les pilotes locaux pour établir ou améliorer un aéroport d'aviation générale. Ses membres tiendraient une réunion avec le conseil municipal pour expliquer leurs besoins, planifieraient des sessions publiques d'information, chercheraient un entrepreneur désirant faire le travail, organiseraient un levée de fonds pour construire l'aéroport, rechercheraient une station-service aéronautique (en anglais : Fixed Base Operator ou FBO) pour l'entretenir, détermineraient les statuts et règlements municipaux applicables, etc. Sur demande, la COPA rendrait public leurs efforts, fournirait des conseils à l'escadrille COPA et la mettrait en contact avec les autres escadrilles COPA qui ont des projets similaires. Travaillant au niveau national avec les gouvernements provinciaux et fédéral, la COPA est là pour aider à résoudre les problèmes qui pourraient survenir.



Harvard à l'aéroport. Exemple d'une levée de fonds de l'Escadrille COPA 92 Red Deer, AB

D'autres activités peuvent inclure la tenue de rendez-vous aériens, de repas, de séminaires et autres événements qui sont de nature éducationnelle ou sociale.

Une autre raison très importante de créer une escadrille COPA est d'organiser une introduction au pilotage "COPA pour enfants". Ce programme qui est la clé de l'avenir de l'aviation, ne peut-être organisé que par les escadrilles COPA. Pour en connaître davantage, consultez le "Guide COPA du Programme d'aviation pour enfants."

Sans frais pour l'escadrille, l'assurance de rencontres aériennes de la COPA couvre les activités des escadrilles COPA telles que les événements COPA pour enfants, les rendez-vous aériens, les réunions et autre événements conduits par l'escadrille. L'assurance responsabilité protège les membres et les volontaires de l'escadrille qui participent à l'organisation et la conduite d'événements contre des poursuites judiciaires qui pourraient survenir suite aux activités normales de l'escadrille.

Normalement, il faut au moins dix (10) membres de la COPA pour former une escadrille. Ce nombre peut être réduit selon les circonstances, par exemple pour créer une escadrille COPA dans une communauté éloignée où le nombre de membres COPA est trop petit pour atteindre le minimum requis de 10 membres. Après que le groupe ait rencontré tous les pré-requis et les obligations prescrites par les statuts et règlements des escadrilles COPA, la COPA nationale inscrira l'escadrille dans notre base de données et sur le site internet, et lui accordera son certificat.

Les Clubs de pilotage ou autres groupes de pilotes locaux sont bienvenus et encouragés à former une escadrille COPA pourvu qu'ils aient au minimum dix membres en règle de la COPA. Les membres additionnels de l'escadrille ne sont pas tenus d'être des membres COPA. Tous sont bienvenus pour assister aux réunions des escadrilles COPA et participer aux événements comme façon de leur démontrer pourquoi ils devraient devenir membres de la COPA.

## Lignes directrices des escadrilles COPA

- 1) Promouvoir la sécurité et la conscience aérienne dans leur région;
- 2) Représenter l'aviation personnelle dans leur région;
- 3) Représenter ses membres comme un groupe auprès des directeurs et officiers de la COPA
- 4) Améliorer les directives de la COPA et assister aux activités et aux fonctions de l'Association dans la mesure du possible; et
- 5) Promouvoir la fraternité et favoriser une meilleure compréhension entre les membres de l'escadrille COPA



Photo Jean-Pierre Bonin



## Création d'une escadrille COPA

Pour créer ou ré-activer une escadrille COPA, (pour maintenir le status de votre Escadrille voir le paragraphe suivant) soumettez les noms et signatures d'au moins 10 membres en règle de la COPA, incluant une liste des membres dûment élus pour diriger l'escadrille COPA. Si vous avez moins de 10 membres COPA parce que, par exemple, votre communauté est considérée comme «petite ou éloignée», il est possible d'approuver une escadrille ayant moins de membres. Le formulaire d'adhésion est annexé à la fin de ce document.

La COPA assignera un nouveau nom et numéro à l'escadrille COPA. Habituellement le nom est associé avec l'aéroport local ou la municipalité où les réunions sont tenues, mais vous pouvez demander un nom spécial ou une désignation pour aider à clarifier ce que fait votre escadrille COPA.

Un certificat d'escadrille COPA sera émis pour affichage public et l'escadrille sera désignée comme active sur le site internet de la COPA. De plus, l'escadrille sera incluse dans la police d'assurance de la COPA, ce qui couvrira les réunions mensuelles et autres événements de l'escadrille.

## Maintenir le status de votre Escadrille

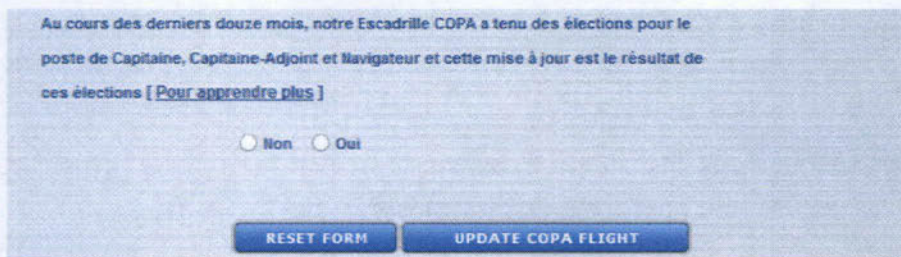
Afin de maintenir le statut de l'escadrille, il est important de contacter la [COPA nationale formulaire papier](#) ou faire la [mis à jour en line](#) lorsque des changements surviennent à la direction, aux

heures des réunions, etc. Une personne de l'exécutif de l'escadrille devrait être assignée avec la tâche de vérifier périodiquement l'information apparaissant sur le site [internet de la COPA](#).

**Le statut de l'escadrille, incluant la couverture d'assurance, ne sera plus valide si cette escadrille ne reconferme pas son statut avec la COPA nationale au plus tard le 31 décembre de chaque année et si la COPA nationale n'est pas avisée de ce qui suit :**

- L'élection des directeurs : Capitaine, Capitaine adjoint et Navigateur
- Le numéro de téléphone et l'adresse courriel de la personne ressource
- La liste de tous les membres de l'escadrille
- Le lieu, l'heure et la date des réunions

Pour reconfermer le statut de votre escadrille, la personne ressource attitré doit soumettre le rapport annuel du statut de l'escadrille [copie papier](#) ou faire la mise à jour au lien suivant <https://archive.copanational.org/controlpanel/Fr/index.php> et coché la case des élections.



Au cours des derniers douze mois, notre Escadrille COPA a tenu des élections pour le poste de Capitaine, Capitaine-Adjoint et Navigateur et cette mise à jour est le résultat de ces élections [ Pour apprendre plus ]

Non  Oui

RESET FORM UPDATE COPA FLIGHT

Les escadrilles COPA qui n'auront pas tenu une assemblée générale et qui n'auront pas soumis un rapport du statut de l'escadrille seront considérées comme inactives, et toutes les demandes envoyées à la COPA nationale seront retournées jusqu'à ce que les exigences ci-haut mentionnées soient remplies. Ceci inclut, mais n'est pas limité aux bannières d'escadrille COPA dans la chronique « On the Horizon », au matériel et aux événements COPA pour enfants, aux articles d'escadrilles COPA, et les escadrilles seront identifiées comme inactives sur le site internet de la COPA nationale.

## Levées de fonds

Plusieurs avenues existent pour lever les fonds nécessaires pour atteindre les objectifs de l'escadrille COPA. Plusieurs escadrilles COPA facturent une cotisation à leurs membres ou organisent des événements tels que des diners, des dances ou des rendez-vous aériens pour attirer les membres COPA extérieurs à leur région. D'autres escadrilles organisent des tombolas (vous pourriez avoir besoin d'une licence pour ceci, alors prenez soin de vérifier d'abord la réglementation dans votre province) ou des tirages moitié-moitié, des ventes de trottoir ou des ventes de gâteaux et pâtisseries.

Les parrainages d'entreprises sont souvent sollicités pour supporter les activités d'une escadrille COPA par des dons monétaires, d'espace ou de services comme gestes de relations publiques. Plusieurs escadrilles COPA industrielles vendent de l'espace au dos de leur bulletin mensuel ou sur leur site internet.

## Promotion de l'escadrille

Les items suivants sont disponibles à la COPA nationale pour aider au recrutement de membres pour l'escadrille et la COPA:

- a) Brochures de demande d'adhésion à la COPA.
- b) Les escadrilles voulant monter un kiosque à un évènement local, un pageant aérien ou une foire commerciale ou sportive ou à un centre d'achats local peuvent demander des copies complimentaires de journaux *COPA Flight* et une bannière COPA de 10 pieds est aussi disponible en location.
- c) La COPA peut fournir une liste des membres dans votre région afin de pouvoir les contacter pour venir vous voir et participer comme membre de votre escadrille. La vie privée des membres COPA est protégée par notre politique sur la vie privée (consultez l'article « Privacy Policy » sur notre site internet pour de plus amples détails). La COPA divulguera les noms de ses membres au navigateur de l'escadrille avec comme entente préalable que les noms ne seront utilisés que pour des fins de recrutement seulement. Le navigateur de l'escadrille est responsable de la protection de cette liste. Pour demander une liste des membres dans la région, s.v.p. fournissez les codes postaux de la région à la COPA nationale. La liste est disponible soit électroniquement ou en format papier.

Plusieurs escadrilles ont appointé un Officier des relations publiques. Ceci garantit qu'une personne fera la coordination de l'image publique de l'escadrille et il verra à ce que des articles promotionnels soient publiés.

L'horaire des activités planifiées de l'escadrille devrait être envoyé à la COPA pour fin de publication dans la chronique « On the Horizon » du journal *COPA Flight* et sur notre site internet. S.V.P. soumettez celles-ci **au moins trois mois à l'avance** de l'évènement pour que nous ayons le temps de les promouvoir en votre nom.

Une fois par année, le journal *COPA Flight* publiera sans frais une annonce d'un quart de page pour chaque escadrille. Cet espace peut être utilisé pour du recrutement, pour souligner la venue d'un évènement prochain ou pour tout autre raison que l'escadrille considère comme valable. Faites parvenir les nouvelles de votre escadrille à [editorial@copanational.org](mailto:editorial@copanational.org)

## Création d'une identité

L'identité de la COPA et/ ou de l'escadrille COPA devrait apparaître de façon évidente sur n'importe quel article ou instrument de travail utilisé par l'escadrille COPA. Cela inclut les bulletins, les sites internet, les publicités, les entêtes de lettre, les cartes d'affaires et les enseignes.

Là où une escadrille COPA a été constituée avec un autre club d'aviation ou groupe, l'identité de la COPA ou de l'escadrille COPA devrait apparaître de manière évidente à coté du nom ou logo de

l'autre groupe. La version électronique du logo actuel de la COPA est disponible auprès du siège de COPA.

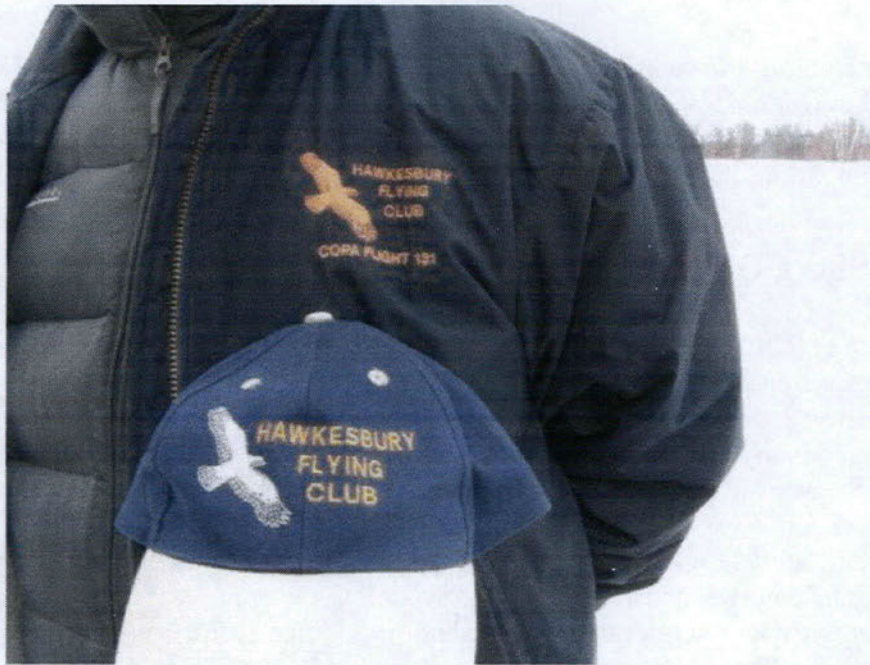


Photo Martin Lacasse

## Un site internet d'escadrille COPA

Un site internet est une excellente manière de communiquer de l'information à propos de votre escadrille aux membres et à d'autres partout autour du monde. C'est aussi une excellente manière de recruter des nouveaux membres. Pour consulter des outils pour la création d'un site internet COPA, visitez les liens suivants : <http://www.copanational.org/CFNMoreTools1.cfm> et <http://www.copanational.org/CFNMoreTools2.cfm>

L'accueil de sites internet est disponible gratuitement à partir de différents fournisseurs tels que le National Capital FreeNet. Tout ce que cela prend, c'est un peu de temps de la part d'un membre pour créer le site internet, le mettre en place et le maintenir. Il n'y a pas de coût aux membres à part un certain investissement en temps. Les sites internet peuvent être créés à partir de plusieurs applications communes qui se trouvent sur tous les ordinateurs à la maison. Tout programme qui peut sauver les documents en « htm » ou « html » peut créer un site internet. Plusieurs applications communes de Microsoft, telles que Word, Excel, FrontPage Express ou Publisher peuvent construire de bons sites internet. Des outils plus spécialisés de création de sites internet tels que FrontPage ou DreamWeaver fonctionnent également bien et peuvent créer des sites internet plus complexes. Des modèles de sites internet sont aussi disponibles gratuitement de plusieurs sites d'hébergement internet, c'est donc dire qu'il y a beaucoup d'aide disponible.

À titre d'exemple, l'escadrille COPA No. 8 a créé un modèle de site internet. Le site a été créé en utilisant l'application FrontPage de Microsoft et il est hébergé sur le National Capital FreeNet

gratuitement. Tous les sites d'hébergement internet gratuits ont des outils de téléchargement simples et faciles à utiliser, de sorte que vous n'avez pas à obtenir ni à apprendre à utiliser des applications de type « File Transfer Protocol. »

Le site internet de l'Escadrille No. 8 inclut des pages qui couvrent le spectre des activités de l'escadrille et de l'aviation dans leur région. Sentez-vous à l'aise de le copier. La création d'un site internet pour votre escadrille est une manière facile et économique d'augmenter la portée de votre escadrille et aussi d'attirer de nouveaux membres.

