

# Niveaux de service

Cadre de référence

Examen des besoins relatifs à l'espace aérien

dans les environs de

Toronto, Ontario

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

Octobre 2024

# Table des matières

1. Objet.....	1
2. Portée de l'Étude .....	1
3. Contexte.....	1
4. Méthodologie.....	1
5. Ressources humaines.....	2
6. Plan de gestion des activités .....	2
7. Importance des changements .....	3
8. Ressources financières .....	3
9. Consultations.....	3
10. Plan de gestion de la sécurité.....	4
11. Autorité .....	4

# 1. Objet

L'objectif du présent cadre de référence est de lancer une étude aéronautique (l'« Étude ») visant à examiner les besoins relatifs à l'espace aérien dans les environs de Toronto (Ontario).

## 2. Portée de l'Étude

L'Étude consistera à évaluer les besoins relatifs à l'espace aérien à proximité des aéroports de Toronto/Lester B. Pearson International (CYYZ) et Billy Bishop Toronto City (CYTZ) afin de déterminer si des changements sont nécessaires dans la foulée de la fermeture des aéroports de Toronto/Butonville (CYKZ) et de Toronto/Downsview (CYZD).

## 3. Contexte

L'Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto est l'aéroport le plus grand et le plus fréquenté du Canada. Il dessert principalement des vols internationaux et nationaux. Il dispose d'une zone de contrôle terminal (TCA) de classe C avec des anneaux concentriques centrés sur le VOR de Toronto (YYZ).

L'aéroport Billy Bishop de Toronto est situé en dessous de la TCA de Toronto Pearson et dessert des compagnies aériennes régionales et des aéronefs d'aviation générale. La zone de contrôle (CZ) de l'aéroport Billy Bishop est un espace aérien de classe C, de forme irrégulière, d'un rayon de cinq milles marins, centré sur l'aéroport Billy Bishop et directement à côté de la CZ de l'aéroport Pearson.

L'espace aérien entourant les aéroports Pearson et Billy Bishop est l'un des plus fréquentés au Canada. La fermeture des aéroports de Butonville et de Downsview et la suppression de leur CZ respective pourraient nécessiter la modification des limites de l'espace aérien dans cette zone.

## 4. Méthodologie

L'Étude permettra de recenser, d'évaluer et d'analyser l'information recueillie dans le cadre de la collecte de données et de la consultation des utilisateurs et des parties prenantes. L'Étude permettra :

- 1) de confirmer les exigences des parties prenantes quant aux services à l'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 concernés qui participeraient à la mise en œuvre technique et opérationnelle des changements de service proposés;

- 7) d'assurer la coordination avec Transports Canada.

## 5. Ressources humaines

L'équipe multidisciplinaire chargée de l'Étude sera composée, au besoin, de représentants des domaines opérationnels, techniques et de soutien essentiels.

Cette équipe s'assurera que la consultation avec les parties prenantes intéressées ou concernées est suffisante avant de formuler toute recommandation à la haute direction.

Elle effectuera également une analyse des risques et pourra faire appel aux parties prenantes pour participer à l'évaluation de certains scénarios de risque.

Chef d'équipe :            Gestionnaire, Niveaux de service

Collaborateurs :

- Spécialiste, Niveaux de service
- Gestionnaires et personnel de la région d'information de vol de Toronto
- 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 personnes, au besoin

## 6. Plan de gestion des activités

Approbation du cadre de référence : Octobre 2024

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

- 1) Élaboration d'un plan de communication et de consultation – Automne 2024
- 2) Début de l'Étude – Automne 2024
- 3) Consultation – Automne 2024
- 4) Évaluation des résultats de la consultation – Hiver 2025
- 5) Exécution d'une détermination des dangers et évaluation des risques sur les problèmes – Hiver 2025
- 6) Finalisation du rapport de l'étude aéronautique – Hiver 2025
- 7) Approbation des membres de la direction et du Conseil d'administration – Hiver 2025

Si une proposition de modification est approuvée :

- 8) Publication d'un avis de proposition – Printemps 2025
- 9) Distribution de l'évaluation terminée à Transports Canada aux fins d'examen de la sécurité – Été 2025

Une fois l'accord de Transports Canada donné :

- 10) Coordination du plan et des dates de mise en œuvre avec les groupes appropriés – À déterminer
- 11) Préparation d'un document pour le groupe Gestion de l'information aéronautique – À déterminer
- 12) Préparation et publication de la circulaire d'information aéronautique – À déterminer
- 13) Préparation et publication d'un avis — À déterminer
- 14) Mise en œuvre – À déterminer
- 15) Surveillance et examens postérieurs à la mise en œuvre – À déterminer

\* Le calendrier de l'Étude peut faire l'objet de changements.

## 7. Importance des changements

Certaines des options de prestation de services proposées peuvent représenter 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.

## 8. 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. Consultations

Un plan de consultation approprié sera rédigé. Il comprendra des consultations formelles avec les parties prenantes afin de déterminer s'il existe des problèmes et quelles mesures d'atténuation peuvent s'avérer nécessaires si des changements sont recommandés pour la classification ou la structure de l'espace aérien.

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 des utilisateurs et des parties prenantes 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](mailto:studies.etudes@navcanada.ca) ou en écrivant à l'adresse suivante :

Adresse municipale/du service de messagerie

Adresse postale

NAV CANADA Niveaux de service	NAV CANADA Niveaux de service
----------------------------------	----------------------------------

151, rue Slater Ottawa (Ontario) K1P 5H3	C.P. 3411, succ. T Ottawa (Ontario) K1P 5L6
---	--

## 10. 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 tout changement de service.

## 11. Autorité

Le présent document a été publié sous l'autorité de la vice-présidente adjointe, Relations avec l'industrie et les parties prenantes.