



Government  
of Canada

Gouvernement  
du Canada

TP 1258F  
(10/2009)

IDDN B-GA-005-000-FP-005

# **Plan relatif au contrôle de sécurité d'urgence de la circulation aérienne (Plan ESCAT)**

*Document conjoint  
des ministères des Transports  
et de la Défense nationale du Canada*

Canada

Les suggestions de changement et les questions devraient être adressées à :

A3 Disponibilité opérationnelle – Aérospatiale  
Quartier général de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada  
Case postale 17000, succ. Forces  
Winnipeg (Manitoba) R3J 0T0  
Canada

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par les ministres des Transports et de la Défense nationale du Canada, 2005

Les ministères des Transports et de la Défense nationale du Canada autorisent la reproduction du contenu de la présente publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée aux ministères des Transports et de la Défense nationale du Canada et que la reproduction du document soit exacte. Bien que l'utilisation du document soit autorisée, les ministères des Transports et de la Défense nationale du Canada se dégagent de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation qui en est faite.

Il est possible que cette publication ne tienne pas compte des dernières modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez communiquer avec les ministères des Transports et de la Défense nationale du Canada.

TP 1258F  
(10/2009)

Ministère de la Défense nationale (Canada)  
IDDN B-GA-005-000-FP-005

## AVANT-PROPOS

Ce plan non classifié, intitulé *Plan relatif au contrôle de sécurité d'urgence de la circulation aérienne (ESCAT)*, remplace la publication TP1258F en date d'avril 2000.

En raison de la menace que la puissance d'un agresseur éventuel constitue pour notre sécurité nationale et notre survie, il est impératif que l'efficacité de notre système de défense aérienne ne soit pas compromise ou gênée en aucune manière par une circulation aérienne non essentielle dans l'espace aérien où une bataille aérienne est engagée ou imminente. En outre, des mesures ont été prises pour accélérer le traitement des déplacements d'aéronefs qui appuient les plans d'urgence nationaux.

Le *Plan ESCAT* a été élaboré pour décrire les rôles et les responsabilités que les autorités de Transports Canada, de NAV CANADA et du ministère de la Défense nationale doivent assumer et les procédures qu'elles doivent suivre pour réglementer les déplacements d'aéronefs amis non tactiques, pour faciliter l'identification, la poursuite et l'interception d'aéronefs hostiles ou potentiellement hostiles et pour assurer la préservation des aéronefs civils et militaires au cas où ils devraient participer à des opérations de survie nationales. Les règles afférentes au plan sont établies dans le *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* et sont reproduites dans les consignes de vol militaires pertinentes.

  
Ministre des Transports

  
Ministre de la  
Défense nationale

# TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS .....	ii
<i>Liste des sigles et abréviations</i> .....	<i>iv</i>
<i>Explication de la terminologie</i> .....	<i>vi</i>
<b>CHAPITRE 1</b> .....	<b>1</b>
Le plan ESCAT .....	1
1.1. Introduction .....	1
1.2. Autorités .....	1
1.3. Portée .....	1
1.4. Description .....	2
1.5. Mise en œuvre .....	2
1.6. Autres renseignements pertinents .....	4
1.7. Responsabilités .....	5
1.8. Communications .....	8
1.9. Révision .....	9
<b>CHAPITRE 2</b> .....	<b>10</b>
Mise en œuvre .....	10
2.1. Objet .....	10
2.2. Notification .....	10
2.3. Coordination .....	10
2.4. Application .....	12
<b>CHAPITRE 3</b> .....	<b>13</b>
Liste des priorités de circulation aérienne en situation d'urgence .....	13
3.1. Objet .....	13
3.2. Politique .....	13
3.3. Priorités .....	13
3.4. Procédures .....	15
<b>ANNEXE A</b> .....	<b>1</b>
Carte et coordonnées des zones ESCAT .....	1
<b>ANNEXE B</b> .....	<b>1</b>
Procédures de mise en œuvre du plan ESCAT .....	1
<b>ANNEXE C</b> .....	<b>1</b>
Procédures d'essais du plan ESCAT .....	1
<b>ANNEXE D</b> .....	<b>1</b>
EXEMPLES DE NOTAM DU PLAN ESCAT .....	1

## Liste des sigles et abréviations

<b>1 DAC</b>	1 <sup>re</sup> Division aérienne du Canada
<b>A3 Disp Op Aéro</b>	A3 Disponibilité opérationnelle – Aérospatiale
<b>ACC</b>	centre de contrôle régional
<b>ACS</b>	autorisation de contrôle de sécurité
<b>ALTRV</b>	réservation d'altitude
<b>AMIS</b>	service d'information sur les mouvements d'aéronefs
<b>ATC</b>	contrôle de la circulation aérienne
<b>ATS</b>	services de la circulation aérienne
<b>CANUS</b>	Canada – États-Unis
<b>CCC</b>	centre de commandement conjoint
<b>CCIFC</b>	centre de commandement intégré des Forces canadiennes
<b>CCRA</b>	centre de contrôle des routes aériennes
<b>CDRNORAD</b>	commandant de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
<b>CEMA</b>	chef d'état-major d'armée
<b>CEMD</b>	chef d'état-major de la Défense
<b>CEMFA</b>	chef d'état-major de la Force aérienne
<b>CNO</b>	centre national des opérations de NAV CANADA
<b>NAV CANADA</b>	
<b>COAFM</b>	Centre des opérations aériennes de la Force multinationale
<b>COMM CANADA</b>	Commandement Canada
<b>CONPLAN</b>	plan de contingentement
<b>Coord. ATM</b>	coordonnateur de la gestion du trafic aérien (1 <sup>re</sup> Division aérienne du Canada/ Région canadienne NORAD)
<b>DEM EMIS</b>	directeur de l'état-major, État-major interarmées stratégique
<b>DCDRNORAD</b>	commandant adjoint de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
<b>DoD</b>	département de la Défense des États-Unis
<b>DVFR</b>	VFR de la défense
<b>ESCAT</b>	contrôle de sécurité d'urgence de la circulation aérienne
<b>EWO</b>	ordres de guerre en situation d'urgence

<b>FAA</b>	Federal Aviation Administration (Administration de l'Air des É.-U)
<b>FIR</b>	région d'information de vol
<b>FSS</b>	station d'information de vol
<b>GOACC</b>	gestionnaire des opérations ACC
<b>IFR</b>	règles de vol aux instruments
<b>LPCASU</b>	liste des priorités de circulation aérienne en situation d'urgence
<b>MDN</b>	ministère de la Défense nationale
<b>MDNC</b>	ministre de la Défense nationale du Canada
<b>MTC</b>	ministre des Transports du Canada
<b>NORAD</b>	commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
<b>NOTAM</b>	avis aux navigants
<b>OCAC</b>	opérations de contingence de l'aviation civile (Transports Canada)
<b>RAC</b>	<i>Règlement de l'aviation canadien</i>
<b>RAO</b>	service de réservation d'altitude de l'ouest (Edmonton)
<b>RC NORAD</b>	région canadienne NORAD
<b>RCCC</b>	réseau canadien de communications par commutation
<b>SAR</b>	recherches et sauvetage
<b>SDAC</b>	secteur de la défense aérienne du Canada
<b>SNA</b>	services de la navigation aérienne
<b>TC</b>	Transports Canada
<b>USSTRATCOM</b>	United States Strategic Command (commandement stratégique des États-Unis)
<b>ZE</b>	zone d'exclusion
<b>ZIDA</b>	zone d'identification de défense aérienne
<b>ZOR</b>	zone d'opérations réglementée

## Explication de la terminologie

**A3 Disponibilité opérationnelle – Aérospatiale** — Officier de 1 DAC/RC NORAD dont la responsabilité consiste à veiller à ce que des services de contrôle aérospatial soient offerts de façon sûre et en temps opportun au Canada et à l'étranger en appui à des opérations de la Force aérienne. (*A3 Aerospace Readiness*)

**Alerte de défense aérienne** — Situation d'urgence, déclarée par le CDRNORAD, qui se présente lorsque une attaque du Canada, de la zone continentale des États-Unis, de l'Alaska ou d'installations américaines au Groenland par des aéronefs ou des missiles ennemis est considérée probable, imminente ou en cours. (*Air Defence Emergency*)

**Autorisation de contrôle de sécurité (ACS)** — Autorisation militaire permettant à un aéronef de décoller lorsque le plan ESCAT a été mis en œuvre. Cette autorisation est tout à fait distincte de celle qui correspond au processus inhérent à la LPCASU; elle ne se fonde pas sur une priorité de la LPCASU. (*Security Control Authorization*)

**Avertissement de défense aérienne** — État d'avertissement progressif en réaction à une menace nationale ou dirigée vers l'Amérique du Nord. (*Air Defence Warning*)

**Centre de commandement conjoint (CCC)** — Installation protégée de commandement et de contrôle responsable, par l'entremise du commandant de COM Canada, de la connaissance de la situation dans la zone de responsabilité du commandement, et ce, 24 heures par jour et 7 jours par semaine. (*Joint Command Centre*)

