

# CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 014/2026

## MODIFICATIONS ET RESTRICTIONS DANS L'ESPACE AÉRIEN DES RÉGIONS DE VANCOUVER ET DE TORONTO EN LIEN AVEC LA COUPE DU MONDE DE LA FIFA, DU 12 JUIN AU 7 JUILLET

(Remplace l'AIC 011/2026)

### Généralités

La Coupe du Monde de la FIFA 2026 comprend des matches qui se disputeront à Toronto et à Vancouver. On s'attend à ce que cet événement sportif, l'un des plus grands au monde, génère une pression hors normes sur le système de l'aviation civile, non seulement aux aéroports internationaux de Toronto-Pearson (CYYZ) et de Vancouver (CYVR), mais aussi à plusieurs aéroports régionaux et dans les secteurs de l'espace aérien desservant ces deux régions métropolitaines. Pendant sa tenue, en juin et en juillet 2026, on entrevoit une forte hausse des déplacements aériens internationaux et intérieurs. Après analyse d'autres événements comparables, on pense que les gens se hâteront pour réserver leurs billets d'avion et que l'achalandage dans les deux métropoles se rapprochera de celui d'une haute saison type. Toutes ces attentes sont énoncées à titre préliminaire et spéculatif, et peuvent changer au fil de l'évolution des choses.

Compte tenu du caractère primordial de la sécurité et de la sûreté durant cette période, on a rédigé la présente Circulaire d'information aéronautique (AIC) afin de décrire de nouveaux éléments opérationnels et de consolider des procédures conçues pour gérer le volume prévu du trafic, protéger l'intégrité des activités dans l'espace aérien et garantir le mouvement sûr, ordonné et efficace des aéronefs dans les environs des aéroports et espaces aériens touchés.

L'AIC décrit la structure temporaire des espaces aériens, les règles opérationnelles renforcées, les mécanismes de coordination, les obligations de reddition de comptes et les mesures de sûreté et de sécurité qui seront instaurés avant, pendant et après les matches de la Coupe du Monde pour permettre au système de l'aviation de gérer cet événement exceptionnel.

### Ce document se divise en cinq sections :

RESTRICTIONS DANS L'ESPACE AÉRIEN – COUPE DU MONDE DE LA FIFA
<a href="#">Section 1</a> – Exposé sommaire
<a href="#">Section 2</a> – Restrictions visant les aéronefs VFR
<a href="#">Section 3</a> – Respect des PPR et des heures des créneaux
<a href="#">Section 4</a> – Espace aérien réglementé SATP
<a href="#">Section 5</a> – Procédures de planification de vol

## 1.0 Exposé sommaire

### 1.1 Structure de l'espace aérien

C'est Transports Canada (TC), organisme de réglementation de l'aviation civile, qui fixe la structure de l'espace aérien. Celle-ci permet d'assurer une gestion sécuritaire de la circulation aérienne liée aux matches de la Coupe du Monde et de garantir le respect, par tous les aéronefs, de la réglementation et des restrictions d'exploitation que le ministre instaure au moyen des publications aéronautiques (*Règlement de l'aviation canadien* [RAC], Supplément de vol – Canada [CFS], NOTAM, etc.).

Au-dessus de CYYZ et de CYVR, on s'attend à ce que l'espace aérien terminal se congestionne à basse altitude, en raison du mélange de nombreux départs et arrivées et de vols non planifiés d'aviation générale et d'aviation d'affaires. Or les perturbations opérationnelles découlant de toute cette activité pourraient compromettre la bonne marche des services de planification, de gestion au sol et d'intervention d'urgence.

Par conséquent, des restrictions seront imposées aux aéronefs VFR évoluant dans les environs de ces aéroports. Ainsi, tous les vols qui y atterriront devront respecter de strictes obligations de PPR, et les SATP seront réglementés à proximité des stades et autres lieux fortement achalandés en lien avec la Coupe du Monde.

## 2.0 Restrictions visant les aéronefs VFR

Conformément à l'article 5.1 de la *Loi sur l'aéronautique*, les aéronefs VFR feront l'objet des restrictions suivantes dans les zones de contrôle aux environs des aéroports nommés :

**Zone de contrôle de Billy Bishop – Espace aérien de classe C** : Pendant son activation (période de 6 heures les jours de matches), cette restriction touchera les vols VFR civils. Seuls la police, l'armée et certains vols civils seront autorisés dans la CZ. Pour être autorisé, un aéronef civil devra avoir un plan de vol IFR, être un vol MEDEVAC ou réaliser un vol commercial autorisé par le service de police de Toronto (TPS).