## Une adresse courriel pour l'escadrille COPA

Le siège de la COPA communique avec les escadrilles principalement par courriel. De plus, des alertes lorsque des actions sont requises localement sont envoyées aux escadrilles par courriel. Il est donc crucial que les escadrilles aient une adresse courriel. Il n'est pas nécessaire que cela soit l'adresse du Capitaine; un autre membre de l'escadrille peut se charger de cette tâche du moment qu'il est capable de faire passer le message aux membres de l'escadrille.

Du fait que l'adresse courriel de l'escadrille est publiée sur internet, une bonne solution est d'avoir une adresse courriel générique pour l'escadrille. Ce sont des services qui peuvent être gratuitement fournis par des services comme Yahoo ou Hotmail. Plusieurs escadrilles utilisent des adresses du style COPAFlightxx@hotmail.com . En plus de préserver la boîte courriel du contact libre de tout message publicitaire de masse, le fait d'avoir une adresse générique pour l'escadrille rend la chose plus facile lorsque vient le temps de changer la personne contact. L'information au sujet du site internet de l'escadrille et du contact courriel n'aura pas besoin d'être amendée et les dossiers de la COPA nationale non plus!

## Assistance de la COPA nationale

Un membre à temps plein du personnel de la COPA se consacre à assister les escadrilles COPA pour tous leurs besoins. Consultez l'information de contact à l'intérieur de ce document.

## Activités d'une escadrille COPA

Voici quelques suggestions pour augmenter la visibilité de l'escadrille dans votre communauté :

- 1) Organiser une journée d'initiation au pilotage COPA pour enfants (consultez l'article plus bas).
- 2) Organiser une semaine ou une journée locale dédiée à l'aviation.
- 3) Tenir une journée portes ouvertes pour introduire votre escadrille aux gens de votre région.
- 4) Impliquer les jeunes gens (les cadets de l'air, les Scouts, les Guides, etc.) dans vos activités sur l'aviation.
- 5) Organiser des déjeuners, lanches ou picnics du genre « fly-in » (soyez certains de suivre vos règlements provinciaux à propos de la conservation et de la préparation des aliments).

- 6) Planifier une conférence sur l'aviation donnée par l'escadrille à un dîner d'une association au service de la communauté.
- 7) Envoyer des nouvelles sur l'aviation aux médias locaux.
- 8) Inviter vos reporters locaux de TV et de la radio à voler en avion, cela fera les manchettes.
- 9) Donner un vol d'initiation à votre Maire ou vos conseillers municipaux - cela leur démontrera la valeur d'un aérodrome/aéroport!
- 10) Présenter en soirée au public des films d'intérêt général sur l'aviation.
- 11) Organiser une exposition sur l'aviation dans un centre commercial d'achats.
- 12) Organiser des séminaires pour les propriétaires d'avion afin de discuter des taux d'assurance, des besoins d'entretien, des procédures de Transport Canada, des coûts d'opération, etc.
- 13) Organiser des séminaires sur la sécurité aérienne.
- 14) Mettre sur pied un programme pour répondre aux urgences afin d'aider votre communauté (voir l'article plus bas).
- 15) Organiser une visite d'échange réciproque avec une autre escadrille COPA (voir l'article plus bas).
- 16) Organiser un "Fly-out" vers une nouvelle destination ou une attraction pour les membres de l'escadrille, cela pourrait inclure un vol vers un musée ou un club de golf.
- 17) Construire un avion ou restaurer un avion comme projet de club.
- 18) Organiser un « échange de temps de vol » où les membres de l'escadrille pourraient essayer les avions des autres membres.
- 19) Mettre sur pied un « Programme de parrainage » où les pilotes d'expérience de la COPA sont jumelés avec des étudiants pilotes afin de les aider et les encourager. Les écoles de pilotage locales devraient supporter cette initiative parce que cela aidera à retenir les étudiants dans leurs écoles. L'escadrille COPA obtiendra aussi de nouveaux membres!
- 20) Adopter vos aéroports locaux et faire la promesse de tenir l'information à jour à leur sujet sur le site internet COPA, dans la section "Places to Fly". C'est très simple et rapide à faire et cela ne requiert aucune expérience spéciale à part celle de pousser un bouton de mise à jour pour l'aéroport et de dactylographier l'information requise.

## Assistance d'urgence

Le pont aérien organisé par les pilotes des escadrilles COPA vers les régions du Québec atteintes par les pluies verglaçantes en 1998 pour livrer du ravitaillement est considéré par beaucoup comme l'une des plus belles heures de la COPA. Ce pont aérien, organisé et opéré sans préavis par quelques membres COPA enthousiastes, démontra ce que les gens avec les petits avions et de l'imagination peuvent faire pour aider une communauté en crise.

Il est préférable de s'organiser à l'avance, pour éviter que l'escadrille ait à « penser à la volée » lorsqu'un désastre survient. Il faudrait au moins considérer la nomination d'un Coordonnateur de services d'urgence pour l'escadrille. Cette personne devrait tenir un inventaire des avions que possèdent les membres de l'escadrille, incluant l'emplacement des avions, le nombre de sièges, la charge utile, le rayon d'action et les informations nécessaires pour contacter les propriétaires. De cette façon, lorsqu'une catastrophe arrive, vous connaîtrez les ressources disponibles et leur emplacement.

La prochaine étape serait d'organiser une simulation du système de mobilisation. Ce ne devrait pas être ardu de le faire et cela peut être combiné avec un BBQ organisé ou quelque chose de similaire pour en faire un événement amusant.

La coordination avec les autorités municipales, les organisations de mesures d'urgence et la police régionale, devra être faite pour que les autorités soient au courant de l'existence des escadrilles et de leurs capacités en tant qu'une véritable ressource communautaire.

N'oubliez pas de partager les programmes et les plans d'urgence de votre escadrille avec la COPA nationale. Nous pouvons informer les autres escadrilles de ce que vous faites, ce qui pourrait les inspirer tout en leur évitant de «réinventer la roue».

Voici un exemple de Plan d'urgence d'escadrille qui a été préparé par Dave Fletcher de l'Escadrille COPA 58.

---

## Escadrille COPA 58 Courtenay

### Plan d'aide d'urgence au pouvoir civil

Des avions légers offrent de nombreux avantages en termes de vitesse et de flexibilité lorsqu'on compare à bien d'autres genres d'équipement d'urgence et de réponse envers un désastre. L'Escadrille COPA 58 située à l'Aéroport Courtenay Air Park est prête à fournir ses facilités en aide aux pouvoirs civils et aux organisations militaires dans l'esprit d'une coopération communautaire. Les organisations qui peuvent faire appel à l'Escadrille COPA 58 peuvent inclure, mais ne sont pas limitées à la Gendarmerie Royale du Canada, L'Association du Programme d'urgence de la Vallée de Comox, Recherche et sauvetage au sol de la Vallée de Comox, l'Hôpital St. Joseph, la 19<sup>ième</sup> Escadre et les Maires de Courtenay, Comox et Cumberland.

Les situations requérant une action des membres de l'Escadrille COPA 58 peuvent être nombreuses et variées. Quelques exemples : dans le cas d'une perturbation du transport routier, du ravitaillement peut être acheminé par la voie des airs; dans des situations de nombre important de victimes, les patients ambulatoires peuvent être transportés; une surveillance ou une recherche aérienne peut être conduite en coordination avec les ressources des Forces canadiennes ou de l'Association civile de recherche et sauvetage aériens (ACRSA). Tremblements de terre, feux de forêt, phénomènes météorologiques sévères ou actes de terrorisme, pour ne nommer que quelques possibilités, chacun de ces scénarios demande des considérations spécifiques; ce plan est une base pour de l'action et ne peut pas se substituer à une analyse attentive, une initiative et de l'action décisive dans chaque cas individuel. Aucun plan ne peut servir pour toutes les situations et les membres doivent être prêts à répondre à différentes situations avec empressement. Une pleine coopération avec l'expéditeur et le groupe requérant est naturellement attendue.

Ce document décrit les procédures à être suivies dans l'éventualité d'une situation requérant la mobilisation des ressources en avions privés de l'Escadrille COPA 58.

Dans l'éventualité d'une urgence ou d'un désastre, l'Escadrille COPA 58 établira initialement une Section des opérations aériennes au Club de vol de Courtenay Air Park, téléphone (250) 334-8545, et sera à l'écoute sur la fréquence 123.35 MHz; cette section des opérations aériennes peut être

subséquemment déplacée dépendant du groupe de contrôle. Normalement, ce serait le Chef de la Section des opérations aériennes soit du Poste de commandement d'urgence de la Vallée de Comox ou du Centre des opérations d'urgence (en anglais : Emergency Operation Centre ou EOC) dépendant du genre d'incident. Le commandement et le contrôle est ultimement sous l'autorité du Système de gestion des réponses d'urgence de la Colombie-Britannique (en anglais BC Emergency Response Management System ou BCERMS). La fréquence radio locale de commandement est 148.655 MHz, ce qui est en dehors des capacités des radios VHF sur les bandes aériennes ou marines installés à bord des avions locaux. Dans l'éventualité d'une urgence, d'un exercice ou selon le besoin, L'Association du programme d'urgence de la Vallée de Comox est requise de fournir un radio approprié pour les communications au cas où les services téléphoniques seraient coupés ou si l'on prévoit qu'ils puissent être perturbés.

Le premier membre de l'Exécutif de l'Escadrille qui arrive sur la scène servira de répartiteur pour tous les vols requis et il initiera un rappel des membres. Une liste de rappel sera établie à partir de la liste des membres afin d'assurer une permanence de contact 24/24 durant la période de besoin; comme principe général, les membres qui ne possèdent pas d'avions et ceux dont les avions ne sont pas en état de voler à ce moment seront sélectionnés à partir de cette liste d'appel. Les membres qui peuvent être appelés par d'autres agences (personnel médical, policier, militaire ou pompier) sont requis de prendre des arrangements avec les membres qui n'ont pas d'avions à voler afin de garantir que leurs avions sont disponibles pour une réponse ou un déploiement. Ceci va pouvoir assurer une disponibilité maximale des avions et fournir de la sécurité pour les biens personnels dans l'éventualité où un déploiement des avions est nécessaire.

Dans l'éventualité d'une alerte au Tsunami, les membres ne devraient pas attendre pour un appel mais devraient immédiatement prendre les actions suivantes après avoir assuré la sécurité de leur propre famille : si le météo le permet, tous les avions équipés de flotteurs et les avions amphibies seront transportés en vol jusqu'au Lac Comox et seront mis à la berge ou attachés à une bouée dans la région de la plage du Club de chasse et pêche en attendant de d'être utilisés quelque part; les avions sur roues seront déployés à Campbell River où ils attendront de plus amples instructions. Des provisions suffisantes et de l'équipement de survie, suffisant pour trois jours, devraient être emportés si le temps de préparation le permet. Les membres avec des téléphones cellulaires sont requis de fournir leur numéros à l'exécutif pour inclusion dans la liste de rappel principale et pour assurer des communications avec les avions et les membres déployés.

Les avions avec des capacités spécifiques (skis, capacité d'une civière, certifié pour le vol IFR etc.) devraient être spécialement notés sur le registre des avions, en même temps que les pilotes avec des qualifications spécifiques (annotation aux instruments, annotation de nuit, annotation sur flotteurs, etc.).

La sécurité aérienne est essentielle. La décision ultime de voler ou non ou de terminer une mission demeure exclusivement avec le pilote. La température, la piste ou d'autres conditions de la surface d'atterrissage, la charge, la disponibilité de l'avion ou n'importe quels autres facteurs qui affecteraient cette décision seront considérés, mais dans aucune circonstance quelqu'un ne pourra chercher à influencer le pilote à voler contre son gré ni son bon jugement.

Tous les membres recevront une copie de ce plan de base et une liste de contact; afin de garantir la vie privée des membres, cette liste sera livrée dans une enveloppe scellée marquée de ce qui

suit : « Actions d'urgence, Courtenay Air Park/ Escadrille COPA 58 ». Une copie sera conservée dans le Club de vol pour son utilisation par le premier répartiteur qui arrive.

Le Capitaine de l'Escadrille COPA fera la liaison avec les agences locales de réponse d'urgence et les agences gouvernementales afin d'établir des révisions appropriées et au bon moment au plan d'urgence de base et aux points de contact.

Les suggestions pour des items à inclure (ou à éliminer) dans ce plan sont les bienvenues.

David C. Fletcher  
Capitaine par interim, Secadrille COPA 58

Version 1c datée du 6 février 2004

---

## Visites réciproques entre escadrilles

Dans beaucoup de régions du pays, la distance séparant une escadrille COPA d'une autre n'est pas grande. Quelques escadrilles COPA ont mis sur pied au moins un événement par an où les membres d'un club rendent visite à un autre club et la fin de semaine suivante, c'est l'inverse qui se produit. Dans le passé, quelques événements ont été organisés que ce soit des BBQs, des petit-déJeunesrs ou des vols d'hiver. Le but principal est bien sûr de se faire plaisir, de voler et de faire connaissance avec de nouvelles personnes.

Les escadrilles COPA sont encouragées à informer la COPA nationale de leurs activités. En informant la COPA, il est plus facile de tenir les autres escadrilles au courant de vos événements.

## Introduction des jeunes au vol



Pendant plusieurs années la COPA s'est associée à la «Experimental Aircraft Association» ou EAA pour participer au programme Jeunes Aigles (*Young Eagles*). Cette association permettait aux membres des escadrilles COPA de participer aux activités Jeunes Aigles avec leurs compatriotes de la EAA. Malheureusement, suite à la révision par la EAA de ce programme, il est devenu apparent que les complications de responsabilités légales aux États-Unis ne permettraient plus la participation de la COPA au Programme Jeunes Aigles. Alors la seule alternative pour la COPA fût d'organiser pour les escadrilles son propre programme d'introduction à l'aviation au Canada pour les Jeunes de 8 à 17 ans.

Le Programme d'aviation COPA pour enfants a été inspiré du programme Jeunes Aigles mais n'est aucunement associé avec Young Eagles ou la EAA. Nous sommes heureux que la EAA va continuer son programme au travers de ses chapitres canadiens. Avec ces deux programmes pour jeunes en vigueur, nous pourrions maximiser les opportunités pour nos jeunes de vivre cette expérience extraordinaire de voler dans un avion.