**Centre de commandement intégré des Forces canadiennes (CCIFC)** — Installation protégée de commandement et de contrôle grâce à laquelle le DEM EMIS et le CEMA, au nom du CEMD, surveillent et dirigent les opérations de niveau stratégique et les activités de formation de niveau stratégique, et ce, 24 heures par jour et 7 jours par semaine. (*Canadian Forces Integrated Command Centre*)

**Centre des opérations aériennes de la Force multinationale (COAFM)** — Installation protégée de commandement et de contrôle grâce à laquelle le commandant de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada/RCNORAD, au nom du CDRNORAD ainsi que du CEMFA et du CEMD, respectivement, surveille et dirige les opérations de niveau stratégique et les activités de formation de niveaux stratégique et tactique, et ce, 24 heures par jour et 7 jours par semaine. (*Combined Air Operations Centre*)

**Centre national des opérations de NAV CANADA (CNO NAV CANADA)** — Point de convergence des opérations de NAV CANADA, y compris des activités en situation d'urgence. Centre de crise chargé de la coordination avec les installations de l'entreprise, comme la totalité des centres de contrôle régional (ACC), des tours, des centres d'information de vol (FIC) et des stations d'information de vol (FSS). (*NAV CANADA National Operations Centre*)

**Chef d'état-major de la Défense (CEMD)** — Responsable du commandement, du contrôle et de l'administration des Forces canadiennes ainsi que de la stratégie, des plans et des besoins militaires. Le CEMD est le principal conseiller militaire du gouvernement dans son ensemble. (*Chief of the Defence Staff*)

**Chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA)** — En tant qu'officier supérieur de la Force aérienne au sein des Forces canadiennes, le commandant du Commandement aérien et Chef d'état-major de la Force aérienne agit à titre de conseiller au Chef d'état-major de la Défense sur les questions stratégiques concernant la Force aérienne. Il est également responsable de l'instruction, de la mise sur pied et du maintien de forces aériennes polyvalentes aptes au combat dans le but d'atteindre les objectifs du Canada en matière de défense. (*Chief of the Air Staff*)

**Circulation aérienne tactique** — Vols militaires qui participent à des missions opérationnelles contre l'ennemi, vols de déploiement immédiat en vue de missions de combat, vols d'interception d'aéronefs n'obéissant pas aux ordres et vols d'appui logistique et de combat prévus dans les plans de guerre d'urgence. (*Tactical Air Traffic*)

**Commandant de la RC NORAD** — Le commandant opérationnel de la région canadienne NORAD qui relève du CDRNORAD et qui est responsable du déploiement efficace des forces de défense aérienne dans l'espace aérien canadien. (*Commander CANR*)

**Commandant du SDAC** — Le commandant opérationnel du SDAC qui relève du commandant de la RC NORAD et qui est responsable du déploiement efficace des forces de défense aérienne dans l'espace aérien intérieur canadien (CDA). Cet espace aérien exclut l'espace aérien étranger pour lequel la responsabilité du contrôle a été déléguée à un ACC canadien, mais inclut toutefois l'espace aérien canadien pour lequel la responsabilité du contrôle a été déléguée à la FAA. (*Commander CADS*)

**Commandement Canada (COM Canada)** — Élément de commandement et de contrôle des Forces canadiennes qui se charge de toutes les opérations militaires courantes et d'urgence menées au Canada et qui sera l'autorité opérationnelle nationale de défense du Canada et de l'Amérique du Nord. (*Canada Command*)

**Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD)** — Commandement intégré bi-national, américain et canadien, chargé de la surveillance et du contrôle de l'espace aérien du Canada et des États-Unis, de prendre les mesures appropriées contre les attaques aériennes, d'évaluer la menace aérienne et de fournir les avertissements nécessaires en cas d'attaque dans l'espace aérien au-dessus de l'Amérique du Nord. (*North American Aerospace Defence Command*)

**Coord. ATM** — Personnel de liaison militaire de 1 DAC qui se trouve au siège social de NAV CANADA à Ottawa et qui a pour mission de coordonner, au nom du commandant de 1 DAC/RC NORAD, les questions d'espace aérien/de contrôle de la circulation aérienne avec NAV CANADA, Transports Canada et le quartier général du NORAD. Une fois le plan ESCAT mis en œuvre, le Coord. ATM se charge de coordonner la dotation en personnel des postes militaires temporaires des OCAC et du CNO NAV CANADA afin de veiller à ce que ces organismes bénéficient de services de liaison et de coordination efficaces avec les centres d'opérations du MDN. (*ATM Coord*)

**Corridor aérien** — Route aérienne réservée, assignée aux aéronefs amis et créée dans le but de contrôler, d'identifier individuellement les aéronefs amis et de les empêcher d'être atteints par le feu des forces amies. (*Air Corridor*)

**Défense aérienne** — Toutes les mesures défensives visant à détruire les aéronefs ou les missiles ennemis qui attaquent dans l'atmosphère terrestre ou à annuler ou réduire l'efficacité de telles attaques. (*Air Defence*)

**Déroutement** — Modification d'une route ou d'une destination pour des raisons opérationnelles ou tactiques. (*Diversion*)

**Directeur des opérations de la RC NORAD** — Officier supérieur responsable des opérations quotidiennes de la région canadienne NORAD. (*CANR Director of Operations*)

**Dispersion** — Redéploiement des forces aériennes de défense pour en accroître la surviabilité. (*Dispersion*)

**État-major interarmées stratégique** — Apporte, au niveau stratégique, un soutien au CEMD, dans son rôle de conseiller militaire principal auprès du gouvernement du Canada, en matière de décisions et d'analyses concernant les questions militaires, en plus de permettre au CEMD d'assumer un commandement stratégique efficace. (*Strategic Joint Staff*)

**Liste des priorités de circulation aérienne en situation d'urgence (LPCASU)** — Liste comprenant huit priorités destinées à contrôler le volume de circulation aérienne une fois que le plan ESCAT a été mis en œuvre. (*Emergency Air Traffic Priority List*)

**NAV CANADA** — Fournisseur national de services de navigation aérienne au Canada tels que le contrôle de la circulation aérienne, l'information de vol, les renseignements météorologiques, les services consultatifs d'aéroport et les aides électroniques à la navigation. (*NAV CANADA*)

**NOTAM** — Un Avis aux navigants international (NOTAM) est un avis diffusé par un moyen de télécommunication donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service ou d'une procédure aéronautiques, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel impliqué dans les opérations aériennes (référence : *publication d'information de vol du MDN GPH204A Planification et procédures de vol, Canada et Atlantique Nord et/ou manuel de NAV CANADA Procédures canadiennes pour les NOTAM*). (*NOTAM*)

**Opérations de contingence** — Opérations militaires découlant d'une situation qui menace la sécurité de l'hémisphère ou la sécurité nationale. (*Contingency Operations*)

**Opérations de contingence de l'aviation civile (OCAC)** — Point de convergence des activités de l'Aviation civile à Transports Canada, où sont regroupées les activités liées aux préparatifs d'urgence. Responsables de la planification des opérations de contingence et du signalement des événements dans les domaines réglementaire et opérationnel de l'aviation civile, et ce, tant au niveau national que régional. (*Civil Aviation Contingency Operations*)

**Priorité DD** — Priorité de message NOTAM indiquant des circonstances exceptionnelles, dans le cas où une exigence et un traitement spécial le justifient, conformément aux dispositions de l'Organisation de l'aviation civile internationale et tel que le précise le manuel des Procédures canadiennes pour les NOTAM. (*DD Priority*)

**Région d'information de vol (FIR)** — Espace aérien de dimensions définies, s'étendant verticalement à partir de la surface du sol, à l'intérieur duquel sont assurés un service d'information de vol et un service d'alerte (*Flight Information Region*).

