



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada

TP 1258F
(07/2023)

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*

Les propositions de changement et les questions devraient être envoyées à l'adresse suivante :

Officier supérieur d'état-major – Capacités et disponibilité opérationnelle (Aérospatiale)
Quartier général de la 1^{re} Division aérienne du Canada
Case postale 17000, succ. Forces
Winnipeg (Manitoba) R3J 3Y5
Canada

©Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par les ministres des Transports et de la Défense nationale du Canada, 2023

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
(07/2023)

T52-4/269-2026F-PDF
ISBN: 978-0-662-74336-1

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 TP 1258, datée d'octobre 2009.

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 ni compromise ni gênée de quelque façon que ce soit 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.

L'objectif du *Plan ESCAT* est de décrire les rôles et les responsabilités que les responsables de Transports Canada, de NAV CANADA et du ministère de la Défense nationale doivent assumer et les procédures qu'ils 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>	iv
<i>Explication de la terminologie</i>	vii
CHAPITRE 1	1
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	3
1.6. Autres renseignements pertinents	5
1.7. Responsabilités	5
1.8. Communications	8
1.9. Révision	9
CHAPITRE 2	10
Mise en œuvre	10
2.1. Objet	10
2.2. Notification	10
2.3. Coordination	10
2.4. Application	12
CHAPITRE 3	13
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	16
ANNEXE A	1
Carte et coordonnées des zones ESCAT	1
ANNEXE B	1
Procédures de mise en œuvre du Plan ESCAT	1
ANNEXE C	1
Procédures d'essais du Plan ESCAT	1
ANNEXE D	1
EXEMPLES DE NOTAM DU PLAN ESCAT	1

Liste des sigles et abréviations

1 DAC	1 ^{re} Division aérienne du Canada
ACC	Centre de contrôle régional
ACS	autorisation de contrôle de sécurité
AIM	Manuel d'information aéronautique
ALTRV	réservation d'altitude
AMIS	service d'information sur les mouvements aériens
ARTCC	centre de contrôle de la circulation aérienne en route
ATC	contrôle de la circulation aérienne
ATS	services de la circulation aérienne
C2	commandement et contrôle
CCIFC	Centre de commandement intégré des Forces canadiennes
CDA	espace aérien intérieur canadien
CDRNORAD	commandant du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
CEMD	chef d'état-major de la Défense
CFS	Supplément de vol du Canada
Cmdt	commandant
Cmdt ARC	commandant de l'Aviation royale canadienne
CMOA	Centre multinational des opérations aérospatiales
CNO	centre national des opérations de NAV CANADA
NAV CANADA	
COA	Centre des opérations de l'aviation de Transports Canada
COIC	Commandement des opérations interarmées du Canada
CONPLAN	plan conceptuel
Coord GCA	Coordination de la gestion de la circulation aérienne
DEM EMIS	Directeur d'état-major – État-major interarmées stratégique
DCDRNORAD	commandant adjoint du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
DoD	Département de la défense des États-Unis

DVFR	règles de vol à vue de la défense
EMIS	état-major interarmées stratégique
ESCAT	contrôle de sécurité d'urgence de la circulation aérienne
EWO	ordres de guerre en situation d'urgence
FAA	Federal Aviation Administration (des États-Unis)
FIC	centre d'information de vol
FIR	région d'information de vol
FSS	station d'information de vol
GOACC	gestionnaire des opérations ACC
IFR	règles de vol aux instruments
	<i>Loi sur l'aéronautique</i>
min DN	ministre de la Défense nationale
MTC	ministre des Transports du Canada
NORAD	Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
NOTAM	avis aux navigateurs aériens
OATC	Opérations aériennes de Transports Canada
OCACPU	Opérations de contingence de l'Aviation civile et de la planification des urgences
ONE	opération NOBLE EAGLE
OSEM CDOA	officier supérieur d'état-major – Capacités et disponibilité opérationnelle (Aérospatiale)
RAC	<i>Règlement de l'aviation canadien</i>
RC NORAD	Région canadienne du NORAD
RCCC	réseau canadien de communications par commutation
SAR	recherche et sauvetage
SDAC	Secteur de la défense aérienne du Canada
SMA	sous-ministre adjoint
SNA	services de la navigation aérienne
TC	Transports Canada
TDI	trajectoire digne d'intérêt
USSTRATCOM	United States Strategic Command (commandement stratégique des États-Unis)
VCEMD	vice-chef d'état-major de la Défense
VFR	règles de vol à vue

ZE	zone d'exclusion
ZIDA	zone d'identification de défense aérienne
ZOR	zone d'opérations réglementée

Explication de la terminologie

Alerte de défense aérienne – Situation d'urgence, déclarée par l'autorité militaire pertinente, qui se présente lorsqu'une attaque aérienne ou une attaque de missiles est considérée comme probable, est imminente ou est en cours en territoire canadien, dans la zone continentale des États-Unis (É.-U.), en Alaska, à Hawaï ou dans d'autres territoires et possessions des É.-U. (*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, déclaré par l'autorité militaire compétente, en réaction à une menace contre le pays ou dirigée vers l'Amérique du Nord. (*Air Defence Warning*)

Centre de commandement intégré des Forces canadiennes (CCIFC) – Installation protégée de commandement et de contrôle grâce à laquelle le cmdt COIC, au nom du CEMD, surveille la situation et assure la connaissance de la situation aux niveaux stratégique et opérationnel ainsi que la capacité de C2, organise les activités de formation de niveau stratégique et facilite la prise de décisions par le Canada, et ce, 24 heures par jour et 7 jours par semaine. (*Canadian Forces Integrated Command Centre*)

