

CADRE DE RÉFÉRENCE

Projet de modernisation
de l'espace aérien de Vancouver

Mai 2019

Table des matières

1	But	1
2	Portée	1
3	Contexte	2
3.1	Aéroports/aérodromes (CYVR, CYPK, CZBB, CYNJ, CYYJ, CYXX, CYHC, CYWH, CYCD, KBLI)	3
3.2	Côte sud de la Colombie-Britannique	4
3.3	Évaluation de l'espace aérien.....	5
3.4	Navigation fondée sur les performances	6
4	Objectifs.....	6
4.1	Assurer la sécurité.....	6
4.2	Moderniser le système d'espace aérien	7
4.3	Se préparer à la croissance.....	7
4.4	Trouver un juste équilibre entre les besoins des parties prenantes	7
4.5	Gérer l'empreinte environnementale	7
4.6	Considération des plans à long terme de l'industrie	7
5	Méthodologie	8
5.1	Équipe de gestion du projet.....	8
5.2	Équipe de déploiement opérationnel (ODT) de la PBN	9
5.3	Niveaux de service	9
5.4	Gestion de la capacité AIM.....	10
5.5	Coordination avec la Federal Aviation Administration	10
5.6	Consultation des parties prenantes	10
5.7	Consultation des collectivités et engagement des élus	11
5.8	Planification de la formation	12
6	Activités de gestion de la sécurité	12
7	Échéancier du projet.....	12

1 But

Le présent cadre de référence a pour but de décrire le processus d'examen qui façonnera la modernisation de l'espace aérien de la région métropolitaine de Vancouver et du sud de l'île de Vancouver. On développera dans le projet de modernisation, conjointement avec toutes les parties prenantes concernées, un concept d'exploitation durable assurant la sécurité des opérations aériennes, compte tenu des prévisions de croissance de l'industrie et des besoins de capacité.

Le cadre de référence vise à énoncer la portée, les buts et les objectifs stratégiques du projet ainsi qu'à présenter un aperçu des méthodologies de conception que l'équipe du projet a considéré et évalué. Il servira de référence commune pour les discussions entre les parties prenantes et de base pour recueillir des commentaires. Il sera mis à jour au besoin, au fil de l'évolution des activités, afin de favoriser la compréhension et la transparence de l'administration de cet important projet.

Le présent cadre de référence :

- énonce les objectifs généraux du projet de modernisation de l'espace aérien de Vancouver;
- décrit la méthodologie qui sera utilisée pour examiner l'environnement d'exploitation actuel et établir la structure d'espace aérien, la classification de cet espace, les procédures et les services pertinents requis en vue d'assurer la pérennité d'un environnement d'exploitation sécuritaire, compte tenu de la croissance prévue;
- résume les besoins éventuels en ressources;
- dresse une liste succincte des parties prenantes du projet et énonce dans quelle mesure elles participeront;
- indique les échéanciers prévus pour la recherche, la conception, l'évaluation, la consultation, la prise de décision et la mise en œuvre.

2 Portée

Le projet vise à moderniser l'espace aérien et à garantir des opérations sécuritaires à long terme en prévision d'une croissance continue de l'industrie. Notre approche repose sur l'élaboration de concepts et le recours à des technologies de navigation en vue de proposer une structure d'espace aérien qui accroît la conscience situationnelle, augmente l'efficacité du système, réduit les retards et atténue les répercussions environnementales telles que les émissions de gaz à effet de serre et l'exposition au bruit des collectivités. L'espace aérien réaménagé aura une structure qui pourra être adaptée à la croissance et aux fluctuations de la demande, qui tiendra compte des besoins des parties prenantes et qui contribuera à la formation efficace des effectifs des services de la circulation aérienne.

La portée du projet de modernisation de l'espace aérien de Vancouver englobe les opérations tant IFR (règles de vol aux instruments) que VFR (règles de vol à vue) dans la région métropolitaine de Vancouver et le sud de l'île de Vancouver.

La modification de la structure de l'espace aérien peut avoir une incidence sur les sous-unités en route voisines, les FIR et les fournisseurs de SNA adjacents, les compagnies aériennes et les exploitants d'aéronefs, y compris ceux de l'aviation générale, ainsi que sur les autorités aéroportuaires dans les secteurs de régions terminales de Vancouver et de Victoria, le personnel opérationnel et les collectivités desservies par l'industrie, dont les priorités et les attentes peuvent varier.