**Région NORAD** — Une subdivision géographique de la zone dont est chargé le NORAD. (*NORAD Region*)

**Règlement de l'aviation canadien (RAC)** — Ensemble d'exigences réglementaires destinées à améliorer la sécurité et la compétitivité de l'industrie canadienne de l'aviation. Ces exigences couvrent les grands domaines dont la réglementation incombe à la Direction générale de Transports Canada, Aviation civile, tels la délivrance des licences du personnel, la navigabilité aérienne, les services aériens commerciaux, etc. (*Canadian Aviation Regulations*)

**Transports Canada (TC)** — Instance de réglementation qui met en œuvre, par l'entremise de NAV CANADA, l'espace aérien réglementé en appui au plan ESCAT. (*Transport Canada*)

**VFR de la défense (DVFR)** — Règles applicable aux vols qui se déroulent à l'intérieur d'une ZIDA selon les règles de vol à vue (VFR). Une fois le plan ESCAT mis en œuvre, les règles s'appliquent à la totalité de l'espace aérien canadien. (*Defence VFR*)

**Zone de défense aérienne** — Espace aérien de dimensions définies désigné par l'organisme pertinent et à l'intérieur duquel le contrôle de tout véhicule en vol doit être assuré à tout moment dans l'intérêt de la sécurité nationale. (*Air Defence Area*)

**Zone d'exclusion (ZE)** — Espace aérien de dimensions définies servant à l'usage exclusif des aéronefs évoluant sous l'autorité du ministre de la Défense nationale dans le but d'effectuer des opérations d'interdiction ou de surveillance aérienne. (*Exclusion Zone*)

**Zone d'identification de défense aérienne (ZIDA)** — Espace aérien de dimensions définies, conformément au Manuel des espaces aériens désignés de Transports Canada (TP 1820), à l'intérieur duquel on exige que l'identification, la localisation et le contrôle des aéronefs puissent être effectués à tout moment. (*Air Defence Identification Zone*)

**Zone d'opérations réglementée (ZOR)** — Réserve d'altitude (ALTRV) fixe servant à des aéronefs évoluant sous l'autorité du ministre de la Défense nationale. (*Restricted Operations Area*)

**NOTE :** **DOIT** — signifie que l'application est obligatoire, autrement dit qu'il faut impérativement la prendre.

**DEVRAIT** — signifie que l'application est recommandée, autrement dit qu'elle est présentée uniquement à titre indicatif.

**PEUT** — signifie que l'application est facultative, autrement dit qu'il est permis de la prendre ou non.

# CHAPITRE 1

## Le plan ESCAT

### 1.1. Introduction

1.1.1 Ce plan vise à établir les responsabilités, les procédures en général et les instructions pour assurer le contrôle de sécurité de la circulation aérienne civile et militaire afin que l'espace aérien puisse être utilisé efficacement pendant les situations d'urgence.

### 1.2. Autorités

1.2.1 *La Loi sur l'aéronautique.*

1.2.2 L'article 601.18 du *Règlement de l'aviation canadien (RAC).*

1.2.2 *L'Accord entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement du Canada sur le commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (accord NORAD).*

### 1.3. Portée

1.3.1 **NOTANT** que, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports du Canada (MTC) est chargé du développement et de la réglementation de l'aéronautique ainsi que du contrôle de tous les secteurs liés à ce domaine et que, à ce titre, il peut collaborer avec les fonctionnaires fédéraux et leur prêter son concours pour la fourniture des services de leur compétence susceptibles de comporter des travaux aériens, ainsi qu'avec les personnels de l'aviation fédérale en vue de l'adaptation de leurs fonctions aux progrès de l'aéronautique;

**NOTANT EN OUTRE** que le MTC peut collaborer avec les fonctionnaires fédéraux en matière de défense;

**RECONNAISSANT** que, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, s'il estime qu'il existe un danger immédiat pour la sûreté de l'aviation, un aéronef, un aérodrome, d'autres installations aéronautiques ou la sécurité du public ou celle des passagers ou de l'équipage d'un aéronef, le MTC peut donner des directives enjoignant à quiconque de faire ou de cesser de faire quoi que ce soit lui paraissant nécessaire afin de faire face au danger, notamment en ce qui concerne le déroutement d'aéronefs vers un lieu d'atterrissage déterminé et le déplacement des personnes ou mouvement des aéronefs dans les aérodromes ou autres installations aéronautiques;

**ATTENTIFS** au fait que, en vertu de l'accord NORAD, le gouvernement du Canada a confié au chef d'état-major de la Défense (CEMD), par l'intermédiaire du ministre de la Défense nationale du Canada (MDNC), la responsabilité et l'autorité d'effectuer les missions du NORAD dans la région canadienne visant à assurer l'alerte aérospatiale pour l'Amérique du Nord, le

contrôle aérospatial pour l'Amérique du Nord et l'alerte maritime pour l'Amérique du Nord;

**DÉSIRANT** faire en sorte de pouvoir assumer leurs responsabilités respectives dans diverses situations d'urgence;

**LE MTC ET LE MDNC ONT CONVENU** de ce qui suit :

Ce plan ESCAT décrit les mesures conjointes que doivent prendre les autorités militaires appropriées ainsi que TC et NAV CANADA, dans l'intérêt de la sécurité nationale, afin de contrôler les aéronefs civils et militaires qui volent dans l'espace aérien intérieur canadien tel qu'il est défini dans la publication de Transports Canada TP1820 *Manuel des espaces aériens désignés*. Ce plan exclut l'espace aérien étranger pour lequel la responsabilité du contrôle a été déléguée à un ACC canadien mais inclut l'espace aérien canadien pour lequel la responsabilité du contrôle a été déléguée à la FAA.

#### 1.4. Description

1.4.1 Ce plan ESCAT renferme les consignes pour identifier et contrôler la circulation aérienne dans une zone de défense aérienne spécifiée. Ainsi, l'espace aérien pourra être mieux utilisé pour la défense et les activités connexes tout en permettant aux aéronefs civils d'utiliser l'espace aérien sans menace à la sécurité aérienne. Le plan vise à faire face à trois types de situation :

- (1) Lorsqu'une alerte de défense aérienne ou un avertissement de défense aérienne a été déclaré, selon la définition qui figure dans le CONPLAN de NORAD, les autorités militaires désignées en 1.5.1 autoriseront la mise en œuvre du plan ESCAT.
- (2) Au cours d'une opération de contingence ou d'une attaque asymétrique qui, de l'avis des autorités militaires désignées en 1.5.1, exige la mise en œuvre du plan ESCAT.
- (3) Toutes les autres fois où les autorités militaires désignées en 1.5.1, après coordination avec NAV CANADA et TC, demandent à TC d'autoriser des restrictions dans l'espace aérien dans la mesure nécessaire au contrôle des opérations de la circulation aérienne dans l'espace aérien critique pour les opérations de défense aérienne.

#### 1.5. Mise en œuvre

1.5.1 **Autorités militaires :** Les personnes suivantes sont désignées comme étant les autorités militaires compétentes chargées de la mise en œuvre du plan ESCAT, conformément aux lignes directrices stipulées à la rubrique 1.5.2 :

- (1) le CEMD;
- (2) le commandant de NORAD (CDRNORAD) ou le commandant adjoint de NORAD (DCDRNORAD);

- (3) le commandant de la RC NORAD ou le commandant adjoint de la RC NORAD;
- (4) le commandant du SDAC

1.5.2 Conditions de **mise en œuvre** :

- (1) **URGENCE DE DÉFENSE AÉRIENNE À L'INTÉRIEUR DE LA ZONE CANUS** : Si une urgence a entraîné la déclaration d'une urgence de défense aérienne, tel que cela est prévu dans le CONPLAN de NORAD, le plan ESCAT sera automatiquement mis en œuvre et demeurera actif pendant toute la durée de l'urgence de défense aérienne.
- (2) **AVERTISSEMENT DE DÉFENSE AÉRIENNE À L'INTÉRIEUR DE LA RC NORAD OU D'UNE RÉGION ADJACENTE** : Si la RC NORAD ou une région ou un secteur adjacent a déclaré un avertissement de défense aérienne, tel que cela est prévu dans le CONPLAN de NORAD, mais qu'aucune urgence de défense aérienne n'a été déclarée, le commandant de la RC NORAD peut ordonner la mise en œuvre du plan ESCAT. Le commandant du SDAC ne possède une telle autorité que dans le cas où le SDAC a pris le contrôle de la région après que la responsabilité du commandement lui a été dévolue.
- (3) **URGENCE DE DÉFENSE AÉRIENNE À L'EXTÉRIEUR DE LA ZONE CANUS** : Si une urgence de défense aérienne a été déclarée à l'extérieur de la zone CANUS, tel que cela est prévu dans le CONPLAN de NORAD, le CDRNORAD ou le DCDRNORAD peut mettre en œuvre le plan ESCAT s'il le juge nécessaire.
- (4) **AUTRES CONDITIONS POUR LE NORAD** : Dans toutes les autres conditions jugées nécessaires, le CDRNORAD peut demander l'autorisation de mettre en œuvre le plan ESCAT, par l'intermédiaire du CEMD, au MDNC, lequel consultera le gouverneur en conseil.
- (5) **AUTRES CONDITIONS POUR LE CANADA** : En présence d'autres conditions qui menacent ou touchent les intérêts vitaux du Canada en matière de sécurité et de défense du continent, sans pour autant justifier la déclaration d'une urgence de défense aérienne ou d'un avertissement de défense, et si les circonstances l'exigent, le CEMD, par l'intermédiaire du MDNC, cherchera à obtenir l'approbation du gouverneur en conseil pour mettre en œuvre le plan ESCAT.

1.5.3 **PHASES ESCAT** : Le plan ESCAT peut être mis en œuvre en différentes phases afin de faciliter la transition entre les procédures d'identification et de contrôle normales de la circulation aérienne en temps de paix et les procédures d'identification et de contrôle plus restrictives de rigueur pendant la mise en œuvre complète du plan ESCAT. La phase un est considérée comme l'étape préparatoire de la mise en œuvre et le CEMD peut la

déclencher en tout temps. La phase deux est considérée comme la mise en œuvre complète du plan, et elle nécessite l'autorisation requise, tel que le détaille la rubrique 1.5.2 – Conditions de mise en œuvre. Une fois le plan ESCAT mis en œuvre, tout mouvement d'aéronef civil et militaire est régi par la mise en œuvre d'une liste des priorités de circulation aérienne en situation d'urgence (LPCASU) ou d'un numéro d'autorisation de contrôle de sécurité (ACS).