Centre des opérations de l'aviation (COA) de Transports Canada – Centre de coordination de l'Aviation civile de Transports Canada pour le signalement d'événements et pour la planification d'urgence, les exercices et l'entraînement. (*Transport Canada Aviation Operations Center*)

Centre multinational d'opérations aérospatiales (CMOA) – Installation protégée de commandement et de contrôle grâce à laquelle le cmdt de la 1 DAC/RC NORAD, au nom du CDRNORAD ainsi que du cmdt ARC 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 pour la coordination des opérations de NAV CANADA, y compris des activités en situation d'urgence. Centre de crise chargé de la coordination avec les installations commerciales, dont la totalité des ACC, des tours, des FIC et des 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 armées 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*)

Circulation aérienne tactique – Vols militaires effectués dans le cadre de 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 l'Aviation royale canadienne (cmdt ARC) – À titre d'officier supérieur de la Force aérienne des Forces canadiennes, le cmdt ARC agit comme conseiller pour le CEMD pour les questions stratégiques concernant la force aérienne. Il est également responsable d'assurer l'instruction, la génération et le maintien d'une force aérienne polyvalente et apte au combat en vue de satisfaire aux objectifs de défense du Canada.

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*)

Commandement des opérations interarmées du Canada (COIC) – Le COIC anticipe et mène d'autres opérations des Forces armées canadiennes que celles menées uniquement par l'OTAN ou certaines opérations menées par le Commandement - Forces d'opérations spéciales du Canada (COMFOSCAN). Le COIC continental est chargé de la conduite de toutes les opérations menées au pays, régulières et urgentes, et est le responsable national des opérations pour la défense du Canada et de l'Amérique du Nord. (*Canadian Joint Operations Command*)

Commandant du Secteur de la défense aérienne du Canada (SDAC) – Commandant opérationnel du SDAC, qui relève du cmdt RC NORAD et qui est responsable du déploiement efficace des forces de défense aérienne dans le 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 de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) – Le NORAD est un commandement militaire binational des États-Unis et du Canada chargé de l'alerte aérospatiale, du contrôle aérospatial et de l'alerte maritime pour l'Amérique du Nord. (*North American Aerospace Defence Command*)

Coordination de la gestion de la circulation aérienne (Coord GCA) – Personnel de liaison militaire de l'Aviation royale canadienne qui se trouve au siège social de NAV CANADA à Ottawa et qui a pour mission de coordonner, au nom du cmdt ARC et du cmdt 1 DAC/RC NORAD, les questions d'espace aérien/de contrôle de la circulation aérienne avec NAV CANADA, TC et le Quartier général du NORAD. Une fois le Plan ESCAT mis en œuvre, le personnel de Coord GCA fournit des services immédiats en renfort aux COA et au CNO de NAV CANADA afin d'assurer une liaison et une coordination efficaces entre ces organismes et les centres d'opérations du MDN. (*ATM Coord*)

Corridor aérien – Route aérienne réservée, assignée aux aéronefs amis. (*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. (*Diversión*)

Directeur des opérations de la Région canadienne du NORAD (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 les possibilités de survie. (*Dispersal*)

État-major interarmées stratégique (EMIS) – 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 neuf 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 – Avis aux navigateurs aériens (NOTAM) diffusé par télécommunication et donnant de l'information sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service ou d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne. Il s'agit d'information essentielle qu'il faut communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes. (Référence : *publication d'information de vol du MDN GPH204A Planification et procédures de vol, Canada et Atlantique Nord* et/ou les *Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM* de NAV CANADA). (*NOTAM*)

Officier supérieur d'état-major – Capacités et disponibilité opérationnelle (Aérospatiale) – Officier de 1 DAC/RC NORAD chargé de veiller à ce que des services de contrôle aérospatial soient offerts de façon sûre et en temps opportun au Canada et à l'étranger à l'appui des opérations de la Force aérienne. (*Senior Staff Officer Aerospace Capabilities and Readiness*)

Officier supérieur de service – Opérations (OSS Ops) – Officier supérieur de service au Quartier général de la RC NORAD. L'OSS Ops est responsable de l'intervention initiale en cas d'événement aérien dans la RC NORAD. (*Senior Operations Duty Officer*)

Opération NOBLE EAGLE (ONE) – Mission de défense permanente ayant pour but de protéger le Canada et la zone continentale des États-Unis contre les agressions aériennes perpétrées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de nos frontières. (*Operation NOBLE EAGLE*)

Opérations de circonstance/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 et de la planification des urgences (OCACPU) – Point de convergence pour les activités de l'Aviation civile de Transports Canada pour ce qui est de la planification des opérations de circonstance, les exercices et la formation. (*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 les Procédures d'opérations 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*)

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

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*)

Trajectoire digne d'intérêt (TDI) – Aéronef désigné par la RC NORAD qui représente une menace pour le Canada. (*Track of Interest*)

Transports Canada (TC) – Instance de réglementation qui met en œuvre, par l'entremise de NAV CANADA, l'espace aérien réglementé à l'appui du Plan ESCAT. (*Transport Canada*)

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) – ALTRV fixe servant à des aéronefs évoluant sous l'autorité du min DN. (*Restricted Operations Area*)

NOTE : **DOIT** – signifie que la mesure est obligatoire; autrement dit, il faut impérativement la prendre.
DEVRAIT – signifie que la mesure est recommandée; autrement dit, elle est présentée uniquement à titre indicatif.
PEUT – signifie que la mesure est facultative autrement dit, il est permis de la prendre ou non.

CHAPITRE 1

Le Plan ESCAT

1.1. Introduction

- 1.1.1 L'objectif du présent plan est de définir les responsabilités et autorisations fédérales entre le MDN et TC, de mettre en relief les responsabilités de NAV Canada, notamment en fonction de l'entente SIR (décollage sur alerte, interception et retour à la base) et de définir les procédures et les instructions pour le contrôle de sécurité de la circulation aérienne civile et militaire afin de permettre une utilisation efficace de l'espace aérien dans diverses conditions d'urgence.

