

RELEVÉ DE CONCLUSIONS
DU COMITÉ DE SUIVI DU PROTOCOLE DGAC
du 7 avril 2008
SUR LA CONDUITE DES ÉVOLUTIONS
DE LA NAVIGATION AÉRIENNE EN RÉGION 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), sur l'expérimentation de procédures de descente continue défini par les orientations du Grenelle de l'environnement et sur les opérations préparatoires à OPERA (construction du nouveau centre, développement des nouveaux systèmes, spécialisation des qualifications, transfert des secteurs de contrôles du CRNA/Nord, etc.) ;
- le long terme (horizon fin 2015-2017 et au delà), avec 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 inquiète certains personnels. L'expertise complémentaire demandée à Yves Lambert afin de donner un éclairage sur la pertinence des différentes phases menant à OPERA a été présentée aux personnels des trois organismes et aux syndicats le 07 janvier 2008. Elle confirme que le regroupement des approches à CDG permettrait à la fois des gains pour la navigation aérienne en région parisienne mais aussi de préparer OPERA. D'autre part, les groupes de travail ont démontré la faisabilité technique de ce regroupement à CDG.

Mais la proposition de l'administration discutée lors du comité de suivi du protocole du 1^{er} février et modifiée suite à la réunion de conciliation le 7 février 2008 avec le SPAC-CFDT a été rejetée par l'USAC-CGT qui a déposé des préavis de grève dans l'ensemble des trois organismes de la région parisienne pour la semaine du 11 février au 15 février.

Afin d'éviter de porter davantage préjudice aux compagnies aériennes et à l'image du service public avec le dépôt d'un nouveau préavis de grève pour la semaine suivante, le Directeur général de la DGAC a fait un geste d'ouverture afin d'aboutir à un relevé de conclusions avec l'USAC CGT qui a permis de mettre fin au conflit.

Ce relevé stipule que :

1. *Le gouvernement confirme son engagement de réaliser le centre OPERA sur le site d'Athis-Mons, le plus tôt possible, avec pour objectif une mise en place en 2015.*

2. *Que deux expérimentations simultanées seront réalisées d'ici 2011 :*

- *l'une pour tester à Roissy l'approche commune Orly-Roissy, en vue d'assurer les conditions de sécurité maximales répondant à la croissance du trafic et permettant la mise en œuvre des conclusions du Grenelle de l'environnement relatives au relèvement des trajectoires en région parisienne ;*
- *l'autre pour tester à Athis-Mons un rapprochement des positions de contrôle du centre d'Athis-Mons et de l'approche d'Orly, dans le même esprit d'amélioration de la sécurité, et pour permettre de réaliser des descentes continues depuis l'espace supérieur jusqu'au sol*

Au terme de ces expérimentations, une consultation unique sera réalisée auprès des contrôleurs des trois centres pour déterminer la solution à mettre en œuvre en phase intermédiaire en attendant la mise en place d'OPERA.

3. *Les personnels qui participeront à ces expérimentations seront volontaires et ceux qui devront se déplacer recevront un dédommagement approprié.*

Ce processus permet la mise en œuvre dans les années qui viennent des conclusions du Grenelle de l'environnement en matière de lutte contre les nuisances sonores et d'émissions de gaz à effet de serre. Il permet en outre d'avancer de façon de façon significative dans la construction des procédures du centre OPERA.

Un nouveau protocole d'accord sur la navigation aérienne en région parisienne reprenant les termes du présent relevé de conclusions, sera soumis aux organisations syndicales de la DGAC.

2. La méthode de conduite des évolutions de la navigation aérienne en région parisienne présenté au comité de suivi du protocole DGAC

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, à l'horizon 2011 articulé sur:
 - le renforcement des objectifs de sécurité ;
 - le Grenelle de l'environnement (relèvement à 5000 ft de l'altitude de transition) ;
 - l'atteinte d'objectif de capacité pour la plateforme de CDG ;
 - l'expérimentation de descentes continues selon les orientations du Grenelle de l'environnement à Orly;
- le long terme, avec la mise en service d'OPERA à l'horizon 2015-2017.

Ces trois phases de modification, 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. 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 tests effectués et de s'exprimer eux-mêmes sur le contenu et le rythme des évolutions envisagées.

Des équipes de personnels volontaires appelés pionniers des trois organismes seront constituées pour valider chaque palier, participer aux études et faire le cas échéant des propositions.

Par ailleurs, compte tenu de l'importance de ces projets sur les opérateurs aériens et les populations de la région parisienne, la commission de la stratégie de la DSNA sera associée à leur conduite qui intégrera également les travaux de Monsieur Dermagne sur le développement durable de CDG et ceux du comité de pilotage dirigé par le Préfet d'île de France sur les suites à donner au Grenelle de l'environnement en matière de navigation aérienne.

Organisation des trois programmes :

2.1 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 au premier semestre 2008 et à Orly fin 2008 à début 2009, après les études d'impact.
- Premières expérimentations d'approches en descentes continues à Orly.
- Prise en compte des conclusions de la mission de Mr Dermagne et du projet AIIRE pour Roissy.
- Renforcement des outils de simulation.
- Identification de tous les points qui font obstacle au développement de la capacité de Roissy.

