

# CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 10/23

## AVIS CONCERNANT LES NOUVELLES EXIGENCES DE PLANIFICATION DE VOL RELATIVES AU MANDAT CANADIEN DE SURVEILLANCE DÉPENDANTE AUTOMATIQUE EN MODE DIFFUSION

### Introduction

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) décrit les nouvelles exigences de planification de vol relatives au mandat canadien lié à l'ADS-B.

### Contexte du mandat canadien lié à l'ADS-B

En février 2022, le Canada a annoncé un mandat relatif aux exigences de performance de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) pour l'espace aérien intérieur canadien applicable.

L'ADS-B est une technologie embarquée de surveillance électronique qui diffuse automatiquement l'information de vol d'un aéronef par une liaison de données numérique. Les données sont utilisées par les systèmes de la circulation aérienne pour illustrer la position et l'altitude de l'aéronef sur les affichages de situation.

Selon le mandat canadien lié à l'ADS-B, les aéronefs doivent transmettre ces signaux à la fois vers les capteurs de surveillance à la surface de la Terre et vers les capteurs satellitaires en orbite.

Les détails sur les espaces aériens touchés et les échéanciers de mise en œuvre du mandat canadien lié à l'ADS-B se trouvent dans l'AIC 24/22 intitulée : *Avis de mise à jour de l'échéancier pour le mandat relatif aux exigences de performance de l'ADS-B émission dans l'espace aérien intérieur canadien*.

### Identification de l'avionique dans le plan de vol

Les exploitants d'aéronefs qui entrent dans un espace aérien où l'ADS-B est obligatoire doivent indiquer les codes d'avionique ADS-B suivants à la case 10 du plan de vol de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), selon le cas :

- B1 (ADS-B avec capacité ADS-B émission de 1 090 MHz spécialisée);
- B2 (ADS-B avec capacité ADS-B émission et réception de 1 090 MHz spécialisée).

En plus du code B1 ou B2, les aéronefs dotés de l'avionique conforme au mandat canadien lié à l'ADS-B devront également inclure la nouvelle entrée suivante à la case 18 du plan de vol :

- SUR/CANMANDATE

L'inclusion de SUR/CANMANDATE à la case 18 indique que l'aéronef est doté de l'avionique conforme au mandat canadien lié à l'ADS-B. Les exploitants d'aéronefs devront inclure les codes B1 ou B2 appropriés à la case 10 et on les encourage à commencer à inclure le nouveau code d'identification d'équipement SUR/CANMANDATE à la case 18 dès que leurs aéronefs seront dotés de l'avionique pertinente, même si le vol ne prévoit pas entrer dans l'espace aérien intérieur canadien où le mandat lié à l'ADS-B est en vigueur.

### Service aux aéronefs non dotés de l'avionique requise

Depuis que le mandat canadien lié à l'ADS-B a été annoncé, NAV CANADA et Transports Canada ont travaillé étroitement à évaluer la rétroaction des parties prenantes. En raison des problèmes de chaîne d'approvisionnement attribuables à la pandémie de COVID-19, certains clients ont constaté qu'ils pourraient

ne pas être en mesure de satisfaire aux exigences d'avionique d'ici la date d'entrée en vigueur du mandat et, dans certains cas, qu'ils pourraient avoir besoin de plus de temps pour s'y conformer. Afin d'aider ce petit nombre de clients, NAV CANADA s'efforcera, tant que la capacité du système le permettra, de servir les aéronefs incapables de transmettre les signaux ADS-B conformément au mandat canadien lié à l'ADS-B de la même manière que les mesures d'adaptation sont gérées aujourd'hui pour les aéronefs sans transpondeurs fonctionnels dans l'espace aérien obligatoire des transpondeurs. Les trois principes que NAV CANADA appliquera aux demandes de service relatives à l'ADS-B seront la sécurité, le type d'espacement ATC disponible dans un espace aérien donné et les répercussions sur les autres utilisateurs de l'espace aérien.

L'évaluation des demandes de service relatives à l'ADS-B sera un processus manuel qui prendra du temps pour chaque vol. NAV CANADA devra évaluer les autres moyens de surveillance possibles et déterminer si toutes les sous-unités de contrôle de la circulation aérienne concernées pourront satisfaire adéquatement aux besoins des aéronefs non dotés de l'avionique requise en ce qui a trait à l'espacement aux procédures sur les routes et aux altitudes demandées. Afin d'avoir assez de temps pour effectuer chacune de ces évaluations, NAV CANADA exigera que les demandes de service relatives à l'ADS-B soient soumises au moins trois jours ouvrables à l'avance. Les ententes de service relatives à l'ADS-B pour les vols non dotés de l'avionique requise seront en général conclues selon le principe du premier arrivé, premier servi. Toutefois, NAV CANADA s'assurera que les demandes provenant de vols prioritaires (MEDEVAC, VIP, Rescue, etc.) sont priorisées. Des mesures d'hébergement générales peuvent être mises à la disposition des exploitants aériens ayant des vols réguliers.

NAV CANADA essaiera toujours de communiquer la capacité s'il est possible d'offrir les routes et/ou les altitudes demandées, et en aucun cas, ce ne sera plus de quatre heures avant l'heure de départ prévue. Si ces routes et/ou ces altitudes n'étaient pas propices à une utilisation par un aéronef non doté de l'avionique requise, NAV CANADA pourrait proposer au pilote d'autres options de planification de vol. Si NAV CANADA accepte de servir un vol qui n'est pas doté de l'avionique requise, les détails sur ce qui doit être inclus à la case 18 du plan de vol seront inclus dans l'entente de service.

Les demandes de service relatives à l'ADS-B peuvent être soumises en ligne, et un lien Web sera fourni avant août 2023.

Les demandes de service en vol ne seront pas prises en considération et, si les conditions de la circulation ou d'autres circonstances opérationnelles changent, NAV CANADA pourrait devoir annuler les ententes de service ADS-B déjà convenues.

Nota : Même si NAV CANADA accepte de servir un vol, NAV CANADA peut encore être tenue de déposer un rapport d'événement d'aviation auprès de Transports Canada indiquant qu'un aéronef non doté de l'avionique requise, comme le prévoit le mandat canadien relatif à l'ADS, B est entré dans l'espace aérien où l'ADS-B est obligatoire. L'équipe d'application de la loi de Transports Canada peut assurer un suivi avec l'exploitant d'aéronef.

## **Service aux aéronefs d'État**

Les aéronefs d'État canadiens, ainsi que les aéronefs d'État étrangers couverts par une note diplomatique ou un accord officiel, ne seront pas tenus de fournir un préavis et seront automatiquement servis par NAV CANADA. Pour ces vols, l'entrée suivante est requise à la case 18 du plan de vol :

- SUR/CANADSBX

Les aéronefs d'État étrangers non dotés de l'avionique requise qui ne sont pas couverts par une note diplomatique ou un accord officiel devront présenter une demande de service conformément à la procédure décrite à la section ci-dessus intitulée : *Service aux aéronefs non dotés de l'avionique requise*.

## Renseignements supplémentaires

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA  
Service à la clientèle  
151, rue Slater Street, bureau 120  
Ottawa (Ontario) K1P 5H3

Téléphone : 800-876-4693  
Télécopieur : 877-663-6656  
Courriel : [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca)



Chris Bowden  
Directeur, Gestion de l'information aéronautique et Opérations aériennes