Le Programme d'aviation COPA pour enfants est commandité par AIG Canada, l'assureur de notre programme d'assurance aérienne collective, COPA VIP Argent et COPA VIP Or. Pour obtenir sans frais une assurance responsabilité civile à l'égard des tiers de la COPA, dénommée "Air Meet Liability Insurance", les événements COPA pour enfants doivent être organisés par les escadrilles COPA. Les membres COPA ne peuvent faire des vols COPA pour enfants sans qu'ils soient organisés d'abord par une escadrille en accord avec le Guide du « Programme d'aviation COPA pour enfants ».

Cliquez sur le logo « COPA For Kids » ou visitez le site suivant : [www.COPAForKids.org](http://www.COPAForKids.org) pour obtenir plus d'information ainsi que la documentation reliée au programme.

## Couverture d'assurance

Les primes d'assurances sont payées annuellement par la COPA pour protéger les escadrilles COPA qui sont actives contre les responsabilités énumérées ici bas.

**Le statut de l'escadrille, incluant la couverture d'assurance, ne sera pas valide à moins que, au plus tard le 31 décembre de chaque année, le statut de l'escadrille ait été réaffirmé et que la COPA nationale ait été notifiée. Voir section "[Maintenir le Statut de votre Escadrille](#)"**

La COPA détient de l'assurance responsabilité qui couvre les rendez-vous aériens, les lieux où se passent les événements et les avions impliqués. Cela couvre la responsabilité de l'escadrille COPA, ses employés, directeurs, bénévoles ou membres tandis qu'ils exercent leurs fonctions en relation avec n'importe quelle activité de la COPA ou de l'escadrille COPA. Ceci inclut aussi l'organisation des rendez-vous aériens (tels que des conventions, des événements COPA pour enfants et des rallies aériens non-compétitifs), incluant une couverture du service d'alimentation<sup>1</sup> et des boissons durant ces événements, de même que la responsabilité pouvant survenir lors d'accidents d'avion. Pour connaître plus précisément la couverture d'assurance pour les Escadrilles SVP voir le formulaire de demande de Certificate d'assurance à la dernière page de ce Guide.

<sup>1</sup> Cette couverture s'applique à l'alimentation et les boissons fournies par l'Escadrille COPA. Si l'alimentation et les boissons sont fournies par un service alimentaire, ce service doit fournir sa propre couverture d'assurance responsabilité.

Avons-nous besoin d'un Certificat d'assurance pour tous les événements de notre Escadrille COPA?

Si votre Escadrille est actif selon la Police no. 6 à la page 23 de ce Guide et que l'Exécutif responsable de votre Escadrille organise et supervise, annonce/invite par courriels, journaux ou autre média spécifiant que cet événement est supervisé/organisé par "l'Escadrille COPA XXX" vous êtes automatiquement couvert par l'assurance Air Meet de la COPA, mais prenez le temps de lire le formulaire de demande de Certificat à la dernière page de ce Guide pour apprendre ce qui est couvert par cet assurance.

Vous avez besoin d'un Certificat d'assurance seulement quand le propriétaire du terrain, de l'aérodrome (Privée, municipale) ou autres participants à votre événement font la demande de preuve d'assurance.

Pour faire une demande de Certificate d'assurance pour votre événement si vous jugez nécessaire compléter le formulaire de la dernière page de ce document ou télécharger le formulaire en ligne au : <http://www.copanational.org/files/InsuranceCertificateFormBilingual.pdf> une fois complété envoyer par courriel à [pgilligan@copanational.org](mailto:pgilligan@copanational.org)

Ici bas vous trouverez les directives générales, si vous désirez recevoir une copie intégrale de la police d'assurance, contactez [pgilligan@copanational.org](mailto:pgilligan@copanational.org) aux siège social de la COPA nationale.

Directives Générales : Nous vous demandons de suivre ces instructions concernant la couverture d'assurance garantie par ce Certificat d'assurance.

Il est important que les Escadrille COPA suivent et remplissent les conditions applicables à la couverture d'assurance de la COPA.

Diligence raisonnable :

Les Escadrilles COPA utiliseront en tout temps la diligence raisonnable en prenant tous les précautions pour éviter des accidents et pour éviter ou diminuer toutes pertes.

Observer les Règlements :

Les Escadrilles de la COPA respecteront les règlements Gouvernementaux et les instructions Civiles.

Au cas d'un sinistre : Procédure de réclamation :

Aussitôt aviser COPA National d'un événement qui pourrait se traduire en une réclamation sous la couverture d'assurance de la COPA. Fournissez tous les détails par écrit de cet événement and envoyez immédiatement une notification de réclamation avec tous les lettres et documentations en relation avec cette réclamation. Aviser nous de toute procédure judiciaire à venir. Rendre assistance et fournir toute autre information que l'assureur aurait besoin. Ne pas agir de façon à rendre préjudice ou au détriment de l'assureur.

## Assurance responsabilité des Administrateurs et Dirigeants (D&O)

Les activités et les opérations d'escadrilles COPA peuvent engendrer une poursuite légale contre ses Administrateurs et Dirigeants pour des motifs de mauvaise gestion ou autres et ses Administrateurs et Dirigeants ou même l'Escadrille COPA peuvent être responsables des coûts des pertes ou de défense en cour (ex: Club de pilotage- la responsabilité des propriétaires d'un aéronef ou la gestion de fonds de tierces parties). Une police d'assurance responsabilité des Administrateurs et des Dirigeants est conçu dans le but de protéger les biens personnels au cas où ils seraient poursuivis par un tiers en raison d'une violation du «devoir» des administrateurs et dirigeants (i.e. alléguant une mauvaise décision ou un acte illicite). D'autres expositions pourraient comprendre les détournements de fonds, offrir des conseils qui conduit à des amendes ou des pénalités, la discrimination, etc.

Vous devez peser le coût de l'assurance contre le risque de perte. Quelques questions que vous devriez prendre en considération:

- Le degré d'activité de l'Escadrille COPA ou de l'aéroclub
- Donnez-vous des conseils ou de la formation ?
- Gérez-vous les fonds de tiers?
- Est-ce que le Club prend des décisions qui pourraient causer des pertes financières à un tiers?

La couverture permettra de protéger les actifs des administrateurs et des dirigeants en cas de poursuite et de nombreux clubs et associations constatent que même si l'exposition est faible, ils ont besoin d'acheter cette couverture afin d'attirer et de retenir les membres du Conseil.

Pour de plus amples renseignements: Belinda Bryce, Gestionnaire de l'aviation au Groupe Magnes Inc.

905-889-4933 x 222 sans frais 1-888-772-4672, poste 222.

## Chapitres des autres associations

Une question qui est souvent posée par les organisations qui considèrent devenir une escadrille est la suivante : « Nous sommes déjà un chapitre d'une autre association aéronautique nationale; pouvons-nous être aussi une escadrille COPA? »

COPA a plusieurs escadrilles qui sont également des chapitres de d'autres organisations. COPA travaille avec tous les autres organismes de l'aviation à l'échelle nationale, nous n'avons aucune objection à des <chapitres communs>. Un grand avantage de cet arrangement est que la plupart des organisations ont également de «l'assurance chapitre», votre escadrille peut avoir une couverture en plus de l'assurance Air Meet de COPA.

## Exemple de Constitution et de Statuts d'une escadrille COPA

Cette section contient un exemple de constitution que les escadrilles COPA peuvent utiliser ou bien modifier comme bon leur semble.

(Escadrille COPA XX Inc. – Constitution et Statuts)

### **Constitution**

#### **101. NOM**

Escadrille COPA XX Inc., située à l'Aéroport de XXXXXXXXX, Cité, Province.

#### **102. AUTORITÉ DE L'ESCADRILLE COPA XX INC.**

L'escadrille XX de l'Association canadienne des pilotes et propriétaires d'aéronefs (COPA) est autorisée par le Président et Chef exécutif de la COPA tel qu'indiqué par le certificat daté du XXXX.

### **103. BUT DE L'OPÉRATION**

Le but de l'Escadrille COPA XX sera de promouvoir les buts et objectifs de la COPA à l'intérieur de la communauté, incluant ce qui suit:

- a) favoriser l'enthousiasme pour l'aviation dans la communauté.
- b) encourager l'intérêt dans les bénéfices de l'aviation personnelle.
- c) développer un esprit de coopération avec les autres groupes orientés en aviation.
- d) conduire un service promotionnel en aviation à l'intérieur de la communauté.

### **104. ADHÉSION À L'ESCADRILLE**

- a) Membre (expliquez ce qu'une adhésion comme membre implique – frais d'adhésion, droit de vote, privilèges, etc.).
- b) Membre associé (expliquez les limites imposées à un membre associé).

### **105. COMITÉ EXÉCUTIF**

- a) un Président (Capitaine) avec un minimum d'un (1) an comme membre.
- b) un Vice Président (Capitaine adjoint) avec un minimum d'un (1) an comme membre.
- c) un Secrétaire (navigateur) avec un minimum d'un (1) an comme membre.
- d) un Trésorier avec un minimum d'un (1) an comme membre.
- e) un Président sortant avec un minimum d'un (1) an comme membre.

### **106. RÉUNIONS**

Des réunions mensuelles régulières, avec l'exception du mois de décembre, doivent être tenues en temps et lieu, tel que décidé par le Comité exécutif. Un quorum doit consister de XX membres présents.

### **107. FINANCES**

1.) Les revenus de l'Escadrille COPA XX Inc. doivent être obtenus des membres, des reçus des événements, des profits de la vente de merchandise et autres sources de revenus.

Les frais d'adhésion de membre doivent être les suivants:

- a) 25,00\$ pour la première année.
- b) 15,00\$ pour les années suivantes.

Les frais d'adhésion de membre associé doivent être les suivants:

- a) 15,00\$ pour la première année.
- b) 10,00\$ pour les années suivantes.

Ou tel qu'autorisé par l'Escadrille COPA XX Inc. en tant qu' « offre spéciale d'adhésion ».

2) Les dépenses de plus de cinq cent dollars (500\$) doivent recevoir une approbation des deux tiers des membres votants présents à une réunion régulière à la suite d'une motion mise de l'avant et appuyée lors d'une réunion mensuelle. Un avis d'une telle motion doit être posté aux membres au moins 14 jours avant le vote.

### **108. RÉVISIONS**

Cette Constitution peut être révisée seulement avec l'approbation des deux tiers des membres votants présents à l'Assemblée générale annuelle (AGA) qui devra être tenue lors de la réunion mensuelle du mois de mai. De telles motions doivent être mises de l'avant et appuyées lors d'une réunion mensuelle. Un avis de motion doit être envoyé aux membres par courriel au moins 14 jours avant l'AGA.

Les Statuts ne peuvent être modifiés seulement que par le même processus utilisé lors des amendements constitutionnels.

### **201. BUT DES STATUTS**

Le but de ces Statuts est de garantir que l'Escadrille COPA XX Inc. est opérée et administrée de manière efficace.

### **202. RÉVISIONS**

Les Statuts peuvent être amendés lors de L'AGA, qui doit se produire lors de la réunion de mai, et en accord avec la section 108 de la Constitution.

### **203. ADHÉSION**

- 1) Les membres en bonne et due forme doivent:
  - a) payer les frais d'adhésion, qui sont dûs chaque mois de (mentionnez le mois).
  - b) doivent être entièrement payés pour avoir le privilège de voter ou d'être éligible pour servir en tant que membre du Comité exécutif.

2) Les membres associés doivent:

- a) payer les frais d'adhésion qui sont dûs chaque mois de (mentionnez le mois).
- b) s'abstenir de voter.
- c) s'abstenir de servir en tant que membre du Comité exécutif.

#### **204. COMITÉ EXÉCUTIF**

Les membres du Comité exécutif doivent être élus lors de l'AGA et doivent servir pour une période d'un (1) an.

Le Comité exécutif doit être composé des personnes suivantes:

- 1) un Président connu sous le vocable de Capitaine.
- 2) un Vice Président connu sous le vocable de Capitaine adjoint.
- 3) un Secrétaire connu sous le vocable de Navigateur.
- 4) un ancien Président connu sous le vocable de Capitaine (à la retraite).

Tous les autres comités peuvent être élus ou dissous lors d'une réunion mensuelle régulière selon le besoin.

#### **205. DEVOIRS ET RESPONSABILITÉS**

##### **1) Le Président ou Capitaine**

- a) prendra office le premier jour du mois suivant son élection et demeurera en poste durant une période d'un (1) an.
- b) sera responsable de l'opération efficace de l'escadrille.
- c) a le pouvoir de dépenser les argents de l'escadrille pour des dépenses routinières d'opération de l'escadrille.
- d) aura le vote décisif en cas d'une égalité des votes.
- e) signera, avec le Trésorier, tous les chèques de plus de 100\$.

##### **2) Le Vice Président ou Capitaine adjoint**

- a) prendra office le premier du mois suivant son élection et demeurera en poste durant une période d'un (1) an.

- b) assistera le Président afin de garantir l'opération efficace de l'escadrille.
- c) accomplira toutes les devoirs et toutes les tâches du Président durant son absence.

### **3) Le Secrétaire ou Navigateur**

- a) prendra office le premier du mois suivant son élection et demeurera en poste durant une période d'un (1) an.
- b) enregistrera les procès-verbaux de toutes les réunions mensuelles et spéciales.
- c) conservera à date les records des listes de membres et de toutes les informations pertinentes.
- d) s'assurera que tous les membres sont avisés tel que requis par la Constitution et les Statuts à l'intérieur des limites de temps prescrites.
- e) est habilité à dépenser des argents appartenant à l'escadrille pour les dépenses opérationnelles de routine de l'escadrille.
- f) Les postes de Secrétaire et de Trésorier peuvent être combinés.

### **4) Le Trésorier**

- a) prendra office le premier du mois suivant son élection et demeurera en poste durant une période d'un (1) an.
- b) enregistrera toutes les transactions financières et sera responsable de la sécurité des registres de comptabilité ainsi que de l'information de support.
- c) préparera les états financiers lors des réunions mensuelles et un rapport de fin d'année financière pour les besoins de l'Assemblée générale annuelle.
- d) sera responsable de toutes les affaires bancaires.
- e) est habilité à dépenser des argents appartenant à l'escadrille pour des dépenses opérationnelles de routine de l'escadrille.
- f) signera, avec le Président, tous les chèques excédant 100\$.
- g) les postes de Secrétaire et de Trésorier peuvent être combinés.