Le projet permettra d'explorer les façons d'optimiser les diverses facettes de l'infrastructure et de l'exploitation de l'espace aérien. Par conséquent, la portée de l'étude comprend les éléments suivants de la structure et de la gestion de l'espace aérien :

- infrastructure de l'espace aérien et des voies aériennes – IFR et VFR;
- routes IFR préférentielles;
- infrastructures de navigation IFR;
- classification de l'espace aérien;
- opérations en régions terminales aux aéroports principaux et régionaux;
- conception des SID et STAR;
- approches IFR;
- prestation des services de contrôle IFR et VFR;
- cartes et publications;
- considérations d'ordres acoustique et environnemental.

3 Contexte

Le trafic aérien mondial continuera de croître considérablement; les projections actuelles indiquent que les mouvements de passagers aériens vont doubler d'ici 2031¹.

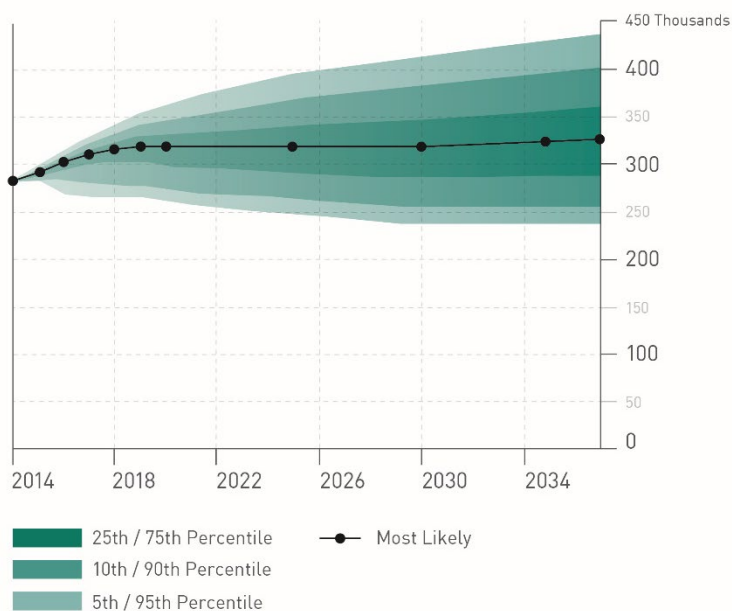
La région métropolitaine de Vancouver et le sud de l'île de Vancouver ont connu une forte hausse de la demande en transport aérien au cours des dernières décennies : l'aviation fait partie intégrante du développement économique régional et national, et de la connectivité à l'économie mondiale. Entre 2013 et 2018, le trafic aérien dans la région a augmenté de 16 %, soit 18 % pour les opérations IFR et 10 % pour les opérations VFR. Il s'agit d'une augmentation de plus de 100 000 vols annuels en cinq ans dans la région. La complexité des opérations aériennes est exacerbée par la présence dans un rayon de 50 milles marins de 10 aéroports, dont le deuxième aéroport commercial le plus achalandé du pays, sans compter que la région d'information de vol de Vancouver occupe la première place en ce qui concerne les mouvements VFR au Canada.

¹ ACI World Airport Traffic Forecast 2017-2040

3.1 Aéroports/aérodromes (CYVR, CYPK, CZBB, CYNJ, CYYJ, CYXX, CYHC, CYWH, CYCD, KBLI)

L'aéroport international de Vancouver (YVR) est le deuxième aéroport le plus achalandé du Canada en termes de mouvements d'aéronefs (338 073 mouvements en 2018). En 2016, YVR était le 24^e aéroport le plus achalandé en Amérique du Nord².

Annual Total Aircraft Movement



Source : YVR 2037 Phase 2 Consultation Summary Report

YVR se prépare à une croissance phénoménale avec un plan à long terme de plusieurs millions de dollars intitulé **YVR 2037**³. Il s'agit d'un plan directeur de 20 ans mettant l'accent sur l'utilisation des terrains et illustrant comment YVR va s'adapter à la croissance du nombre de passagers, du nombre d'aéronefs et du volume de fret aérien. YVR 2037 décrit les plans de construction d'une voie de circulation nord-sud et l'ajout éventuel d'une nouvelle piste ainsi que l'expansion des aérogares.

