

# **PROPOSITION DE CONDUITE DES EVOLUTIONS DE LA NAVIGATION AERIENNE EN REGION PARISIENNE**

## **1. Le constat.**

La région parisienne est l'une des plus denses d'Europe en matière de trafic aérien. CDG est devenu le plus important hub européen de trafic international. Orly est le point focal du transport intérieur français mais sans doute aussi l'un des tout premiers aéroports européens à trafic domestique. Le Bourget est probablement le premier aéroport d'affaires européen et il connaît à nouveau un développement important ; les autres aéroports d'aviation générale ou d'affaires, connaissent également un trafic en forte hausse.

Cette densité de trafic renforce les exigences de sécurité, d'environnement, de capacité et de performance économique des services de navigation aérienne.

Pour progresser sur l'ensemble de ces domaines, des modifications importantes dans l'organisation et le fonctionnement des services sont nécessaires.

Trois phases de modification ont été identifiées :

- le court terme (2007-2008), qui est l'objet de la Task-Force, et où les efforts portent essentiellement sur des objectifs de sécurité (renforcement du SMS et des outils d'analyse des incidents notamment) et de régulation du trafic (rééquilibrage des points d'entrée par exemple), mais aussi sur des avancées en matière d'environnement (relèvement des interceptions ILS au Bourget la nuit en face à l'est, expérimentation des descentes continues sur ODRAN).
- le moyen terme (2009-2015), qui est centré sur les objectifs de sécurité et de capacité de CDG (atteindre les 120 avions/heure en programmation tout en améliorant la sécurité), sur la mise en œuvre du relèvement de l'altitude de transition (qui induit des modifications du DCARP) et sur les opérations préparatoires à OPERA (construction du nouveau centre, développement des nouveaux systèmes, spécialisation des qualifications, transfert des espaces supérieurs du CRNA/Nord, etc.).
- le long terme (2015-2017), avec pour objectif la mise en service d'OPERA et la volonté d'en faire un centre vraiment fédérateur et novateur avec des nouveaux concepts opérationnels intégrant les orientations du programme SESAR et des nouveaux systèmes dits de convergence intégrant l'ensemble des standards européens.

Le court terme et le long terme semblent faire consensus, mais le moyen terme cristallise les oppositions. Les groupes de travail ont démontré la faisabilité technique du regroupement des approches à CDG et l'expertise complémentaire effectuée par Yves Lambert a confirmé que ceci permettait de faire progresser la navigation aérienne en région parisienne (en matière de capacité notamment) et de préparer OPERA. Ce regroupement a cependant été rejeté par les personnels d'Orly et du CRNA/Nord lors d'assemblées générales.

Un conflit grave risquerait de rendre impossible tout rapprochement et donc tout progrès réel. Il serait par ailleurs très préjudiciable aux compagnies aériennes et aurait surtout un impact très négatif sur les passagers, mais il pourrait aussi avoir des conséquences sur la DGAC et ses personnels (remise en cause de la démarche protocolaire par exemple).

Les objections portent sur certains éléments techniques des projets et les clivages et suspicions de certains personnels sont tellement forts, qu'aucune expertise ne semble de nature à les convaincre. La seule façon d'avancer est de permettre à tous les personnels de se convaincre eux-mêmes de la nécessité d'évoluer et de rétablir un climat de confiance par des objectifs clairs et un processus décisionnel

transparent s'appuyant sur des expertises et des études partagées, une large concertation et une démarche progressive effectuée étape par étape.

## **2. Les principes de la conduite des projets.**

Les objectifs de sécurité, environnement, capacité et économie sont répartis sur trois temps forts :

- le court terme, objet de la task-force ;
- le moyen terme, appelé « espace Roissy 2011 », articulé sur le renforcement des objectifs de sécurité et de capacité de CDG ainsi que sur le Grenelle de l'environnement (relèvement à 5000 ft de l'altitude de transition) ;
- le long terme, avec la mise en service d'OPERA à l'horizon 2015-2017.

Ces trois phases de modification, bien que non complètement indépendantes, sont gérées comme trois programmes de la DSNA ayant chacun leurs propres objectifs et leurs étapes de validation.

Ils sont divisés chacun en sous étapes précises constituant des « paliers », la réussite d'un palier conditionnant la mise en œuvre du suivant après concertation. Sans remettre en cause les décisions prises par la DGAC ces paliers ont pour but de rétablir une démarche « bottom-up » permettant aux personnels de s'associer à la conduite du projet, aux expertises, aux évaluations ou aux simulations effectuées et de s'exprimer eux-mêmes sur le contenu et le rythme des évolutions envisagées.

