

# Niveaux de service

## Cadre de référence

### Examen des exigences relatives à la navigation

dans les environs de

Lloydminster, Peace River et Rocky Mountain House,  
Alberta

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

Octobre 2024

# Table des matières

1. Objectif .....	1
2. Portée de l'Étude .....	1
3. Contexte .....	1
4. Méthodologie.....	1
5. Ressources humaines.....	2
6. Plan de gestion des activités .....	2
7. Importance des changements .....	3
8. Ressources financières .....	3
9. Consultations.....	3
10. Plan de gestion de la sécurité.....	4
11. Autorisation.....	4

# 1. Objectif

L'objectif du présent cadre de référence est de lancer une étude aéronautique (l'« Étude ») visant à examiner la nécessité du radiophare non directionnel (NDB) de Lloydminster (YLL) et des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence (VOR) et équipements de mesure de distance (DME) de Peace River (YPE) et de Rocky Mountain House (YRM), dans la province de l'Alberta.

## 2. Portée de l'Étude

L'Étude vise à évaluer la nécessité des aides à la navigation (NAVAID) suivantes :

- NDB de Lloydminster (YLL);
- VOR/DME de Peace River (YPE);
- VOR/DME de Rocky Mountain House (YRM).

L'Étude comprendra des consultations officielles avec les parties prenantes afin de déterminer s'il existe des problèmes, et quelles mesures d'atténuation pourraient s'avérer nécessaires en cas de recommandation de mise hors service des NAVAID de Lloydminster, de Peace River et de Rocky Mountain House.

## 3. Contexte

Le NDB de Lloydminster et le VOR/DME de Peace River sont associés à des procédures d'approche aux instruments (IAP) conventionnelles. Des IAP de navigation de surface (RNAV) sont publiées aux deux aérodromes et sont assorties d'altitudes minimales de descente (MDA) plus basses que les IAP conventionnelles.

Les VOR de Peace River et de Rocky Mountain House sont associés à des voies aériennes de basse altitude. Si nécessaire, ces voies pourraient être réaménagées et publiées en tant que routes RNAV fixes à basse altitude, afin de maintenir des opérations en route sûres et efficaces.

L'utilisation du système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour soutenir les IAP RNAV et les routes aériennes pour la navigation des aéronefs a considérablement réduit le besoin des NAVAID au sol. Les clients et les parties prenantes ont montré une préférence pour la navigation utilisant le GNSS par rapport aux NDB et aux VOR conventionnels au sol.

## 4. Méthodologie

L'Étude permettra de recenser, d'évaluer et d'analyser l'information recueillie dans le cadre de la collecte de données et de la consultation des utilisateurs et des parties prenantes. Elle permettra :

- 1) de confirmer les exigences des parties prenantes pour les services examinés;
- 2) d'analyser les préoccupations et les problèmes soulevés par les parties prenantes;
- 3) d'élaborer des solutions et des options possibles;

- 4) de procéder à une détermination des dangers et évaluation des risques sur les problèmes, le cas échéant;
- 5) de présenter des recommandations à la haute direction et au Conseil d'administration aux fins d'approbation;
- 6) d'assurer la coordination avec les gestionnaires concernés qui participeraient à la mise en œuvre technique et opérationnelle des changements de service proposés;
- 7) d'assurer la coordination avec Transports Canada.

## 5. Ressources humaines

L'équipe multidisciplinaire chargée de l'Étude sera composée, au besoin, de représentants des domaines opérationnels, techniques et de soutien essentiels.

Cette équipe s'assurera que la consultation avec les parties prenantes intéressées ou concernées est suffisante avant de formuler toute recommandation à la haute direction.

Elle effectuera également une analyse des risques et pourra faire appel aux parties prenantes pour participer à l'évaluation de certains scénarios de risque.