En raison du niveau de croissance de l'aéroport, YVR a amorcé ses travaux avec un plan directeur explorant les moyens d'augmenter la capacité côté piste. Le plan porte entre autres sur des éléments

² <http://www.aci-na.org/content/airport-traffic-reports>

³ <https://www.yvr2037.ca>

d'infrastructure tels que des voies de sortie rapide et des voies de circulation additionnelles pour faciliter les mouvements des aéronefs au sol, ainsi que sur l'utilisation des pistes et les heures d'exploitation.

En plus de compter l'un des plus grands aéroports du pays, la région métropolitaine de Vancouver et le sud de l'île de Vancouver sont desservis par plusieurs autres aéroports où il y a eu et où on prévoit une croissance; ces aéroports font partie d'un environnement opérationnel complexe dont fait usage une variété d'exploitants et d'usagers. C'est pourquoi nous examinerons ici des moyens de soutenir la pérennité et la sécurité des opérations aériennes en modernisant l'espace aérien entourant l'aéroport de Vancouver (CYVR), l'aéroport international de Victoria (CYYJ), l'aéroport de Pitt Meadows (CYPK), l'aéroport de Boundary Bay (CZBB), l'aéroport régional de Langley (CYNJ), l'aéroport international d'Abbotsford (CYXX), l'hydroaérodrome de Vancouver (CYHC), l'hydroaérodrome de Victoria (CYWH), l'aéroport de Nanaimo (CYCD) et l'aéroport international de Bellingham (KBLI). Étant donné la proximité de ces aéroports de celui de Vancouver et l'enchevêtrement des trajectoires de vols IFR et VFR entre ceux-ci, il faut envisager des solutions tenant compte de la complexité globale du trafic.

3.2 Côte sud de la Colombie-Britannique

La côte sud de la Colombie-Britannique dispose d'un réseau exceptionnel de transport régional puisque de nombreuses communautés le long du littoral, qui s'étire sur une grande distance, ainsi que sur les îles voisines dépendent surtout des transports aériens. Ces transports comprennent les services locaux, régionaux et de navette ainsi que les vols internationaux et transcontinentaux passant par YVR pour les affaires, les loisirs et le tourisme. En outre, les deux plus grandes villes de la province sont séparées par le détroit de Georgia, ce qui génère une importante dépendance au transport aérien pour les affaires, les activités gouvernementales, les loisirs et le tourisme. Les parties prenantes du monde de l'aviation, très diversifiées, sont aussi très engagées dans ces multiples facettes de l'industrie.

Une proportion considérable de ce transport aérien est effectuée à l'aide d'hydravions en VFR. Pendant les périodes de pointe, les exploitants offrent de nombreux vols quotidiens entre Vancouver et Victoria.

Des vols d'entraînement ainsi que des vols touristiques et d'aviation générale en vol à vue sont effectués à partir de tous les aéroports des environs.

Les exigences actuelles visant l'espace aérien IFR, notamment à l'intérieur des régions de contrôle terminal et de leurs prolongements, peuvent imposer des contraintes aux opérations VFR. Pour s'adapter à la croissance du trafic IFR international, les régions de contrôle ont pris de l'expansion et abaissé leur altitude de base. Ces mesures ont eu pour effet de comprimer les activités VFR en dessous et autour des régions de contrôle, ce qui a entraîné un accroissement de sa congestion et de la complexité de l'espace aérien.

3.3 Évaluation de l'espace aérien

L'évaluation de l'espace aérien actuel sert de contexte au projet de modernisation de l'espace aérien de Vancouver; le principe directeur du remaniement de cet espace est la pérennité de la sécurité alors que la demande imposée à l'infrastructure existante ne cesse de croître. Entre 2013 et 2018, le trafic aérien dans la région a augmenté de 16 %, soit 18 % pour les opérations IFR et 10 % pour les opérations VFR. Il s'agit d'une augmentation de plus de 100 000 vols annuels dans la région. Même si les opérations aériennes sont sécuritaires, les demandes de capacité imposées au système peuvent exiger l'application de contraintes : initiatives de gestion de la circulation aérienne (régulation du débit), suspension temporaire des procédures, restrictions d'altitude et limitation des marges de manœuvre pour améliorer les procédures locales sans incidence sur la structure générale de l'espace aérien. En raison de la croissance prévue, la modernisation est essentielle pour garantir le maintien de la sécurité, réduire les retards et diminuer l'empreinte environnementale.