1.2. Autorités

- 1.2.1 La *Loi sur l'aéronautique* (LL).
- 1.2.2 L'article 601.18 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).
- 1.2.3 L'article 801.10 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).
- 1.2.4 *L'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant le Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord* (accord NORAD).

1.3. Portée

- 1.3.1 **NOTANT** que le MTC a autorité sur toute question relative à l'aéronautique ne relevant pas du ministre de la Défense, dans la mesure où l'alinéa a) de la définition du terme « ministre » au paragraphe 3(1) de la LL prévoit que le terme « ministre », sous réserve de l'alinéa b) de la définition, désigne le MTC ou tout autre ministre désigné par le gouverneur en conseil aux fins de la LL, et que l'alinéa b) de la définition prévoit que le terme « ministre » désigne le ministre de la Défense nationale — ou, sur ses instructions, le chef d'état-major de la défense — pour les questions relatives à la défense, notamment :

(1) le personnel, les produits aéronautiques, les aérodrômes ou l'équipement militaires du Canada ou d'un État étranger, ou les installations militaires du Canada ou d'un État étranger utilisées à des fins aéronautiques,

(2) les services liés à l'aéronautique offerts par ce personnel ou au moyen de ces produits aéronautiques ou de cet équipement ou dans ces aérodrômes ou installations.

NOTANT EN OUTRE que, conformément au paragraphe 4.2(1) de la LL, le MTC et le ministère de la Défense nationale (MDN) sont responsables du

développement et de la réglementation de l'aéronautique et de la supervision de toutes les questions liées à l'aéronautique dans leurs domaines de compétence respectifs et que, dans l'exercice de ces responsabilités, TC, le MDN et les Forces armées canadiennes (FAC) peuvent collaborer entre eux et s'entraider au besoin pour fournir des services et s'acquitter des responsabilités qui leur incombent dans le cadre de leurs activités respectives;

RECONNAISSANT que, lorsque le MTC agit dans le cadre de ses compétences au titre de la LL, et que le MTC estime qu'il existe un danger immédiat pour la sûreté de l'aviation, un aéronef, un aéroport, 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 le mouvement des aéronefs dans les aéroports ou autres installations aéronautiques;

ATTENTIFS au fait que, en vertu de l'accord NORAD, le gouvernement du Canada a confié au CDRNORAD, lequel communique avec le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du CEMD, la responsabilité et l'autorité d'exécuter les missions du NORAD dans la région canadienne qui visent 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;

RECONNAISSANT que, en vertu de l'article 801.10 du RAC, dès notification par le MDN de la mise en œuvre du présent Plan ESCAT, NAV CANADA est tenue de s'assurer que les services de la circulation aérienne sont fournis aux aéronefs conformément au contenu du plan;

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

LE MTC ET LE MIN DN ONT CONVENU de ce qui suit :

Le présent Plan ESCAT décrit les mesures conjointes que doivent prendre les autorités militaires concernées ainsi que TC et NAV CANADA, dans l'intérêt de la sécurité nationale, afin de contrôler les aéronefs civils et militaires qui volent dans le CDA 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 il inclut l'espace aérien canadien pour lequel la responsabilité du contrôle a été déléguée à la FAA.

1.4. Description

- 1.4.1 Le présent 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 l'instruction 10-4 du NORAD, les autorités militaires désignées à la rubrique 1.5.1 autoriseront la mise en œuvre du Plan ESCAT;
- (2) Au cours d'une opération de circonstance ou attaque asymétrique qui, de l'avis des autorités militaires désignées à la rubrique 1.5.1, exige la mise en œuvre du Plan ESCAT;
- (3) Toutes les autres fois où les autorités militaires désignées à la rubrique 1.5.1, en collaboration 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 CDRNORAD ou le DCDRNORAD ou le représentant délégué;
- (3) le cmdt RC NORAD ou le cmdt adjoint RC NORAD;
- (4) le cmdt SDAC.

1.5.2 Conditions de **mise en œuvre** :

- (1) **ALERTE DE DÉFENSE AÉRIENNE À L'INTÉRIEUR DE LA ZONE CANADA - ÉTATS-UNIS.** Si une urgence a entraîné la déclaration d'une alerte de défense aérienne, tel que cela est prévu dans l'instruction 10-4 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 l'instruction 10-4 de NORAD, mais qu'aucune alerte de défense aérienne n'a été déclarée, le cmdt RC NORAD peut ordonner la mise en œuvre du Plan ESCAT. Si la situation le permet, le CDRNORAD devrait être consulté avant la mise en œuvre. Le cmdt 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) **ALERTE DE DÉFENSE AÉRIENNE À L'EXTÉRIEUR DE LA ZONE CANADA - ÉTATS-UNIS.** Si une alerte de défense aérienne a été déclarée à l'extérieur de la zone Canada - États-Unis, tel que cela est prévu dans l'instruction 10-4 de NORAD, le CDRNORAD ou le DCDRNORAD peut mettre en œuvre le Plan ESCAT s'il le juge nécessaire;
- (4) **AUTRES CONTEXTES – NORAD.** Dans tous les autres contextes, lorsque cela est jugé nécessaire, le CDRNORAD doit demander au min DN l'autorisation de mettre en œuvre le Plan ESCAT par l'intermédiaire du CEMD. Le min DN peut alors consulter le gouverneur en conseil;
- (5) **AUTRES CONTEXTES – 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 alerte de défense aérienne ou d'un avertissement de défense, et si les circonstances l'exigent, le CEMD, agissant par l'intermédiaire du min DN, cherchera à obtenir l'approbation du gouverneur en conseil pour mettre en œuvre le Plan ESCAT.

