



CADRE DE RÉFÉRENCE

Chicoutimi/Saint-Honoré Espace aérien à utilisation de transpondeur

NAV CANADA
Navigation et espace aérien
Niveau de service
77, rue Metcalfe, 7^e étage
Ottawa (Ontario)
K1P 5L6

Mars 2018

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.....	3
11.0	Autorité.....	4

1.0 Objet

Le présent cadre de référence a pour but d'entreprendre une étude aéronautique visant à déterminer la classification appropriée de l'espace aérien pour la zone de contrôle de Chicoutimi/Saint-Honoré.

2.0 Portée de l'étude

L'étude aéronautique déterminera les exigences pour améliorer le contrôle (classe C) et obtenir un espace aérien à utilisation de transpondeur (classe D avec utilisation de transpondeur) dans la zone de contrôle de Chicoutimi/Saint-Honoré.

3.0 Introduction

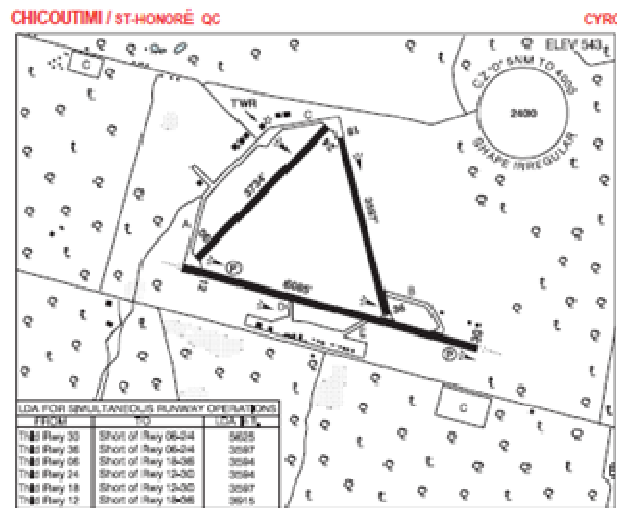
L'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré (CYRC) est principalement un aéroport utilisé pour les vols de formation effectués par les étudiants du cégep de Chicoutimi et les 100 étudiants ou plus de Cargair chaque année. L'aéroport est desservi par un service de contrôle de la circulation aérienne (ATC) de 12 heures et 30 minutes par jour (13 h à 1 h 30 Z \pm ou 8 h à 20 h 30 \pm HL). Le service ATC est prolongé d'une heure et demi du lundi au vendredi, deux fois par année (du 15 octobre au 16 novembre et du 15 février au 2 mars) afin d'accomoder le nombre accru de vols de formation de nuit effectuées par les étudiants du Centre québécois de formation aéronautique/Quebec Aerospace Training Centre.

L'aéroport CYRC est situé à l'intérieur d'une zone de contrôle (CZ) de « classe D » de forme irrégulière qui s'étend sur cinq milles marins d'espace aérien jusqu'à 4 000 pieds ASL.

L'aéroport dispose de trois pistes dont la plus longue mesure un peu plus de 6 000 pieds.

La zone de contrôle de CYRC se trouve dans les limites de la région terminale de Bagotville « classe D » qui est gérée par les contrôleurs de la base militaire de Bagotville sur 127.2 MHz.

La surveillance est fournie par le radar de Bagotville, qui est diffusé aux contrôleurs de CYRC sur un Système auxiliaire d'affichage radar de NAV CANADA (NARDS). Les aéronefs évoluant à CYRC sont affichés sur le NARDS à partir de 200 pieds au-dessus du sol (AGL). Le trafic a augmenté de 40 % depuis que Cargair a commencé ses activités en juillet 2016. On s'attend à ce que le nombre de vols de formation se maintienne, voire augmente, ce qui alourdirait encore davantage la capacité du système à l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré.



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 l'équipement électronique avec transpondeur pour les aéronefs évoluant à l'aéroport CYRC;
- analyser les préoccupations et les problèmes soulevés par les parties prenantes;
- élaborer des solutions ou des options possibles;
- exécuter un processus de DDER, au besoin;
- présenter les recommandations à la haute direction 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 s'assurera que la consultation des clients et des parties prenantes intéressées ou concernées est suffisante avant de formuler toute recommandation à la haute direction.

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 Rapport de gestion de la sécurité

Le gestionnaire responsable de l'application de toute décision découlant de la présente étude aéronautique doit préparer un plan de gestion de la sécurité liée au projet. Le plan comprend les mesures d'atténuation et de surveillance nécessaires à la mise en œuvre du changement de service.

6.0 Ressources humaines

L'équipe multidisciplinaire de l'étude sera composée, au besoin, de représentants des domaines technique, opérationnel et de soutien. Dans le cas où des ressources considérables seraient nécessaires, les gestionnaires respectifs devraient négocier entre eux.

Chef d'équipe : gestionnaire national, Niveaux de service et études aéronautiques

Autres membres de l'équipe :

Gestionnaire, Niveaux de service et études aéronautiques;

Spécialiste, Navigation et espace aérien

Analyste, Navigation et espace aérien

Gestionnaires/personnel du contrôle de la circulation aérienne Chicoutimi/Saint-Honoré (ATC)

Gestionnaire, Coordination des programmes SNA (à déterminer);

AIM

7.0 Plan de gestion des activités

Approbation du cadre de référence : mars 2018

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

1. Élaboration d'un plan de communication et de consultation – mars 2018
2. Début de l'étude – printemps 2018
3. Consultation – printemps 2018
4. Évaluation des résultats de la consultation – printemps 2018
5. Exécution du processus de DDER – printemps 2018
6. Mise au point du rapport de l'étude aéronautique – printemps 2018
7. Approbations de la direction – printemps 2018
8. Diffusion à Transports Canada aux fins d'étude des considérations en matière de sécurité – été 2018

À la suite de l'examen par Transports Canada

9. Coordination du plan et des dates de mise en œuvre avec les groupes appropriés – à déterminer
10. Préparation d'un document soumis par l'AIM – à déterminer
11. Élaboration et publication d'une AIC – à déterminer
12. Élaboration et publication d'un avis public – à déterminer
13. Mise en œuvre – à déterminer
14. Surveillance – examens après la mise en œuvre (exécutés après 90 jours et une année)

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, et une proposition d'occasions afin d'entamer la planification du projet sera présentée pour la mise en œuvre des recommandations relatives à l'Ingénierie qui figurent dans l'étude.

9.0 Importance des changements

Il se peut 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 communications approprié, qui incorpore un plan de consultation exhaustive, 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.

11.0 Autorité

Vice-président directeur, Prestation des services