### **5) Le Président (à la retraite)**

- a) prendra office le premier du mois suivant l'expiration du terme du Président et demeurera en poste jusqu'au prochain changement de la présidence.

b) exécutera les devoirs de tout membre du Comité exécutif, autre que le Président, qui sera absent d'une réunion ou incapable de compléter leur terme en poste.

## **206. CONDUITE DES RÉUNIONS**

a) Des réunions mensuelles régulières sous la gouverne du Président, ou durant son absence, du Vice Président, seront tenues telles que déterminées par le Comité exécutif.

b) des réunions spéciales d'escadrille peuvent être tenues en tout temps, lorsque demandées par le Président, pour s'occuper de matières urgentes.

c) La décision du Président du Conseil concernant des points d'ordre sera finale.

### **Déroulement des procédures**

1) Lecture et approbation du procès verbal de la dernière réunion et/ou réunion spéciale.

2) Lecture des États financiers.

3) Lecture de la correspondance.

4) Introduction des nouveaux membres.

5) Rapports de divers comités.

6) Changements dans la Constitution et les Statuts (annuellement).

7) Élection du Comité exécutif (annuellement).

8) Affaires anciennes et non terminées.

9) Affaires nouvelles.

10) Ajournement.

11) Divertissement.

## **Politique COPA No 10 : Escadrilles COPA Avril 2013**

Le but de cette politique est de définir la nature, le rationnel, les critères et les lignes directrices envers les escadrilles COPA locales.

### **10.1 Organisation**

10.1.1 Les escadrilles COPA, composées normalement de dix membres ou plus de la COPA, peuvent être créées en accord avec cette politique. Des escadrilles COPA peuvent être créées avec moins de dix membres dans des régions éloignées ou peu peuplées.

10.1.2 Idéalement, les escadrilles COPA devraient être créées, quand cela est possible, comme des organismes à but non lucratif dans la juridiction de résidence.

10.1.3 La COPA fournira des conseils et des directions pour favoriser les efforts des escadrilles COPA dans le but d'atteindre les objectifs de la COPA.

10.1.4 Ce sera la responsabilité des Officiers des escadrilles COPA de diriger leur organisation d'une manière efficace, en accord avec les règlements de leurs escadrilles respectives, et de diriger leurs activités de manière à faire honneur à la COPA.

10.1.5 Ce sera la responsabilité des escadrilles COPA de se conformer aux demandes de l'Association canadienne des pilotes et propriétaires d'aéronefs lorsque le respect des politiques établies de la COPA est requis.

10.1.6 Les escadrilles COPA doivent obtenir l'approbation de la COPA nationale avant d'utiliser le nom et le logo de la COPA quand il y a création d'ententes, d'endossements ou lorsqu'elles font des contributions à d'autres organisations lorsque de telles actions pourraient être interprétées comme étant sanctionnées par la COPA nationale.

## 10.2 Annulation du Statut de Chapitre

10.2.1 N'importe quelle escadrille COPA ayant moins de dix (10) membres pour une période de soixante jours ou plus sera déclarée inactive et aura son statut de chapitre de la COPA annulé. Cet article ne s'applique pas aux escadrilles formées avec moins de dix membres.

10.2.2 N'importe quelle escadrille qui ne se conforme pas à ces règlements ou politiques ou qui agit à l'encontre des objectifs de la COPA peut avoir son statut de chapitre de la COPA révoqué.

## 10.3 Rapport

10.3.1 Le statut de l'escadrille, incluant la couverture d'assurance, sera pas valide à moins que, au 31 décembre de chaque année, le statut de l'escadrille soit réaffirmé en complétant un rapport annuel de statut en ligne à l'adresse internet suivante:

<https://archive.copanational.org/controlpanel/> ou en complétant par écrit une formule de rapport annuel de statut disponible à l'adresse suivante:

[http://www.copanational.org/files/COPA\\_Flight\\_Status\\_Form.doc](http://www.copanational.org/files/COPA_Flight_Status_Form.doc) et en avisant le Bureau national de la COPA des détails suivants:

Le nom des personnes aux postes de Capitaine, Capitaine adjoint et Navigateur (ces personnes doivent être des membres en règle de la COPA) élues durant la dernière année

Le numéro de téléphone et l'adresse courriel de la personne ressource de l'escadrille

Une liste de tous les membres de l'escadrille (un minimum de dix membres en règle de la COPA)

Le lieu, l'heure et la date des réunions

10.3.2 Les escadrilles COPA doivent se rapporter tel que requis aux autorités dans la juridiction de résidence.

#### 10.4 Soutien

10.4.1 Un rôle majeur des escadrilles COPA est de travailler avec le Comité de soutien de la COPA pour développer et exécuter des activités de soutien reliées aux stratégies de la COPA. En ce sens, les escadrilles deviendront la voix de la COPA en la soutenant aux niveaux local et régional et en encourageant les membres individuels à supporter et à participer aux activités de soutien de la COPA.

**Le statut de l'escadrille, incluant la couverture d'assurance, ne sera pas valide à moins que, au 31 décembre de chaque année, le statut de l'escadrille soit réaffirmé et que la COPA nationale soit notifiée à l'adresse courriel [COPAFlights@copanational.org](mailto:COPAFlights@copanational.org).**





Personne ressource
Adresse courriel
Responsable des événements COPA Pour Enfants (s'il y a lieu)
Adresse courriel COPA Pour Enfants (s'il y a lieu)
Téléphone durant le jour
Téléphone durant la soirée
Numéro de Facsimilé (s'il y a lieu)
Adresse postale
Site internet (s'y il a lieu)
Temps et lieux des réunions
Où?
L'heure?

**Rapport de mis à jour et Rapport annuel d'Escadrille COPA**  
 Notre Escadrille COPA a tenu ces élections annuelles et les résultats pour les postes de Capitaine, Capitaine adjoint et Navigateur sont les suivant.    Oui     Non

Date:

Name:		Escadrille:	
Personne ressource:		Fondé le:	
Adresse:			
Ville		Province:	
Code Postale:	Téléphone:	Mobile ou Poste:	Facsimilé:
Autre information:			
Courriel:		L'information ci-haut est applicable à mon abonnement COPA, SVP mettre à jour Oui                          Non	
Site Internet:			
Capitaine:		Courriel :	
Capitaine adjoint:		Courriel :	
Navigateur:		Courriel :	
Coordonateur COPA Pour Enfants Courriel :			
Quel est le nombre total de membres dans votre escadrille?			
De ces membres, combien sont des membres COPA?			
Assemblées: (Date, heure et lieu)			
Notes:			

The Canadian Owners and Pilots Association  
 71 Bank Street, 7th Floor, Ottawa, ON, K1P 5N2  
 Tel.: 613-236-4901; Fax: 613-236-8646; E-mail [pbautista@copanational.org](mailto:pbautista@copanational.org)

Pour usage du bureau	
Flight Status received	Flight Status Confirmation sent
COPA Database updated	COPA Website updates

## **Mission**

L'Association canadienne des pilotes et propriétaires d'aéronefs vise à la promotion et la protection de l'aviation personnelle en tant que partie précieuse, intégrale et soutenable de la communauté canadienne.

## **Objectifs**

### **Services aux membres**

- La COPA fournira en temps opportun, accès à des services et fournira de l'assistance qui répondent aux besoins de ses membres.

### **Influencer les gouvernements**

- COPA influencera pro-activement tous les paliers du gouvernement en représentant les intérêts de ses membres, à l'intérieur du contexte politique actuel.

### **Plaidoyer**

- COPA sensibilisera le public et accroîtra la compréhension des enjeux complexes face à l'aviation personnelle.

### **Engagement et habiliter des membres**

- COPA engagera et habilitera ses membres à devenir champion à l'égard des problèmes d'importance pour l'association et l'aviation personnelle.

### **Intelligence internationale**

- COPA surveillera les tendances et exercera sélectivement des pressions pour influencer les processus qui déterminent les questions internationales et communiquera l'importance de ces questions à la communauté canadienne de l'aviation.

### **Votre porte parole**

- COPA sera votre porte parole, reconnue et crédible pour la défense de l'aviation personnelle au Canada.

### **Infrastructure**

- COPA travaillera avec toutes autres entités pour encourager une infrastructure aviation dynamique et saine.

### **Questions réglementaires**

- COPA fera la promotion de processus réalistes et des approches pratiques pour développer, comprendre et interpréter les règles et règlements qui s'appliquent à l'aviation personnelle. personnelle.

Certificate of Insurance Request Form  
 Formulaire de demande d'un Certificat d'assurance  
 Email to: Retourner par courriel: [deasun@magnesgroup.com](mailto:deasun@magnesgroup.com)

Contact Information / Coordonnées			
COPA Flight #: Escadrille#:		Captain: Capitaine:	
Main contact: Contact principal:		Email/Phone #: Téléphone/Courriel	
Name of event: Nom de l'événement:		Airport: Aéroport:	
Date(s) of event (incl. set-up & teardown): Date(s) de l'événement (incl. mise en place et démontage):			
Alternative/Rain dates (if applicable): Dates alternatives en cas de pluie (si applicable):			
Type of event/coverage (check as many as apply): Type d'événement / couverture (cochez toutes les cases qui s'appliquent):			
<input type="checkbox"/> COPA AGM Fly-in AGA COPA RVA	<input type="checkbox"/> Fly-in RVA	<input type="checkbox"/> Fly-out Sortie aérienne	
<input type="checkbox"/> Safety Seminars Séminaires de sécurité	<input type="checkbox"/> Trade Show Exposition commerçants	<input type="checkbox"/> Camping at the airport Camping sur l'aéroport	
<input type="checkbox"/> COPA Flight Meetings Réunions d'escadrille	<input type="checkbox"/> Non-racing air rally Rallye aérien sans course	<input type="checkbox"/> COPA For Kids COPA Pour Enfants	
<input type="checkbox"/> Shuttle or Wagon pulled by a motorized vehicle Navette ou Wagons tiré par un véhicule motorisé	<input type="checkbox"/> Office/Storage Space Bureau/Espace de rangement	<input type="checkbox"/> Other (explain below) Autre (Élaborez SVP)	
<input type="checkbox"/> Food & beverages will be provided Boissons et repas fournis (non restaurateur)		<input type="checkbox"/> Alcoholic beverages will be provided Boissons alcoolisées seront fournies	
Additional Insured: List those persons or organizations which have requested to be named on the policy. Please indicate their relationship to the event. (ie: Premises owner, co-organizer, etc.) Assuré additionnel: Liste des personnes ou organisations qui désirent être nommé sur cette police. SVP Indiquez leur relation avec cet événement (ex: propriétaire du terrain, co-organisateur, etc.)			
Legal Name Nom légal	Address Adresse	Relationship Relation	
Will you have any of the following activities at your event (check all that apply): Aurez-vous les activités suivantes durant l'événement (indiquer toutes les activités)			
<input type="checkbox"/> Parachute Jumps, Hot Air Balloons Sauts en parachute, Mongolfières	<input type="checkbox"/> Model Aircraft Flying Avions téléguidés		
<input type="checkbox"/> Military aerial display Démonstration aérienne militaire	<input type="checkbox"/> Pyrotechnics, Fireworks, Bonfire or Campfire Pyrotechniques, Feux d'artifices, Feux de joie ou de camp		
<input type="checkbox"/> Display Model Aircraft, Antiques, Vehicles, etc Exposition de modèles réduits d'avions, Antiquités, Véhicules, etc...	<input type="checkbox"/> Air show/Air Demonstration Spectacle aérien/Démonstration de vol		
<input type="checkbox"/> Fare paying airplane rides, Kiddy games or rides Tour d'avions payant, Manège pour enfants	<input type="checkbox"/> Aerial Competition, Flour bombing or Other Explain: Compétition aérienne, bombardement ou Autre expliquer:		
There is no coverage for these activities under COPA's Air Meet Policy. It is important you obtain separate coverage and a Certificate of Insurance from each participating performer, supplier & operator and have COPA named as an Additional Insured including Waiver of Subrogation on their coverage. Il n'y a pas de couverture d'assurance COPA pour ces activités mentionnés précédemment. Il est important que vous obteniez la couverture d'assurance nécessaire individuelle et que la COPA ainsi que votre escadrille soient nommés à titre d'assuré additionnel et compris la renonciation à la subrogation sur le Certificat d'assurance de tous les opérateurs, fournisseurs et participants.			

Other Information:  
Autre information:

2013-4



CANADA

COMMISSION DE PROTECTION DU  
TERRITOIRE AGRICOLE DU  
QUÉBEC

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE QUÉBEC

NO : 380321

COMMISSION DE PROTECTION DU  
TERRITOIRE AGRICOLE DU  
QUÉBEC, 200, chemin Sainte-Foy, 2<sup>e</sup>  
étage, Québec (Québec)

Demanderesse

c.

9247-9104 QUÉBEC INC., 1290,  
Rolland Desmeules, Québec (Québec)  
G1X 4Y3

Défenderesse

### DÉCLARATION SOUS SERMENT

Je soussigné, François Vrana, pilote professionnel et gestionnaire, résidant et domicilié au 33 du Norseman, Lachute, Québec, J8H 0J7, déclare solennellement ce qui suit :

1. J'ai reçu mandat d'émettre une opinion professionnelle relativement à certaines activités qui se seraient tenues à l'aérodrome de Neuville et qui sont mentionnées au préavis émis par la Commission de protection du territoire agricole du Québec en avril dernier.
2. À cet effet, j'ai pris connaissance du « Préavis, art. 14.1 – *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* RLRQ c. 41.1 (LPTAA) » émis en date du 27 avril 2015 dans le dossier no 380321 de la Commission,  
  
- alléguant « *l'utilisation d'un lot à des fins autres que l'agriculture sans avoir obtenu préalablement l'autorisation de la Commission, contrevenant ainsi à l'article 26 de la LPTAA* ».
3. Je suis gestionnaire de l'Aérodrome de Lachute depuis 8 ans. Pilote depuis 1975, je suis aussi Instructeur Classe 1 et Instructeur de Voltige Classe 1, et propriétaire de l'école de pilotage Aviation Lachute au même aérodrome. J'ai été aussi membre de quelques conseils d'administration pour des organisations impliquées dans l'aviation générale, ainsi que directeur de SERABEC, région de Montréal. J'ai donc une bonne compréhension de la

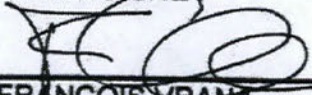
constitution et des activités des petits aérodromes et des aéroclubs à travers le Québec et le Canada.

