

Cadre de référence

Examen des exigences en matière d'espace aérien

Saskatoon (Saskatchewan)

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

Janvier 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	4
9.0	Importance des changements	4
10.0	Consultation.....	4
11.0	Autorité	4

1.0 Objet

Le présent document établit un cadre de référence (TOR) pour une étude aéronautique dont le but est d'examiner les exigences relativement à l'espace aérien à proximité de l'aéroport de Saskatoon, en Saskatchewan.

2.0 Portée de l'étude

L'étude aéronautique permettra d'évaluer les exigences relativement à la prestation de services de contrôle de la circulation aérienne (ATC), de favoriser l'entraînement en vol à proximité de Saskatoon et de déterminer les besoins des pilotes qui effectuent un vol selon les règles de vol à vue (VFR) à l'extérieur de la zone de contrôle (CZ) de Saskatoon. Cette étude comprend des consultations officielles auprès des parties prenantes afin de déterminer la présence d'éventuels problèmes, ainsi que les mesures d'atténuation qui pourraient s'avérer nécessaires advenant que des changements à la conception et à la classification de l'espace aérien soient recommandés.

3.0 Contexte

L'aéroport international John G. Diefenbaker de Saskatoon (CYXE) est à trois (3) milles marins (NM) au nord-ouest du centre-ville de Saskatoon et est exploité par l'Administration aéroportuaire de Saskatoon. NAV CANADA exploite une tour de contrôle de la circulation aérienne (tour ATC), où le personnel fournit des services de contrôle d'aéroport à raison de 16 heures par jour, de 1245Z à 0445Z (ou de 0645 à 2245, heure locale), mais débutant 45 minutes plus tôt du 9 mars au 31 octobre, du lundi au vendredi (de 1200Z à 0445Z, ou de 0600 à 2245, heure locale). Il existe une zone de contrôle (CZ) de classe D ayant un rayon de 5 NM. Pendant les périodes où la tour de contrôle n'est pas exploitée, les spécialistes de la station d'information de vol (FSS) de Saskatoon fournissent le service consultatif d'aéroport (AAS) à partir de la cabine de tour. Durant ces périodes, la CZ de classe D devient une CZ de classe E et la fréquence de la tour de contrôle de l'aéroport, soit 118,3 MHz, est une fréquence obligatoire (MF).

La zone de contrôle, la zone de transition et le prolongement de région de contrôle sont des cercles concentriques en fonction de l'aéroport ou du radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence (VOR) situé à l'aéroport. Une seule zone de service consultatif pour l'espace aérien de classe F (CYA) est utilisée pour l'entraînement et elle s'étend de 15 à 35 NM au sud-ouest. L'espace aérien CYA306(T) est désigné comme étant un espace aérien de classe F jusqu'à une altitude de 5 000 pieds au-dessus du niveau de la mer (ASL). L'aménagement radar, sis à l'aéroport, assure la couverture de surveillance jusqu'à l'altitude de l'aérodrome.

Le centre de contrôle régional (ACC) de Winnipeg fournit les services ATC terminal et en route. Le service de contrôle en route aux aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments (IFR) dans l'espace aérien à proximité de l'aéroport de Saskatoon est fourni par la sous-unité Nord de l'ACC. Le secteur de Saskatoon de la sous-unité Espace aérien inférieur Nord fournit le service de contrôle terminal, au besoin, en fonction des niveaux de trafic.

Le total annuel des mouvements d'aéronefs (durant les heures d'exploitation de la tour) est passé de 89 818 en 2016 à 97 281 en 2019 et le pourcentage du trafic VFR par rapport au

total des mouvements (durant les heures d'exploitation de la tour) est passé de 57 % en 2016 à 64 % en 2019. L'augmentation du trafic VFR est en grande partie attribuable à l'augmentation des mouvements d'aéronefs des unités de formation en vol.

Un examen approfondi de l'espace aérien est requis pour déterminer si des changements peuvent être nécessaires afin de diminuer le nombre de conflits dans l'espace aérien de classe E, principalement les conflits entre les aéronefs IFR et VFR, le long du prolongement des axes des pistes.

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 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 (et) des options possibles;
- mener un processus de détermination des dangers et d'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'évaluation des risques et pourra faire appel aux parties prenantes pour participer à l'analyse 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 multidisciplinaire chargée de l'étude sera composée, au besoin, de 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 et personnel de la région d'information de vol (FIR) de Winnipeg
- Gestion de l'information aéronautique (AIM) et Ingénierie
- Performance de l'entreprise, Relations avec l'industrie et les parties prenantes
- Autres membres, au besoin.

7.0 Plan de gestion des activités

Approbation du cadre de référence : Janvier 2022

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

1. Élaboration d'un plan de communication et de consultation – Hiver 2022
2. Préparation de l'étude – Hiver 2022
3. Consultation – Hiver 2022
4. Évaluation des résultats de la consultation – Hiver 2022
5. Réalisation du processus de détermination des dangers et évaluation des risques – Hiver 2022
6. Mise au point du rapport d'étude aéronautique – Hiver ou printemps 2022
7. Approbations des membres de la direction et examen du Conseil d'administration – Printemps 2022
8. Émission de l'avis de proposition (au besoin)
9. Distribution à Transports Canada aux fins d'étude des considérations en matière de sécurité – Printemps ou été 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 AIM – à déterminer
12. Élaboration et publication d'une AIC – 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 afin d'entamer la planification du projet pour la mise en œuvre des recommandations relatives à l'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. 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 contribuer à l'étude aéronautique, vous pouvez le faire en envoyant un courriel à studies.etudes@navcanada.ca ou en écrivant à :

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

11.0 Autorité

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