L'évaluation met en relief les domaines prioritaires en fonction de l'impact relatif des éventuelles options de remaniement de l'espace aérien sur la pérennité de la sécurité et la réduction des contraintes.

Une évaluation de l'espace aérien de la région métropolitaine de Vancouver et du sud de l'île de Vancouver du sol jusqu'à 6000 pieds au-dessus du niveau de la mer (ASL) et dans l'environnement d'exploitation de 2018 révèle un espace aérien complexe et difficile dans les sous-unités terminales de Vancouver et Victoria. Il existe dans la région un aéroport pivot international, de nombreux aéroports pivots régionaux, des hydroaérodromes, des héliports, des aéroports pour la formation et les vols récréatifs, tous desservis par un centre de contrôle régional ainsi que par plusieurs tours de contrôle et stations d'information de vol. Au sein de l'espace aérien, des aéronefs disparates évoluent tant en IFR qu'en VFR. La combinaison de conditions météorologiques côtières, d'un terrain montagneux et des espaces aériens complexes, notamment des zones de service consultatif et des zones réglementées, contribue à créer un environnement complexe et exigeant tant pour les pilotes que pour les contrôleurs et les spécialistes de NAV CANADA.

L'évaluation a permis d'établir trois facteurs clés justifiant encore davantage la modernisation de l'espace aérien en vue d'assurer la pérennité de la sécurité opérationnelle :

1. L'exploitation d'aéronefs légers en VFR à proximité d'aéronefs lourds en IFR doit être prise en considération en vue de réduire les risques que pose la turbulence de sillage à mesure qu'augmente le trafic.
2. La multiplicité des délimitations de l'espace aérien accroît la complexité des opérations aériennes, et la future structure devrait permettre une plus grande clarté de la responsabilité et des fréquences ATC pour les exploitants.
3. La classification de l'espace aérien impose des contraintes; un nouveau concept d'exploitation doit considérer que les aéronefs VFR qui évitent l'espace aérien de classe C ou y ont accès avec des restrictions évoluent dans un espace de plus en plus encombré.

3.4 Navigation fondée sur les performances

L'avènement récent du système mondial de navigation par satellite (GNSS) a provoqué un changement majeur dans les technologies aéronautiques. La modernisation connexe des systèmes de navigation et de gestion de vol a contribué à la modernisation de l'espace aérien en raison de l'application de la navigation fondée sur les performances (PBN). L'instauration de la PBN est une importante priorité de l'aviation mondiale, comme en témoignent les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI et le mandat de PBN de Transports Canada. La PBN permet des montées et des descentes continues et en douceur, un suivi de route précis, une conscience situationnelle amplifiée, un raccourcissement des routes ainsi que des décollages et des atterrissages très efficaces. Ces améliorations contribuent à réduire la consommation de carburant, le temps passé dans le système, l'encombrement des fréquences et les émissions des aéronefs.

Les principaux exploitants du Canada et bon nombre d'exploitants internationaux utilisant CYVR ont investi considérablement dans des flottes d'aéronefs modernes en vue de tirer profit de cette nouvelle technologie.

Bien que la structure actuelle de l'espace aérien ait été modifiée il y a environ 10 ans, le système sous-jacent repose encore sur des modèles historiques de circulation du trafic aérien qui dépendent eux-mêmes de l'emplacement d'aides à la navigation terrestres, ce qui à son tour accroît le besoin d'imposer des restrictions et des contraintes dans l'espace aérien. Un environnement totalement PBN permettra d'atténuer bon nombre de ces contraintes et de tirer le maximum des solutions technologiques pour améliorer la sécurité et l'efficacité globales dans toute la région.

4 Objectifs

L'objectif primordial du Projet de modernisation de l'espace aérien de Vancouver est de concevoir et mettre en œuvre un espace aérien et des concepts de procédures qui réduisent, par rapport au scénario de référence, les risques liés à la sécurité dans la FIR de Vancouver. Le projet de modernisation se traduira par une structure qui satisfait à la demande actuelle et future tout en atténuant les répercussions environnementales telles que le bruit et les émissions de GES.