- (1) Phase un — Obligation faite à tous les aéronefs se trouvant dans les zones désignées de déposer des plans de vol IFR ou DVFR conformément aux paragraphes 602.76(1) et (2) ainsi qu'à l'article 602.145 du RAC, au présent plan et aux procédures établies dont le détail figure dans le document *GPH205 Supplément de vol Canada* ou dans le *Manuel d'information aéronautique (AIM)* du Canada.
- (2) Phase deux — Le commandant de la RC NORAD restreint les mouvements d'aéronefs dans les zones désignées par la mise en œuvre du processus de LPCASU et d'ACS.

1.5.4 **ZONES ESCAT** : Pour ce qui est de la mise en œuvre du plan ESCAT, l'espace aérien du Canada a été divisé en sept zones. Une fois le plan ESCAT autorisé, le commandant de la RC NORAD peut mettre en œuvre ledit plan en activant une ou plusieurs zones ou parties de zone. Ces zones sont décrites à l'annexe A.

1.5.5 **CONDITIONS ESCAT NON REMPLIES - ZONES D'EXCLUSION (ZE) ET ZONES D'OPÉRATIONS RÉGLEMENTÉES (ZOR)** : S'il existe des conditions qui menacent la sécurité nationale sans pour autant justifier la déclaration d'une alerte de défense aérienne ou d'un avertissement de défense nationale, les commandants militaires concernés doivent juger de l'efficacité des ZE et des ZOR avant de mettre en œuvre le plan ESCAT. Ainsi, le CEMD ou le commandant de la RC NORAD (après coordination avec TC et NAV CANADA) peut imposer des restrictions relatives à l'espace aérien aux abords des grandes villes et des points vitaux afin de faciliter les opérations militaires. Les procédures de mise en œuvre des ZE et des ZOR figurent dans le document intitulé *Accord ROA/ALTRV (A-71)* du MDN, de TC et de NAV CANADA.

## 1.6. Autres renseignements pertinents

- 1.6.1 La perturbation de la circulation aérienne normale sera réduite au minimum, conformément aux exigences du système de défense aérienne.
- 1.6.2 Les opérations militaires essentielles à la défense nationale doivent avoir priorité par rapport aux autres aéronefs militaires et civils. Ces opérations englobent les vols de transporteurs aériens civils sous contrôle militaire ainsi que des vols de transporteurs aériens étrangers qui aident aux opérations de défense en cours.

1.6.3 Les organismes et les unités sont autorisés à communiquer directement entre eux pour coordonner et mettre en œuvre les procédures du présent plan.

1.6.4 Afin de vérifier la rapidité de mise en œuvre du plan ESCAT, des essais seront effectués périodiquement, conformément à l'annexe C du présent plan.

## **1.7. Responsabilités**

1.7.1 Le CEMD doit :

- (1) recommander au MDN des modifications au présent plan pour l'adapter en fonction de l'évolution des besoins;
- (2) maintenir une liaison permanente, par l'intermédiaire du chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA), avec le sous-ministre adjoint de Sécurité et sûreté de Transports Canada et NAV CANADA, en ce qui concerne tous les aspects pertinents du plan;
- (3) établir les besoins militaires à propos du plan ESCAT dans le cas des opérations de contingence;
- (4) diriger, par l'intermédiaire du directeur de l'état-major, État-major interarmées stratégique (DEM EMIS) et du centre de commandement intégré des Forces canadiennes (CCIFC), la mise en œuvre et l'arrêt de l'application du plan ESCAT au CDRNORAD ou au commandant de la RC NORAD, selon le cas.

1.7.2 Le CDRNORAD doit :

- (1) recommander au CEMFA des modifications au présent plan pour l'adapter en fonction de l'évolution des besoins;
- (2) maintenir une liaison permanente, par l'intermédiaire du CEMFA, avec le sous-ministre adjoint de Sécurité et sûreté de Transports Canada et NAV CANADA, en ce qui concerne tous les aspects pertinents du plan;
- (3) établir les besoins militaires à propos du plan ESCAT;
- (4) diriger, par l'intermédiaire du commandant de la RC NORAD, la mise en œuvre et l'arrêt de l'application du plan ESCAT, et ce, après consultation avec le CEMD.

1.7.3 Le sous-ministre adjoint de Sécurité et sûreté de Transports Canada doit :

- (1) prendre les mesures de coordination qui s'imposent avec le CDRNORAD, par l'intermédiaire du CEMFA, au sujet de tous les aspects pertinents du plan;

- (2) maintenir une liaison permanente, par l'intermédiaire du CEMFA et de NAV CANADA, en ce qui concerne tous les aspects pertinents du plan;
- (3) promulguer les dispositions nécessaires du RAC pour satisfaire aux exigences du plan;
- (4) administrer le plan ESCAT conformément aux exigences établies.

1.7.4 Le commandant de la RC NORAD doit, par l'intermédiaire du COAFM de la 1 DAC/RC NORAD:

- (1) élaborer des procédures pour les essais, la mise en œuvre et l'arrêt de l'application du plan ESCAT, en liaison avec TC et NAV CANADA;
- (2) maintenir une coordination avec le sous-ministre adjoint de Sécurité et sûreté de Transports Canada, NAV CANADA et les commandants des régions NORAD adjacentes au sujet de tous les aspects pertinents du plan;
- (3) diriger la mise en œuvre du plan ESCAT ou se concerter avec TC et NAV CANADA pour imposer des restrictions à l'espace aérien dans la mesure nécessaire pour répondre à la situation tactique, une fois autorisé à procéder de la sorte en vertu du plan;
- (4) aviser le CCIFC en cas de mise en œuvre du plan ESCAT et lui communiquer les circonstances en vertu desquelles la mise en œuvre a été ordonnée;
- (5) une fois le plan ESCAT mis en œuvre, entrer en liaison directe avec TC et NAV CANADA pour voir à l'exécution du plan;
- (6) aviser le Coord. ATM de la mise en œuvre et de l'arrêt de l'application du plan ESCAT;
- (7) aviser le CCIFC, une fois que le plan ESCAT a pris fin.

1.7.5 Le CCIFC, dès qu'il reçoit du CEMD ou du commandant de la RC NORAD l'ordre de mettre en œuvre le plan ESCAT ou d'y mettre fin, doit :

- (1) contacter le CNO NAV CANADA afin de l'aviser de l'ordre de mettre en œuvre le plan ESCAT ou d'y mettre fin comme prévu;
- (2) aviser le commandant de COM Canada et le CCC de la mise en œuvre ou de la fin du plan ESCAT;
- (3) aviser le centre des opérations d'opérations de contingence de l'aviation civile (OCAC) de TC de la mise en œuvre ou de la fin du plan ESCAT ainsi que tout besoin en matière de restriction de l'espace aérien;

- (4) tenir les OCAC informées de tout changement d'autorisation dans la LPCASU, quelle que soit la zone visée, ou s'il faut apporter des révisions aux restrictions de l'espace aérien;
- (5) fournir aux OCAC un sommaire quotidien de la LPCASU en vigueur dans chacune des zones.

1.7.6 Transports Canada, en collaboration avec NAV CANADA, doit :

- (1) prendre des mesures de coordination avec le commandant de la RC NORAD en vue d'établir des procédures et des plans détaillés pour les essais, la mise en application et l'arrêt de l'application du plan ESCAT;
- (2) mettre en œuvre des restrictions de l'espace aérien selon ce qui est nécessaire pour appuyer les opérations du plan ESCAT et publier les NOTAM qui s'y rattachent en passant par le Bureau NOTAM international de NAV CANADA.

**Note :** Tous les NOTAM liés au plan ESCAT doivent avoir la priorité « DD ».

1.7.7 Le CNO NAV CANADA doit :

- (1) aviser les ACC pertinents dès qu'il est lui-même avisé par le CCIFC que le plan ESCAT a été mis en œuvre ou a pris fin;
- (2) aviser les ACC pertinents de suivre les directives selon les ordres du commandant de la RC NORAD comme quoi une phase du plan ESCAT a été mise en œuvre;
- (3) aviser le commandant de la RC NORAD lorsque ces directives ont été mises en application.

1.7.8 Le Coord. ATM, en collaboration avec A3 Disponibilité opérationnelle – Aérospatiale, doit :

- (1) aviser le commandant de la RC NORAD de tous les aspects concernant les installations et les services de NAV CANADA qui ont un rapport avec la mise en œuvre du plan ESCAT;
- (2) aider, suivant les besoins, à l'élaboration et à la coordination des procédures entre les organismes visés concernant la mise en application et l'essai du plan ESCAT;
- (3) coordonner la dotation en personnel des postes militaires temporaires aux OCAC et au CNO NAV CANADA pendant la mise en œuvre du plan ESCAT, le but étant de veiller à ce que ces organismes bénéficient d'une liaison et d'une coordination efficaces avec les centres opérationnels du MDN.

