



# CADRE DE RÉFÉRENCE

Examen des services de la circulation aérienne

Aéroport international de Montréal à Mirabel (CYMX)

NAV CANADA  
Navigation et espace aérien  
Niveaux de service  
77, rue Metcalfe, 7<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1P 5L6

Mars 2018

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

## **TABLE DES MATIÈRES**

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

## **1.0 Objet**

Le présent cadre de référence a pour but d'entreprendre une étude aéronautique visant à déterminer les exigences en matière de services de circulation aérienne (ATS) à l'aéroport international de Montréal à Mirabel (CYMX).

## **2.0 Portée de l'étude**

L'étude aéronautique déterminera les exigences ATS à l'aéroport CYMX.

## **3.0 Contexte**

L'aéroport CYMX est exploitée par Aéroports de Montréal (ADM). L'aéroport est située à environ 17 milles marins (NM) au nord-ouest de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (CYUL).

Mirabel est un aéroport certifié pourvu de deux pistes bétonnées d'une longueur de 12 000 pieds et d'une largeur de 200 pieds. L'aéroport sert surtout à des fins de formation, de vols d'essai et de transport de fret; il n'y a pas de service de passagers régulier.

Les services de la circulation aérienne actuels sont fournis par une station d'information de vol (FSS). Les spécialistes de l'information de vol fournissent le service consultatif d'aéroport (AAS), le service de contrôle de véhicules (VCS) et les services d'urgence ainsi que les observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR) diffusées 24 heures par jour à l'appui des prévisions d'aérodrome (TAF) 24 heures sur 24.

Les mouvements d'aéronefs à CYMX ont augmentés à plus de 65 000 en 2017.

La complexité du trafic et les niveaux de trafic à Mirabel ont augmenté au point où le niveau de service actuel pourrait ne pas permettre de gérer adéquatement la croissance prévue du trafic et pourrait exercer davantage de pressions sur les ATS.

## **4.0 Méthodologie**

Une étude aéronautique a pour but 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 des parties prenantes relatives aux services de la circulation aérienne à l'aéroport CYMX;
- analyser les préoccupations et les problèmes soulevés par les parties prenantes;
- élaborer des solutions et (ou) des options possibles;
- exécuter un processus de DDER, au besoin;
- présenter les recommandations à la haute direction aux fins d'approbation;
- assurer la coordination avec les gestionnaires appropriés qui participeraient à la mise en œuvre technique et opérationnelle des changements de service proposés;
- assurer la coordination avec Transports Canada.

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

Une analyse de rentabilisation sera élaborée afin de valider les recommandations.

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.

## **5.0 Plan de gestion de la sécurité**

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

## **6.0 Ressources humaines**

L'équipe multidisciplinaire de l'étude sera composée, au besoin, de représentants des domaines technique, opérationnel et de soutien. Dans le cas où des ressources considérables seraient nécessaires, les gestionnaires respectifs devraient négocier entre eux.

Chef d'équipe : gestionnaire national, Niveaux de service et études aéronautiques

Autres membres de l'équipe :

Gestionnaire, Niveaux de service et études aéronautiques  
Analyste principal(e), Niveaux de service  
Relations gouvernementales et affaires publiques  
Gestionnaires/personnel de la FIR de Montréal;  
Gestionnaire, Coordination des programmes SNA;  
AIM;  
Services à la clientèle et commerciaux;  
Autres membres, au besoin

## **7.0 Plan de gestion des activités**

Approbation du cadre de référence : février 2018

Durant une étude aéronautique, les activités suivantes seront entreprises :

1. Élaboration d'un plan de communication et de consultation – hiver 2018;
2. Début de l'étude – printemps 2018;
3. Consultation – printemps/été 2018
4. Évaluation des résultats de la consultation – été 2018
5. Exécution du processus de DDER– été 2018
6. Achèvement du rapport de l'étude aéronautique – été 2018
7. Approbations de la direction – été/automne 2018
8. Approbation du Conseil d'administration – été/automne 2018
9. Diffusion à Transports Canada aux fins d'étude des considérations en matière de sécurité (si requis) – automne 2018

À la suite de l'examen par Transports Canada :

10. Coordination du plan et des dates de mise en œuvre avec les groupes appropriés – à déterminer
11. Préparation d'un document AIM – à déterminer
12. Élaboration et publication d'une AIC – à déterminer
13. Élaboration et publication d'un avis public – à déterminer
14. Mise en œuvre – à déterminer
15. Surveillance – examens après la mise en œuvre (exécutés après 90 jours et une année)

## **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 peuvent donner lieu à une exigence de soutien à l'Ingénierie. Cette exigence sera cernée à mesure que l'étude progressera, et une proposition d'occasions afin d'entamer la planification du projet sera présentée pour la mise en œuvre des recommandations relatives à l'Ingénierie qui figurent dans l'étude.

## **9.0 Importance des changements**

Il se peut que certaines options de prestation des services représentent un changement important. Si tel est le cas, des avis officiels conformément à la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* s'appliqueront.

## **10.0 Consultation**

Un plan de communications approprié, qui incorpore un plan de consultation exhaustive, 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.

## **11.0 Autorité**

Conseil d'administration de NAV CANADA