4. Un aéroclub typique est un regroupement de pilotes d'avion dont les activités visent l'aviation sous plusieurs formes. Principalement, le pilotage d'avions et les connaissances reliées à celles-ci sont la raison d'être d'un aéroclub. Le maintien d'avion, les connaissances reliées à la maintenance sont d'autres sujets souvent abordés par les aéroclubs.
5. La planification d'un vol, l'analyse des phases d'un vol, des techniques de pilotage, des procédures qui augmentent la sécurité d'un vol, ainsi que plusieurs autres sujets pertinents peuvent faire l'objet des activités d'un aéroclub.
6. Ces activités ne sont pas des activités de pilotage proprement dites; elles se déroulent plutôt au sol. Elles sont souvent organisées sur une base régulière, et sont données à l'aérodrome-même. La pertinence d'avoir un aéronef à proximité est évidente lors d'un séminaire sur la maintenance d'avions. La pertinence d'avoir sous la main les outils de planification de vol couramment utilisés pour les sorties en avion est évidente pour un séminaire de planification de vol.
7. Les aérodromes sont souvent situés dans un milieu rural. Les pilotes doivent se déplacer de plusieurs régions différentes et le site est souvent situé à une distance moyenne raisonnable pour tous les pilotes. L'utilisation de l'aérodrome pour les réunions de l'aéroclub est un choix logique puisqu'il permet à tous les membres de s'y rendre sans déplacement excessif.
8. Les hangars sont des sites de rencontre idéals puisqu'ils offrent une grande superficie adéquate pour la tenue de réunions, sans que la location de locaux additionnels dans un endroit moins optimal, voir trop éloigné, et à des coûts plus élevés soit nécessaire.
9. Ces rencontres techniques peuvent durer toute une journée, soit de 8 am jusqu'à 5 pm. Lors de ces occasions les participants, qui sont presque exclusivement des pilotes, auront le lunch servi sur le site même afin de sauver du temps et des déplacements. Les petits aérodromes sont souvent situés à une certaine distance de restaurants adéquats.
10. Ces rencontres sont des activités normales pour des aéroclubs. Elles font partie d'une stratégie et d'un effort pour augmenter la sécurité des vols, et réduire les accidents. Bien que les vols, la maintenance et les autres activités reliées forment la majorité des activités à un aérodrome et à un aéroclub, les activités d'information, de formation et d'organisation seront toujours requises. La sécurité des vols et l'organisation des opérations des aérodromes feront toujours partie des priorités de la gestion d'un aérodrome, et d'un aéroclub.

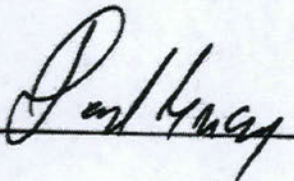
11. De plus, des réceptions peuvent aussi avoir lieu sur le site d'un aérodrome, afin de célébrer entre autres la fin d'une année sans accident, ou avec un succès opérationnel ou financier. Ces activités, bien que minimales lorsque comparées aux autres activités quotidiennes, sont néanmoins importantes pour la motivation du personnel et des membres, qui sont généralement des travailleurs volontaires au sein de l'organisation.
12. Les citoyens ont de la difficulté à comprendre les activités au sein d'un aérodrome. La compréhension et la perception de ces infrastructures qui ont été instrumentales dans le développement économique du Canada peuvent être améliorées. À cette fin, des activités communautaires sont aussi planifiées de temps à autre. Des journées à portes ouvertes pour que la communauté puisse visiter les infrastructures, et rencontrer les usagers de l'aérodrome ont lieu toutes les années. Des tours d'avion sont fréquemment inclus afin de faire découvrir les vols dans un petit avion. Cette stratégie permet de démontrer aux citoyens que les usagers ne sont pas nécessairement des « riches », de faire découvrir le plaisir de voler.
13. En mon opinion, le fait que certaines activités qui ne sont pas directement une activité d'aviation, mais qui sont à la fois minimales en comparaison à l'activité principale, soit d'entreposer des avions, de décoller, d'atterrir, de circuler, d'avitaillement, etc. ne change pas la nature d'un aérodrome. Le fait que l'Aéroport de Dorval ait des magasins, des pubs, des restaurants, un hôtel, etc. ne change pas matériellement la nature et la fonction primaire de cet établissement, soit de fournir des services de transport aérien, d'être un aéroport.
14. Par exemple, l'association des pilotes et propriétaires de l'aérodrome de Lachute, l'APAL, organise tous les ans des épluchettes de blé d'inde pour ses membres, afin de leur permettre de mieux se connaître, d'échanger sur les sujets pertinents, et de communiquer leurs préoccupations. Tous les ans, un dîner de Noël est offert pour les pilotes au restaurant de l'aérodrome afin de célébrer l'année qui va se terminer dans les jours qui suivent. À chaque année, il y a une réunion du conseil de l'Association (l'APAL) avec ses membres dans un des hangars de l'aérodrome. Annuellement, une journée intitulée « Femmes de l'aviation » est organisée où les citoyens avoisinants peuvent venir visiter l'aérodrome, luncher, parler aux pilotes et propriétaires, assister à des conférences sur l'aviation, et faire des tours d'avion. Ces activités, toutes sur le site de l'aéroport, ne diminuent aucunement la fonction principale de l'aérodrome qui est une infrastructure dédiée à l'aviation.

15. **Conclusion** : Le fait qu'un aéroport tel que celui de Neuville offre des activités reliées à l'aviation qui ne sont pas des activités d'aviation en soi, mais qui sont directement liées à des activités aéronautiques ne change pas sa nature et sa mission primaire, soit d'être un aéroport qui offre des services d'aéroport.

ET J'AI SIGNÉ :

  
FRANÇOIS VRANA

Déclaré solennellement devant moi à  
LACHUTE, le 13 jour de novembre 2016

  
\_\_\_\_\_

Affirmé solennellement devant moi  
à LACHUTE,  
ce 16-11-15,  
Daniel Guay, 120,611 DG  
Commissaire à l'assermentation  
pour le Québec



## CONVENTION DE BAIL

### INTERVENUE ENTRE

**GNP IMMOBILIER INC**, personne morale légalement constituée, ayant son siège au 2335, boul. Bastien, Québec, G2B 1B3, représentée par Paul Dubois, dûment autorisé tel qu'il le déclare,

Ci-après appelée « le Locateur »

ET

**9205-0681 QUÉBEC INC.**, personne morale légalement constituée, ayant son siège social au 125, rue Dalhousie, bureau 411 à Québec, province de Québec, G1K 4C5, représenté par Paul Dubois, dûment autorisé tel qu'elle le déclare,

Ci-après appelée « le Locataire ».

## TABLE DES MATIÈRES

### Convention de bail

1→Objet du bail.....	2
1.1→Lieux loués.....	2
1.2→Aménagement des lieux.....	2
1.3→Enseignes et affichage.....	2
2→Durée du bail.....	2
2.1→Terme initial.....	2
2.2→Livraison des lieux.....	2
2.3→Option de renouvellement.....	3
2.4→Sous-location.....	3
3→Dispositions financières.....	3
3.1→Loyer.....	3
→Loyer de base.....	3
→Loyer supplémentaire (Frais communs).....	3-4
3.2→Taxe sur les produits et services (T.P.S.) et Taxe de vente du Québec (T.V.Q.).....	4
3.3→Renonciation aux droits de rétention et de compensation.....	4
4→Occupation des lieux.....	4
4.1→Utilisation des Lieux loués.....	4
4.2→Entretien et jouissance des Lieux loués.....	4-5
4.3→Entretien des hélicoptères.....	5
4.4→Produit explosif.....	5
4.5→Entrée et sortie d'hélicoptère.....	5
5→Services.....	5
5.1→Nettoyage.....	5
5.2→Interruption des services.....	5
6→Dispositions techniques.....	5
6.1→Énergie.....	5
6.2→Équipements spéciaux.....	6

7→Modifications aux Lieux loués par le Locataire.....	6
7.1→Modifications, améliorations locatives et autres.....	6
7.2→Renonciation au droit à l'hypothèque légale.....	6-7
8→Accès au Lieux loués par le Locateur.....	7
8.1→Travaux du Locateur.....	7
8.2→Droit d'entrée et de visite.....	7
9→Dégagement de responsabilité et d'assurances.....	7
9.1→Obligation du Locataire.....	7
9.1.1→Clauses de dégageement.....	7-8
9.1.2→Assurance.....	8
9.2→Obligations du Locateur.....	8
9.2.1→Clauses de dégageement.....	8
9.2.2→Assurance.....	9
9.3→Sinistre affectant l'Édifice ou les Lieux loués.....	9
10→Respect des lois et règlements.....	9
10.1→Lois et règlements.....	9
10.2→Avis et adresse.....	9
10.3→Lois applicables et invalidité.....	10
10.4→Annexes.....	10
10.5→Signataires.....	10

**LE LOCATEUR ET LE LOCATAIRE CONVIENNENT DE CE QUI SUIT:****1. OBJET DU BAIL****1.1 Lieux loués**

Le Locateur loue au Locataire qui accepte, un espace d'entreposage correspondant à un tiers (1/3) d'un hangar pour hélicoptères situé au 527, route Gravel à Neuville (Québec) GOA 2R0 (ci-après appelé « les Lieux loués »).

À cela s'ajoute un espace de bureau représentant 1/3 de la superficie de bureaux et un espace de rangement de 1/3 de la superficie de rangement nécessaire aux opérations.

**1.2 Aménagement des lieux**

L'aménagement et l'état des Lieux loués seront réputés être à la satisfaction du Locataire dès que celui-ci aura commencé à prendre possession des Lieux loués à moins qu'il n'ait préalablement transmis au Locateur, par écrit, une liste des déficiences qu'il prétend devoir être corrigées par le Locateur.

**1.3 Enseignes et affichage**

Le Locateur permettra l'installation d'enseignes identifiant les raisons sociales. Tous les frais reliés à l'installation, à l'identification et à la désinstallation seront à la charge du Locataire.

Aucune enseigne ne doit être apposée ni aucun affichage effectué, visible de l'extérieur des Lieux loués, sans l'autorisation écrite préalable du Locateur.

**2. DURÉE DU BAIL****2.1 Terme initial**

Le Terme initial de ce bail, la date du début et la date de la fin du bail (ci-après appelé « le Terme ») sont tels que ci-après décrits:

Terme initial:	trente-neuf (39) ans et neuf (9) mois
Début du terme:	1 <sup>er</sup> janvier 2014
Fin du terme:	30 septembre 2053

**2.2 Livraison des lieux**

Les Lieux loués seront livrés au Locataire pour occupation à la date suivante:

Date de livraison:	1 <sup>er</sup> janvier 2014
--------------------	------------------------------

### 2.3 Option de renouvellement

Le Locataire bénéficie de la possibilité de renouveler le présent bail pour une (1) période additionnelle de dix (10) ans.

Les termes et conditions de ce bail s'appliqueront à la période de renouvellement sauf pour les dispositions de nature monétaire qui devront être renégociées entre le Locateur et le Locataire; ces nouveaux prix devront être comparables à ceux alors en vigueur dans les édifices de même qualité et situés dans le même secteur, mais non inférieurs à ceux applicables pendant le Terme.

Le Locataire devra aviser le Locateur par écrit de son intention de se prévaloir ou de ne pas se prévaloir de son option de renouvellement douze (12) mois avant la fin du terme.

### 2.4 Sous-location

Le Locataire ne peut sous-louer sans le consentement écrit par GNP immobilier inc.. Si GNP immobilier inc. consent à la sous-location, le Locataire demeurera responsable, solidairement avec le sous-locataire, de ses obligations prévues au présent bail.

## 3. DISPOSITIONS FINANCIÈRES

### 3.1 Loyer

Le Locataire paiera au Locateur, pendant le Terme, à titre de loyer annuel, à l'égard des Lieux loués, la somme suivante:

#### Loyer de base

Neuf mille dollars (9 000.00 \$)

Payable par versements semi-annuels de quatre mille cinq cent dollars (4 500 \$) le premier jour de janvier et juillet de chaque année à la place d'affaires du Locateur.

Cette somme sera par la suite augmentée d'année en année de façon cumulative d'un pourcentage égal à la variation en pourcentage égal à la variation en pourcentage de la moyenne annuelle de l'Indice des Prix à la Consommation (IPC), pour la Ville de Québec, établi par Statistiques Canada pour l'année précédente par rapport à cette moyenne pour l'année du paiement.

#### Loyer supplémentaire (Frais communs)

Un tiers (1/3) de toutes les dépenses d'exploitation de l'immeuble à savoir :

Chauffage et énergie, taxes municipales et scolaires, assurances, entretien et réparations, déneigement, télécommunications, honoraires et toute autre dépense relative à l'immeuble et à sa gestion.

Pour la première année du bail, les frais communs sont évalués à cinq mille dollars (5 000 \$) et sont payables par versements semi-annuels de deux mille cinq cent dollars

(2 500 \$) le premier jour de janvier et juillet de chaque année à la place d'affaires du Locataire.

À la fin de chaque exercice financier du Locataire, il est expressément convenu que dans le cas où par l'effet de la variation du coût des Frais communs, le montant dû par le Locataire est supérieur au montant versé à ce titre, le Locataire devra, dans les trente (30) jours suivant la réception des pièces justificatives si le Locataire en fait la demande, versé au locateur la somme nécessaire pour compléter sa part et, dans le cas où le montant dû est inférieur à la somme versée, le locateur devra restituer au Locataire la somme en excédent, et ce dans les trente (30) jours suivant la réception du relevé établissant le montant brut réel des Frais d'Exploitation, selon le cas.

Les versements semi-annuels pour les frais communs pour le prochain exercice financier (année civile) seront établis, sur une base estimative, au coût ainsi déterminé par le relevé pour l'exercice financier précédent.

### 3.2 Taxe sur les produits et services (T.P.S.) et Taxe de vente du Québec (T.V.Q.)

La T.P.S. et la T.V.Q. sont payables par le Locataire au Locateur sur toute somme payable aux termes de ce bail et ce, suivant les taux prescrits par les lois applicables.

### 3.3 Renonciation aux droits de rétention et de compensation

Le Locataire devra payer le Loyer au Locateur, à échéance, et il renonce d'avance à tous droits de rétention ou de compensation fondés sur ses propres réclamations à moins que le Locateur n'y consente expressément et par écrit.

