

l'espace au sein des approches d'Orly et de Roissy. »

- « Ces 2 éléments apporteront des gains de sécurité et de capacité comme l'ont démontré les simulations Région parisienne 2005, et la possibilité de mettre en œuvre le relèvement de l'altitude d'interception ILS demandé par les ministres, suite au Grenelle de l'environnement. »

M. Lambert au travers de son expertise confirme l'intérêt de la ZAO qualifiée de conforme au projet OPERA.

Une conclusion dans la continuité

Le directeur général, Patrick GANDIL, a souligné la qualité des travaux accomplis par les personnels impliqués dans la mise en œuvre d'OPERA et le souhait exprimé de concrétiser les décisions.

L'avis **d'experts incontestables et indépendants associés aux éléments des différents GT** apportent les compléments qui confirment la poursuite de la mise en œuvre d'OPERA telle que décidée en mars 2007.

Ils ont également confirmé

qu'OPERA ne pourrait pas être opérationnel avant 2015-2017 et que, en attendant, la ZAO à Roissy apportait de réels gains en termes de sécurité, d'environnement et de capacité pour un investissement de 10 millions d'euros.

- « qu'une première phase consistant à rapprocher les organismes d'Orly et de Roissy était nécessaire. »

- « Les personnels ont milité pour OPERA à Athis-Mons et c'est bien là l'objectif final de ce projet »

- « Cette première étape de la réalisation de ce projet ambitieux permettra également de préparer l'objectif final que représente OPERA. Travailler ensemble, revoir les trajectoires en intégrant la dimension environne-

OPERA

- 200 millions d'euros
- Un bâtiment à construire
- Des outils à définir, à développer et à installer

Zone d'approche OPERA

- 10 millions d'euros
- Pas de génie civil
- Des outils existants et compatibles

« L'idée qu'on ne pourrait pas faire OPERA ne tient pas... 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... » (Le Directeur Général)

ment, répondre ensemble et de façon globale aux enjeux du trafic aérien en région parisienne sont autant de défis auxquels nous devons commencer à répondre dès aujourd'hui ».

En conclusion, Patrick GANDIL a précisé : « OPERA est un projet ma-

ne peuvent donc être mis en balance. »

Aspects sociaux : volontariat et accompagnement

Lors de son intervention, le Directeur général a pris en compte les interrogations et inquiétudes des personnels face à un tel projet.

Il a précisé que le rapprochement Orly Roissy ne se fera que sur la base du volontariat. Il a pris l'engagement d'étudier en concertation toutes les mesures sociales d'accompagnement collectives et individuelles.

Dans ce but, un comité de suivi du protocole spécifique se réunira dans les prochains jours.

Le SNCTA y participera et s'assurera que la mise en œuvre d'OPERA se fasse en plaçant les personnels au cœur du projet

« Le gain de 2 arrivées par heure en terme de capacité à Roissy rend cette décision économiquement nécessaire » (Patrick Gandil)

jeur 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 dimensionnants 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

2 Arrivées/heure ?

Sur une année 2 arrivées commerciales par heure représentent le **trafic commercial annuel de la plate forme de Clermont Ferrand.**

L'intégralité des documents présentés lors de cette journée et le discours du Directeur général sont disponibles sur www.sncta.fr ou directement sur le lien http://sncta.fr/region-parisienne_fr_02_35.html