**Zone de contrôle de Vancouver Harbour – Espace aérien de classe C** : Pendant son activation (période de 6 heures les jours de matches), cette restriction touchera les vols VFR civils. Seuls la police, l'armée et certains vols civils seront autorisés dans la CZ. Pour être autorisé, un aéronef civil devra avoir un plan de vol IFR, être un vol MEDEVAC ou réaliser un vol commercial autorisé par le service de police de Vancouver (VPD).

## 3.0 Respect des PPR et des heures des créneaux

Un respect strict des obligations relatives à l'accès aux aéroports de CYYZ et de CYVR sera imposé. En raison de contraintes de capacité, tous les aéronefs ayant demandé une Autorisation préalable requise (PPR) pendant cette période ne se verront pas nécessairement accorder cette autorisation. Les NOTAM suivants seront en vigueur.

A) CZYZ, CYYZ B) 2606102359 C) 2607082359

E) DUE TO SYSTEM CAPACITY PPR REQUIREMENTS IAW CAR 602.96(3) WILL BE STRICTLY ENFORCED FOR ALL AIRCRAFT ARRIVING AT TORONTO INTL AIRPORT (CYYZ). AIRCRAFT WITHOUT APPROVED PPR OR CONFIRMED SLOT TIME CAN ANTICIPATE DIVERSION. EXCEPT IN AN EMERGENCY INFLIGHT REROUTING REQUESTS WILL NOT BE ACCEPTED OVER THIS PERIOD.

A) CZVR, CYVR B) 2606102359 C) 2607082359

E) DUE TO SYSTEM CAPACITY PPR REQUIREMENTS IAW CAR 602,96(3) WILL BE STRICTLY ENFORCED FOR ALL AIRCRAFT ARRIVING AT VANCOUVER INTL AIRPORT (CYVR). AIRCRAFT WITHOUT APPROVED PPR OR CONFIRMED SLOT TIME CAN ANTICIPATE DIVERSION. EXCEPT IN AN EMERGENCY INFLIGHT REROUTING REQUESTS WILL NOT BE ACCEPTED OVER THIS PERIOD.

**REMARQUE : Conformément à l’alinéa 602.96(3)d) du RAC et PENDANT CETTE PÉRIODE**, pour une tentative d’atterrissage à CYYZ sans heure de créneau approuvée ou confirmée, **il faut s’attendre à un détournement à CYHM ou à KBUF**. Dans le cas de CYVR, **il faut s’attendre à un détournement à CYXX ou à CYYJ**.

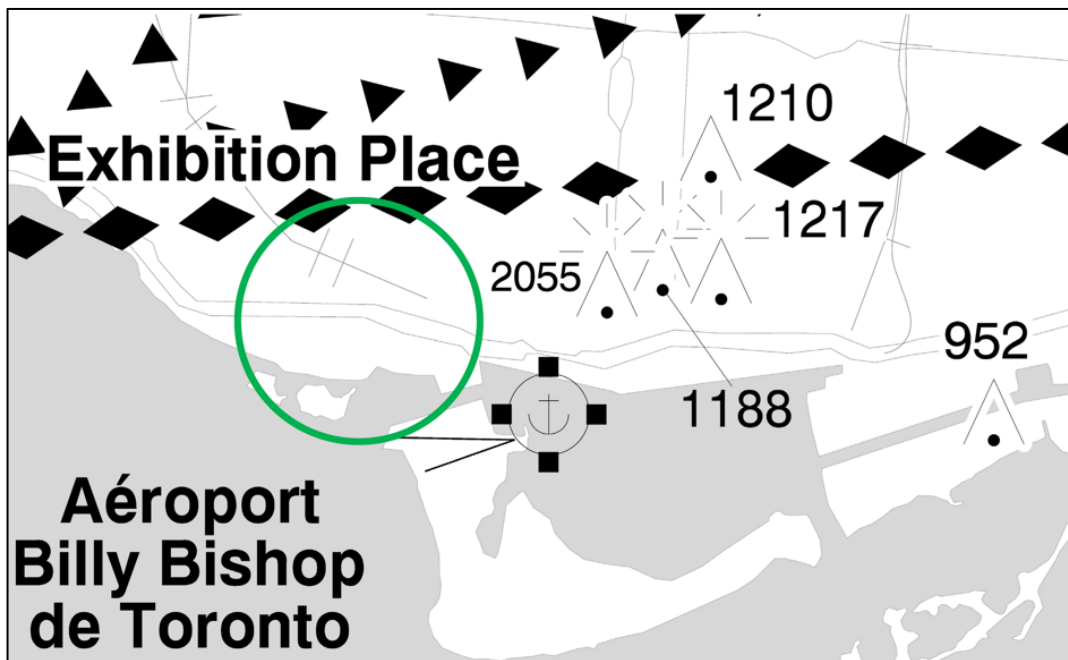
Des **mesures d’application**, dont des sanctions financières appropriées, pourront être prises contre les exploitants