1.5.3 **PHASES DU PLAN 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 prescrite sous la rubrique 1.5.2 – *Conditions de mise en œuvre*. Une fois le Plan ESCAT mis en œuvre, tout mouvement d'aéronef civil ou militaire est régi en fonction d'une LPCASU ou d'un numéro d'ACS, ou des deux.

- (1) **Phase un** — Tous les aéronefs se trouvant dans les zones désignées doivent déposer des plans de vol selon les règles IFR ou les règles DVFR, conformément au paragraphe 602.75(1) ainsi qu'aux articles 602.145 et 602.146 du RAC, au présent plan et aux procédures établies dans le document *GPH205* (le CFS) ou dans la publication TP1437 (l'AIM de TC).
- (2) **Phase deux** — Le cmdt RC NORAD restreint les mouvements d'aéronefs dans les zones désignées en lançant le processus lié à la LPCASU et aux 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 cmdt 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 cmdt RC NORAD (en collaboration 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 Les perturbations de la circulation aérienne normale seront atténuées dans la mesure du possible, 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, effectués à l'appui des 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 min DN des modifications au présent plan pour l'adapter en fonction de l'évolution des besoins;
 - (2) maintenir une liaison permanente, par l'intermédiaire du cmdt ARC, avec le SMA du groupe Sécurité et sûreté de TC et NAV CANADA, en ce qui concerne tous les aspects pertinents du plan;
 - (3) établir les besoins militaires propres au Plan ESCAT dans le cas des opérations de circonstance;
 - (4) diriger la mise en œuvre et la fin du Plan ESCAT, par l'entremise du CDRNORAD ou du cmdt RC NORAD, selon le cas.

1.7.2 Le CDRNORAD doit :

- (1) recommander au cmdt ARC des modifications au présent plan pour l'adapter en fonction de l'évolution des besoins;
- (2) maintenir une liaison permanente, par l'intermédiaire du cmdt ARC , avec le SMA du groupe Sécurité et sûreté de TC et NAV CANADA, en ce qui concerne tous les aspects pertinents du plan;
- (3) établir les besoins militaires propres au Plan ESCAT;
- (4) diriger, par l'intermédiaire du cmdt RC NORAD, la mise en œuvre et la fin du Plan ESCAT, et ce, après consultation avec le CEMD.

1.7.3 Le SMA du groupe Sécurité et sûreté de Transports Canada doit :

- (1) assurer la coordination de tous les aspects pertinents du plan, de concert avec le CDRNORAD et par l'intermédiaire du cmdt ARC;
- (2) maintenir une liaison permanente, par l'intermédiaire du cmdt ARC et de NAV CANADA, en ce qui concerne tous les aspects pertinents du plan;
- (3) prescrire les dispositions du RAC permettant de satisfaire aux exigences du plan;
- (4) administrer le Plan ESCAT conformément aux exigences établies.

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

- (1) établir des procédures pour les essais, la mise en œuvre et la fin du Plan ESCAT, de concert avec NAV CANADA et les Opérations de contingence de l'Aviation civile et de la planification des urgences (OCACPU) de TC;
- (2) maintenir une liaison avec le SMA du groupe Sécurité et sûreté de TC, NAV CANADA et les commandants des régions du NORAD adjacentes, en ce qui concerne tous les aspects pertinents du plan;
- (3) diriger la mise en œuvre du Plan ESCAT ou se concerter avec NAV CANADA et le COA de TC pour imposer des restrictions à l'espace aérien dans la mesure nécessaire selon la situation tactique, lorsque la mesure est autorisée en vertu du plan;

1.7.5 Le CMOA RC NORAD doit :

- (1) aviser le CCIFC de la mise en œuvre du Plan ESCAT et lui communiquer les circonstances en vertu desquelles celle-ci a été ordonnée. Il doit aussi aviser au besoin ce dernier de l'état de la situation, ainsi que de la fin du plan ESCAT;

- (2) une fois le plan ESCAT mis en œuvre, communiquer au CNO de NAV CANADA et au COA tout besoin relatif aux restrictions de l'espace aérien. Il doit aussi entrer en liaison directe avec le COA et le CNO de NAV CANADA pour voir à l'exécution du plan;
- (3) informer le COA de tout changement d'autorisation dans la LPCASU, quelle que soit la zone visée, ou de toute révision des restrictions de l'espace aérien qui s'impose;
- (4) fournir au COA un sommaire quotidien de la LPCASU en vigueur dans chacune des zones.
- (5) aviser le Coord GCA de la mise en œuvre et de la fin du Plan ESCAT.

1.7.6 Sur avis du CEMD ou du cmdt RC NORAD, dans le cas de la mise en œuvre ou de la fin du Plan ESCAT, le CCIFC doit :

- (1) informer la direction du MDN et des FAC conformément à la directive en matière de besoins en renseignement critique (CIR) du min DN et du CEMD de la mise en œuvre, de l'état et de la fin du Plan ESCAT.

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

- (1) collaborer avec le cmdt RC NORAD à la mise au point des procédures et des plans pour les essais, la mise en œuvre et la fin du Plan ESCAT;
- (2) imposer au besoin des restrictions sur l'espace aérien à l'appui des 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 » conformément aux Procédures d'opérations canadiennes pour les NOTAM.

1.7.8 Le CNO NAV CANADA doit :

- (1) aviser les ACC concernés de la mise en œuvre ou de la fin du Plan ESCAT, dès la réception d'un avis à cet égard de la RC NORAD;
- (2) ordonner aux ACC concernés de prendre les mesures prescrites dès que le cmdt RC NORAD aura communiqué la mise en œuvre d'une phase du Plan ESCAT;
- (3) aviser le cmdt RC NORAD une fois que les mesures prescrites ont été prises.