Les objectifs spécifiques, qui sont tous très interreliés, sont énoncés ci-après :

4.1 Assurer la sécurité

NAV CANADA place la sécurité en tête de liste dans tous ses projets de modernisation d'espace aérien. CYVR est situé dans un espace aérien dense et complexe : pas moins de 10 aéroports ou aérodromes s'y trouvent dans un rayon de 50 milles marins. La combinaison des trafics IFR et VFR, des vols d'entraînement, de la photographie aérienne et du parachutisme rend l'espace jouxtant les espaces aériens terminaux et en route dense et difficile. L'hydroaérodrome colocalisé du port au sud, le terrain montagneux au nord, les hydravions évoluant à basse altitude, les hélicoptères et une grande variété d'aéronefs effectuant des vols commerciaux réguliers peuvent à l'occasion nécessiter l'imposition de contraintes à la circulation aérienne visant à maintenir la sécurité. Le projet cherchera à améliorer la structure en vue d'assurer la pérennité de la sécurité en tenant en compte de la demande prévue tout en réduisant les contraintes et les retards associés au système.

4.2 Moderniser le système d'espace aérien

Concevoir et mettre en œuvre un environnement PBN sécuritaire, efficace, écoresponsable et totalement intégré. Un tel environnement fera appel à la navigation de surface (RNAV) et aux structures de qualité de navigation requise (RNP) dans la région terminale ainsi qu'au déploiement d'approches avec Autorisation requise pour la qualité de navigation requise (RNP-AR) en vue d'une concordance avec les priorités existantes à CYVR, CYYJ, CYXX et CZBB. L'élimination de la dépendance aux aides à la navigation terrestres s'inscrit dans le Plan de modernisation des NAVAID (NMP) du fournisseur de SNA.

4.3 Se préparer à la croissance

S'assurer que l'espace aérien est conçu pour prendre en charge la croissance prévue du trafic avec toute la sécurité et l'efficacité voulues, et qu'il puisse s'adapter aux changements à court et long terme de la demande en ce qui concerne les technologies, les procédures et les ressources ATM requises.

4.4 Trouver un juste équilibre entre les besoins des parties prenantes

Dans un espace aérien que divers groupes utilisent, chacun ayant des besoins spécifiques, trouver un juste équilibre constitue une préoccupation majeure. Il faut prendre en considération l'intégration sécuritaire des trafics VFR et IFR, en portant une attention particulière à l'application de technologies modernes permettant d'éliminer le plus possible les conflits au moyen d'une structure adéquate. En outre, on effectuera un examen en profondeur de la classification des espaces aériens, de l'emplacement des espaces aériens à usage spécial et des zones d'entraînement de façon à garantir que leur attribution corresponde effectivement à l'évolution globale de l'espace aérien et du fonctionnement de l'ATM. La sécurité étant toujours en tête de liste, les objectifs devront s'inscrire dans une approche systémique, car chaque modification de la structure de l'espace aérien aura un effet domino sur une autre modification.

4.5 Gérer l'empreinte environnementale

La PBN comporte des avantages environnementaux directs et indirects tels que la réduction de la consommation de carburant, des émissions de GES et du bruit. Pour toute éventuelle modification des trajectoires de vol ou toute autre possibilité de réduire l'exposition au bruit, il faut tenir compte des effets sur les zones résidentielles. Un plan robuste d'engagement communautaire sera élaboré conjointement avec les autorités aéroportuaires compétentes en vue de garantir que les collectivités sont avisées des modifications proposées et qu'elles ont l'occasion de faire connaître leur avis avant la mise en œuvre.

4.6 Considération des plans à long terme de l'industrie

Lors de la détermination des options, on prendra en considération, dans la mesure du possible, les plans des exploitants et des autorités aéroportuaires en vue d'avoir une meilleure vue d'ensemble des investissements, de la composition des flottes et de l'avionique ainsi que des changements prévus du trafic.

