



Cadre de référence

Examen des exigences en matière de services de la circulation aérienne et d'espace aérien

Kelowna (Colombie-Britannique)

NAV CANADA
Niveaux de service
151, rue Slater, bureau 120
Ottawa (Ontario) K1P 5H3

Avril 2023

Les renseignements et les schémas dans le présent document sont fournis
à titre indicatif seulement et ne doivent pas être utilisés pour la navigation.

TABLE DES MATIÈRES

1.0	But.....	1
2.0	Portée de l'étude.....	1
3.0	Contexte	1
4.0	Méthodologie	1
5.0	Plan de gestion de la sécurité.....	2
6.0	Ressources humaines	2
7.0	Plan de gestion des activités.....	3
8.0	Ressources financières.....	3
9.0	Importance des changements.....	3
10.0	Consultation.....	4
11.0	Autorité	4

1.0 But

Le présent cadre de référence a pour objet d'entreprendre une étude aéronautique visant à examiner les exigences en matière d'espace aérien dans les environs de l'aéroport de Kelowna, en Colombie-Britannique.

2.0 Portée de l'étude

L'étude aéronautique vise à évaluer les exigences en matière de services de la circulation aérienne et d'espace aérien dans le secteur de Kelowna. Elle comprendra des consultations officielles auprès des parties prenantes afin de déterminer la présence d'éventuels problèmes et les mesures d'atténuation qui pourraient s'avérer nécessaires, à supposer que des changements aux services de la circulation aérienne ou à la classification ou la structure de l'espace aérien soient recommandés.

3.0 Contexte

L'aéroport international de Kelowna (CYLW) est situé le long de l'autoroute 97, à environ 6 milles marins (NM) au nord-est de Kelowna. Il est exploité par la Ville de Kelowna. Il occupe la 10^e place au Canada en nombre de passagers.

À cet aéroport se trouve une zone de contrôle (CZ) de classe D (transpondeur requis) de forme irrégulière jusqu'à 6 500 pi au-dessus du niveau de la mer (ASL), sauf pour les 2 500 pi au-dessus du lac Okanagan. L'aéroport est situé à 1 420 pi ASL. Sa seule piste (16/34) est asphaltée et mesure 8 900 pi de long sur 200 pi de large.

Le personnel de NAV CANADA assure le service de contrôle d'aéroport 17 h par jour, de 1330 à 0630Z† (0530 à 2230, heure locale) sur la fréquence de 119,6 MHz, et le contrôle au sol sur la fréquence 121,7 MHz. Lorsque la tour est fermée, le service consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS) est assuré par le personnel de la station d'information de vol (FSS) de Penticton, sur la fréquence obligatoire (MF) de 119,6 MHz. Un service d'information de vol en route (FISE) est offert par le centre d'information de vol (FIC) de Kamloops sur la fréquence de 122,5 MHz. Les renseignements météorologiques sont fournis par un système automatisé d'observations météorologiques (AWOS) doté de caméras météo numériques à l'aviation (DAWC). Un rapport de message d'observation météorologique régulière d'aérodrome (METAR) de 24 h et des prévisions d'aérodrome (TAF), aussi de 24 h, sont émis à 0100Z, 0700Z, 1300Z et 1900Z.

Les mouvements d'aéronefs durant les heures d'ouverture de la tour ont connu une croissance constante entre 2016 (85 772) et 2019 (96 010). En raison de la pandémie de COVID-19, le nombre de mouvements a diminué à 73 757 en 2020, avant de rebondir à 87 707 en 2021 et de retrouver son niveau prépandémie en 2022 (93 447). Entre 2016 et 2021, 57 % des mouvements se sont effectués en règles de vol à vue (VFR), contre 43 % en règles de vol aux instruments (IFR).

4.0 Méthodologie

L'étude aéronautique a pour but de déterminer, d'évaluer et d'analyser les renseignements recueillis dans le cadre de la collecte de données et de la consultation des clients et des parties prenantes.

L'équipe chargée de l'étude sera responsable des tâches suivantes :

- Confirmer les exigences de parties prenantes en matière des services faisant l'objet d'un examen.
- Analyser les préoccupations et les problèmes soulevés par les parties prenantes.
- Élaborer des solutions ou des options possibles.
- Effectuer une détermination des dangers et évaluation des risques sur les problèmes, au besoin.
- Présenter des recommandations à la haute direction et au Conseil d'administration aux fins d'approbation.
- Assurer la coordination avec les gestionnaires appropriés qui participeraient à la mise en œuvre technique et opérationnelle de tout changement de service proposé.
- Assurer la coordination avec Transports Canada.