Une équipe de personnels volontaires des trois organismes sera en effet constituée pour valider chaque palier, participer aux études et faire le cas échéant des propositions.

Organisation des trois programmes.

### **3.1 Task-Force.**

La composition de la task-force restera inchangée et elle ne sera concernée que par le palier 1, de 2008 à mi-2009. Elle est chargée plus particulièrement des missions suivantes :

- Poursuite des travaux, plus particulièrement sur les aspects sécurité (pistes, zones d'opération simultanées, interfaces avec le CRNA/nord) et rééquilibrage des points d'entrée.
- Installation de nouveaux équipements de sécurité : nouveaux outils de dépouillement et d'analyse des incidents, MSAW en 2008 et APW fin 2009 à Roissy
- Relèvement de certaines interceptions ILS au Bourget et à Orly.
- Premières expérimentations d'approches en descentes continues à Orly.
- Prise en compte des conclusions de la Mission de Mr Dermagne pour Roissy.
- Renforcement des outils de simulation.

### **3.2 Programme « Espace Roissy 2011 »**

La direction du programme est confiée au chef de l'organisme de Roissy. Il pourra s'appuyer sur l'expertise de l'ensemble des services de la DSNA et sera entouré d'une équipe de pionniers constituée de personnels volontaires de Roissy et d'Orly ainsi que du CRNA/Nord.

Le programme est chargé en premier lieu de cerner conjointement les gains qu'on peut attendre du rapprochement des personnels, tant en matière de sécurité que de capacité et d'environnement (notamment dans les périodes les plus creuses) et de définir les conditions qui peuvent permettre sa réalisation . Mais comme l'a montré la Task-Force, le travail en commun des personnels est susceptible

d'apporter aussi des idées et des propositions nouvelles qui devront toutes être analysées afin d'en mesurer les gains potentiels. Le programme pourra donc étudier toutes les propositions susceptibles de renforcer la sécurité et de faire gagner de la capacité à CDG sur le moyen terme.

Par ailleurs le programme devra intégrer les suites du Grenelle de l'environnement et en particulier le relèvement de l'altitude de transition avec toutes les procédures associées.

Son mandat est donc le suivant :

### **Palier 1 (2008 à mi-2009) :**

- Poursuite des études sur la spécialisation afin d'en définir les principes (zones de qualification, volumes associés à chaque phase d'approche, gestion des interfaces, compétences attendues, etc.).
- Etude des procédures devant permettre le relèvement de l'altitude de transition à 5000ft.
- Début du travail en commun des équipes de pionniers pour envisager des synergies avec en particulier l'objectif d'aider aux interfaces pour renforcer la sécurité.
- Etudes par les pionniers d'Orly et de Roissy (constitués de volontaires en ayant d'avoir au moins une personne par équipe) en relation avec les services, des préalables opérationnels et techniques à un test du regroupement des approches d'Orly et de Roissy dans des périodes de moindre trafic (soirée ou week-end).
- Mise en œuvre de ce test une fois les préalables réunis, les études de sécurité validées par la DCS et acceptation de l'ensemble des pionniers d'Orly et de Roissy.
- Définition par la direction du programme espace Roissy 2011 et les équipes pionniers des éléments de la simulation temps réel à effectuer fin 2009 sur l'ensemble des nouvelles procédures, des nouveaux espaces de l'EGA, en y intégrant les résultats des études sur le relèvement des trajectoires, des tests et des autres propositions porteuses d'amélioration.
- Définition des équipements associés et du contour détaillé d'« Acropole intermédiaire » avec ses outils techniques (AMAN, DMAN, écrans...).

Les conclusions du programme sur ce premier palier seront soumises à l'avis des CTP locaux et du CTP DSNA.

Un travail parallèle sera mené avec les organisations syndicales sur les mesures sociales à mettre en place pour indemniser les pionniers et les mesures éventuelles à intégrer aux négociations sur le nouveau protocole DGAC.

### **Palier 2 (mi-2009 à mi-2011) :**

- Validation des conditions de mise en œuvre de la spécialisation à Roissy et Orly avec une mise en œuvre éventuellement progressive (spécialisation des nouveaux arrivants par exemple) et des paliers professionnels permettant l'évolution vers d'autres qualifications.
- Organisation des simulations temps réel sur les procédures, espaces et résultats des tests validés au palier 1.
- Validation de ces procédures et de la nouvelle organisation de l'espace après enquêtes publiques.
- Validation et mise en œuvre des programmes de formation des personnels d'Orly, de Roissy sur les nouvelles procédures et les nouveaux espaces.
- Tests et validation après livraison, d'« Acropole intermédiaire ».