5 Méthodologie

5.1 Équipe de gestion du projet

Le projet ayant une très grande portée, l'équipe de gestion du projet privilégiera l'approche progressive tant dans l'élaboration du concept que lors des activités de publication et de mise en œuvre. Les particularités de la progression seront spécifiées lors de la phase d'élaboration du concept. L'équipe de gestion de projet prendra la forme d'un groupe d'experts pour ce qui est des structures de répartition du travail de chaque phase du projet et lors des rétrospectives. Elle rendra le rapport d'état du projet accessible et fournira au besoin des mises à jour et des notes d'information à la haute direction.

Le rôle premier de l'équipe de gestion du projet est de rédiger une ébauche de plan détaillé du projet, d'estimer les ressources totales requises et de soumettre le budget pour approbation. Il s'agit d'un projet pluriannuel dont les coûts prévus seront indiqués à chaque exercice financier.

Fonction	Responsabilité	Reddition de comptes
Promoteurs du projet	<ul style="list-style-type: none"> ○ Approbations du projet 	Vice-président adjoint, Prestation des services <i>et</i> Gestionnaire général, FIR de Vancouver
Directeur du programme	<ul style="list-style-type: none"> ○ Présenter des exposés verbaux au comité directeur ○ Surveiller la progression du projet et les extrants ○ Gestion des risques du projet ○ Il coordonne : <ul style="list-style-type: none"> ○ le plan de communication; ○ le plan de travail du projet; ○ le budget du projet; ○ le SMS; ○ les activités du sous-groupe de travail. 	Directeur de programme
Comité directeur du projet	<ul style="list-style-type: none"> ○ Définir les profils et seuils de risque acceptables ○ Établir des priorités ○ Affecter les ressources ○ Débloquer les budgets ○ Appuyer le gestionnaire du programme 	Vice-président directeur, Prestation des services Vice-président, Soutien à l'exploitation Vice-président, Prestation des services ATS Vice-président adjoint, Prestation des services Vice-président adjoint, Soutien à l'exploitation Vice-président adjoint, Relations commerciales et avec les parties prenantes
Sous-groupes de travail du projet (FIR, AIM, NS, PBO, Gestion du changement,	<ul style="list-style-type: none"> ○ Plan de travail des sous-groupes ○ Activités des groupes de travail ○ Documentation ○ Rapports 	Experts en la matière à déterminer <ul style="list-style-type: none"> ○ Selon l'activité et les besoins de la sous-unité ○ Nommés par les

Gestion de la sécurité, Ingénierie, Relations avec parties prenantes)	○ Engagement officiel du public et des élus	gestionnaires responsables ○ Chargés des activités des groupes de travail
---	---	--

5.2 Équipe de déploiement opérationnel (ODT) de la PBN

Le sous-groupe Exploitation fondée sur les performances (PBO) du groupe Navigation et espace aérien identifie et réalise les modifications pouvant contribuer à mettre sur pied un environnement de navigation fondée sur les performances. PBO effectue également la recherche et le développement visant de nouveaux concepts ATM et la mise en œuvre de modifications de l'espace aérien permettant d'envisager l'évolution vers une future stratégie ATM. Cette future stratégie ATM appuie également l'initiative de la Société visant à augmenter l'efficacité et le rendement des quatre aéroports principaux.

L'ODT est une équipe multidisciplinaire gérée par PBO dont les membres proviennent de divers groupes fonctionnels. L'ODT a pu tirer profit de la PBN grâce à une collaboration transparente vitale avec les clients et les parties prenantes. Les priorités internes et externes sont harmonisées et l'ODT constitue le foyer d'épanouissement d'une vision et d'une compréhension commune des diverses étapes devant mener à la mise en œuvre complète de la PBN. Ces étapes aident les organismes participants à concentrer leurs actions sur les livrables, dans la droite ligne des priorités nationales et du projet.

5.3 Niveaux de service

Le groupe Niveaux de service (LOS) effectuera des études aéronautiques à l'appui du projet dans les cas suivants : obligation en vertu du RAC 802; éventuelle modification substantielle du niveau de service pour les clients; éventuelle modification substantielle du niveau de service dans le système.

