



Serving a world in motion
Au service d'un
monde en mouvement
navcanada.ca

Cadre de référence

Examen de Exigences en matière de surveillance

à proximité

des Provinces du Nord des Prairies
(Thompson, La Ronge, Stony Rapids, Fort McMurray,
Grande Prairie)

et

du Nord de la Colombie-Britannique
(Prince George, Sandspit, Port Hardy)

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

février 2024

L'information contenue dans le présent document est la propriété de NAV CANADA et son utilisation est interdite, sauf lorsque NAV CANADA a donné une autorisation écrite.

Table des matières

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

1.0 Objet

Le présent cadre de référence a pour but d'entreprendre une étude aéronautique (« l'étude ») visant à examiner les exigences en matière de surveillance à proximité des provinces du Nord des Prairies (Thompson, La Ronge, Stony Rapids, Fort McMurray, Grande Prairie) et du nord de la Colombie-Britannique (Prince George, Sandspit, Port Hardy/Holberg).

2.0 Portée de l'étude

L'étude permettra d'évaluer les exigences relatives à la surveillance dans les villes identifiées à proximité du Nord des Prairies et du Nord de la Colombie-Britannique.

Cette étude comprendra des consultations officielles avec les parties prenantes permettant de déterminer s'il y a des problèmes et quelles mesures d'atténuation peuvent être requises si des modifications sont recommandées aux exigences de surveillance.

3.0 Contexte

Le Projet de modernisation des radars (RAMP) de Transports Canada, mis en œuvre au début des années 1980, comprenait 22 radars de surveillance terminaux (TSR) et 17 radars secondaires de surveillance (SSR) en route. Entre 1995 et 2000, NAV CANADA a installé sept radars SSR supplémentaires, utilisés pour la surveillance en route de haut niveau, dans le cadre du Projet des radars du Nord. Ces 46 systèmes radar ont maintenant atteint la fin de leur durée de vie opérationnelle.

L'industrie de l'aviation mondiale passe actuellement de la surveillance indépendante à la surveillance dépendante. L'introduction de nouvelles couches supplémentaires de la capacité de surveillance, comme la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), est indépendante de la disponibilité d'un aménagement SSR et peut être en mesure de satisfaire aux exigences de surveillance dans les zones de couverture SSR actuelles.

NAV CANADA utilise l'ADS-B sol depuis 2008. L'utilisation généralisée de l'ADS-B, combinée au vieillissement de l'équipement au sol, offre l'occasion de déterminer les besoins en matière de surveillance dans les environs des aménagements SSR au sol existants. Cet objectif non physique définit le besoin en matière de surveillance opérationnelle dans un secteur particulier et élimine toute méthode de mise en œuvre permettant pour respecter cette exigence. Cependant, une fois qu'une exigence de surveillance est définie, une recommandation de mise hors service d'un aménagement SSR pourrait être formulée si le besoin n'était pas établi.

Les zones desservies par les SSR dans les provinces du Nord des Prairies et du Nord de la Colombie-Britannique ont été identifiées pour faire l'objet d'une seule étude en raison des similitudes géographiques et de services que ces aménagements offrent au sein du système de navigation aérienne.

Étant donné le vieillissement de l'équipement et l'utilisation généralisée de l'ADS-B, une étude aéronautique est nécessaire pour examiner les exigences en matière de surveillance dans les zones de surveillance au sol identifiées.

4.0 Méthodologie

L'étude permettra de déterminer, d'évaluer et d'analyser les renseignements recueillis au moyen de la collecte de données et de la consultation avec les clients et les parties prenantes. L'étude doit permettre :

- 1) de confirmer les exigences des parties prenantes pour les services faisant l'objet d'un examen;
- 2) d'analyser les préoccupations et les problèmes soulevés par les parties prenantes;
- 3) d'élaborer des solutions et des options possibles;
- 4) de procéder à une détermination des dangers et évaluation des risques sur les problèmes, le cas échéant;
- 5) de présenter des recommandations à la haute direction et au Conseil d'administration aux fins d'approbation;
- 6) d'assurer la coordination avec les gestionnaires appropriés qui participeraient à la mise en œuvre technique et opérationnelle de tout changement de service proposé;
- 7) d'assurer la coordination avec Transports Canada.