1.7.9 Le Coord GCA, en collaboration avec OSEM CDOA, doit :

- (1) fournir des conseils au cmdt RC NORAD sur tous les aspects des installations et des services de NAV CANADA qui ont un rapport avec la mise en œuvre du Plan ESCAT;
- (2) contribuer, au besoin, à l'élaboration des procédures nécessaires et à la coordination, entre les organismes concernés, de la mise en œuvre et de l'essai du Plan ESCAT;
- (3) s'occuper de la dotation en personnel des postes militaires temporaires à TC 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.

1.7.10 Les gestionnaires de quart des ACC de NAV CANADA, une fois avisé de la mise en œuvre du Plan ESCAT, doivent immédiatement :

- (1) demander aux unités ATS qui se trouvent dans leur zone 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 ou d'interdire les départs ou les arrivées à des aéroports 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 leur 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 ARTCC des zones adjacentes de l'état actuel du Plan ESCAT dans leur zone de responsabilité;
- (7) aviser toutes les unités et tous les organismes concernés de la fin du Plan ESCAT, après en avoir été soi-même informé.

1.7.11 NAV CANADA et les unités ATS militaires doivent :

- (1) préparer un plan de mise en œuvre adapté aux opérations qui leur sont propres, conformément au Plan ESCAT (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 communication à utiliser pour mettre en œuvre, exécuter, terminer ou tester le Plan ESCAT sont les suivants :
- (1) les systèmes de communication ATS;
 - (2) le réseau RCCC;
 - (3) le service téléphonique commercial.
- 1.8.2 Le CMOA de la 1 DAC/RC NORAD, TC, le CNO NAV CANADA et le CCIFC devraient avoir à leur disposition un réseau de communication sécurisé (niveau secret) aux fins de coordination. 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 cmdt ARC et le cmdt 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 propositions de modifications et les questions devraient être envoyées à l'adresse suivante :

Officier supérieur d'état-major – Capacités et disponibilité opérationnelle
(Aérospatiale)
Quartier général de la 1^{re} Division aérienne du Canada
Case postale 17000, succ. Forces
Winnipeg (Manitoba) R3J 3Y5

CHAPITRE 2

Mise en œuvre

2.1. Objet

- 2.1.1 Établir les procédures de coordination permettant de répondre aux besoins en défense aérienne et en SNA en ce qui a trait aux mouvements d'aéronefs, une fois le Plan ESCAT mis en œuvre.

2.2 Notification

- 2.2.1 Dès réception de l'ordre de mise en œuvre du Plan ESCAT, le CMOA 1 DAC/RC NORAD doit aviser le CNO NAV CANADA, le COA et le CCIFC que l'exécution du Plan ESCAT est en cours. L'OSS Ops ou le Chef - Opérations de combat le fera par téléphone; il peut alors utiliser une ligne téléphonique commerciale ou sécurisée.

2.3 Coordination

- 2.3.1 Le cmdt RC NORAD, par l'intermédiaire du CMOA 1 DAC/RC NORAD, doit ordonner les restrictions à faire respecter, par l'intermédiaire du COA et du gestionnaire de service au CNO NAV CANADA. Voici quelques exemples de mesures possibles visant à imposer des restrictions :
- (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 les 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 le COA et le CNO NAV CANADA la révision ou l'annulation des restrictions imposées aux mouvements aériens, si la situation tactique le permet.
- 2.3.2 Le CMOA 1 DAC/RC NORAD doit informer le COA de l'état de la LPCASU. De plus, le cmdt RC NORAD doit collaborer avec le COA à la publication du NOTAM approprié (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 cmdt RC NORAD et le COA, et conformément aux NOTAM publiés. Le CNO NAV CANADA doit aviser le CMOA 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 les restrictions à la circulation aérienne selon les ordres reçus;
- (2) communiquer aux unités de NAV CANADA et aux unités ATC militaires concernées 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 des zones 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 sur l'état 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.

2.3.6 Les commandants de bord des aéronefs qui entrent ou évoluent dans le CDA ou dans la ZIDA doivent, une fois avisé par une unité ATC que l'exécution du Plan ESCAT est en cours (conformément à l'article 602.146 du RAC) :

- (1) obtenir la permission d'effectuer le vol de l'unité ATC, de la FSS ou du FIC compétent, avant le décollage;
- (2) se conformer aux instructions d'atterrir ou de changer de route ou d'altitude reçues de l'unité ATC, de la FSS ou du FIC compétent;
- (3) fournir des comptes rendus de position à l'unité ATC, à la FSS ou au FIC compétent :
 - (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.

2.3.7 Le COA doit coordonner au besoin la diffusion des NOTAM et des restrictions en passant par le Bureau NOTAM international de NAV CANADA.

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

2.4. Application

- 2.4.1 À l'exception des aéronefs effectuant des vols conformément à un acheminement de passage sécuritaire canadien, pour lesquels des mesures spéciales de coordination ont été prises par l'USSTRATCOM, le NORAD, le MDN, TC et NAV CANADA, les conflits de priorité dans le mouvement du trafic aérien tactique doivent être résolus par le cmdt RC NORAD.
- 2.4.2 Les indications qui suivent s'appliquent à tous les mouvements d'aéronefs :
- (1) les aéronefs qui se classent sous priorités 1 et 2 de la LPCASU ne seront ni retardés, ni déroutés, ni réacheminés sans l'approbation du cmdt RC NORAD;
 - (2) les aéronefs qui ne se classent pas sous les priorités 1 et 2 de la LPCASU pourront être retardés, déroutés ou réacheminés par le cmdt RC NORAD selon les circonstances;
 - (3) les aéronefs SAR peuvent être expédiés en mission sans l'autorisation du cmdt RC NORAD. De tels appareils peuvent être déroutés pour éviter les zones de combat, ou leur décollage peut être retardé pour éviter tout encombrement de l'espace aérien;
 - (4) tous les aéronefs 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 cmdt RC NORAD.

