

**DISCOURS PRONONCE  
PAR LE DIRECTEUR GENERAL DE L'AVIATION CIVILE  
EN CONCLUSION DE LA RENCONTRE DU 7 JANVIER 2008  
SUR OPERA**

Nous venons d'échanger beaucoup d'informations sur les services de la navigation aérienne en région parisienne et sur le projet OPERA.

Je remercie tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette rencontre. Les exposés d'une grande clarté ont mis en lumière un travail déjà considérable.

Les équipes qui se sont mises en place pour mener les études nécessaires ont montré toute leur motivation et leur compétence, ce qui me paraît être un gage de succès sur un projet dont on a pu mesurer aujourd'hui toute l'ambition et qui nécessitera encore beaucoup d'énergie et de temps.

Les débats ont aussi été de grande qualité et ils sont pour moi à la fois le signe de l'importance que tous accordent à l'amélioration des services rendus par la navigation aérienne en région parisienne et la volonté de chacun d'être acteur des changements envisagés.

Des points de vue différents se sont bien sûr exprimés mais toujours avec des arguments valables et le souhait d'apporter une contribution positive au projet.

Tout ceci me paraît donc extrêmement positif et encourageant.

Je dois souligner bien sûr la qualité du travail effectué par Yves Lambert. Son rapport que j'ai pu lire en détail ces derniers jours, comme son exposé d'aujourd'hui, sont d'une grande clarté et répondent parfaitement à la mission qui lui était demandée pour apporter un point de vue d'expert sur les questions posées, en toute indépendance. Avec l'étude engagée par Eurocontrol qui nous a donné aujourd'hui ses premières orientations, nous disposons je pense désormais de tous les éléments nécessaires pour faire avancer OPERA et lui donner de grandes ambitions.

On l'a vu aujourd'hui, OPERA va nécessiter un centre entièrement neuf et de nouveaux systèmes ce qui va demander d'importants efforts mais apparaît absolument nécessaire pour aller vers une sécurité des vols considérablement améliorée (multipliée par trois nous a dit Eurocontrol) malgré la hausse du trafic. C'est aussi absolument nécessaire pour aller vers une programmation et une gestion des vols en quatre dimension (espace et temps) apportant la

meilleure efficacité tant au niveau de la fluidité du trafic que de la préservation de l'environnement grâce aux outils développés dans le nouveau système projeté dit de « convergence » qui permettra d'intégrer au plus vite les nouveaux concepts développés dans le programme européen SESAR. Je ne peux bien sûr que donner tout mon soutien à cet ambitieux projet en demandant à l'ensemble de tous les services de la DGAC concernés d'y accorder la priorité et les moyens nécessaires. J'y veillerais.

Le développement de ce système du futur donne du poids à la France dans la construction européenne et de la crédibilité à notre modèle public.

Mais le nouveau centre et son nouveau système ne pourra être pleinement opérationnel qu'à partir de 2015 ou 2017, soit d'ici 8 à 10 ans, ce qui n'est pas étonnant pour un projet de cette ampleur et constitue certainement un délai incompressible.

En attendant, il va falloir continuer à faire progresser la sécurité et l'environnement en région parisienne tout en augmentant les capacités pour faire face à l'augmentation du trafic.

Au plan environnemental, on ne peut pas considérer qu'un choix est à faire entre la réduction du bruit et celle du CO2. La réduction du bruit est la priorité à rechercher près du sol, plutôt en zone d'approche, alors que la réduction du CO2 doit être obtenue sur l'ensemble de la route aérienne.

Les premiers résultats enregistrés par la « task-force » sont encourageants et permettent sans doute de répondre aux exigences de court terme.

Le rapport d'Yves Lambert, l'exposé d'Eurocontrol et le compte rendu des groupes de travail, montrent que le rapprochement des approches d'Orly et de Roissy peut également à moyen terme, apporter des progrès significatifs en matière de sécurité, d'environnement et de capacité pour des investissements limités. Il est de notre devoir de réaliser dès que possible ces progrès de service public. D'autant que son coût sera marginal au niveau du réaménagement de génie civil de Roissy et limité (de l'ordre de 10 M€) pour les équipements. Ceci est sans commune mesure avec le coût de 200 M€ pour OPERA (100 ME pour le génie civil et autant pour les équipements). Le gain de 2 mouvements par heure en termes de capacité à Roissy rend cette décision économiquement nécessaire.