2.2 Programme Espace 2011 dans le cadre du Grenelle de l'environnement et capacité CDG

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

Le programme est chargé prioritairement d'améliorer la sécurité et la capacité à Roissy, afin d'atteindre les 120 mouvements de programmation, en coordination avec la Task-force tout en préparant la mise en œuvre les orientations gouvernementales en matière d'environnement suite au Grenelle de l'environnement sur la région parisienne.

Pour cela :

- il testera l'approche commune, c'est-à-dire la fusion des approches d'Orly et de Roissy au sein d'un organisme unique. Il s'agit d'examiner dans quelle mesure ce regroupement des approches, en vue de constituer une zone de qualification unique recouvrant l'ensemble des positions de contrôle d'approche d'Orly et de Roissy, permet de mieux gérer en toute sécurité l'augmentation du trafic de CDG et la refonte des trajectoires à l'intérieur de

l'EGA, avec notamment le relèvement des interceptions ILS prévues par le Grenelle de l'environnement.

- il testera aussi un rapprochement des positions de contrôle du CRNA/nord avec l'approche d'Orly dans le même esprit d'amélioration de la sécurité, et pour examiner si ceci peut favoriser la mise en œuvre des approches en descentes continues sur Orly.

Son mandat est donc le suivant :

Palier 1 (2008 à mi-2009) : Etudes des procédures et mise en œuvre des installations préalables aux tests.

- Poursuite des études sur la spécialisation à Orly et Roissy (niveau de coupure à l'intérieur de l'ITM, gestion des interfaces, compétences attendues, etc.).
- Désignation des équipes de pionniers.
- Expérimentation approche commune Orly-Roissy à Roissy :
 - Etude des procédures devant permettre le relèvement de l'altitude de transition à 5000ft.
 - Installation des positions et équipements prévus par le GT équipements d'OPERA pour tester à Roissy l'approche commune Orly-Roissy durant le week-end au départ, en vue d'assurer les conditions de sécurité maximales répondant à la croissance du trafic et permettant la mise en œuvre des conclusions du Grenelle de l'environnement relatives au relèvement des trajectoires en région parisienne.
 - Formations croisées des pionniers Orly-Roissy en vue de préparer les tests de l'approche commune. Ces formations ont également pour objectif d'approfondir l'expertise nécessaire à l'étude de refonte des trajectoires dans le cadre de leur relèvement et des orientations du Grenelle de l'environnement.
- Expérimentation du rapprochement Orly –Athis-Mons à Athis-Mons :
 - Etude des équipements à mettre en œuvre à Athis-Mons pour pouvoir tester un rapprochement des positions de contrôle du centre d'Athis-Mons et de l'approche d'Orly en vue d'optimiser les interfaces.
 - Etude des procédures nécessaires pour réaliser des descentes continues sur les arrivées ODRAN selon les orientations du Grenelle de l'environnement dans un créneau de la semaine choisi avec les compagnies aériennes candidates et si possible situé en soirée au départ pour diminuer les nuisances sonores dans ces périodes sensibles.
 - Installation des équipements nécessaires.
 - Formations des pionniers d'Orly et d'Athis-Mons en vue de préparer les tests de descente continue sur les arrivées ODRAN.
- Définition du contour détaillé d'« Acropole intermédiaire » avec ses outils techniques (AMAN, DMAN, écrans...).

Les éléments de ce palier 1 seront présentés à la commission de la stratégie de la DSNA du premier semestre 2008 pour avis.

Les études sur les procédures de relèvement de l'altitude de transition seront communiquées au comité de pilotage présidé par le Préfet de l'île de France avant d'organiser la concertation nécessaire sur ces évolutions avec les élus, les acteurs économiques et les associations de riverains.

Les conditions techniques de réalisation des tests seront soumises à l'avis des CTP locaux concernés et du CTP DSNA. Les études de sécurité associées aux deux tests seront soumises à l'aval de la DCS.

Un travail parallèle sera mené avec les organisations syndicales sur les mesures sociales à mettre en place pour « *donner un dédommagement approprié* » aux personnels qui devront se déplacer (pionniers en particulier).

Palier 2 (mi-2009 à 2010) : réalisation des tests.

- Validation des conditions de mise en œuvre de la spécialisation à Roissy et Orly.
- Réalisation des tests d'approche commune Orly-Roissy à Roissy, dans les conditions définies au palier 1 ;
- Réalisation des tests de rapprochement des positions d'Orly et Athis et de descente continue, dans les conditions définies au palier 1 ;
- Livraison des différents éléments d'« Acropole intermédiaire ».

A l'issue des tests effectués au cours de ce palier 2, seront évalués par les équipes pionniers sous la conduite de la direction du programme, les gains apportés par l'approche commune par rapport aux objectifs de ce programme.

Seront également évalués par les équipes de pionniers sous la direction du programme, les gains apportés par le rapprochement Orly-Athis-Mons par rapport aux objectifs de ce programme.

A partir de ces évaluations, la direction du programme définira la ou les organisations qui lui paraissent les plus appropriées pour répondre aux objectifs fixés.