Note : Il est de la plus haute importance que l'itinéraire du plan de vol approuvé soit respecté et que les comptes rendus de position obligatoires soient faits, ce qui permet de confirmer l'identification de l'aéronef et d'assurer la mise en œuvre efficace du Plan ESCAT. Les dispositions prévues dans le RAC et dans le *GPH 204 Planification et procédures de vol* et dans le *GPH 205* (le CFS) 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 le mouvement des aéronefs pendant l'exécution du Plan ESCAT et fournir des lignes directrices pour l'application du système. 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. L'ordre de priorité va de la première à la neuvième priorité. 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 qui sont engagés dans des missions de défense active, y compris les aéronefs de lutte anti-sous-marine, les intercepteurs, les avions-citernes, les aéronefs de recherche et sauvetage, les aéronefs de renseignement électromagnétique, les aéronefs de communication et d'extension réseau et les aéronefs de détection aérienne avancée et de contrôle.
- (2) Les aéronefs canadiens et les aéronefs autorisés de pays alliés, qui participent à des missions militaires offensives autres que des opérations de défense.
- (3) Les aéronefs canadiens et les aéronefs autorisés de pays alliés qui font partie de l'élément de commandement aéroporté et qui apportent un appui aux systèmes de commandement et de contrôle des forces combattantes.
- (4) Les aéronefs qui transportent 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 min DN 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 et les forces aériennes autorisées de pays alliés qui se déploient en vue de mener des opérations de

combat ou d'apporter un soutien direct à celles-ci, y compris les aéronefs civils de renfort devant servir à cette fin.

- (2) Les aéronefs autorisés de pays alliés qui apportent un appui direct et immédiat aux opérations découlant des EWO.
- (3) Les aéronefs SAR qui appuient les activités militaires.
- (4) Les aéronefs exploités en soutien direct et immédiat aux missions opérationnelles spéciales;
- (5) Les aéronefs exploités en soutien direct aux opérations de sécurité aérienne, notamment pour assurer la sécurité de centrales nucléaires, de barrages, d'usines de produit chimique et d'autres endroits identifiés comme des cibles de grande importance.

3.3.3 Priorité 3

- (1) Les forces aériennes canadiennes et les forces aériennes autorisées de pays alliés qui se déploient à l'appui des opérations de combat.
- (2) Les aéronefs canadiens et les aéronefs autorisés de pays alliés qui apportent un appui direct et immédiat aux opérations de combat.
- (3) Les aéronefs SAR non visés par la priorité 2.
- (4) Les aéronefs qui effectuent des inspections en vol liées à la restauration d'urgence des voies aériennes et des installations aéroportuaires, à l'appui immédiat des opérations de combat.

3.3.4 Priorité 4

- (1) La dispersion d'aéronefs militaires tactiques canadiens et d'aéronefs militaires tactiques autorisés de pays alliés.
- (2) La dispersion d'aéronefs de transport civils appuyant les activités militaires canadiennes et les activités militaires autorisées de pays alliés.
- (3) La dispersion d'aéronefs d'inspection en vol de TC, de la FAA, de NAV CANADA et du MDN, ainsi que d'aéronefs étrangers autorisés servant aux inspections en vol.
- (4) La dispersion d'aéronefs de transport civils étrangers en vol au Canada ou aux États-Unis, conformément à des ententes internationales particulières.
- (5) Les inspections en vol liées aux voies aériennes et aux installations aéroportuaires;
- (6) La compétence ou le maintien des compétences de pilotage tactique militaire en soutien à la défense aérienne/sécurité aérienne;

- (7) Les vols d'essai après maintenance d'aéronef tactique militaire;
- (8) Les autres vols de vérification après maintenance d'aéronef du Canada ou des États-Unis en soutien à la sécurité aérienne.

3.3.5 Priorité 5

- (1) Les aéronefs qui transportent des commandants militaires canadiens ou de forces alliées, leurs représentants ou des membres clés du personnel civil (désignés par le MDN et le DoD) qui sont indispensables à la sécurité nationale, ou dont le transport 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 qui sont 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 qui sont 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 qui se déroulent au Canada et qui sont 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 qui sont menées par le Canada ou des pays alliés aux fins de transport aérien en cas de catastrophe.
- (4) Les vols d'urgence ou les vols à caractère humanitaire, 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 à l'échelle internationale, nationale, provinciale ou locale;

- g) tout autre vol ou toute autre classe de vols constituant, après déclaration du MTC ou min DN conformément à la LL, un vol d'urgence ou un vol à caractère humanitaire.

- (5) D'autres missions aériennes menées par le Canada, ainsi que d'autres missions autorisées menées par des pays alliés, qui sont jugées essentielles, mais qui ne sont pas visées par la section 3.3.3 du chapitre 3.

3.3.7 Priorité 7

- (1) Tous les autres vols militaires.

3.3.8 Priorité 8

- (1) Les aéronefs qui ne peuvent pas respecter une ou plusieurs des exigences d'afficher un code de transpondeur assigné par l'ATC ou une exigence liée à l'ADS-B/Mode S, maintenir le contact radio avec l'ATC, ou respecter les exigences en matière de plan de vol IFR ou DVFR indiquées dans la publication de vol pertinente ou dans un NOTAM publié.

3.3.9 Priorité 9

- (1) Les autres vols qui ne sont pas indiqués de façon explicite dans les priorités 1 à 8.