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

5.0 Ressources humaines

L'équipe responsable de l'étude sera une équipe multidisciplinaire composée de représentants des domaines techniques, opérationnels et de soutien cruciaux.

L'équipe chargée de l'étude doit s'assurer que la consultation avec les parties prenantes ou concernées est suffisante avant de formuler toute recommandation à la haute direction.

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

Chef d'équipe : Gestionnaire, Niveaux de service

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

Contributeurs :

- Spécialiste, Niveaux de service
- Gestionnaires et personnel dans diverses régions d'information de vol
- Gestion de l'information aéronautique
- Groupe Technologies de NAV CANADA
- Groupe Performance de l'entreprise de NAV CANADA
- Groupe Relations avec l'industrie et les parties prenantes de NAV CANADA
- Autres membres, au besoin

6.0 Plan de gestion des activités

Approbation du cadre de référence : Février 2024

Lors de la réalisation de l'étude*, les activités suivantes seront entreprises :

1. Élaboration d'un plan de communication et de consultation – Hiver 2024
2. Début de l'étude – Hiver 2024
3. Consultation – Hiver 2024
4. Évaluation des résultats de la consultation – Hiver 2024
5. Exécution d'une détermination des dangers et évaluation des risques sur les problèmes – Printemps 2024
6. Achèvement du rapport de l'étude aéronautique – Été 2024
7. Approbation par la haute direction et le Conseil d'administration – Été 2024
8. Publication d'un avis de proposition (si nécessaire) – Été 2024
9. Distribution à Transports Canada aux fins d'examen de la sécurité – Automne 2024

Après l'examen par Transports Canada :

10. Émission d'un avis d'accord (au besoin) – À déterminer
11. Collaboration en ce qui a trait au plan et aux dates de mise en œuvre avec les groupes appropriés – À déterminer
12. Préparation d'un document au groupe Gestion de l'information aéronautique – À déterminer
13. Préparation et publication de la circulaire d'information aéronautique – À déterminer
14. Préparation et publication d'un avis – À déterminer
15. Mise en œuvre – À déterminer
16. Surveillance et examens postérieurs à la mise en œuvre – À déterminer

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

7.0 Importance des changements

Certaines des options de prestation de services peuvent représenter un changement important pour un groupe d'utilisateurs non négligeable. Si tel est le cas, des avis officiels conformément à la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* s'appliquent.

8.0 Ressources financières

Les changements relatifs à la conception des services pourraient nécessiter un soutien technique. Ces exigences seront cernées 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 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. Une liste complète des parties prenantes et des clients consultés sera jointe à l'étude.

Si vous avez des questions ou souhaitez apporter votre contribution à l'étude, vous pouvez le faire en envoyant un courriel à studies.etudes@navcanada.ca ou en écrivant à l'adresse suivante :

Adresse municipale/du service de messagerie	Adresse postale
NAV CANADA Niveaux de service 151, rue Slater Ottawa (Ontario) K1P 5H3	NAV CANADA Niveaux de service C.P. 3411, succ. T Ottawa (Ontario) K1P 5L6

10.0 Plan de gestion de la sécurité

NAV CANADA préparera un plan de gestion de la sécurité du projet, précisant les responsabilités liées à la mise en œuvre découlant de l'étude, y compris les mesures d'atténuation, et les mesures de surveillance pour mettre en œuvre le changement de service.

11.0 Autorité

Ce document a été publié sous l'autorité du vice-président adjoint, Relations avec l'industrie et les parties prenantes.