

Niveaux de service

Cadre de référence

Revue des exigences du système d’atterrissage aux instruments

à

Halifax, Ottawa et Winnipeg

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

Mai 2025

Table des matières

| | |
|---|---|
| 1. Objet..... | 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. Autorité | 4 |

1. Objet

L'objectif de ce cadre de référence est de lancer une étude aéronautique (l'« étude ») afin d'examiner les exigences en matière de capacité d'approche de précision, y compris les exigences des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) des aéroports internationaux d'Halifax/Stanfield (CYHZ), d'Ottawa (CYOW) et de Winnipeg/James Armstrong Richardson (CYWG).

2. Portée de l'étude

L'étude déterminera si des installations ILS supplémentaires sont recommandées aux aéroports d'Halifax, d'Ottawa et de Winnipeg.

3. Contexte

Les systèmes ILS des aéroports d'Halifax, d'Ottawa et de Winnipeg ont été installés sur des pistes spécifiques afin d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport pendant les périodes de mauvais temps, d'augmenter les probabilités d'une arrivée réussie à destination et que les aéroports puissent être utilisés comme aéroports de dégagement prévus au plan de vol.

L'aéroport de Halifax dispose actuellement de deux procédures ILS sur les pistes 14 et 23. La piste 23 possède un ILS, avec des minimums d'autorisation de catégorie deux (2). Halifax dispose également de plusieurs procédures de navigation fondée sur les performances (PBN) sur les pistes 05, 14 et 23, les pistes 05 et 14 utilisant la performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV) et une approche de qualité de navigation requise (RPN) avec guidage vertical et la piste 23 utilisant le guidage vertical LPV. La piste 05 utilise aussi une procédure conventionnelle de radiophare d'alignement de piste (LOC) qui ne fournit qu'un guidage latéral.

L'aéroport d'Ottawa possède deux procédures ILS sur les pistes 07 et 32. Cet aéroport peut également avoir recours à quelques procédures de PBN sur les pistes 07, 14, 25 et 32, toutes avec guidage vertical pour la LPV et la RPN.

L'aéroport de Winnipeg dispose actuellement de trois procédures ILS sur les pistes 13, 31 et 36. La piste 36 est dotée d'un ILS, avec des minimums d'autorisation de catégorie deux (2). Winnipeg dispose également de quelques procédures PBN sur les pistes 13, 18, 31 et 36 utilisant toutes la LPV et la RNP avec guidage vertical.

Une étude aéronautique est recommandée pour examiner les exigences en matière d'aide à la navigation et d'approche de précision des aéroports de Halifax, d'Ottawa et de Winnipeg.

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. L'étude permettra :

- 1) de confirmer les exigences de parties prenantes quant aux services faisant l'objet d'un examen;
- 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 à une 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.

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

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

Collaboration :

- Spécialiste, Niveaux de service;
- Gestionnaires et personnel des régions d'information de vol de Montréal, de Winnipeg et de Moncton;
- 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 : Mai 2025

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

- 1) Élaboration d'un plan de communication et de consultation – (Printemps 2025)
- 2) Début de l'étude – (Printemps 2025)
- 3) Consultation – (Printemps 2025)

- 4) Évaluation des résultats de la consultation – (Été 2025)
- 5) Détermination des dangers et évaluation des risques – (Été 2025)
- 6) Achèvement du rapport de l'étude aéronautique – (Été 2025)
- 7) Approbation de la haute direction et du conseil d'administration – (Automne 2025)

Si une proposition de modification est approuvée :

- 8) Publication d'un préavis de proposition – (Automne 2025)
- 9) Transmettre l'évaluation finale à Transports Canada pour examen de la sécurité – (Automne 2025)

Après obtention de l'accord de Transports Canada :

- 10) Coordination du plan et des dates de mise en œuvre avec les groupes appropriés – Date à déterminer
- 11) Préparation d'un document pour le groupe Gestion de l'information aéronautique – Date à déterminer
- 12) Préparation et publication de la circulaire d'information aéronautique – Date à déterminer
- 13) Préparation et publication d'un avis — Date à déterminer
- 14) Mise en œuvre – Date à déterminer
- 15) Surveillance et examens postérieurs à la mise en œuvre – Date 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* concernant 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 de débiter 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 préparé. 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 les 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 cette 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 par courriel (studies.etudes@navcanada.ca) ou par la poste en indiquant l'adresse ci-dessous :

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, succursale 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. Autorité

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