Voici quelques exemples de modifications possibles des services de la circulation aérienne qui pourraient nécessiter une étude aéronautique :

- augmentation ou diminution des heures d'ouverture du service de contrôle d'aéroport ou du service consultatif d'aéroport;
- modification des heures d'ouverture (sans modification du nombre d'heures) du service de contrôle d'aéroport ou du service consultatif d'aéroport;
- établissement d'un nouveau service;
- augmentation ou diminution de la taille d'une zone d'utilisation de fréquence obligatoire.

Une étude aéronautique sera aussi requise lorsqu'une modification de l'espace aérien parmi les suivantes est proposée :

- nouvel espace aérien à usage spécial ou modification de l'emplacement, de l'altitude ou des heures d'activation d'un tel espace;
- modification de la classification d'un espace aérien existant;
- modification de l'exigence visant le transpondeur (y compris une obligation visant le mode S ou l'ADS-B);
- abrogation totale ou partielle d'une voie ou route aérienne, d'une approche, d'un SID ou d'une STAR;

- création d'une nouvelle voie ou route aérienne;
- modification des dimensions d'un espace aérien existant, notamment :
 - d'une zone de contrôle (CZ),
 - d'un prolongement de région de contrôle (CAE),
 - d'une région de contrôle terminal (TCA),
 - d'une zone de transition (TA).

5.4 Gestion de la capacité AIM

Le chef de projet AIM devra assurer la coordination avec le gestionnaire du programme et l'équipe de déploiement opérationnel (ODT); il devra aussi gérer la capacité des cycles planifiés de publication ainsi que l'intégration des nouvelles publications dans les autres mandats de l'AIM.

Plusieurs cycles de publication seront requis pour toutes les modifications de sorte qu'un déploiement graduel sera nécessaire. Les retards du projet devront être communiqués à l'AIM dès qu'ils seront envisagés car ils pourraient mettre l'AIM sur la corde raide en raison de priorités concurrentes dans la phase de mise en œuvre au sein de la FIR.

La capacité de publication des suivis (environ 6 à 12 mois après la mise en œuvre) sera réservée aux tâches de conclusion du projet et aux changements mineurs. Il est essentiel de cerner le plus tôt possible les problèmes de calendrier pour que l'AIM puisse atteindre tous ses objectifs.

5.5 Coordination avec la Federal Aviation Administration

Un groupe de travail de coordination sera créé en vue de collaborer avec les groupes suivants de la FAA :

Organisme	But
ATC de la FAA	Coordination de l'ATC de la FAA et de l'ATC de NAV CANADA par l'entremise de l'Exploitation de YVR
Système d'information aéronautique (AIS) de la FAA	Coordination de l'AIS de la FAA et de l'AIM de NAV CANADA par l'entremise du groupe Relations avec la clientèle (CRU)
Réseau opérationnel minimum de la FAA (MON)	Coordination du MON de la FAA et du NMP le NAV CANADA par l'entremise du groupe CRU
MDN/DOD	Espace aérien à usage spécial

Ce groupe de travail comprend l'expert en la matière (EM) de l'ATC d'YVR, le gestionnaire, Relations avec la clientèle et l'agent de liaison de l'ODT; il fait rapport, lorsque nécessaire, au gestionnaire du programme.

5.6 Consultation des parties prenantes

Les parties prenantes participeront pleinement à l'identification des problèmes et à l'élaboration des solutions. Afin de communiquer efficacement avec les parties prenantes, quatre comités consultatifs seront établis :

- Le comité consultatif des exploitants de l'aviation générale, de la formation en vol, des hydravions et des hélicoptères, composé de représentants d'établissements de formation en vol de la région ainsi que d'exploitants d'hydravions et d'hélicoptères auxquels s'ajoutent des représentants d'organismes reconnus de défense d'intérêts du monde de l'aviation.
- Le comité consultatif des transporteurs aériens commerciaux, composé d'exploitants commerciaux, de transporteurs aériens et de représentants de l'industrie ayant manifesté un intérêt à participer à l'élaboration d'un plan de gestion de la circulation aérienne IFR.
- Le comité consultatif des aéroports composé de représentants de tous les aéroports dont il est question aux sections 3.1 et 3.2 ci-haut.
- Le comité consultatif des collectivités dont les participants sont choisis en fonction du plan d'engagement des collectivités élaboré par l'équipe de relations avec les parties prenantes de NAV CANADA.