- 1.7.9 Le gestionnaire de quart d'un ACC de NAV CANADA, une fois avisé de la mise en œuvre du plan ESCAT, doit immédiatement :
- (1) aviser les unités d'ATS visés selon leurs zones de responsabilité de mettre en œuvre le plan ESCAT selon les ordres reçus;
  - (2) donner des instructions de contrôle de la circulation aérienne telles qu'elles lui sont précisées par l'autorité pertinente;
  - (3) ordonner aux unités ATS de limiter et/ou d'interdire les départs ou les arrivées à des aéroports bien précis ou dans des zones spécifiées;
  - (4) aviser le CNO NAV CANADA lorsque des mesures ESCAT ont été mises en œuvre au niveau indiqué ou ont pris fin;
  - (5) lorsque le CNO NAV CANADA le lui demande, établir, publier, modifier ou retransmettre toutes les autres instructions et informations qui peuvent être nécessaires pour répondre aux besoins du plan ESCAT;
  - (6) informer les ACC et les CCRA adjacents de l'état actuel du plan ESCAT dans leur zone de responsabilité;
  - (7) aviser toutes les unités et tous les organismes pertinents, lorsqu'il est avisé, de l'arrêt de l'application du plan ESCAT.

1.7.10 NAV CANADA et les unités ATS militaires doivent :

- (1) élaborer un plan de mise en œuvre ESCAT adapté aux opérations qui leur sont propres, conformément au plan (voir l'annexe B);
- (2) sur avis de l'ACC, mettre en œuvre le plan ESCAT de la façon indiquée.

## **1.8 Communications**

1.8.1 Les moyens de communications à utiliser pour mettre en œuvre, exécuter, clore ou tester le plan ESCAT sont les suivants :

- (1) les systèmes de communication ATS ou AMIS;
- (2) le RCCC;
- (3) le service téléphonique commercial.

1.8.2 Des moyens autorisant des communications protégées au niveau Secret doivent être disponibles pour permettre la coordination entre le CCIFC, le COAFM de la1 DAC/RC NORAD, TC et le CNO NAV CANADA. En l'absence de tels moyens, des mesures raisonnables doivent être prises afin de garantir la validité de l'appel ou l'identité de l'appelant.

## **1.9. Révision**

- 1.9.1 Le plan ESCAT doit être révisé par TC, NAV CANADA, le CEMFA et le commandant de 1 DAC/RC NORAD au moins tous les deux ans et être modifié ou publié de nouveau selon les besoins. Cette révision doit être coordonnée par le quartier général de la 1 DAC/RC NORAD.
- 1.9.2 Toutes les annexes doivent porter une date d'entrée en vigueur.
- 1.9.3 Les suggestions de changement et les questions devraient être adressées à :

A3 Disponibilité opérationnelle – Aérospatiale  
Quartier général de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada  
Case postale 17000, succ. Forces  
Winnipeg (Manitoba) R3J 0T0

# CHAPITRE 2

## Mise en œuvre

### 2.1. Objet

2.1.1 Établir les procédures de coordination nécessaires pour répondre aux exigences de la défense aérienne et du SNA relatives aux mouvements de la circulation aérienne, une fois le plan ESCAT mis en œuvre.

### 2.2. Notification

2.2.1 Sur ordre de mise en œuvre du plan ESCAT, le CCIFC doit aviser le COAFM de la 1 DAC/RC NORAD (le cas échéant), le centre de commandement conjoint (CCC), le CNO NAV CANADA et les OCAC que le plan ESCAT a été mis en œuvre.

### 2.3. Coordination

2.3.1 Le commandant de la RC NORAD, par l'intermédiaire du COAFM de la 1 DAC, doit ordonner les restrictions à faire respecter, par l'intermédiaire des OCAC et du gestionnaire de service au CNO NAV CANADA. Voici quelques exemples de restriction :

- (1) définir la zone visée;
- (2) définir les restrictions d'itinéraire des aéronefs qui pénètrent ou évoluent dans les endroits pertinents de la zone visée;
- (3) définir les restrictions quant au volume de la circulation aérienne dans la zone visée, en se fondant sur la LPCASU et les ACS;
- (4) établir les limites d'altitudes des aéronefs dans des zones particulières;
- (5) établir des restrictions aux aéronefs de certains pays;
- (6) coordonner avec les OCAC et le CNO NAV CANADA la révision ou l'annulation des restrictions imposées aux mouvements de la circulation aérienne, si la situation tactique le permet.

2.3.2 Le COAFM de la 1 DAC/RC NORAD doit informer les OCAC du statut actuel de la LPCASU. Le commandant de la RC NORAD doit également procéder à la coordination avec les OCAC afin de veiller à ce qu'il y ait publication du NOTAM pertinent (des exemples sont donnés à l'annexe D).

2.3.3 Le CNO NAV CANADA doit ordonner aux ACC pertinents de mettre en œuvre les restrictions du plan ESCAT, tel que cela a été demandé par le commandant de la RC NORAD et les OCAC, et conformément aux NOTAM publiés. Le CNO NAV CANADA doit aviser le COAFM de la 1 DAC/RC

NORAD une fois que les restrictions ont été mises en œuvre, et fournir toute rétroaction reçue des ACC.

2.3.4 Les ACC doivent prendre les mesures suivantes lorsqu'on leur demande de mettre en œuvre le plan ESCAT :

- (1) imposer à la circulation aérienne les restrictions à la circulation aérienne selon les ordres reçus;
- (2) communiquer aux unités de NAV CANADA et aux unités ATC militaires pertinentes les instructions de mise en œuvre, conformément à l'*Annexe B - Procédures de mise en œuvre du plan ESCAT*. Le CNO NAV CANADA avisera les installations ATC adjacentes;
- (3) fournir au CNO NAV CANADA une rétroaction sur l'incidence des restrictions.

2.3.5 Toutes les unités de NAV CANADA et les unités ATC militaires doivent :

- (1) tenir à jour l'information à propos de la situation des restrictions imposées à la circulation aérienne;
- (2) traiter les plans de vol conformément à la LPCASU en vigueur, y compris les vols qui n'ont pas reçu d'ACS;
- (3) communiquer aux aéronefs les instructions et les restrictions reçues des ACC;.

**Note :** Conformément au RAC 602.146, une fois avisé par une unité ATC que le plan ESCAT est en vigueur, le commandant de bord d'un aéronef entrant ou évoluant dans l'espace aérien intérieur canadien ou dans la ZIDA doit :

- (4) avant le décollage, obtenir la permission d'effectuer le vol de l'unité ATC ou de la FSS compétente;
- (5) se conformer aux instructions d'atterrir ou de changer de route ou d'altitude reçues de l'unité ATC ou de la FSS compétente;
- (6) fournir des comptes rendus de position à l'unité ATC ou à la FSS compétente :
  - (a) conformément à l'article 602.125 du RAC, lorsque l'aéronef évolue à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé,
  - (b) au moins toutes les 30 minutes, lorsque l'aéronef évolue à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé.

- 2.3.6 Les OCAC doivent publier les NOTAM et les restrictions en passant par le bureau NOTAM international de NAV CANADA conformément aux exigences du commandant de la RC NORAD.

**Note :** Tous les NOTAM liés au plan ESCAT doivent avoir la priorité « DD ».

## 2.4. Application

- 2.4.1 À l'exception des aéronefs en exploitation sous *l'Instruction 8044 Rév. 08* du NORAD, document qui est utilisé uniquement dans des situations de temps de guerre et pour lequel est organisée une coordination spéciale entre l'USSTRATCOM, NORAD, MDN, TC et NAV CANADA, les conflits de priorité dans les mouvements de la circulation aérienne tactique doivent être résolus par le commandant de la RC NORAD.

- 2.4.2 Les indications qui suivent s'appliquent à tous les mouvements de la circulation aérienne :

- (1) les aéronefs ayant reçu les priorités 1 et 2 dans la LPCASU ne seront ni retardés, ni déroutés, ni réacheminés sans l'approbation du commandant de la RC NORAD;
- (2) les aéronefs n'ayant pas reçu les priorités 1 et 2 dans la LPCASU pourront être retardés, déroutés ou réacheminés par le commandant de la RC NORAD en fonction des circonstances;
- (3) les aéronefs de recherches et de sauvetage doivent être dirigés rapidement vers le lieu de leur mission sans être tenus d'obtenir une autorisation du commandant de la RC NORAD. De tels appareils peuvent être déroutés pour éviter les zones de combat, ou leur décollage peut être retardé pour éviter toute saturation de l'espace aérien;
- (4) tous les aéronefs composant la circulation aérienne doivent déposer un plan de vol IFR et respecter les procédures IFR, quelles que soient les conditions météorologiques. Des vols DVFR peuvent être autorisés dans des zones spécifiées, à la discrétion du commandant de la RC NORAD.

