



CADRE DE RÉFÉRENCE

Plan de modernisation des NAVAID

NAV CANADA
Navigation et espace aérien
Niveau de service
77, rue Metcalfe, 5^e étage
Ottawa (Ontario)
K1P 5L6

Janvier 2017

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

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

1.0 But

Le but du présent cadre de référence est d'entreprendre une étude aéronautique afin d'examiner la proposition de mettre hors service certaines aides à la navigation (NAVAID), soit les radiophares non directionnels (NDB) et les radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence (VOR) afin d'appuyer le plan de NAV CANADA pour la transition à un système mondial de navigation aérienne par satellite (GNSS). Un réseau de NAVAID conventionnelles restera en place afin de permettre à un aéronef d'atterrir à un aéroport de dégagement adéquat ou de poursuivre sa route jusqu'à destination en cas de panne d'un satellite.

2.0 Portée de l'étude

Cette étude aéronautique vise à évaluer les besoins, les problèmes et les préoccupations des clients liés au retrait des NDB et des VOR partout au Canada qui ne sont pas requis pour la prestation des services de navigation aérienne ou pour la prise en charge d'un réseau de NAVAID de rétablissement en cas de panne catastrophique du GNSS.

3.0 Contexte

Le passage d'une navigation fondée sur les NAVAID à une navigation fondée sur les coordonnées rendue possible grâce à la navigation fondée sur les performances (PBN) offre des avantages considérables à NAV CANADA et à ses clients, particulièrement en offrant la souplesse requise pour concevoir l'espace aérien et les routes et les procédures correspondantes en fonction des besoins opérationnels.

Le résultat est que de nombreux usagers de l'aviation n'utilisent plus les VOR et les NDB pour la navigation normale sur les voies aériennes à basse fréquence (LF), de l'espace aérien inférieur VHF (Victor) et de l'espace aérien supérieur (Jet) et qu'ils naviguent en toute sécurité à l'aide de la navigation de surface (RNAV) prise en charge par le GNSS, l'équipement de mesure de distance (DME) et la navigation par inertie.

Le GNSS est stable pour la navigation en route depuis que Transports Canada (TC) a approuvé le système pour la navigation en 1995. Toutefois, dans un avenir rapproché, un sous-ensemble de l'infrastructure des systèmes de navigation au sol doit être conservé pour fournir un réseau de rétablissement si une panne catastrophique du GNSS survient, ce qui est peu probable.

Une analyse a montré que le maintien de l'infrastructure de NAVAID conventionnelle actuelle ajoute des frais non nécessaires aux SNA et n'est pas viable à long terme. Par conséquent, il est recommandé de mener une étude aéronautique pour déterminer les emplacements NAVAID à mettre hors service.

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.

Cadre de référence – Modernisation des NAVAID

L'équipe chargée de l'étude sera responsable des tâches suivantes :

- confirmer les exigences des parties prenantes en ce qui a trait aux NDB et aux VOR dans leur secteur d'exploitation;
- analyser les préoccupations et les problèmes soulevés par les parties prenantes;
- élaborer des solutions et (ou) des options possibles;
- effectuer une DDER, au besoin;
- présenter les recommandations à la haute direction aux fins d'approbation;
- d'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 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.

5.0 Rapport 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, Niveaux de service et études aéronautiques

Autres membres de l'équipe :

Gestionnaires, Niveaux de service et études aéronautiques
Spécialiste, Niveaux de service

7.0 Plan de gestion des activités

Approbation du cadre de référence : janvier 2017

Durant une étude aéronautique, les activités suivantes seront entreprises :

1. Élaboration d'un plan de communication et de consultation – janvier 2017
2. Début de l'étude – février 2017

Cadre de référence – Modernisation des NAVAIID

3. Consultation – février et mars 2017
4. Évaluation du résultat des consultations – avril et juin 2017
5. Exécution de la DDER – juin 2017
6. Mise au point du rapport de l'étude aéronautique – juillet 2017
7. Approbation des membres de la direction – août 2017
8. Distribution à Transports Canada aux fins d'étude des considérations en matière de sécurité – août 2017

À la suite de l'examen par Transports Canada :

9. Coordination du plan et des dates de mise en œuvre avec les groupes appropriés – la mise en œuvre sera réalisée par étapes pendant plusieurs années
10. Préparation d'une soumission AIM – au besoin, en fonction de la mise en œuvre par étapes
11. Élaboration et publication d'une AIC – au besoin, en fonction de la mise en œuvre par étapes
12. Rédaction et publication de l'avis – au besoin, en fonction de la mise en œuvre par étapes
13. Mise en œuvre – par étapes pendant plusieurs années
14. Surveillance – examens postérieurs à la mise en œuvre (effectués après 90 jours et une année à des intervalles appropriés en fonction de la mise en œuvre par étapes)

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'appliquent.

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, les transporteurs aériens et d'autres organisations, selon le cas, seront consultées durant l'étude aéronautique

Cadre de référence – Modernisation des NAVAID

Une liste complète des parties prenantes et des clients consultés sera jointe à l'étude aéronautique.

11.0 Autorité

Vice-présidente, Exploitation