3.4. Procédures

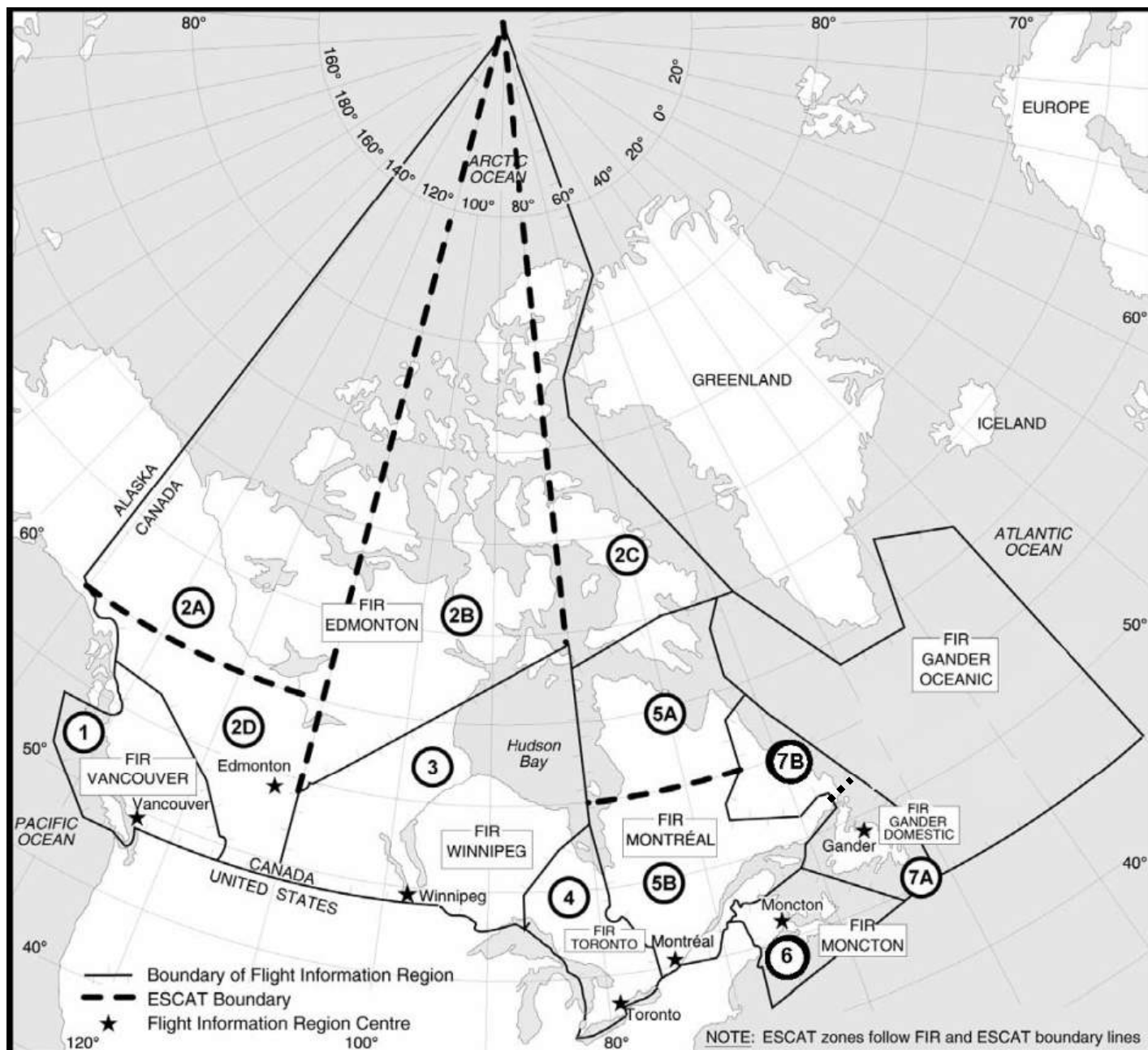
3.4.1 Généralités

- (1) La LPCASU doit être le principal instrument utilisé par le cmdt RC NORAD pour contrôler le volume de la circulation aérienne dans sa zone de responsabilité lorsque l'exécution du Plan ESCAT est en cours. En fonction de la gravité de la situation, le cmdt RC NORAD peut décider d'accepter des demandes d'ACS;
- (2) Les procédures liées à la LPCASU et aux approbations de demande d'ACS seront diffusées 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 fonction de la LPCASU, la priorité selon laquelle 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 qui effectue un vol 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'essai opérationnel auront priorité dans le cadre de 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 faire l'objet d'une intervention au cas par cas en collaboration avec les unités ATS et les organismes militaires concernés, 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	Groenland
ICELAND	Islande
ATLANTIC OCEAN	Océan Atlantique
Hudson Bay	Baie d'Hudson
PACIFIC OCEAN	Océan Pacifique
UNITED STATES	États-Unis

Entrée en vigueur : 1^{er} avril 2014

Boundary of Flight Information Region	Limite de la région d'information de vol
ESCAT Boundary	Limite de l'ESCAT
Flight Information Region Centre	Centre régional d'information de vol
Gander Domestic	Gander – région intérieure
Gander Oceanic	Gander – région 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 qui se trouvent à l'intérieur de leurs FIR intérieures, y compris 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 de la fin du Plan ESCAT.
- 7. Les ACC aviseront alors toutes les installations prévenues antérieurement de la fin du 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 cmdt 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 pourront être prises rapidement, les procédures de notification à tous les échelons d'intervention doivent faire l'objet d'essais périodiques, et ce, au moins une fois par année.