#### 4.0 Espace aérien réglementé SATP

Un **espace aérien réglementé SATP** sera établi dans les environs des villes de Toronto et de Vancouver, le tout aux termes de l’article 5.1 de la *Loi sur l’aéronautique*.

**AVERTISSEMENT : IL EST INTERDIT DE PILOTER UN AÉRONEF TÉLÉPILOTE (SATP, DRONE), CONFORMÉMENT AUX ARTICLES 901.41 ET 903.01 DU RÈGLEMENT DE L’AVIATION CANADIEN (RAC), DANS LA ZONE DECRITE, SAUF POUR DES OPÉRATIONS POLICIÈRES, À MOINS D’AUTHORISATION PRÉALABLE OBTENUE AUPRÈS DU COORDONNATEUR DE L’ORGANISME UTILISATEUR**

**Règles d’exploitation :** Les seuls SATP pouvant évoluer, sur approbation, dans cet espace aérien sont les appareils militaires, policiers et ceux participant directement aux activités de l’événement. Les exploitants de SATP non participants devront soumettre une demande d’autorisation de vol, s’il y a lieu, aux organismes utilisateurs (ces informations seront données dans les NOTAM).



##### 4.1 FIR de CZZY

- **Description :** L’espace aérien restreint suivant est un cercle d’un rayon de 1,3 NM, en dessous de 2 500 pi ASL. Il englobe le BMO Field et le site de Fort York, où se tient le FIFA Fan Festival.

1. **Exhibition Place :** 43°38’08”N 79°24’48”W. **Organisme utilisateur :** TPS.

**Figure 1. Centre-ville de Toronto – Zones de restriction visant les SATP**

- **Description.** Les espaces aériens restreints suivants constituent chacun un cercle d'un rayon de 1 NM, en dessous de 2 500 pi ASL
  - **Centennial Park** : 43°39' 07"N, 79° 35' 04"W. **Organisme utilisateur** : TPS
  - **Downsview Park** : 43°44'42"N, 79°28'26"W. **Organisme utilisateur** : TPS.