## 4. OCCUPATION DES LIEUX

### 4.1 Utilisation des Lieux loués

Les Lieux loués seront utilisés uniquement pour les fins ci-après mentionnées et ne devront sous aucun prétexte être utilisés à d'autres fins par le Locataire sans en avoir au préalable obtenu l'approbation écrite du Locateur :

Utilisation permise: Entreposage d'un hélicoptère et bureaux

### 4.2 Entretien et jouissance des Lieux loués

Le Locataire devra utiliser les Lieux loués, de même que tous les accessoires et les améliorations, avec prudence et diligence.

Le Locataire est entièrement responsable de ses faits, gestes et négligences à l'égard des colocataires de GNP immobilier inc., comme le sont les colocataires à l'égard du présent Locataire, de telle sorte que GNP immobilier inc. n'est nullement responsable, à l'égard du présent Locataire, des faits, des gestes et négligences des colocataires causant préjudice au présent Locataire.

#### 4.3 Entretien des hélicoptères

Le Locataire pourra faire ou faire faire l'entretien de ses hélicoptères sur ou dans les lieux loués mais uniquement par du personnel qualifié. Aucune peinture ni soudure, ainsi qu'aucune utilisation de produits chimiques ne pourront être effectuées dans les lieux loués. Toute autre activité devra être préalablement autorisée par écrit par le Locateur.

#### 4.4 Produit explosif

Aucun produit explosif ne peut se trouver à l'intérieur du bâtiment (hangar) à l'exception du gaz se trouvant dans les réservoirs des hélicoptères.

#### 4.5 Entrée et sortie d'hélicoptère

Lorsque le Locataire fait lui-même ou toute personne autorisée par ce dernier, les entrées et sorties d'hélicoptères dans le hangar, il en est le seul responsable.

### 5. SERVICES

#### 5.1 Nettoyage

Le Locataire est responsable du ménage quotidien pour garder propre les lieux loués.

Le Locataire ne laissera aucun débris et rebuts quelconques en dehors des Lieux loués, sauf avec l'autorisation du Locateur, et à l'époque et aux endroits indiqués par ce dernier.

#### 5.2 Interruption des services

Le Locateur a droit d'interrompre ou de modifier pour toutes les périodes de temps nécessaires ou qu'il juge utile, tous services auxquels il est tenu par ce bail, en cas d'accidents ou afin d'effectuer les réparations, remplacements, modifications ou améliorations nécessaires; le Locateur s'engage, en cas de telle interruption, à y remédier avec diligence raisonnable.

### 6. DISPOSITIONS TECHNIQUES

#### 6.1 Énergie

En tout temps, le Locataire doit garder les bouches d'air se trouvant dans les Lieux loués entièrement dégagées de façon à permettre une circulation de l'air adéquate.

Le Locataire convient de ne jamais consommer plus d'électricité que ne le permet une utilisation sûre des circuits se trouvant dans les Lieux loués ou les desservant; le Locataire est responsable de s'informer auprès du Locateur des capacités maximales des circuits avant toute utilisation.

## 6.2 Équipements spéciaux

Le Locateur n'aura en aucun cas à fournir au Locataire l'électricité, le chauffage, la climatisation, ou aucun autre service dont ce dernier pourrait avoir besoin en raison de son utilisation, dans les Lieux loués, d'équipements spéciaux tels que des ordinateurs ou autres appareils électroniques, électriques ou mécaniques, à moins que ceux-ci ne soient communément considérés comme de l'équipement normal de bureau ne requérant pas de services supplémentaires à ceux fournis dans les Lieux loués.

Le Locataire pourra toutefois s'équiper en ce sens et à ses frais, pourvu que cela se fasse en conformité avec la réglementation existante et en autant que cela ne porte pas atteinte à la qualité des installations électriques ou mécaniques de l'Édifice ou ne dépasse pas toute norme de poids édictée par le Locateur, toutefois, toute consommation d'énergie supplémentaire découlant de telles installations fera l'objet des dispositions de l'article précédent.

Toutes telles installations devront au préalable être approuvées par écrit par le Locateur et être exécutées suivant les conditions qu'il jugera raisonnable d'imposer dans les circonstances.

## 7. MODIFICATIONS AUX LIEUX LOUÉS PAR LE LOCATAIRE

### 7.1 Modifications, améliorations locatives et autres

Le Locataire ne peut faire aucune modification, réparation, addition ou amélioration dans les Lieux loués sans le consentement écrit et préalable du Locateur. Les améliorations approuvées par le Locateur doivent être effectuées par des entrepreneurs ou sous-traitants choisis par le Locataire avec l'approbation du Locateur, qui convient de ne pas la refuser sans motif raisonnable.

Le coût de telles modifications, réparations, additions, ou améliorations est à la seule charge du Locataire et si le Locateur doit effectuer un quelconque paiement à cet égard, cette somme sera immédiatement exigible du Locataire et payable à titre de Loyer. Le Locataire demeurera en tout temps responsable de tous dommages découlant directement ou indirectement de l'exécution, des vices ou défauts de tels travaux.

À la fin du bail, que celle-ci intervienne de façon anticipée ou non, le Locataire devra laisser les Lieux loués en bon état de réparation, sauf usure normale.

Il devra aussi laisser en place toutes les améliorations et additions qu'il aura faites à l'Édifice, le tout sans indemnité.

### 7.2 Renonciation au droit à l'hypothèque légale

Le Locataire convient d'exiger que tout entrepreneur, sous-traitant ou fournisseur de matériaux remette au Locateur, avant le début de tout travail dans les Lieux Loués, une renonciation écrite à tout droit à l'hypothèque légale, le cas échéant, à l'égard de l'Édifice ou de partie de celui-ci appartenant au Locateur et à toute réclamation contre le Locateur qui découlerait de tout travail, service, fourniture de matériel ou matériaux ou main-

d'œuvre relatifs aux Lieux Loués; si une telle renonciation ne pouvait être obtenue, le Locataire devra fournir au Locateur une garantie acceptable à la discrétion du Locateur afin de garantir le paiement des travaux, matériel, matériaux et main-d'œuvre.

## 8. ACCÈS AUX LIEUX LOUÉS PAR LE LOCATEUR

### 8.1 Travaux du Locateur

Le Locateur pourra, en tout temps, faire à l'intérieur des Lieux loués et dans l'Édifice toute construction ou réparation qui deviendront raisonnablement nécessaires; ces travaux, s'ils sont effectués dans les Lieux loués, devront être complétés avec diligence raisonnable et ne pas modifier la superficie des Lieux loués.

### 8.2 Droit d'entrée et de visite

Le Locateur pourra en tout temps pénétrer dans les Lieux loués pour les fins mentionnées au paragraphe précédent ou afin de les examiner, les visiter, y faire les modifications ou réparations nécessaires ou pour toutes autres fins qu'il peut juger utiles ou nécessaires à l'exploitation ou à l'entretien de l'Édifice ou de son équipement. Le Locateur exercera ce droit d'entrée de façon raisonnable et, si les circonstances l'exigent, en donnant un préavis au Locataire; toutefois, le Locateur ne sera tenu à aucun préavis en cas de situation d'urgence mettant en péril la vie ou l'intégrité des personnes ou pouvant entraîner des dommages à l'Édifice ou aux biens.

Le Locataire ne modifiera aucune serrure des portes de Lieux loués sans le consentement écrit préalable du Locateur qui peut exiger, comme condition, que le Locataire lui fournisse les clés de toute nouvelle serrure.

## 9. DÉGAGEMENT DE RESPONSABILITÉ ET D'ASSURANCES

Afin de protéger adéquatement les droits et responsabilités du Locateur et du Locataire, ces derniers s'engagent à assurer les responsabilités en regard de leurs activités et obligations et à souscrire les assurances requises aux conditions minimales ci-après décrites.

### 9.1 Obligation du Locataire

#### 9.1.1 Clauses de dégageement

9.1.1.1 Le Locataire dégage le Locateur, ses administrateurs, employés, préposés et invités de toute responsabilité pour tout dommage, toute réclamation ou toute autre poursuite, dont le Locateur pourrait faire l'objet en rapport avec les activités ou obligations du Locataire.

9.1.1.2 Le Locataire s'engage à prendre fait et cause pour le Locateur, ses administrateurs, employés, préposés et invités et à les tenir indemnes de tous déboursés, frais et indemnités lorsque ces derniers sont impliqués dans tout dommage, toute réclamation,

toute poursuite ou toute action intentée en rapport avec les activités ou obligations du Locataire.

- 9.1.1.3 Le Locataire, Héli-Horizon inc., 9094-6039 Québec inc. et Fiducie Hélico Excursions, renoncent à tous recours contre le Locateur, GNP Immobilier inc., pour tous dommages aux aéronefs découlant de leur présence sur le site, dans le bâtiment ou l'utilisation d'équipements.

## 9.1.2 Assurance

- 9.1.2.1 Le Locataire, ou une personne agissant pour lui, souscrira, à ses frais, les assurances demandées ci-après :

- a) Une assurance responsabilité civile des lieux, à titre de Locataire, pour une limite minimale de 2 M\$.
- b) Une assurance biens et améliorations locatives pour un montant correspondant à leur valeur à neuf.
- c) Une assurance responsabilité civile aéronefs pour limite minimale de 5 M\$ et une assurance de dommages matériels aux aéronefs pour leur valeur agréée (Aircraft Hull and Liability Insurance).
- d) Une clause de renonciation à la subrogation telle que précisée à 9.1.1.3 applicable aux alinéas b) et c) précédent.

Il est entendu et convenu que les exigences d'assurance ne doivent pas être interprétées comme une limitation à la responsabilité ou aux obligations du Locataire.

Il demeure de la responsabilité du Locataire de souscrire, à ses frais, toute autre assurance qu'il jugera nécessaire.

## 9.2 OBLIGATIONS DU LOCATEUR

### 9.2.1 Clauses de dégageement

- 9.2.1.1 Le Locateur dégage le Locataire, ses administrateurs, employés, préposés et invités de toute responsabilité pour tout dommage, toute réclamation ou toute autre poursuite, dont le Locataire pourrait faire l'objet en rapport avec les activités ou obligations du Locateur.
- 9.2.1.2 Le Locateur s'engage à prendre fait et cause pour le Locataire, ses administrateurs, employés, préposés et invités et à les tenir indemnes de tous déboursés, frais et indemnités lorsque ces derniers sont impliqués dans tout dommage, toute réclamation, toute poursuite ou toute action intentée en rapport avec les activités ou obligations du Locateur.
- 9.2.1.3 Le Locateur, GNP Immobilier inc., renonce à tous recours contre le Locataire, Héli-Horizon inc., 9094-6039 Québec inc. et Fiducie Hélico Excursions, pour tous les dommages au bâtiment ou à l'équipement.

## 9.2.2 Assurance

9.2.2.1 Le Locateur, ou une personne agissant pour lui, souscrira, à ses frais, les assurances demandées ci-après :

- a) Une assurance responsabilité civile des lieux, à titre de Locateur - propriétaire, pour une limite minimale de 2 M\$.
- b) Une assurance biens, sur base de la valeur à neuf, pour un montant de 600 000 \$ sur la bâtisse.
- c) Une assurance bris des machines pour un montant de 600 000 \$.
- d) Une clause de renonciation à la subrogation telle que précisée à 9.2.1.3 applicable aux alinéas b) et c) précédent.

Il est entendu et convenu que les exigences d'assurance ne doivent pas être interprétées comme une limitation à la responsabilité ou aux obligations du Locateur.

## 9.3 Sinistre affectant l'Édifice ou les Lieux loués

Dans le cas où l'un ou l'autre de l'Édifice ou des Lieux loués, ou les deux, sont détruits et/ou endommagés par un sinistre de quelque nature que ce soit, le Locateur pourra mettre fin au bail.

Aucune disposition du présent bail n'oblige le Locateur à reconstruire ou réparer les modifications ou améliorations du Locataire ni à remplacer ses biens.

## 10. RESPECT DES LOIS ET REGLEMENTS

### 10.1 Lois et règlements

Le Locataire se conformera promptement et à ses frais à toutes les lois, règles, arrêtés, décrets et règlements des autorités municipales, provinciales et fédérales ou de toutes autres autorités ayant juridiction à l'égard des Lieux loués, de leur occupation par le Locataire ou des activités que celui-ci y exerce; le Locateur ne sera d'aucune manière réputé avoir représenté au Locataire que les activités qu'il exerce dans les Lieux loués sont autorisées par quelques autorités que ce soit et le Locataire demeurera seul responsable de s'assurer de ses droits à cet égard.

### 10.2 Avis et adresse

Tout avis ou mise en demeure donné par le Locateur au Locataire pourra être signifié ou notifié suivant les dispositions du Code de Procédure Civile du Québec.

Pour les fins de la signification ou de la notification de tels avis ou mises en demeure, l'adresse du Locateur est celle mentionnée au début de ce bail, à moins d'autre indication transmise par écrit au Locataire; l'adresse du Locataire est réputée être celle des Lieux loués.

10.3 Lois applicables et invalidité

Ce bail est sujet aux lois en vigueur dans la province de Québec. Si une disposition de ce bail était jugée invalide en tout et en partie, telle invalidité ne portera pas atteinte à cette disposition pour le surplus ou à toute autre disposition du bail, lesquelles demeureront de plein effet entre les parties.

10.4 Annexes

Les annexes au bail ci-après mentionnées en font partie intégrante à toutes fins que de droit:

- Annexe « A »: Résolutions
- Annexe « B »: Plans

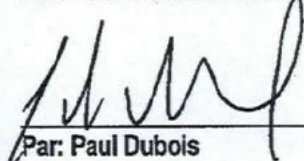
10.5 Signataires

Les signataires du présent bail, dans le cas où une partie n'est pas une personne physique, se déclarent dûment autorisés à agir aux présentes et déclarent, le cas échéant, que les résolutions données à l'annexe « A » et attestant de leur pouvoir sont de plein effet.

EN FOI DE QUOI, LES PARTIES ONT SIGNÉ À QUÉBEC CE 2<sup>e</sup> JOUR DE MAI 2014

GNP IMMOBILIER INC.

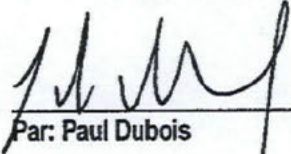
« LE LOCATEUR »

  
 \_\_\_\_\_  
 Par: Paul Dubois

  
 \_\_\_\_\_  
 Témoin

9205-0681 QUÉBEC INC.