Secteurs de responsabilité

4. Le cmdt RC NORAD est responsable des essais du Plan ESCAT. Sur l'ordre du cmdt RC NORAD, le CMOA RC NORAD contactera le CNO NAV CANADA et dirigera les essais du Plan ESCAT. De la même façon, le CMOA RC NORAD avisera le CCIFC et le COA des essais du Plan ESCAT. L'OSS Ops fera les appels permettant d'aviser les organismes en question; il utilisera alors une ligne téléphonique commerciale ou sécurisée. Le quartier général du NORAD et le SDAC devraient être informés 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 concernés doivent établir et tenir à jour un plan de diffusion exploitable permettant la communication de l'information ESCAT.

7. Le cmdt 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 qui sont concernées et qui se trouvent dans leurs FIR intérieures, comme indiqué 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 gestionnaire des opérations ACC (GOACC), lequel communiquera alors le délai d'exécution au CNO NAV CANADA.
- c. Le CNO NAV CANADA communiquera les délais d'exécution au CMOA RC NORAD.

11. Note :

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

Fin des essais

12. Le CNO NAV CANADA, les ACC et les installations ayant été informées de la mise à l'essai du Plan ESCAT considéreront que l'essai est terminé dès la réception de l'avis de mise à l'essai. Aucun avis officiel de fin d'essai ne sera diffusé.

Annexe D

EXEMPLES DE NOTAM DU PLAN ESCAT

Phase un de la mise en œuvre du Plan ESCAT

1. On demande 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 paragraphe 602.73(1) et aux articles 602.145 et 602.146 du RAC.
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 *Supplément de vol Canada* (CFS) aux rubriques C6 – Planification et F18 – Urgence.
3. Les NOTAM doivent être diffusés en français et en anglais s'il y a lieu. Consulter les *Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM*.

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 cmdt RC NORAD a avisé qu'il allait acquiescer à des demandes d'ACS), comme décrit dans le Plan ESCAT.
5. Seul TC ou le MDN peut approuver une réglementation de l'espace aérien citant une phase précise du Plan ESCAT. Le NOTAM devra préciser le numéro de phase du plan ESCAT, les zones visées, les restrictions entrant en vigueur et l'heure d'expiration ou la durée approximative d'expiration. Le NOTAM sera publié en utilisant la priorité DD pour les FIR pertinentes touchées.

Exemple de NOTAM

H0056/19 NOTAMN

Q) CZUL/QROLT/IV/NBO/W/000/999/5440N06941W999

A) CZUL B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM EST

E) EMERG SECURITY CTL OF AIR TFC (ESCAT) PHASE ONE HAS BEEN INVOKED BY THE CHIEF OF DEFENCE STAFF. ESCAT PHASE ONE REQUIRES THAT ALL FLT WITHIN ESCAT ZONES 5A AND 5B FILE AN IFR OR DEFENCE VFR (DVFR) FLT PLAN. (REF CANADA FLT SUP (CFS)).

FR: LE CHEF D'ETAT-MAJOR DE LA DEFENSE A DECLENCHE LA PHASE UN DU CTL DE SECURITE D'URGENCE DE LA CIRCULATION AERIENNE (ESCAT). EN VERTU DE LA PHASE UN DU PLAN ESCAT, TOUS LES ACFT SE TROUVANT DANS LES ZONES ESCAT 5A ET 5B DOIVENT DEPOSER UN PLAN DE VOL IFR OU UN PLAN DE VOL DE LA DEFENSE (DVFR). (REF SUP DE VOL CANADA (CFS)).

F) SFC G) UNL

Entrée en vigueur : 1^{er} avril 2014

F0045/16 NOTAMN [aussi sous G0034/16 et H0056/16]

Q) CZXX/QROLT/IV/NBO/W/000/999/6331N08538W999

A) CZVR CZEG B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM EST

E) EMERG SECURITY CTL OF AIR TFC (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 OPERATING UNDER A SPECIFIC PRIORITY WITHIN THE EMERG AIR TFC PRIORITY LIST (EATPL). REF TO CANADA FLT SUP(CFS) SECTIONS C AND F. AIR OPERATORS REQUIRED TO OPR FLT IN THE INTEREST OF PUBLIC SAFETY AND SECURITY THAT DO NOT QUALIFY UNDER THE ABV NOTED PRIORITIES WITHIN THE EATPL MAY REQUEST A MIL SECURITY CTL AUTH (SCA) NUMBER. FOR MORE INFO OR TO REQUEST A MIL SCA NUMBER CTC CANADIAN NORAD REGION AT 1-877-992-6853.

FR : LE MINISTRE DE LA DEFENSE A DECLENCHE LA PHASE DEUX DU CTL DE SECURITE D'URGENCE DE LA CIRCULATION AERIENNE (ESCAT). EN VERTU DE L'ARTICLE 5.1 DE LA LOI SUR L'AERONAUTIQUE, 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 A MOINS QUE CES ACFT EVOLUENT GRACE A UNE PRIORITE SPECIFIQUE ACCORDEE DANS LE CADRE DE LA LISTE DES PRIORITES DE CIRCULATION AERIENNE EN SITUATION D'URGENCE (LPCASU). SE REFERER AUX SECTIONS C ET F DU CFS. LES OPR TENUS D'EFFECTUER DES VOLS POUR DES QUESTIONS DE SECURITE ET DE SURETE DU PUBLIC QUI NE PEUVENT PRETENDRE A UNE DES PRIORITES MENTIONNEES CI-DESSUS DANS LE CADRE DE LA LPCASU PEUVENT DEMANDER A BENEFICIER D'UN NUMERO D'AUTH DE CTL DE SECURITE (ACS) MIL. POUR PLUS D'INFO OU POUR DEMANDER UN NUMERO D'ACS MIL CTC 1-877-992-6853.

F) SFC G) UNL