**Note :** Il est de la plus haute importance, afin de pouvoir confirmer l'identification des aéronefs et d'assurer l'efficacité du plan ESCAT, que les aéronefs se conforment aux cheminements approuvés dans leur plan de vol et fassent les comptes rendus de position obligatoires. Les dispositions prévues dans le RAC et dans le *GPH 204 Planification et procédures de vol* et dans le *GPH 205 Supplément de vol Canada* du MDN portant sur les vols IFR et DVFR devront être scrupuleusement respectées, et elles feront l'objet de mesures d'application très strictes.

# CHAPITRE 3

## Liste des priorités de circulation aérienne en situation d'urgence

### 3.1 Objet

3.1.1 Établir un processus permettant les mouvements des aéronefs lorsque le plan ESCAT a été mis en œuvre et fournir des lignes directrices en matière de politique afin de mettre le système en pratique. La LPCASU doit constituer le principal moyen utilisé pour contrôler le volume de la circulation aérienne. Le processus faisant appel aux ACS servira de complément à la LPCASU.

### 3.2. Politique

3.2.1. L'utilisation de la LPCASU doit débuter dès la mise en œuvre de la phase deux du plan ESCAT. La priorité 1 doit avoir préséance sur la priorité 2, la priorité 2 sur la priorité 3, et ainsi de suite jusqu'à la priorité 8. Il n'y a aucun ordre de préséance à l'intérieur d'une même priorité.

### 3.3. Priorités

#### 3.3.1 Priorité 1

- (1) Les aéronefs canadiens et du NORAD engagés dans des missions de défense active, incluant les aéronefs de lutte anti-sous-marine, les intercepteurs, les avions-citernes et les aéronefs de détection aérienne avancée et de contrôle.
- (2) Les aéronefs canadiens et ceux provenant de forces alliées approuvées participant à des missions militaires offensives autres que des opérations de défense.
- (3) Les aéronefs canadiens et les aéronefs provenant des éléments de commandement aéroporté de forces alliées approuvées en réserve aux systèmes de commande et de contrôle des forces combattantes.
- (4) Les aéronefs transportant le premier ministre du Canada, le président des États-Unis et les membres de leur Cabinet ou de leur personnel essentiels à la sécurité nationale ainsi que d'autres membres autorisés ou désignés par le ministre de la Défense ou le CEMD. En fonction de la nature de l'urgence, cette priorité pourra s'appliquer à des chefs d'État d'autres pays alliés désignés de la même manière.

#### 3.3.2 Priorité 2

- (1) Les forces aériennes canadiennes ou celles de forces alliées approuvées en cours de déploiement en vue d'opérations de combat ou venant appuyer directement ces opérations, y compris les aéronefs civils supplémentaires devant servir à cette fin.

- (2) Les aéronefs de forces alliées venant appuyer directement et immédiatement les ordres de guerre en situation d'urgence (EWO).
- (3) Les aéronefs SAR qui appuient les activités militaires.

### 3.3.3 Priorité 3

- (1) Les forces aériennes canadiennes ou celles de forces alliées approuvées déployées pour appuyer les opérations de combat.
- (2) Les aéronefs canadiens et ceux de forces alliées approuvées servant à l'appui immédiat des opérations de combat.
- (3) Les aéronefs SAR non inclus dans la priorité 2.
- (4) Les vols d'aéronefs qui effectuent des vérifications en vol dans le contexte d'une restauration d'urgence des voies aériennes et des installations aéroportuaires pour appuyer immédiatement les opérations de combat.

### 3.3.4 Priorité 4

- (1) La dispersion d'aéronefs militaires tactiques canadiens et provenant de forces alliées approuvées.
- (2) La dispersion d'aéronefs de transport civils appuyant les activités militaires canadiennes et de forces alliées approuvées.
- (3) La dispersion d'aéronefs de vérification en vol de la FAA, de TC, de NAV CANADA, du MDN et d'aéronefs étrangers approuvés servant à cette fin.
- (4) La dispersion d'aéronefs de transport civils étrangers en vol aux États-Unis ou au Canada, conformément à des ententes internationales particulières.

### 3.3.5 Priorité 5

- (1) Les aéronefs transportant des commandants militaires canadiens ou de forces alliées, leurs représentants ou du personnel civil clef (autorisé par le MDN et DoD) indispensable à la sécurité nationale, ou du personnel qui aura un effet immédiat sur les opérations de combat des Forces armées.
- (2) La dispersion des aéronefs militaires non tactiques pour assurer leur protection.
- (3) Les aéronefs publics affectés à TC, à la FAA et à d'autres organismes fédéraux du Canada et des États-Unis.

### 3.3.6 Priorité 6

- (1) Les opérations aériennes effectuées conformément à des plans de transport aérien d'urgence approuvés par les autorités fédérales ou provinciales et dont la mission immédiate est de soulager les effets d'une catastrophe ou de sauver des vies humaines, d'entreprendre des missions d'évacuation aérienne, de rétablir les services essentiels et de transporter du personnel et du matériel médicaux ainsi que des fournitures médicales.
- (2) Les opérations aériennes au Canada essentielles au développement, à la production et à la livraison d'équipement, de personnel, de matériaux et de fournitures essentiels à l'effort de défense nationale.
- (3) Les opérations aériennes du Canada ou de forces alliées en appui à un pont aérien en réponse à une catastrophe.
- (4) Les vols répondant à des fins humanitaires ou à des situations d'urgence, à savoir :
  - a) un vol offrant un service d'ambulance aérienne;
  - b) un vol de lutte contre les incendies;
  - c) un vol SAR;
  - d) un vol en appui à des activités policières ou militaires;
  - e) un vol à destination ou en provenance d'un endroit au Canada exigeant des services en région éloignée ou en région nordique désignée;
  - f) un vol découlant d'une situation d'urgence déclarée au niveau international, national, provincial ou local;
  - g) tout autre vol ou toute autre classe de vols constituant, après déclaration du ministre (MTC ou MDNC) conformément à la *Loi sur l'aéronautique*, un vol répondant à des fins humanitaires ou à une situation d'urgence.
- (5) Les autres missions d'aéronefs canadiens ou de forces alliées approuvées jugées essentielles mais non visées par la rubrique 3.3.3 du chapitre 3.

### 3.3.7 Priorité 7

- (1) Tous les autres vols militaires.

### 3.3.8 Priorité 8

- (1) Tous les autres vols qui ne sont pas indiqués de façon spécifique dans les priorités précédentes.

