



# **Cadre de référence**

## **Examen de l'espace aérien dans la région de contrôle terminal militaire de Bagotville**

### **Bagotville (Québec)**

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

avril 2022

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 .....	3
7.0	Plan de gestion des activités .....	3
8.0	Ressources financières .....	3
9.0	Importance des changements .....	4
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 proposition du ministère de la Défense nationale (MDN) de modifier la structure de l'espace aérien de la région de contrôle terminal militaire (MTCA) de Bagotville.

## 2.0 Portée de l'étude

L'étude aéronautique permettra d'évaluer les exigences relatives à la prestation du service de contrôle de la circulation aérienne (ATC) et les exigences relatives à la classification de l'espace aérien dans la MTCA, à l'exception de la zone de contrôle (CZ) de 10 NM à Bagotville, au Québec, et de la CZ de 5 NM à l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré. Cette étude comprend des consultations officielles auprès des parties prenantes afin de déterminer la présence de problèmes, les mesures d'atténuation qui pourraient être nécessaires si des modifications sont recommandées pour la prestation du service ATC et les exigences de classification de l'espace aérien dans la MTCA, à l'exception de la CZ de 10 NM à Bagotville et de la CZ de 5 NM à l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré.

## 3.0 Contexte

Le service de contrôle de la circulation aérienne dans la MTCA de Bagotville relève de la 3<sup>e</sup> Escadre de l'Aviation royale du Canada (ARC). Il s'agit d'un service de contrôle d'aéroport offert 24 heures par jour dans la CZ équivalente à un espace aérien de classe D de 10 NM à l'aéroport de Bagotville et d'un service de contrôle terminal dans un rayon de 45 NM de l'aéroport de Bagotville, à l'exception de la CZ de classe C de 5 NM à l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré.

L'espace aérien dans la MTCA de Bagotville comprend ce qui suit :

- une CZ équivalente à un espace aérien de classe D de 10 NM (forme irrégulière), allant de la surface à 6 000 pieds ASL et centrée sur l'aéroport de Bagotville;
- une CZ de classe C de 5 NM (forme irrégulière), allant de la surface à 4 000 pieds ASL et centrée sur l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré;
- une zone d'un diamètre de 30 NM équivalente à un espace aérien de classe D, allant de 1 200 pieds AGL à 12 500 pieds ASL et centrée sur l'aéroport de Bagotville; elle devient une zone de 45 NM au nord-ouest de l'aéroport de Bagotville;
- une zone d'un diamètre de 45 NM équivalente à un espace aérien de classe E, allant de 700 pieds AGL à 12 500 pieds ASL, et équivalente à un espace aérien de classe D lorsque centrée sur l'aéroport de Bagotville.

Les services de la circulation aérienne dans la MTCA sont fournis au moyen de bandes de radiofréquences à très haute fréquence (VHF) et ultra-haute fréquence (UHF). La couverture des radiocommunications varie selon la distance de l'aéroport de Bagotville et l'altitude.

La MTCA de Bagotville comprend une couverture de surveillance à partir d'un radar situé à l'aéroport de Bagotville, mais elle est variable selon l'altitude et la distance de l'aéroport.

En plus de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré (CYRC) et de l'aéroport d'Alma (CYTF), la MTCA de Bagotville compte quatre hydroaérodromes enregistrés situés à l'extérieur de la CZ de Bagotville de 10 NM. De plus, deux zones d'entraînement au vol sont situées à

l'ouest-nord-ouest des aéroports de Bagotville et de Chicoutimi/Saint-Honoré et sont utilisées par des élèves-pilotes civils.

La couverture de communications et de surveillance en provenance de Bagotville ne permet pas au personnel de la 3<sup>e</sup> Escadre du Terminal de Bagotville de communiquer avec les pilotes qui évoluent à basse altitude dans les zones d'entraînement civil et dans le voisinage de l'aéroport d'Alma et des hydroaérodromes et de leur fournir des renseignements sur le trafic. Les pilotes qui évoluent à l'intérieur des zones d'entraînement civil utilisent une fréquence de trafic d'aérodrome (ATF) désignée plutôt que la fréquence du Terminal de Bagotville.

## **4.0 Méthodologie**

Une étude aéronautique a pour but d'identifier, 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 aéronautique sera responsable des tâches suivantes :

- confirmer les exigences de 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 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 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 de tout changement de service proposé;
- 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  
Groupe Performance de l'entreprise  
Autres membres, au besoin

## 7.0 Plan de gestion des activités

Approbation du cadre de référence : avril 2022

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

1. Élaboration d'un plan de communication et de consultation – avril 2022
2. Début de l'étude – avril 2022
3. Consultation – avril 2022
4. Évaluation des résultats de la consultation – avril 2022
5. Réalisation du processus de détermination des dangers et évaluation des risques – avril 2022
6. Achèvement du rapport d'étude aéronautique – avril 2022
7. Approbation de la haute direction et du Conseil d'administration – printemps 2022
8. Émission de l'avis de proposition (au besoin)
9. Distribution à Transports Canada aux fins d'examen de la sécurité – été 2022

Après l'examen de Transports Canada :

10. Coordination du plan et des dates de mise en œuvre avec les groupes appropriés – à déterminer
11. Préparation d'un document de 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 – à déterminer
14. Mise en œuvre – à déterminer
15. Surveillance et examens postérieurs à la mise en œuvre – à déterminer (effectués 90 jours après la mise en œuvre et, si nécessaire, un an après la mise en œuvre)

*\*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 pendant 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 apporter votre contribution à l'étude aéronautique, envoyez un courriel à [studies.etudes@navcanada.ca](mailto:studies.etudes@navcanada.ca) ou écrivez à l'adresse suivante.

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

## **11.0 Autorité**

Vice-présidente adjointe, Relations avec l'industrie et les parties prenantes.