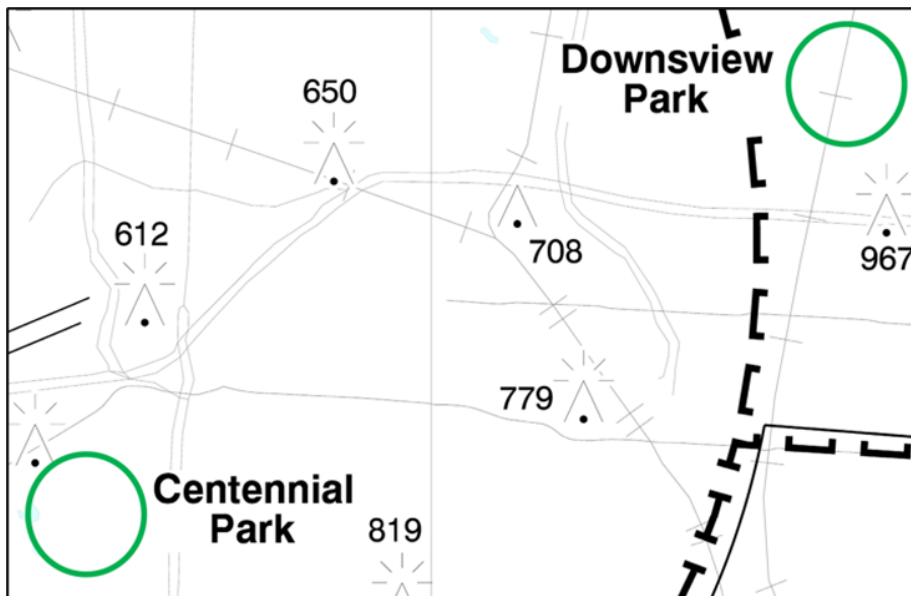


Figure 2. Région de Toronto – Zones de restrictions visant les SATP

- **Description** : L'espace aérien restreint suivant est un cercle d'un rayon de 1 NM, en dessous de 2 500 pi ASL.
  - **Nottawasaga Resort** : 44°09'54"N, 79°48'01"W. **Organisme utilisateur** : Police provinciale de l'Ontario (OPP).

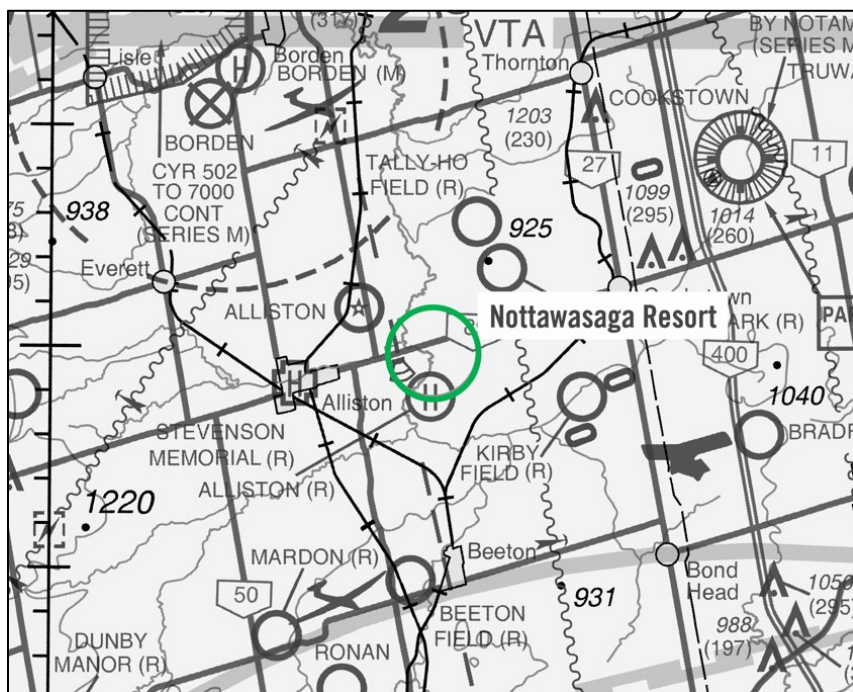


Figure 3. Région d'Alliston – Zones de restrictions visant les SATP

4.2 FIR de CZVR

- **Description** : Les espaces aériens restreints suivants constituent chacun un cercle d'un rayon de 1 NM, en dessous de 2 500 pi ASL.
  - **BC Place** : 49°16'37"N 123°06'45"W **Organisme utilisateur** : VPD.
  - **Pacific National Exhibition**. 49°16'58"N, 123°02'12"W . **Organisme utilisateur** : VPD.
  - **Killarney Park**. 49°13'38"N 123°02'40"W **Organisme utilisateur** : VPD.
  - **The University of British Columbia**. 49°15'45"N 123°14'58"W **Organisme utilisateur** : RCMP.