« LE LOCATAIRE »

  
 \_\_\_\_\_  
 Par: Paul Dubois

  
 \_\_\_\_\_  
 Témoin

EXTRAIT DE RÉSOLUTIONS dûment adoptées par le conseil d'administration de la société GNP immobilier inc. le 2 mai 2014

LES RÉSOLUTIONS SUIVANTES SONT ADOPTÉES :

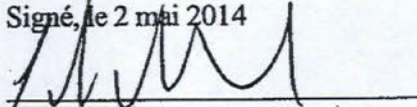
IL EST RÉSOLU QUE la société GNP immobilier inc. «locateur» signe des baux avec les sociétés 9205-0681 Québec inc., 9094-6039 Québec inc. et la FIDUCIE HÉLICO EXCURSIONS. «locataires» concernant la location d'espaces à l'intérieur de la bâtisse portant le numéro civique 527, route Gravel à Neuville (Québec) G0A 2R0 servant de hangar d'entreposage pour hélicoptères, selon les termes et conditions contenus audit baux, projet des susdit baux étant soumis au conseil d'administration et dûment approuvé;

IL EST DE PLUS RÉSOLU QUE monsieur Paul Dubois soit, et il est par les présentes, autorisé à signer, pour et au nom de la société, lesdits baux, à y apporter toutes les modifications qu'il jugera utiles ou nécessaires et à faire tout ce qu'il jugera requis pour donner plein effet à la présente résolution.

#### CERTIFICAT

Je, soussigné, Paul Dubois, président de la société GNP immobilier inc., certifie par les présentes que les résolutions susmentionnées ont dûment été adoptées par le conseil d'administration de la société le 2 mai 2014 et qu'elles n'ont pas été modifiées ni abrogées.

Signé, le 2 mai 2014

  
Paul Dubois  
Président

EXTRAIT DE RÉSOLUTIONS dûment adoptées par le conseil d'administration de la société 9205-0681 Québec inc. le 2 mai 2014

LES RÉSOLUTIONS SUIVANTES SONT ADOPTÉES :

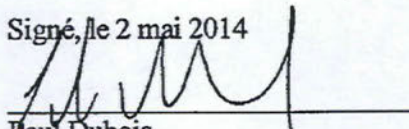
IL EST RÉSOLU QUE la société 9205-0681 Québec inc. «locataire» signe un bail avec la société GNP immobilier inc. «locateur» concernant la location d'un espace à l'intérieur de la bâtisse portant le numéro civique 527, route Gravel à Neuville (Québec) G0A 2R0 servant de hangar d'entreposage pour hélicoptères, selon les termes et conditions contenus audit bail, projet du susdit bail étant soumis au conseil d'administration et dûment approuvé;

IL EST DE PLUS RÉSOLU QUE monsieur Paul Dubois soit, et il est par les présentes, autorisé à signer, pour et au nom de la fiducie, ledit bail, à y apporter toutes les modifications qu'il jugera utiles ou nécessaires et à faire tout ce qu'il jugera requis pour donner plein effet à la présente résolution.

CERTIFICAT

Je, soussigné, Paul Dubois, président de la société 9205-0681 Québec inc., certifie par les présentes que les résolutions susmentionnées ont dûment été adoptées par le conseil d'administration de la société le 2 mai 2014 et qu'elles n'ont pas été modifiées ni abrogées.

Signé, le 2 mai 2014

  
\_\_\_\_\_  
Paul Dubois  
Président





## CONVENTION DE BAIL

### INTERVENUE ENTRE

**GNP IMMOBILIER INC**, personne morale légalement constituée, ayant son siège au 2335, boul. Bastien, Québec, G2B 1B3, représentée par Paul Dubois, dûment autorisé tel qu'il le déclare,

Ci-après appelée « le Locateur »

ET

**9094-6039 QUÉBEC INC.**, personne morale légalement constituée, ayant son siège social au 1386, du Groenland à Québec, province de Québec, G3J 1M4, représenté par Guy J. Gaudet, dûment autorisé tel qu'elle le déclare,

Ci-après appelée « le Locataire ».

## TABLE DES MATIÈRES

### Convention de bail

1→Objet du bail.....	2
1.1→Lieux loués.....	2
1.2→Aménagement des lieux.....	2
1.3→Enseignes et affichage.....	2
2→Durée du bail.....	2
2.1→Terme initial.....	2
2.2→Livraison des lieux.....	2
2.3→Option de renouvellement.....	3
2.4→Sous-location.....	3
3→Dispositions financières.....	3
3.1→Loyer.....	3
→Loyer de base.....	3
→Loyer supplémentaire (Frais communs).....	3-4
3.2→Taxe sur les produits et services (T.P.S.) et Taxe de vente du Québec (T.V.Q.).....	4
3.3→Renonciation aux droits de rétention et de compensation.....	4
4→Occupation des lieux.....	4
4.1→Utilisation des Lieux loués.....	4
4.2→Entretien et jouissance des Lieux loués.....	4-5
4.3→Entretien des hélicoptères.....	5
4.4→Produit explosif.....	5
4.5→Entrée et sortie d'hélicoptère.....	5
5→Services.....	5
5.1→Nettoyage.....	5
5.2→Interruption des services.....	5
6→Dispositions techniques.....	5
6.1→Énergie.....	5
6.2→Équipements spéciaux.....	6

7→Modifications aux Lieux loués par le Locataire.....	6
7.1→Modifications, améliorations locatives et autres.....	6
7.2→Renonciation au droit à l'hypothèque légale.....	6-7
8→Accès au Lieux loués par le Locateur.....	7
8.1→Travaux du Locateur.....	7
8.2→Droit d'entrée et de visite.....	7
9→Dégagement de responsabilité et d'assurances.....	7
9.1→Obligation du Locataire.....	7
9.1.1→Clauses de dégagement.....	7-8
9.1.2→Assurance.....	8
9.2→Obligations du Locateur.....	8
9.2.1→Clauses de dégagement.....	8
9.2.2→Assurance.....	9
9.3→Sinistre affectant l'Édifice ou les Lieux loués.....	9
10→Respect des lois et règlements.....	9
10.1→Lois et règlements.....	9
10.2→Avis et adresse.....	9
10.3→Lois applicables et invalidité.....	10
10.4→Annexes.....	10
10.5→Signataires.....	10

**LE LOCATEUR ET LE LOCATAIRE CONVIENNENT DE CE QUI SUIT:****1. OBJET DU BAIL****1.1 Lieux loués**

Le Locateur loue au Locataire qui accepte, un espace d'entreposage correspondant à un tiers (1/3) d'un hangar pour hélicoptères situé au 527, route Gravel à Neuville (Québec) GOA 2R0 (ci-après appelé « les Lieux loués »).

À cela s'ajoute un espace de bureau représentant 1/3 de la superficie de bureaux et un espace de rangement de 1/3 de la superficie de rangement nécessaire aux opérations.

**1.2 Aménagement des lieux**

L'aménagement et l'état des Lieux loués seront réputés être à la satisfaction du Locataire dès que celui-ci aura commencé à prendre possession des Lieux loués à moins qu'il n'ait préalablement transmis au Locateur, par écrit, une liste des déficiences qu'il prétend devoir être corrigées par le Locateur.

**1.3 Enseignes et affichage**

Le Locateur permettra l'installation d'enseignes identifiant les raisons sociales. Tous les frais reliés à l'installation, à l'identification et à la désinstallation seront à la charge du Locataire.

Aucune enseigne ne doit être apposée ni aucun affichage effectué, visible de l'extérieur des Lieux loués, sans l'autorisation écrite préalable du Locateur.

**2. DURÉE DU BAIL****2.1 Terme initial**

Le Terme initial de ce bail, la date du début et la date de la fin du bail (ci-après appelé « le Terme ») sont tels que ci-après décrits:

Terme initial:	trente-neuf (39) ans et neuf (9) mois
Début du terme:	1 <sup>er</sup> janvier 2014
Fin du terme:	30 septembre 2053

**2.2 Livraison des lieux**

Les Lieux loués seront livrés au Locataire pour occupation à la date suivante:

Date de livraison:	1 <sup>er</sup> janvier 2014
--------------------	------------------------------

### 2.3 Option de renouvellement

Le Locataire bénéficie de la possibilité de renouveler le présent bail pour une (1) période additionnelle de dix (10) ans.

Les termes et conditions de ce bail s'appliqueront à la période de renouvellement sauf pour les dispositions de nature monétaire qui devront être renégociées entre le Locateur et le Locataire; ces nouveaux prix devront être comparables à ceux alors en vigueur dans les édifices de même qualité et situés dans le même secteur, mais non inférieurs à ceux applicables pendant le Terme.

Le Locataire devra aviser le Locateur par écrit de son intention de se prévaloir ou de ne pas se prévaloir de son option de renouvellement douze (12) mois avant la fin du terme.

### 2.4 Sous-location

Le Locataire ne peut sous-louer sans le consentement écrit par GNP immobilier inc.. Si GNP immobilier inc. consent à la sous-location, le Locataire demeurera responsable, solidairement avec le sous-locataire, de ses obligations prévues au présent bail.

## 3. DISPOSITIONS FINANCIÈRES

### 3.1 Loyer

Le Locataire paiera au Locateur, pendant le Terme, à titre de loyer annuel, à l'égard des Lieux loués, la somme suivante:

#### Loyer de base

Neuf mille dollars (9 000.00 \$)

Payable par versements semi-annuels de quatre mille cinq cent dollars (4 500 \$) le premier jour de janvier et juillet de chaque année à la place d'affaires du Locateur.

Cette somme sera par la suite augmentée d'année en année de façon cumulative d'un pourcentage égal à la variation en pourcentage égal à la variation en pourcentage de la moyenne annuelle de l'Indice des Prix à la Consommation (IPC), pour la Ville de Québec, établi par Statistiques Canada pour l'année précédente par rapport à cette moyenne pour l'année du paiement.

#### Loyer supplémentaire (Frais communs)

Un tiers (1/3) de toutes les dépenses d'exploitation de l'immeuble à savoir :

Chauffage et énergie, taxes municipales et scolaires, assurances, entretien et réparations, déneigement, télécommunications, honoraires et toute autre dépense relative à l'immeuble et à sa gestion.

Pour la première année du bail, les frais communs sont évalués à cinq mille dollars (5 000 \$) et sont payables par versements semi-annuels de deux mille cinq cent dollars

(2 500 \$) le premier jour de janvier et juillet de chaque année à la place d'affaires du Locataire.

À la fin de chaque exercice financier du Locataire, il est expressément convenu que dans le cas où par l'effet de la variation du coût des Frais communs, le montant dû par le Locataire est supérieur au montant versé à ce titre, le Locataire devra, dans les trente (30) jours suivant la réception des pièces justificatives si le Locataire en fait la demande, versé au locateur la somme nécessaire pour compléter sa part et, dans le cas où le montant dû est inférieur à la somme versée, le locateur devra restituer au Locataire la somme en excédent, et ce dans les trente (30) jours suivant la réception du relevé établissant le montant brut réel des Frais d'Exploitation, selon le cas.

Les versements semi-annuels pour les frais communs pour le prochain exercice financier (année civile) seront établis, sur une base estimative, au coût ainsi déterminé par le relevé pour l'exercice financier précédent.

### 3.2 Taxe sur les produits et services (T.P.S.) et Taxe de vente du Québec (T.V.Q.)

La T.P.S. et la T.V.Q. sont payables par le Locataire au Locateur sur toute somme payable aux termes de ce bail et ce, suivant les taux prescrits par les lois applicables.

### 3.3 Renonciation aux droits de rétention et de compensation

Le Locataire devra payer le Loyer au Locateur, à échéance, et il renonce d'avance à tous droits de rétention ou de compensation fondés sur ses propres réclamations à moins que le Locateur n'y consente expressément et par écrit.

## 4. OCCUPATION DES LIEUX

### 4.1 Utilisation des Lieux loués

Les Lieux loués seront utilisés uniquement pour les fins ci-après mentionnées et ne devront sous aucun prétexte être utilisés à d'autres fins par le Locataire sans en avoir au préalable obtenu l'approbation écrite du Locateur :

Utilisation permise: Entreposage d'un hélicoptère et bureaux

### 4.2 Entretien et jouissance des Lieux loués

Le Locataire devra utiliser les Lieux loués, de même que tous les accessoires et les améliorations, avec prudence et diligence.

Le Locataire est entièrement responsable de ses faits, gestes et négligences à l'égard des colocataires de GNP immobilier inc., comme le sont les colocataires à l'égard du présent Locataire, de telle sorte que GNP immobilier inc. n'est nullement responsable, à l'égard du présent Locataire, des faits, des gestes et négligences des colocataires causant préjudice au présent Locataire.

#### 4.3 Entretien des hélicoptères

Le Locataire pourra faire ou faire faire l'entretien de ses hélicoptères sur ou dans les lieux loués mais uniquement par du personnel qualifié. Aucune peinture ni soudure, ainsi qu'aucune utilisation de produits chimiques ne pourront être effectuées dans les lieux loués. Toute autre activité devra être préalablement autorisée par écrit par le Locateur.

#### 4.4 Produit explosif

Aucun produit explosif ne peut se trouver à l'intérieur du bâtiment (hangar) à l'exception du gaz se trouvant dans les réservoirs des hélicoptères.

#### 4.5 Entrée et sortie d'hélicoptère

Lorsque le Locataire fait lui-même ou toute personne autorisée par ce dernier, les entrées et sorties d'hélicoptères dans le hangar, il en est le seul responsable.

### 5. SERVICES

#### 5.1 Nettoyage

Le Locataire est responsable du ménage quotidien pour garder propre les lieux loués.

Le Locataire ne laissera aucun débris et rebuts quelconques en dehors des Lieux loués, sauf avec l'autorisation du Locateur, et à l'époque et aux endroits indiqués par ce dernier.

#### 5.2 Interruption des services

Le Locateur a droit d'interrompre ou de modifier pour toutes les périodes de temps nécessaires ou qu'il juge utile, tous services auxquels il est tenu par ce bail, en cas d'accidents ou afin d'effectuer les réparations, remplacements, modifications ou améliorations nécessaires; le Locateur s'engage, en cas de telle interruption, à y remédier avec diligence raisonnable.

### 6. DISPOSITIONS TECHNIQUES

#### 6.1 Énergie

En tout temps, le Locataire doit garder les bouches d'air se trouvant dans les Lieux loués entièrement dégagées de façon à permettre une circulation de l'air adéquate.

Le Locataire convient de ne jamais consommer plus d'électricité que ne le permet une utilisation sûre des circuits se trouvant dans les Lieux loués ou les desservant; le Locataire est responsable de s'informer auprès du Locateur des capacités maximales des circuits avant toute utilisation.