Les conclusions du programme sur ce deuxième palier seront soumises à l'avis des CTP locaux et du CTP DSNA avant leur mise en œuvre entre fin 2011 et début 2012.

Les mesures sociales d'accompagnement de la spécialisation prévues par le protocole DGAC 2007-2009 seront mises en œuvre en relation avec le comité de suivi et le CTP DGAC.

### **3.3 Programme OPERA**

OPERA dispose désormais d'un lieu de construction à Athis-Mons, d'un programme de génie civil en cours de préparation, d'une direction de programme, d'un chef OPERA et d'une organisation de projet au niveau de la DO. La consolidation de son programme, de ses systèmes et de sa structure d'espace nécessite cependant des expertises approfondies et une large concertation. Pour cela, il est proposé que le chef OPERA puisse lui aussi s'entourer de personnels volontaires de Roissy, d'Orly et du CRNA/Nord, capables de jouer le rôle de pionniers sur les spécifications des nouveaux développements et la validation des étapes clés du projet. Son mandat est donc le suivant :

#### **Palier 1 (2008 à mi-2009) :**

- Création d'une structure intégrée OPERA :
  - un organigramme du nouvel organisme sera soumis à l'avis du CTP DGAC du printemps 2008
  - une campagne d'AVE sera ouverte au printemps 2008 pour permettre de constituer cette nouvelle entité
- Lancement des études relatives au concept opérationnel OPERA (type de gestion des trafics, en flux, en descente continue ou avec des « merging points », zones de qualification, etc.) et aux nouveaux outils du système de convergence devant permettre d'intégrer les orientations du programme SESAR.
- Suivi du programme « génie civil » du nouveau centre géré par la direction de programme.

Les orientations de ce premier palier seront soumises à l'avis des CTP locaux et du CTP DSNA.

Par ailleurs les mesures sociales d'accompagnement d'OPERA seront discutées et intégrées aux négociations sur le nouveau protocole DGAC.

#### **Palier 2 (mi-2009 à mi-2011) :**

- Lancement des travaux de génie civil OPERA.
- Validation de la définition des nouveaux systèmes devant équiper OPERA.
- Validation de la réorganisation de l'espace aérien supérieur tenant compte des transferts du CRNA/Nord et des possibilités d'accueil des autres CRNA.

Les orientations de ce deuxième palier seront soumises à l'avis des CTP locaux et du CTP DSNA (y compris les CTP locaux des autres CRNA concernés par les transferts d'espace).

Un travail parallèle sera mené avec les organisations syndicales sur les affectations dans les CRNA résultant des transferts d'espace envisagés et sur les possibilités de pré-affectation des nouveaux personnels de la région parisienne dans OPERA Athis-Mons.

L'ensemble des mesures sociales concernant OPERA seront intégrées au nouveau protocole DGAC.

#### **Palier 3 : mi 2011 à 2015.**

- Réception du bâtiment du nouveau centre.
- Suivi des installations et tests des nouveaux systèmes et équipement du nouveau centre.

- Validation et mise en oeuvre de la formation des personnels des centres recevants sur les espaces à transférer du CRNA/Nord.

Les orientations de ce troisième palier seront soumises à l'avis des CTP locaux et du CTP DSNA.

Un travail parallèle sera mené avec les organisations syndicales sur la mise en œuvre des mesures protocolaires et sur le suivi des affectations dans les CRNA résultant des transferts d'espace projetés et des affectations dans les différentes zones de qualification d'OPERA et des tours d'Orly et de Roissy.

#### **Palier 4 : mi 2015 à 2017.**

- Transfert des volumes d'espace aérien supérieur du CRNA/Nord vers les autres centres.
- Validation des conditions de basculement des secteurs terminaux, des secteurs d'approche et des personnels associés dans le nouveau centre OPERA
- Mise en service opérationnelle du nouveau centre OPERA
- Evolution des procédures qui n'auront pas pu être réalisées auparavant et éventuellement des zones de qualification dans le cadre des recommandations des pionniers et le cas échéant des nouveaux concepts opérationnels de SESAR et des objectifs environnementaux.

Les orientations de ce quatrième palier seront soumises à l'avis des CTP locaux et du CTP DSNA.