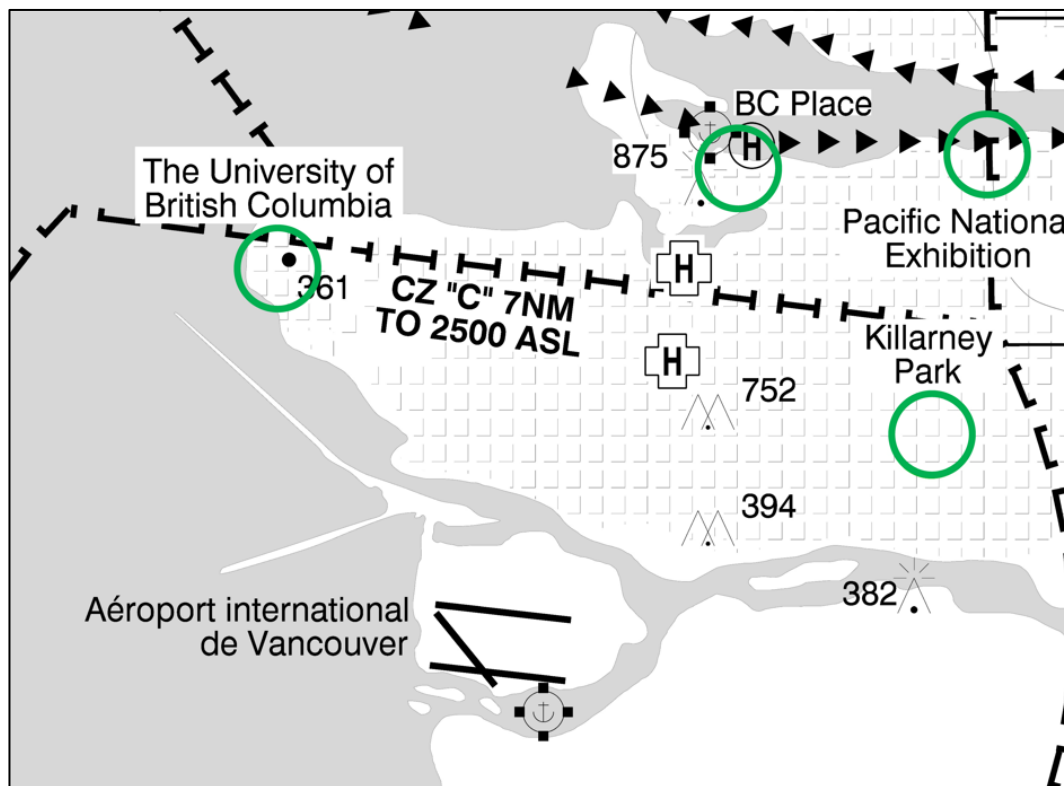


Figure 4. Région de Vancouver – Zones de restrictions visant les SATP

## 5.0 Procédures de planification de vol

Les pilotes se dirigeant vers CYYZ ou CYVR doivent obtenir un créneau approuvé ou confirmé pour toute opération. Ils doivent décrire ce créneau à la case 18 de leur plan de vol (ex. : RMK/PPR123). Cette obligation sera communiquée par NOTAM.

- **GTAA** : Procédure de réservation pour tous les vols IFR et VFR de l'aviation générale ou de l'aviation d'affaires : l'exploitant doit déposer sa demande de réservation de départ ou d'arrivée auprès du Bureau de réservations aéroportuaires (ARO) à l'aide d'un système de coordination en ligne. Complément d'information : [www.torontopearson.com/aro](http://www.torontopearson.com/aro). Pour joindre l'ARO : 416-776-7568 ou 1-800-267-7568.
- **Administration de l'aéroport international de Vancouver**. Procédure de réservation pour tous les vols IFR et VFR de l'aviation générale ou de l'aviation d'affaires : l'exploitant doit déposer sa demande de réservation de départ ou d'arrivée auprès de l'ARO sur Online Coordination System (OCS), au <https://www.online-coordination.com>. Complément d'information : appeler l'ARO au 604-303-3193, [aro@yvr.ca](mailto:aro@yvr.ca), <https://www.yvr.ca/en/business/work-with-yvr/runway-slots>.

Enfin, compte tenu de la hausse attendue de la circulation en direction de l'Amérique du Nord et pour optimiser le débit général, on pourrait désigner par NOTAM des routes aériennes nord-américaines (NAR). Une fois celles-ci publiées par NOTAM, les exploitants sont tenus d'inscrire l'une d'entre elles, ainsi que le repère côtier associé pour sortir de l'espace aérien océanique en direction ouest, dans leurs plans de vol. Cette façon de faire favorisera l'intégration sûre et efficace de ces vols dans le réseau nord-américain.

Signé numériquement par  
Masson, Ludovic  
ND : C=CA, O=GC, OU=TC-TC,  
CN="Masson, Ludovic"  
Raison : J'approuve ce document  
Emplacement :  
Date : 2026.04.16  
11:32:53  
-04'00'  
Foxit PDF Editor Version: 13.1.7

**Masson,  
Ludovic**

Ludovic Masson

**Chef, Normes d'opérations aériennes**

Aviation civile  
Transports Canada