L'équipe chargée de l'étude doit s'assurer que les parties prenantes intéressées ou concernées ont été consultées avant de formuler toute recommandation à la haute direction.

Une analyse de rentabilisation sera élaborée afin de valider les recommandations, au besoin.

L'équipe chargée de l'étude effectuera une analyse des risques et pourrait faire appel aux parties prenantes pour participer à l'évaluation de certains scénarios de risque.

5.0 Plan de gestion de la sécurité

Le gestionnaire responsable de l'application de toute décision découlant de la présente étude aéronautique devra préparer un plan de gestion de la sécurité lié au projet. Ce plan doit comprendre les mesures d'atténuation et de surveillance nécessaires à la mise en œuvre du changement de service.

6.0 Ressources humaines

L'équipe multidisciplinaire chargée de l'étude sera composée, selon les besoins, de représentants des domaines technique, opérationnel et de soutien.

Chef d'équipe : Gestionnaire, Niveaux de service

Conseiller : Directeur, Relations avec l'industrie et les parties prenantes

Collaborateurs : Spécialiste, Niveaux de service
Gestionnaires et personnel de la région d'information de vol de Vancouver
Gestion de l'information aéronautique
Performance de l'entreprise, Relations avec les parties prenantes et communications
D'autres groupes, au besoin

7.0 Plan de gestion des activités

Approbation du cadre de référence : Mars 2023

Durant l'étude aéronautique*, les activités suivantes seront entreprises :

1. Élaboration d'un plan de communication et de consultation – printemps 2023
2. Début de l'étude – printemps 2023
3. Consultation – printemps/été 2023
4. Évaluation des résultats de la consultation – été 2023
5. Réalisation d'une détermination des dangers et évaluation des risques liée aux problèmes – été 2023
6. Mise au point du rapport d'étude aéronautique – été/automne 2023
7. Approbations des membres de la direction et du Conseil d'administration – automne 2023
8. Émission de l'avis de proposition (au besoin) – automne 2023
9. Distribution à Transports Canada aux fins d'étude des considérations en matière de sécurité – hiver 2023

À la suite de l'examen par Transports Canada :

10. Collaboration en ce qui a trait au plan et aux dates de mise en œuvre avec les groupes appropriés – à déterminer
11. Préparation d'un document au groupe Gestion de l'information aéronautique – à déterminer
12. Préparation et publication de la circulaire d'information aéronautique – à déterminer
13. Élaboration et publication d'un avis public – à déterminer
14. Mise en œuvre – à déterminer
15. Surveillance – examens postérieurs à la mise en œuvre (effectués 90 jours et, au besoin, 1 an après la mise en œuvre)

** Le calendrier de l'étude aéronautique peut faire l'objet de changements.*

8.0 Ressources financières

Les frais de déplacement et d'autres dépenses connexes de l'équipe chargée de l'étude relèvent de chaque gestionnaire responsable, qui doit aussi gérer les heures supplémentaires.

Les changements relatifs à la conception des services pourraient nécessiter le soutien de l'Ingénierie. Ces besoins seront cernés à mesure que l'étude progressera en vue d'entamer la planification de projet pour la mise en œuvre des recommandations d'ingénierie qui figurent dans l'étude.

9.0 Importance des changements

Il est possible que certaines options de prestation des services représentent un changement important pour un groupe d'utilisateurs non négligeable. Le cas échéant, les dispositions de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* sur les avis officiels s'appliqueront.

10.0 Consultation

Un plan de consultation approprié sera rédigé.

Les organisations de l'aviation représentant les aéroports, l'aviation générale, l'aviation d'affaires et d'autres organisations, selon le cas, seront consultées durant l'étude aéronautique.

Une liste complète des parties prenantes et des clients consultés sera jointe à l'étude aéronautique.

Si vous avez des questions ou souhaitez fournir des commentaires sur l'étude, vous pouvez le faire par courriel studies.etudes@navcanada.ca ou par la poste à l'adresse ci-dessous :

Adresse pour la messagerie	Adresse postale
NAV CANADA Niveaux de service 151, rue Slater, bureau 120 Ottawa (Ontario) K1P 5H3	NAV CANADA Niveaux de service C.P. 3411, succ. T Ottawa (Ontario) K1P 5L6

11.0 Autorité

Vice-présidente adjointe, Relations avec l'industrie et les parties prenantes.