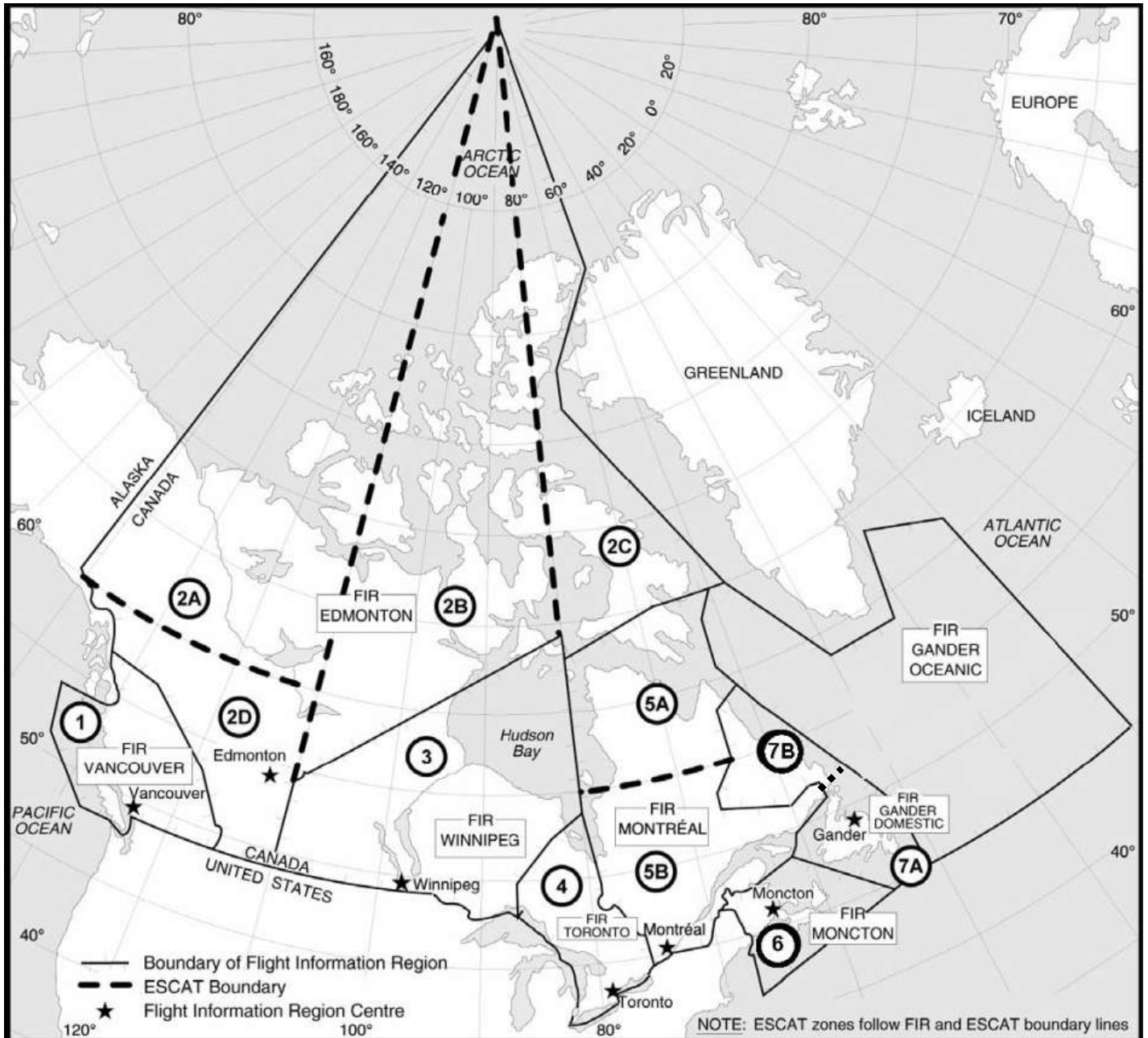
## 3.4. Procédures

### 3.4.1 Généralités

- (1) La LPCASU doit être le principal instrument utilisé par le commandant de la RC NORAD pour contrôler le volume de la circulation aérienne dans sa région de responsabilité lorsque le plan ESCAT a été mis en œuvre. En fonction de la gravité de la situation, le commandant de la RC NORAD peut décider de satisfaire à des demandes d'ACS;
- (2) Les procédures liées à la LPCASU et aux approbations de demande d'ACS seront promulguées par NOTAM;
- (3) Les restrictions imposées par la LPCASU doivent s'appliquer à tous les aéronefs, sauf à ceux qui bénéficient d'une ACS;
- (4) Le commandant de bord doit déterminer en vertu de quelle priorité de la LPCASU son vol va se dérouler. Il doit inclure ce numéro de priorité dans la case « Remarques » de son plan de vol;
- (5) Le commandant de bord d'un aéronef qui évolue en vertu d'une ACS militaire doit inclure le numéro d'approbation de l'ACS dans la case « Remarques » de son plan de vol;
- (6) Le numéro de priorité de la LPCASU ou le numéro d'ACS doit être inscrit sur les fiches de progression de vol des ATS et transmis avec les données du plan de vol d'une installation ATS à la suivante ainsi qu'aux installations de contrôle de la défense aérienne appropriées;
- (7) Les vols d'essais opérationnels auront priorité dans la mission au cours de laquelle l'aéronef fait l'objet d'essais;
- (8) Il peut arriver que des situations ne soient pas couvertes par la LPCASU ou une ACS, par exemple, des aéronefs en état d'urgence, des vols internationaux en rapprochement qui ont atteint le point de non-retour. Ces incidents doivent être abordés individuellement et être coordonnés entre les unités ATS et les organismes militaires visés, compte tenu de l'urgence de la situation en vol et de la situation militaire tactique qui prévaut à ce moment-là;

# Annexe A

## Carte et coordonnées des zones ESCAT



**Légende :**

ARCTIC OCEAN	Océan Arctique
GREENLAND	Groënland
ICELAND	Islande
ATLANTIC OCEAN	Océan Atlantique
Hudson Bay	Baie d'Hudson
PACIFIC OCEAN	Océan Pacifique

22 Octobre 2009

UNITED STATES	ÉTATS-UNIS
Boundary of Flight Information Region	Limite de Région d'information de vol
ESCAT Boundary	Limite de l'ESCAT
Flight Information Region Centre	Centre de chacune des Régions d'information de vol
Gander Domestic	Gander Domestique
Gander Oceanic	Gander Océanique
NOTE: ESCAT zones follow FIR and ESCAT boundary lines	NOTE : Les zones ESCAT suivent les lignes délimitant les FIR et l'ESCAT

# Annexe B

## Procédures de mise en œuvre du plan ESCAT

### Activation du plan

1. Le CNO NAV CANADA doit aviser les ACC que le plan ESCAT a été mis en œuvre.
2. Les ACC doivent aviser toutes les unités ATS civiles et militaires du Canada concernées se trouvant à l'intérieur de leurs FIR intérieures, incluant les unités ATS civiles et militaires des États-Unis contrôlant l'espace aérien à l'intérieur des limites des FIR canadiennes, tel que décrit dans le *Manuel des espaces aériens désignés* (TP 1820), que le plan ESCAT a été mis en œuvre.
3. Les postes d'exploitation prendront les mesures suivantes :
  - a. Radiodiffuser le message suivant sur toutes les fréquences :

« ATTENTION À TOUS LES AÉRONEFS – ALERTE DE DÉFENSE AÉRIENNE – TOUS LES AÉRONEFS DOIVENT SE CONFORMER AUX PROCÉDURES DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE. TOUS LES AÉRONEFS EN VFR QUI SONT SUR CETTE FRÉQUENCE DOIVENT SE POSER AU TERRAIN D'AVIATION LE PLUS PROCHE ET DÉPOSER UN PLAN DE VOL IFR OU DVFR. »
  - b. Attendre deux (2) minutes et radiodiffuser le message une autre fois.
  - c. Attendre deux (2) minutes et radiodiffuser le message une autre fois.
4. À l'aide de la phraséologie suivante, aviser les organismes identifiés au cours des procédures de diffusion que le plan ESCAT a été mis en œuvre :

« ATTENTION — LE PLAN ESCAT EST MAINTENANT EN VIGUEUR. »
5. Note : Les instructions et les restrictions concernant la circulation aérienne seront fournies par les ACC. Parmi les renseignements, on pourra trouver :
  - a. les zones visées;
  - b. les restrictions quant aux trajectoires des vols entrant ou évoluant à l'intérieur des parties pertinentes des zones visées;

- c. les restrictions quant au volume de la circulation aérienne à l'intérieur des zones visées, le tout calculé à partir des priorités de la LPCASU et du nombre d'ACS;
- d. les limites d'altitude des aéronefs dans des zones choisies; et/ou
- e. les restrictions quant aux aéronefs de certains pays désignés.

### **Fin du plan**

- 6. Le CNO NAV CANADA doit aviser les ACC qu'il a été mis fin au plan ESCAT.
- 7. Les ACC aviseront alors toutes les installations prévenues antérieurement qu'il a été mis fin au plan ESCAT.
- 8. Les postes d'exploitation prendront les mesures suivantes :
  - a. Radiodiffuser le message suivant sur toutes les fréquences :

« ATTENTION À TOUS LES AÉRONEFS – LE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE A PRIS FIN. LES PROCÉDURES HABITUELLEMENT UTILISÉES DANS L'ESPACE AÉRIEN SONT MAINTENANT EN VIGUEUR. »
  - b. Attendre deux (2) minutes et radiodiffuser le message une autre fois.
  - c. Attendre deux (2) minutes et radiodiffuser le message une autre fois.
  - d. Relayer aux installations prévenues antérieurement le message comme quoi le plan ESCAT a pris fin; pour ce faire, employer la phraséologie suivante :

« LE PLAN ESCAT A PRIS FIN. »
  - e. Aviser le CNO NAV CANADA de l'heure de la fin du plan après avoir pris ces mesures

# Annexe C

## Procédures d'essais du plan ESCAT

### Avant-propos

1. La présente annexe au plan ESCAT remplace toutes les annexes précédentes concernant les essais du plan ESCAT dans les FIR intérieures du Canada.

### Objet

2. Préciser les procédures qui permettront au commandant de la RC NORAD de déterminer le temps qu'il faudra et s'assurer d'avoir la capacité pour aviser tous les organismes et tout le personnel que le plan ESCAT a été mis en œuvre.

3. Afin de s'assurer que les mesures ESCAT puissent être prises rapidement, les procédures de notification à tous les échelons d'intervention doivent faire l'objet d'essais périodiques, et ce, au minimum une fois par année.

### Secteurs de responsabilité

4. Le commandant de la RC NORAD est responsable des essais du plan ESCAT.

Sur l'ordre du commandant de la RC NORAD, le CCIFC contactera le CNO NAV CANADA et dirigera les essais du plan ESCAT. De la même façon, le CCIFC avisera les OCAC des essais du plan ESCAT.

5. Les ACC sont tenus d'appliquer les procédures d'essais du plan ESCAT dans les limites de leurs FIR intérieures, telles qu'elles sont décrites dans le *Manuel des espaces aériens désignés* (TP 1820).

6. Le CNO NAV CANADA et les GOACC respectifs doivent établir et tenir à jour un plan de diffusion exploitable permettant la communication de l'information ESCAT.

7. Le commandant de la RC NORAD doit coordonner tous les besoins ESCAT avec les commandants des régions NORAD adjacentes.

