



# Cadre de référence

## Examen de la nécessité du radar primaire de surveillance

NAV CANADA  
Niveaux de service  
77, rue Metcalfe  
Ottawa (Ontario)  
K1P 5L6

**Juin 2021**

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

## 1.0 Objet

Le présent cadre de référence a pour but d'entreprendre une étude aéronautique visant à examiner la nécessité du radar primaire de surveillance (PSR) à 18 emplacements de NAV CANADA à l'échelle nationale.

## 2.0 Portée de l'étude

L'étude aéronautique servira à évaluer la nécessité de fournir le PSR. Cette étude comprendra une consultation officielle auprès des parties prenantes permettant de déterminer les éventuels problèmes, ainsi que les mesures d'atténuation qui pourraient être nécessaires advenant la recommandation de changements à la nécessité de fournir le PSR.

## 3.0 Contexte

Les systèmes de surveillance mesurent la position et le mouvement des aéronefs et des véhicules aux fins de détermination et de gestion du trafic par les services de la circulation aérienne (ATS). Au Canada, la surveillance est actuellement assurée au moyen d'une combinaison du radar primaire de surveillance (PSR), du radar secondaire de surveillance (SSR), de la multilatération à couverture étendue (WAM), de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) et de l'équipement aéroportuaire de détection de surface (ASDE).

Au début des années 1980, Transports Canada a lancé le Projet de modernisation des radars (RAMP), qui comprenait 22 radars de surveillance terminal (TSR) et 17 radars secondaires de surveillance autonome (ISSR). Les radars du RAMP atteindront bientôt la fin de leur cycle de vie.

Le PSR permet la détection et le suivi de cibles non-coopératives. Il est installé pour des raisons de sûreté et de sécurité et ne nécessite aucun genre d'avionique (c.-à-d., aéronefs non équipés d'un transpondeur ou aéronefs dont le transpondeur est défectueux).

NAV CANADA exploite actuellement 20 systèmes de PSR, qui arrivent tous à la fin de leur cycle de vie (voir la figure 1). Des études aéronautiques effectuées ont déjà recommandé la mise hors service des PSR de Regina et de St. John's, ayant conclu qu'ils ne sont plus nécessaires. Après ces mises hors service, il restera au Canada des PSR aux emplacements suivants :

Edmonton	Saskatoon	Thunder Bay	Sault Ste. Marie
Winnipeg	London	Québec	Moncton
Halifax	North Bay	Vancouver	Calgary
Toronto	Montréal	Victoria	Hamilton
Mirabel	Ottawa		

**Tableau 1 – Emplacement des PSR de NAV CANADA (en août 2021)**

## 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 en matière de services faisant l'objet d'un examen
- analyser les préoccupations et les problèmes soulevés par les parties prenantes;
- élaborer des solutions et (ou) des options possibles;
- mener un processus de détermination des dangers et évaluation des risques (DDER) sur les problèmes, au besoin;
- présenter des recommandations à la haute direction aux fins d'approbation et au Conseil d'administration 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 parties prenantes ou concernées est suffisante avant de formuler toute recommandation à la haute direction.

Une analyse de rentabilisation sera élaborée afin de valider les recommandations, le cas échéant.

L'équipe chargée de l'étude effectuera l'analyse des risques et pourra faire appel aux parties prenantes pour participer à l'évaluation 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 devra préparer un plan de gestion de la sécurité lié au projet. Le plan comprendra les mesures d'atténuation et de surveillance nécessaires à la mise en œuvre du changement de service.

## 6.0 Ressources humaines

L'équipe chargée de l'étude sera multidisciplinaire et comptera, au besoin, des représentants des domaines technique, opérationnel et de soutien.

Chef d'équipe : Gestionnaire, Niveaux de service

Conseiller : Directeur, Relations avec l'industrie et les parties prenantes

Contributeurs :

Spécialiste, Niveaux de service

Gestionnaires ou personnel des régions d'information de vol

Gestion de l'information aéronautique et Ingénierie

Performance de l'entreprise

Relations avec les parties prenantes et communications  
Autres membres, au besoin

## 7.0 Plan de gestion des activités

Approbation du cadre de référence : avril 2021

**Durant l'étude aéronautique\*, les activités suivantes seront entreprises :**

1. Élaboration d'un plan de communication et de consultation – printemps 2021
2. Début de l'étude – printemps 2021
3. Consultation – été 2021
4. Évaluation des résultats de la consultation – été 2021
5. Réalisation d'un processus de DDER lié aux problèmes – été 2021
6. Mise au point du rapport d'étude aéronautique – été 2021
7. Approbation de la haute direction et du Conseil d'administration – automne 2021
8. Lancement de l'avis de proposition (si nécessaire) – automne 2021
9. Distribution à Transports Canada aux fins d'étude des considérations en matière de sécurité – hiver 2021-2022

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 au groupe Gestion de l'information aéronautique – à déterminer
12. Élaboration et publication d'une circulaire d'information aéronautique – à déterminer
13. Élaboration et publication d'un avis public – à déterminer
14. Mise en œuvre – à déterminer
15. Surveillance – examens postérieurs à la mise en œuvre (effectués 90 jours et 1 an après la mise en œuvre, s'il y a lieu)

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

## 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 en vue d'entamer la planification de projet pour la mise en œuvre des recommandations d'ingénierie qui figurent dans l'étude.

## 9.0 Importance des changements

Il est possible que certaines options de prestation des services représentent un changement important pour un groupe non négligeable d'utilisateurs. 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 consultation approprié 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.

Si vous avez des questions ou souhaitez fournir des commentaires sur l'étude, vous pouvez le faire par courriel à [studies.etudes@navcanada.ca](mailto:studies.etudes@navcanada.ca) ou par la poste à l'adresse ci-dessous :

NAV CANADA  
Niveaux de service  
77, rue Metcalfe  
Ottawa (Ontario) K1P 5L6

## **11.0 Autorité**

Vice-présidente adjointe, Relations avec les parties prenantes et communications.