Chef d'équipe :            Gestionnaire, Niveaux de service

Collaborateurs :

- Spécialiste, Niveaux de service
- Gestionnaires et personnel de la région d'information de vol d'Edmonton
- Gestion de l'information aéronautique
- Groupe Technologies de NAV CANADA
- Groupe Performance de l'entreprise de NAV CANADA
- Groupe Relations avec l'industrie et les parties prenantes de NAV CANADA
- Autres personnes, au besoin

## 6. Plan de gestion des activités

Approbation du cadre de référence : Octobre 2024

Lors de la réalisation de l'Étude\*, les activités suivantes seront entreprises :

- 1) Élaboration d'un plan de communication et de consultation – Automne 2024
- 2) Début de l'étude – Automne 2024
- 3) Consultation – Automne 2024
- 4) Évaluation des résultats de la consultation – Hiver 2025
- 5) Exécution d'une détermination des dangers et évaluation des risques sur les problèmes – Hiver 2025
- 6) Mise au point du rapport de l'étude aéronautique – Printemps 2025
- 7) Approbation de la haute direction et du Conseil d'administration – Printemps 2025

Si une proposition de modification est approuvée :

- 8) Publication d'un avis de proposition – Printemps 2025
- 9) Diffusion de l'évaluation finale à Transports Canada pour examen de la sécurité – Été 2025

Une fois l'accord de Transports Canada donné :

- 10) Coordination du plan et des dates de mise en œuvre avec les groupes appropriés – À déterminer
- 11) Préparation d'un document pour le groupe Gestion de l'information aéronautique – À déterminer
- 12) Préparation et publication de la circulaire d'information aéronautique – À déterminer
- 13) Préparation et publication d'un avis — À déterminer
- 14) Mise en œuvre – À déterminer
- 15) Surveillance et examens postérieurs à la mise en œuvre – À déterminer

\* Le calendrier de l'étude peut faire l'objet de changements.

## 7. Importance des changements

Certaines des options de prestation de services proposées peuvent représenter un changement important pour un groupe d'utilisateurs non négligeable. Le cas échéant, les dispositions de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* sur les avis officiels s'appliqueront.

## 8. Ressources financières

Les changements relatifs à la conception des services pourraient nécessiter un soutien technique. Ces exigences seront cernées à mesure que l'étude progressera en vue d'entamer la planification de projet pour la mise en œuvre des recommandations d'ingénierie qui figurent dans l'Étude.

## 9. Consultations

Un plan de consultation approprié sera rédigé. Il comprendra des consultations formelles avec les parties prenantes afin de déterminer s'il existe des problèmes et quelles mesures d'atténuation peuvent s'avérer nécessaires si des changements sont recommandés pour la fourniture de services de la circulation aérienne et la classification ou la structure de l'espace aérien.

Les organisations de l'aviation représentant les aéroports, l'aviation générale, l'aviation d'affaires et d'autres organisations, selon le cas, seront consultées dans le cadre de l'Étude. Une liste des utilisateurs et des parties prenantes consultés sera jointe à l'Étude.

Si vous avez des questions ou souhaitez apporter votre contribution à l'Étude, vous pouvez le faire en écrivant à [studies.etudes@navcanada.ca](mailto:studies.etudes@navcanada.ca) ou à l'adresse suivante :

Adresse municipale/du service de messagerie

Adresse postale

NAV CANADA Niveaux de service 151, rue Slater Ottawa (Ontario) K1P 5H3	NAV CANADA Niveaux de service C.P. 3411, succ. T Ottawa (Ontario) K1P 5L6
---	--

## 10. Plan de gestion de la sécurité

NAV CANADA préparera un plan de gestion de la sécurité du projet, précisant les responsabilités liées à la mise en œuvre découlant de l'étude, y compris les mesures d'atténuation et les mesures de surveillance pour mettre en œuvre tout changement de service.

## 11. Autorisation

Le présent document a été publié sous l'autorité de la vice-présidente adjointe, Relations avec l'industrie et les parties prenantes.