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

10 novembre 2026

AVIS DE PROPOSITION

Examen des exigences de surveillance – L'ADS-B dans l'espace aérien canadien

GÉNÉRALITÉS

Conformément à l'article 15 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, c. 20 (la *Loi sur les SNA*), le présent document donne avis de la proposition de NAV CANADA de modifier les services de navigation aérienne civile dans l'espace aérien de classe C, D et E.

Les personnes désirant présenter à NAV CANADA des observations sur la proposition contenue dans le présent avis sont invitées à les faire parvenir par écrit à l'adresse indiquée à la section 2. NAV CANADA doit recevoir ces observations au plus tard le 19 janvier 2027.

Le présent avis comporte deux volets :

(1) Renseignements concernant la proposition
(2) Présentation des observations à NAV CANADA

1. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LA PROPOSITION

À la suite d'une étude aéronautique, NAV CANADA propose la modification suivante aux services de navigation aérienne civile dans l'espace aérien de classe C, D et E:

- Appliquer l'exigence ADS-B précédemment approuvée pour l'espace aérien de classe E au-dessus du FL600, en tant qu'initiative distincte. L'exigence applicable au-dessus du FL600 a déjà été examinée dans le cadre des travaux antérieurs liés au mandat de l'ADS-B. La date d'entrée en vigueur devrait être établie dans le cadre du processus de mise en œuvre, avec un délai suffisant pour la publication et la communication aux parties prenantes.

- Désigner l'espace aérien de classe C et de classe D/E à l'utilisation de transpondeur comme espace aérien ADS-B. Ces volumes d'espace aérien se prêtent à une désignation ADS-B, car les aéronefs doivent déjà y satisfaire à des exigences précises en matière de transpondeur et ces volumes permettent d'assurer les opérations de surveillance ATS.

- Offrir, dans l'espace aérien ADS-B à 12 500 pieds ASL ou moins, une capacité de surveillance compatible avec l'avionique certifiée ADS-B émission sans diversité d'antennes. Lorsque les considérations opérationnelles le permettent, la solution de surveillance retenue devrait satisfaire aux exigences de surveillance du service ATS prévu et autoriser l'avionique certifiée 1090ES sans diversité d'antennes afin de répondre aux exigences d'avionique ADS-B émission dans l'espace aérien inférieur, sous réserve des exigences de certification et d'équipement applicables. Cette approche permettrait d'accommoder le plus large éventail d'installations d'aéronefs existantes et de réduire les coûts d'équipement inutiles.

- Envisager de désigner d'autres espaces aériens de classe D et E comme espaces aériens ADS-B uniquement si cela se justifie sur le plan opérationnel. La présente étude ne recommande pas d'étendre systématiquement les exigences ADS-B à tous les espaces aériens contrôlés de classe D et E, ni d'entreprendre un examen exhaustif de chacun de ces volumes d'espace aérien. Chaque volume d'espace aérien devrait être évalué lorsqu'un besoin opérationnel, d'infrastructure ou de conception de l'espace aérien est cerné. Si l'évaluation démontre qu'un espace aérien à utilisation de transpondeur est nécessaire sur le plan opérationnel, la désignation comme espace aérien ADS-B devrait être poursuivie dans le cadre du processus d'avis aéronautique.

- Maintenir des modalités d'accès pour les aéronefs qui n'ont pas l'avionique ADS-B. Les aéronefs utilisés en vertu d'exemptions applicables devraient continuer d'avoir accès à l'espace aérien ADS-B, tandis que les demandes provenant d'aéronefs qui ne peuvent raisonnablement ou pratiquement pas être dotés de l'avionique ADS-B devraient continuer

d'être prises en considération. En fonction des exigences propres à l'espace aérien et au service visé, l'accès pourrait être accordé sous réserve de conditions particulières destinées à maintenir le service ATS prévu.

En plus de la proposition décrite ci-dessus, NAV CANADA a identifié les éléments connexes suivants, qui appuient l'initiative dans son ensemble, mais qui ne constituent pas en eux-mêmes des modifications proposées au niveau de service:

- NAV CANADA devrait appuyer les fonctionnalités FIS-B et TIS-B en tant que capacités distinctes de la surveillance ADS-B. Le FIS-B et le TIS-B offrent aux pilotes des capacités d'information distinctes des exigences de l'ADS-B émission liées à la surveillance ATS et ne constituent pas des conditions préalables pour l'espace aérien ADS-B. NAV CANADA devrait appuyer les possibilités de développement de ces capacités par des tiers sur la fréquence de 978 MHz, sans toutefois s'engager à fournir et à exploiter les services qui en résulteraient ou à en assumer la responsabilité. NAV CANADA devrait continuer de gérer l'utilisation opérationnelle de la fréquence 1090 MHz dans son environnement de surveillance ATS et établir, au besoin, les limites d'exploitation nécessaires pour protéger la capacité du spectre et le rendement de la surveillance.

- NAV CANADA devrait appuyer la normalisation et l'adoption de dispositifs de visibilité électronique (EC) pour les aéronefs qui ne sont pas tenus de satisfaire aux exigences de surveillance liées à l'avionique certifiée ADS-B émission. Les dispositifs EC peuvent offrir un moyen moins coûteux d'améliorer la connaissance de la situation du trafic air-air pour les aéronefs et les opérations qui ne sont pas assujettis à ces exigences de surveillance. Toutefois, leur efficacité dépend de la compatibilité de l'équipement, et certains dispositifs sont incapables de détecter ou d'afficher d'autres dispositifs. NAV CANADA devrait continuer d'appuyer Transports Canada et l'industrie dans l'élaboration d'un cadre de perceptibilité électronique qui traite les problèmes de compatibilité et de perceptibilité et qui renforce la conscience situationnelle des pilotes et l'intégration des SATP, tout en protégeant le rendement de la surveillance ATS.

Le présent avis de proposition, ainsi que d'autres renseignements relatifs à l'examen des services de navigation aérienne, sont disponibles sur le site des études sur les niveaux de service de NAV CANADA.

2. PRÉSENTATION DES OBSERVATIONS À NAV CANADA

Conformément à l'article 15 de la *Loi sur les SNA*, les personnes qui désirent présenter des commentaires par écrit à NAV CANADA à propos de la proposition contenue aux présentes sont invitées à les faire parvenir par écrit à l'adresse suivante :

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

Par courriel : studies.etudes@navcanada.ca

NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard à la fermeture des bureaux le 19 janvier 2027.