## 6.2 Équipements spéciaux

Le Locateur n'aura en aucun cas à fournir au Locataire l'électricité, le chauffage, la climatisation, ou aucun autre service dont ce dernier pourrait avoir besoin en raison de son utilisation, dans les Lieux loués, d'équipements spéciaux tels que des ordinateurs ou autres appareils électroniques, électriques ou mécaniques, à moins que ceux-ci ne soient communément considérés comme de l'équipement normal de bureau ne requérant pas de services supplémentaires à ceux fournis dans les Lieux loués.

Le Locataire pourra toutefois s'équiper en ce sens et à ses frais, pourvu que cela se fasse en conformité avec la réglementation existante et en autant que cela ne porte pas atteinte à la qualité des installations électriques ou mécaniques de l'Édifice ou ne dépasse pas toute norme de poids édictée par le Locateur, toutefois, toute consommation d'énergie supplémentaire découlant de telles installations fera l'objet des dispositions de l'article précédent.

Toutes telles installations devront au préalable être approuvées par écrit par le Locateur et être exécutées suivant les conditions qu'il jugera raisonnable d'imposer dans les circonstances.

## 7. MODIFICATIONS AUX LIEUX LOUÉS PAR LE LOCATAIRE

### 7.1 Modifications, améliorations locatives et autres

Le Locataire ne peut faire aucune modification, réparation, addition ou amélioration dans les Lieux loués sans le consentement écrit et préalable du Locateur. Les améliorations approuvées par le Locateur doivent être effectuées par des entrepreneurs ou sous-traitants choisis par le Locataire avec l'approbation du Locateur, qui convient de ne pas la refuser sans motif raisonnable.

Le coût de telles modifications, réparations, additions, ou améliorations est à la seule charge du Locataire et si le Locateur doit effectuer un quelconque paiement à cet égard, cette somme sera immédiatement exigible du Locataire et payable à titre de Loyer. Le Locataire demeurera en tout temps responsable de tous dommages découlant directement ou indirectement de l'exécution, des vices ou défauts de tels travaux.

À la fin du bail, que celle-ci intervienne de façon anticipée ou non, le Locataire devra laisser les Lieux loués en bon état de réparation, sauf usure normale.

Il devra aussi laisser en place toutes les améliorations et additions qu'il aura faites à l'Édifice, le tout sans indemnité.

### 7.2 Renonciation au droit à l'hypothèque légale

Le Locataire convient d'exiger que tout entrepreneur, sous-traitant ou fournisseur de matériaux remette au Locateur, avant le début de tout travail dans les Lieux Loués, une renonciation écrite à tout droit à l'hypothèque légale, le cas échéant, à l'égard de l'Édifice ou de partie de celui-ci appartenant au Locateur et à toute réclamation contre le Locateur qui découlerait de tout travail, service, fourniture de matériel ou matériaux ou main-

d'œuvre relatifs aux Lieux Loués; si une telle renonciation ne pouvait être obtenue, le Locataire devra fournir au Locateur une garantie acceptable à la discrétion du Locateur afin de garantir le paiement des travaux, matériel, matériaux et main-d'œuvre.

## **8. ACCÈS AUX LIEUX LOUÉS PAR LE LOCATEUR**

### **8.1 Travaux du Locateur**

Le Locateur pourra, en tout temps, faire à l'intérieur des Lieux loués et dans l'Édifice toute construction ou réparation qui deviendront raisonnablement nécessaires; ces travaux, s'ils sont effectués dans les Lieux loués, devront être complétés avec diligence raisonnable et ne pas modifier la superficie des Lieux loués.

### **8.2 Droit d'entrée et de visite**

Le Locateur pourra en tout temps pénétrer dans les Lieux loués pour les fins mentionnées au paragraphe précédent ou afin de les examiner, les visiter, y faire les modifications ou réparations nécessaires ou pour toutes autres fins qu'il peut juger utiles ou nécessaires à l'exploitation ou à l'entretien de l'Édifice ou de son équipement. Le Locateur exercera ce droit d'entrée de façon raisonnable et, si les circonstances l'exigent, en donnant un préavis au Locataire; toutefois, le Locateur ne sera tenu à aucun préavis en cas de situation d'urgence mettant en péril la vie ou l'intégrité des personnes ou pouvant entraîner des dommages à l'Édifice ou aux biens.

Le Locataire ne modifiera aucune serrure des portes de Lieux loués sans le consentement écrit préalable du Locateur qui peut exiger, comme condition, que le Locataire lui fournisse les clés de toute nouvelle serrure.

## **9. DÉGAGEMENT DE RESPONSABILITÉ ET D'ASSURANCES**

Afin de protéger adéquatement les droits et responsabilités du Locateur et du Locataire, ces derniers s'engagent à assurer les responsabilités en regard de leurs activités et obligations et à souscrire les assurances requises aux conditions minimales ci-après décrites.

### **9.1 Obligation du Locataire**

#### **9.1.1 Clauses de dégageement**

9.1.1.1 Le Locataire dégage le Locateur, ses administrateurs, employés, préposés et invités de toute responsabilité pour tout dommage, toute réclamation ou toute autre poursuite, dont le Locateur pourrait faire l'objet en rapport avec les activités ou obligations du Locataire.

9.1.1.2 Le Locataire s'engage à prendre fait et cause pour le Locateur, ses administrateurs, employés, préposés et invités et à les tenir indemnes de tous déboursés, frais et indemnités lorsque ces derniers sont impliqués dans tout dommage, toute réclamation,

toute poursuite ou toute action intentée en rapport avec les activités ou obligations du Locataire.

- 9.1.1.3 Le Locataire, Héli-Horizon inc., 9094-6039 Québec inc. et Fiducie Hélico Excursions, renoncent à tous recours contre le Locateur, GNP Immobilier inc., pour tous dommages aux aéronefs découlant de leur présence sur le site, dans le bâtiment ou l'utilisation d'équipements.

## 9.1.2 Assurance

- 9.1.2.1 Le Locataire, ou une personne agissant pour lui, souscrira, à ses frais, les assurances demandées ci-après :

- a) Une assurance responsabilité civile des lieux, à titre de Locataire, pour une limite minimale de 2 M\$.
- b) Une assurance biens et améliorations locatives pour un montant correspondant à leur valeur à neuf.
- c) Une assurance responsabilité civile aéronefs pour limite minimale de 5 M\$ et une assurance de dommages matériels aux aéronefs pour leur valeur agréée (Aircraft Hull and Liability Insurance).
- d) Une clause de renonciation à la subrogation telle que précisée à 9.1.1.3 applicable aux alinéas b) et c) précédent.

Il est entendu et convenu que les exigences d'assurance ne doivent pas être interprétées comme une limitation à la responsabilité ou aux obligations du Locataire.

Il demeure de la responsabilité du Locataire de souscrire, à ses frais, toute autre assurance qu'il jugera nécessaire.

## 9.2 OBLIGATIONS DU LOCATEUR

### 9.2.1 Clauses de dégageement

- 9.2.1.1 Le Locateur dégage le Locataire, ses administrateurs, employés, préposés et invités de toute responsabilité pour tout dommage, toute réclamation ou toute autre poursuite, dont le Locataire pourrait faire l'objet en rapport avec les activités ou obligations du Locateur.
- 9.2.1.2 Le Locateur s'engage à prendre fait et cause pour le Locataire, ses administrateurs, employés, préposés et invités et à les tenir indemnes de tous déboursés, frais et indemnités lorsque ces derniers sont impliqués dans tout dommage, toute réclamation, toute poursuite ou toute action intentée en rapport avec les activités ou obligations du Locateur.
- 9.2.1.3 Le Locateur, GNP Immobilier inc., renonce à tous recours contre le Locataire, Héli-Horizon inc., 9094-6039 Québec inc. et Fiducie Hélico Excursions, pour tous les dommages au bâtiment ou à l'équipement.

## 9.2.2 Assurance

9.2.2.1 Le Locateur, ou une personne agissant pour lui, souscrira, à ses frais, les assurances demandées ci-après :

- a) Une assurance responsabilité civile des lieux, à titre de Locateur - propriétaire, pour une limite minimale de 2 M\$.
- b) Une assurance biens, sur base de la valeur à neuf, pour un montant de 600 000 \$ sur la bâtisse.
- c) Une assurance bris des machines pour un montant de 600 000 \$.
- d) Une clause de renonciation à la subrogation telle que précisée à 9.2.1.3 applicable aux alinéas b) et c) précédent.

Il est entendu et convenu que les exigences d'assurance ne doivent pas être interprétées comme une limitation à la responsabilité ou aux obligations du Locateur.

## 9.3 Sinistre affectant l'Édifice ou les Lieux loués

Dans le cas où l'un ou l'autre de l'Édifice ou des Lieux loués, ou les deux, sont détruits et/ou endommagés par un sinistre de quelque nature que ce soit, le Locateur pourra mettre fin au bail.

Aucune disposition du présent bail n'oblige le Locateur à reconstruire ou réparer les modifications ou améliorations du Locataire ni à remplacer ses biens.

## 10. RESPECT DES LOIS ET REGLEMENTS

### 10.1 Lois et règlements

Le Locataire se conformera promptement et à ses frais à toutes les lois, règles, arrêtés, décrets et règlements des autorités municipales, provinciales et fédérales ou de toutes autres autorités ayant juridiction à l'égard des Lieux loués, de leur occupation par le Locataire ou des activités que celui-ci y exerce; le Locateur ne sera d'aucune manière réputé avoir représenté au Locataire que les activités qu'il exerce dans les Lieux loués sont autorisées par quelques autorités que ce soit et le Locataire demeurera seul responsable de s'assurer de ses droits à cet égard.

### 10.2 Avis et adresse

Tout avis ou mise en demeure donné par le Locateur au Locataire pourra être signifié ou notifié suivant les dispositions du Code de Procédure Civile du Québec.

Pour les fins de la signification ou de la notification de tels avis ou mises en demeure, l'adresse du Locateur est celle mentionnée au début de ce bail, à moins d'autre indication transmise par écrit au Locataire; l'adresse du Locataire est réputée être celle des Lieux loués.

10.3 Lois applicables et invalidité

Ce bail est sujet aux lois en vigueur dans la province de Québec. Si une disposition de ce bail était jugée invalide en tout et en partie, telle invalidité ne portera pas atteinte à cette disposition pour le surplus ou à toute autre disposition du bail, lesquelles demeureront de plein effet entre les parties.

10.4 Annexes

Les annexes au bail ci-après mentionnées en font partie intégrante à toutes fins que de droit:

- Annexe « A »: Résolutions
- Annexe « B » Plans

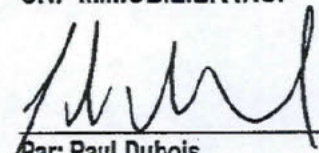
10.5 Signataires

Les signataires du présent bail, dans le cas où une partie n'est pas une personne physique, se déclarent dûment autorisés à agir aux présentes et déclarent, le cas échéant, que les résolutions données à l'annexe « A » et attestant de leur pouvoir sont de plein effet.

EN FOI DE QUOI, LES PARTIES ONT SIGNÉ À QUÉBEC CE 2<sup>e</sup> JOUR DE MAI 2014

GNP IMMOBILIER INC.

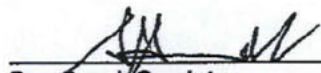
« LE LOCATEUR »

  
 \_\_\_\_\_  
 Par: Paul Dubois

  
 \_\_\_\_\_  
 Témoin

9094-6039 QUÉBEC INC.

« LE LOCATAIRE »

  
 \_\_\_\_\_  
 Par: Guy J/Gaudet

  
 \_\_\_\_\_  
 Témoin

EXTRAIT DE RÉSOLUTIONS dûment adoptées par le conseil d'administration de la société GNP immobilier inc. le 2 mai 2014

LES RÉSOLUTIONS SUIVANTES SONT ADOPTÉES :


IL EST RÉSOLU QUE la société GNP immobilier inc. «locateur» signe des baux avec les sociétés 9205-0681 Québec inc., 9094-6039 Québec inc. et la FIDUCIE HÉLICO EXCURSIONS. «locataires» concernant la location d'espaces à l'intérieur de la bâtisse portant le numéro civique 527, route Gravel à Neuville (Québec) G0A 2R0 servant de hangar d'entreposage pour hélicoptères, selon les termes et conditions contenus audit baux, projet des susdit baux étant soumis au conseil d'administration et dûment approuvé;

IL EST DE PLUS RÉSOLU QUE monsieur Paul Dubois soit, et il est par les présentes, autorisé à signer, pour et au nom de la société, lesdits baux, à y apporter toutes les modifications qu'il jugera utiles ou nécessaires et à faire tout ce qu'il jugera requis pour donner plein effet à la présente résolution.

#### CERTIFICAT

Je, soussigné, Paul Dubois, président de la société GNP immobilier inc., certifie par les présentes que les résolutions susmentionnées ont dûment été adoptées par le conseil d'administration de la société le 2 mai 2014 et qu'elles n'ont pas été modifiées ni abrogées.

Signé, le 2 mai 2014

  
\_\_\_\_\_  
Paul Dubois  
Président

EXTRAIT DE RÉSOLUTIONS dûment adoptées par le conseil d'administration de la société 9094-6039 Québec inc. le 2 mai 2014

LES RÉSOLUTIONS SUIVANTES SONT ADOPTÉES :


IL EST RÉSOLU QUE la société 9094-6039 Québec inc. «locataire» signe un bail avec la société GNP immobilier inc. «locateur» concernant la location d'un espace à l'intérieur de la bâtisse portant le numéro civique 527, route Gravel à Neuville (Québec) G0A 2R0 servant de hangar d'entreposage pour hélicoptères, selon les termes et conditions contenus audit bail, projet du susdit bail étant soumis au conseil d'administration et dûment approuvé;

IL EST DE PLUS RÉSOLU QUE monsieur Guy J. Gaudet soit, et il est par les présentes, autorisé à signer, pour et au nom de la fiducie, ledit bail, à y apporter toutes les modifications qu'il jugera utiles ou nécessaires et à faire tout ce qu'il jugera requis pour donner plein effet à la présente résolution.

#### CERTIFICAT

Je, soussigné, Guy J. Gaudet, président de la société 9094-6039 Québec inc., certifie par les présentes que les résolutions susmentionnées ont dûment été adoptées par le conseil d'administration de la société le 2 mai 2014 et qu'elles n'ont pas été modifiées ni abrogées.

Signé, le 2 mai 2014

  
\_\_\_\_\_  
Guy J. Gaudet