Le succès du projet repose non seulement sur ces comités consultatifs, mais aussi sur la coopération et la consultation de plusieurs autres parties prenantes. On compte parmi celles-ci Transports Canada, l'armée canadienne et américaine ainsi que le personnel opérationnel de NAV CANADA.

NAV CANADA entend entretenir des communications efficaces et solliciter la participation des parties prenantes pour étayer ses décisions dans le cadre du projet.

5.7 Consultation des collectivités et engagement des élus

NAV CANADA comprend que les opérations de l'espace aérien et des aéroports ainsi que les modifications qui y sont apportées peuvent avoir des répercussions importantes sur les collectivités. Nous reconnaissons leur rôle important en tant que parties prenantes et nous nous sommes déterminés à tenir compte, dans la conception de l'espace aérien, des répercussions des modifications proposées sur ces collectivités et à entretenir avec elles un dialogue ouvert et transparent.

Le fournisseur de SNA respecte le Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien. Un effort robuste de sensibilisation des collectivités sera entrepris en collaboration avec les autorités aéroportuaires. Si les modifications de l'espace aérien proposées dans le cadre du projet devaient avoir des répercussions significatives sur ces collectivités, nous les inviterons à participer à des séances publiques pour les informer des propositions et de leur impact potentiel et leur demander leur avis avant d'appliquer des changements. Un plan local de participation publique élaboré en collaboration avec les autorités aéroportuaires définira la portée de la consultation et le plan de sensibilisation à l'intention des collectivités et des élus. Les méthodes de promotion et d'engagement pourraient prendre la forme d'avis dans les journaux ou les médias sociaux, de contenus Web détaillés, de sensibilisation des élus, de mécanismes de sondage et de rétroaction, de consultations publiques ou d'une démarche de sensibilisation des collectivités. À la suite du processus public de participation, nous publierons un rapport sur la mobilisation du public exposant la rétroaction reçue et la réponse donnée

et qui inclura également les améliorations pouvant être apportées aux concepts. La modélisation du bruit figurant dans les propositions aidera les résidents à mieux comprendre les répercussions sur les collectivités des modifications prévues.

Le temps requis pour communiquer avec les résidents, les municipalités et les élus, les consulter et évaluer les avis reçus fait partie du chemin critique du projet.

5.8 Planification de la formation

Un plan de formation détaillé pour la mise en œuvre du projet sera élaboré et documenté au fil de l'évolution des options de concepts.

6 Activités de gestion de la sécurité

Un plan de gestion de la sécurité (SMP) sera élaboré et appliqué dans le cadre du projet. Le SMP doit décrire le programme de travail et démontrer que les activités de gestion de la sécurité appropriées seront menées et que la diligence requise sera assurée.

7 Échéancier du projet

Étant donné la vaste portée du projet, on privilégiera une approche graduelle pour sa conception, son élaboration, sa publication et sa mise en œuvre.

La **phase 1** porte surtout sur la recherche et l'élaboration de concepts avec les parties prenantes.

La phase d'élaboration des concepts produira un ensemble d'options qui seront analysées quant à leur viabilité.

En posant que les options sont viables, la **phase 2** consistera à planifier et exécuter le plan de consultation des collectivités, puis à présenter un rapport sur cette consultation qui sera suivi immédiatement par le début des plans de mise en œuvre touchant des groupes multiples.

La **phase 3** consiste en la mise en œuvre. Cette approche graduelle permet la production de l'AIM, la formation des contrôleurs, l'adoption par les exploitants et la gestion globale des ressources.

Phase 1 – Avril 2019 à mars 2020

Rédaction des cadres de référence – Mars 2019

Début des communications et consultation des parties prenantes – Juin 2019

Concepts des options – Automne 2019

Analyse des options – Printemps 2020

Phase 2 – Avril 2020 à août 2020

Élaboration et exécution du plan de consultation des collectivités – Printemps/été 2020
(Toute modification des concepts issue de cette consultation sera réalisée pendant cette phase.)
La mise en œuvre est prévue à la fin de l'été 2020.

Date de mise en vigueur – À déterminer

Date de publications de l'AIM – À déterminer
Formation des contrôleurs – À déterminer.
Date de mise en vigueur – À déterminer

Vous pouvez adresser vos questions ou vos commentaires sur ce cadre de référence à service@navcanada.ca.