Je sais que ce rapprochement des approches soulève des interrogations et des inquiétudes. Mais je veux dire aux personnels d'Orly qu'il ne se fera pas contre eux. Francis Massé a rappelé en introduction le passé historique de cet aéroport.

Je sais la place que les contrôleurs ont tenue dans cette histoire mais je sais aussi le savoir faire et la rigueur exceptionnelle de ses personnels qui en font une référence encore aujourd'hui. Dès l'origine, ils se sont engagés dans OPERA en y apportant leur professionnalisme. Ils ont milité pour OPERA à Athis, ce qui est la décision définitive retenue.

Mais l'étude économique démontre aussi la nécessité du rapprochement des approches et cette opération ne peut se faire sans nouvel investissement majeur qu'à Roissy.

Comme toutes les réformes d'organisation envisagées dans le protocole DGAC 2007-2009, le rapprochement des approches ne se fera que sur la base du volontariat, au travers de la concertation des CTP locaux et de systèmes d'incitation et d'accompagnement personnel, qui laisseront à chacun un libre choix. Le rapprochement des approches permettra de plus de tester la mise en œuvre de la spécialisation et la recherche d'une défragmentation de l'espace et ainsi d'acquérir la connaissance d'une partie des difficultés qui seront à traiter dans le cadre d'OPERA pour prendre au mieux en compte le triptyque sécurité/environnement/capacité.

Je me suis engagé en CTP DGAC à étudier toutes les questions sociales qui entourent le projet OPERA et je mesure bien aujourd'hui toutes les transformations qu'induit ce projet sur la vie professionnelle et personnelle des agents concernés. Des mesures spécifiques devront être prises tant au niveau collectif qu'individuel pour tenir compte de la situation personnelle de chacun et de ses motivations professionnelles. Il faudra que nous en discutons aussi rapidement que possible avec les organisations syndicales.

Nous n'en sommes finalement qu'au début de ce projet même si aujourd'hui ses contours ont pu être précisés. Une route semble pour moi avoir été tracée au travers des différents groupes de travail et expertises mais je souhaite que le rapport d'Yves Lambert puisse être présenté par lui-même à chacun des organismes (Orly, Roissy et le CRNA/Nord), avant de réunir le comité de suivi du protocole pour une concertation devant déboucher sur un projet définitif.

Dans ce cadre, le volet social, en particulier les conséquences sur les métiers et les mesures d'accompagnement, sera développé rapidement, puis consolidé dans le prochain protocole.

Le travail doit par ailleurs être poursuivi dans de nombreux domaines comme celui de la formation et de la qualification des personnels, celui des équipements, des travaux de génie civil et des espaces supérieurs. Comme annoncé en CTP DGAC, nous allons donc compléter la structure de projet en

nommant rapidement Jean-Michel Goupil chef OPERA et en constituant des équipes renforcées dans chacun des domaines traités par les différents groupes de travail. Ces travaux continueront en outre à être effectués en concertation avec les personnels de chaque organisme afin que chacun puisse donner son avis et participer à la construction du projet.

OPERA est un projet majeur pour la DGAC, même s'il y en a d'autres, comme le FAB Europe Central. Il faut rétablir la confiance de tous autour de ce projet. L'idée qu'on ne pourrait pas faire OPERA ne tient pas quand on voit la somme des travaux déjà effectués, les 200 millions d'euros que l'on va investir dans ce projet et tous les bénéfices que l'on en attend. Tous les nouveaux investissements dimensionnant seront faits dans le nouveau centre à construire. La mise en œuvre d'une approche commune n'est qu'une étape dans ce processus dont l'ampleur et les enjeux n'ont pas la même dimension et ne peuvent donc être mis en balance.

Je vous remercie encore d'être venus nombreux aujourd'hui pour cet échange sur un projet prioritaire de la DGAC. Je compte sur vous pour que la dynamique apparue dans les travaux déjà menés se poursuive dans les jours, les semaines, les mois et les années prochaines, afin qu'OPERA ne soit plus simplement un projet, mais une réalité répondant aux exigences nombreuses de la navigation aérienne dans l'un des espaces les plus denses en Europe et dans le monde, au profit de l'économie de notre pays et dans le respect des populations de la capitale et de ses environs.

Patrick GANDIL