### Essais

8. Le CNO NAV CANADA avisera les ACC.

9. Les ACC aviseront toutes les unités ATS civiles et militaires du Canada se trouvant à l'intérieur de leurs FIR intérieures que cela concerne, telles qu'elles sont décrites dans le *Manuel des espaces aériens désignés* (TP 1820),

10. Les postes d'exploitation ATS prendront les mesures suivantes :
- a. À l'aide de la phraséologie suivante, aviser par ligne terrestre ou interphone les organismes identifiés au cours des procédures de diffusion que des essais du plan ESCAT sont en cours :  
  
« ATTENTION — IL S'AGIT D'UN ESSAI DU PLAN ESCAT. JE RÉPÈTE, IL S'AGIT D'UN ESSAI DU PLAN ESCAT. »
  - b. Le contrôleur de la circulation aérienne ou le spécialiste de l'information de vol communiquera le délai d'exécution de la mise en œuvre au superviseur ou au gestionnaire de l'unité à des fins de communication au GOACC, lequel communiquera alors le délai d'exécution au CNO NAV CANADA.
  - c. Le CNO NAV CANADA communiquera les délais d'exécution au CCIFC.
  - d. Le commandant de la RC NORAD, en passant par le COAFM de la 1 DAC/RC NORAD, coordonnera la publication des NOTAM d'essais pertinents.

11. **Note :**

- a. Le plan ESCAT peut faire l'objet d'essais sur une base nationale ou zonale, conformément aux conditions prévues dans ce plan.
- b. Aucun aéronef NE DOIT être cloué au sol ni dérouté.
- c. Il ne doit y avoir transmission d'aucun message radio d'essais et les communications radio NE DOIVENT PAS être interrompues.

**Fin des essais**

12. Le CNO NAV CANADA avisera les ACC.
13. Les ACC aviseront toutes les installations averties antérieurement des essais du plan ESCAT que lesdits essais sont terminés.
14. Les postes d'exploitation relayeront le message de fin aux organismes avertis antérieurement de la tenue des essais du plan ESCAT.
15. Le commandant de la RC NORAD, en passant par le COAFM de la 1 DAC/RC NORAD, coordonnera l'annulation de tous les NOTAM publiés.

## Annexe D

### EXEMPLES DE NOTAM DU PLAN ESCAT

#### Phase un de la mise en œuvre du plan ESCAT

1. Obligation est faite à tous les aéronefs évoluant à l'intérieur des zones ESCAT 1, 2A, 2B, 2C, 2D, 3, 4, 5A, 5B, 6, 7A ou 7B qui ont été activées de déposer un plan de vol IFR/DVFR conformément au RAC 602.76(1) et (2) ainsi qu'au RAC 602.145.
2. Les coordonnées des zones ESCAT sont énumérées dans le *Manuel des espaces aériens désignés* (DAH/TP 1820). Une carte montrant les zones ESCAT décrites à l'annexe A se trouve dans le *Manuel d'information aéronautique* de Transports Canada (AIM de TC/TP 14371) à la rubrique RAC 12-8 - Contrôle de la circulation aérienne aux fins de la sécurité, et dans le *Supplément de vol Canada* (CFS) à la rubrique C4 - Planification.
3. Les NOTAM concernant les FIR de CYHQ et CZUL doivent être diffusés en français et en anglais.

#### Exemple de NOTAM

CZVR—FIR de Vancouver  
CZEG—FIR d'Edmonton  
CZUL—FIR de Montréal

YYXXXX NOTAM

CZVR CZEG CZUL EMERG SECURITY CTL OF AIR TRAFFIC (ESCAT) PHASE ONE HAS BEEN INVOKED BY THE CHIEF OF DEFENCE STAFF (CDS). ESCAT PHASE ONE REQUIRES THAT ALL FLT WITHIN ESCAT ZONES 1, 2A, 2D FILE AN IFR OR DEFENCE VFR (DVFR) FLT PLAN. (REFER TO TC AIM, RAC Section 12-8 AND CFS C4—PLANNING FOR ESCAT ZONES AND TC AIM, RAC SECTION 3.9 FOR DEFENCE VFR (DVFR) FLT PLAN.)

TIL APRX YYMMDDHHMM

YYXXXX NOTAM

CZVR CZEG CZUL LE CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA DÉFENSE (CEMD) A DÉCLENCHÉ LA PHASE UN DU CTL DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (ESCAT). EN VERTU DE LA PHASE UN DU PLAN ESCAT, TOUS LES ACFT SE TROUVANT DANS LES ZONES ESCAT 1, 2A, 2D, 5A, ET 5B, DOIVENT DÉPOSER UN PLAN DE VOL IFR OU UN PLAN DE VOL SVFR DE LA DÉFENSE (DVFR). (VOIR LA RUBRIQUE RAC 12.8 DE L'AIM de TC ET LA RUBRIQUE C4 DU CFS — PLANIFICATION, POUR CONNAÎTRE LES ZONES ESCAT AINSI QUE LA RUBRIQUE RAC 3.9 DE L'AIM de TC POUR EN SAVOIR PLUS SUR LES PLANS DE VOL SVFR DE LA DÉFENSE (DVFR).)

JUSQU'À APPROX YYMMDDHHMM

## Phase deux de la mise en œuvre du plan ESCAT

4. Les mouvements d'aéronefs sont réglementés à l'intérieur des zones ESCAT 1, 2A, 2B, 2C, 2D, 3, 4, 5A, 5B, 6, 7A ou 7B qui ont été activées, conformément au processus de la LPCASU et/ou des ACS (si le commandant de la RC NORAD a avisé qu'il allait acquiescer à des demandes d'ACS), tel que cela est décrit dans le plan ESCAT.

### Exemple de NOTAM

YYXXXX NOTAM CYHQ OPS

CYHQ EMERG SECURITY CTL OF AIR TRAFFIC (ESCAT) PHASE TWO HAS BEEN INVOKED BY MINISTER OF NATIONAL DEFENCE. PURSUANT TO SECTION 5.1 OF THE *AERONAUTICS ACT*, THE MINISTER OF TRANSPORT PROHIBITS ALL FLT WITHIN ESCAT ZONES 1, 2A, 2B, 2C, 2D, 3, 4, 5A, 5B, 6, 7A AND 7B UNLESS OPR UNDER A SPECIFIC PRIORITY WITHIN THE EMERG AIR TFC PRIORITY LIST (EATPL). ESCAT ZONES AND EATPL PRIORITIES ARE LISTED IN TC AIM RAC 12.8 AND IN THE CFS SECTION C — PLANNING. AIR OPR REQUIRED TO OPR FLT IN THE INTEREST OF PUBLIC SAFETY AND SECURITY THAT DO NOT QUALIFY UNDER THE ABOVE-NOTED PRIORITIES WITHIN THE EATPL MAY REQUEST A MIL SECURITY CTL AUTH (SCA) NUMBER. AIR OPR REQUIRING ADDITIONAL INFO OR TO REQUEST A MIL SCA NUMBER: TEL : CANR 204-833-2500 ext 2650. YYMMDDHHMM TIL APRX YYMMDDHHMM

YYXXXX NOTAM CYHQ OPS

CYHQ LE MINISTRE DE LA DÉFENSE A DÉCLENCHÉ LA PHASE DEUX DU CTL DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (ESCAT). EN VERTU DE L'ARTICLE 5.1 DE LA *LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE*, LE MINISTRE DES TRANSPORTS INTERDIT TOUS LES VOLS DANS LES ZONES ESCAT 1, 2A, 2B, 2C, 2D, 3, 4, 5A, 5B, 6, 7A ET 7B À MOINS QUE CES ACFT ÉVOLUENT GRÂCE À UNE PRIORITÉ SPÉCIFIQUE ACCORDÉE DANS LE CADRE DE LA LISTE DES PRIORITÉS DE CIRCULATION AÉRIENNE EN SITUATION D'URGENCE (LPCASU). LES ZONES ESCAT ET LES PRIORITÉS DE LA LPCASU SONT ÉNUMÉRÉES À LA RUBRIQUE RAC 12.8 DE L'AIM de TC — CTL DE LA CIRCULATION AÉRIENNE AUX FINS DE LA SÉCURITÉ, ET À LA SECTION C - PLANIFICATION DU CFS. LES OPR AÉRIENS TENUS D'EFFECTUER DES VOLS POUR DES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ DU PUBLIC QUI NE PEUVENT PRÉTENDRE À UNE DES PRIORITÉS MENTIONNÉES CI-DESSUS DANS LE CADRE DE LA LPCASU PEUVENT DEMANDER UN NUMÉRO D'AUTH DE CTL DE SÉCURITÉ (ACS) MIL. LES OPR AÉRIENS QUI VEULENT PLUS D'INFO OU DEMANDER UN NUMÉRO D'ACS MIL : TEL CANR 204-833-2500 ext 2650.

YYMMDDHHMM TIL APPRX YYMMDDHHMM

22 Octobre 2009