Ces propositions d'organisation seront présentées à la commission de la stratégie de la DSNA et au comité de pilotage présidé par le Préfet de l'île de France pour la partie procédures.

Après ces concertations, le ou les projets seront soumis à une consultation unique des contrôleurs des trois centres pour déterminer la solution définitive à mettre en œuvre en phase intermédiaire en attendant la mise en place d'OPERA.

Palier 3 (2010 à début 2012) : formation et mise en oeuvre.

- Validation définitive des procédures issues du palier 2 après le cas échéant, des enquêtes publiques sur les nouvelles trajectoires en dessous de 6000 ft.
- Mise en service de la nouvelle organisation issue du palier 2 intégrant l'ensemble du dispositif Grenelle de l'environnement, après formation des personnels et validation des études de sécurité par la DCS.
- Transformation des personnels vers une qualification unique pour la zone de compétence Orly-Roissy si cette organisation est retenue au palier 2, sachant que les conditions de la spécialisation du palier 2 se mettront en œuvre de façon progressive (spécialisation des nouveaux arrivants et maintien de la qualification complète pour les PC en poste afin d'assurer la continuité de service). Sinon les quatre zones de qualifications seront maintenues jusqu'à la migration dans OPERA.
- Mise en service « d'Acropole intermédiaire » après recette par les services et validation des études de sécurité par la DCS.

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. D'autres mesures d'accompagnement pour la mise en œuvre de ce palier 3 pourront être définies dans le cadre du nouveau protocole DGAC.

2.3 Programme OPERA

OPERA est l'Organisme parisien d'En Route et d'Approche tel que défini dans le comité de pilotage sur la région parisienne en 2005, c'est-à-dire regroupant les positions de contrôle d'approche d'Orly et de Roissy avec les secteurs d'alimentation du CRNA Nord, à l'exclusion des secteurs de survols SU et HP, et suite à une étude technique, la plus grande partie des secteurs TU et PU et une partie des secteurs US, S/DS, UP, UT, UK et UZ.

OPERA dispose désormais d'un lieu de construction à Athis-Mons, d'un programme de génie civil en cours de préparation, d'un chef OPERA et d'une organisation de projet au niveau de la DO. Un GT interne est par ailleurs d'ores et déjà lancé pour analyser les modalités précises de transfert des secteurs ou partie des secteurs cités ci-dessus, avant le basculement dans le nouveau bâtiment.

L'orientation du gouvernement est qu'OPERA soit réalisé au plus vite et si possible, d'ici fin 2015. C'est un calendrier très serré et trois éléments au moins sont sur le chemin critique :

- la construction du bâtiment ;
- le transfert des espaces aériens supérieurs ;
- la mise au point des nouveaux systèmes et équipements.

Il est donc proposé de réaliser au plus vite ces trois éléments essentiels du projet.

La consolidation du programme OPERA, de ses systèmes et de sa structure d'espace nécessite 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 descente continue ou avec des « merging points », 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.
- Etudes des transferts de secteurs ou partie de secteurs à organiser dans le cadre d'OPERA avec l'ensemble des centres concernés. Un travail parallèle sera mené avec les organisations syndicales sur les affectations dans les CRNA résultant de ces transferts et sur les possibilités de pré-affectation des nouveaux personnels de la région parisienne dans OPERA Athis-Mons. Ce travail sera pris en compte pour la politique de gestion des effectifs telle que validée en CTP DSNA.

Les éléments de ce palier 1 seront présentés à la commission de la stratégie de la DSNA du premier semestre 2008 pour avis.

Les orientations élaborées dans ce palier 1 par les équipes pionnier et validées par la direction du programme seront également 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 et seront appliquées à tous les personnels concernés.

Palier 2 (mi-2009 à fin 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.
- Validation des plannings de formation associés.

Les conclusions du programme OPERA sur ce deuxième palier élaborées par les équipes pionnier et validées par la direction du programme seront soumises aux CTP locaux et à l'avis de la Commission de la Stratégie de la DSNA avant qu'un projet définitif ne soit présenté au CTP DSNA.

Les mesures sociales concernant OPERA seront intégrées au nouveau protocole DGAC.

Palier 3 (fin 2011 à fin 2015) :

- Fin 2011, début de la formation des personnels des centres recevant sur les espaces à transférer du CRNA/Nord.
- Fin 2012 : réception du bâtiment du nouveau centre.
- Fin 2011 à 2015, transferts d'espace du CRNA/Nord vers les autres centres.
- En continu de fin 2012 à fin 2015, suivi des installations et tests des nouveaux systèmes et équipements du nouveau centre.
- Validation des conditions de basculement des secteurs restants des deux zones de qualifications du CRNA/Nord, des secteurs d'approche et des personnels associés dans le nouveau centre OPERA, après validation des études de sécurité validées par la DCS. Ce basculement se fera avec les zones de qualifications issues du programme espace 2011 mais conformément au rapport du comité de pilotage sur la région parisienne ces zones de qualifications pourront faire l'objet d'un redécoupage ultérieur s'appuyant sur une période de familiarisation de plusieurs mois permettant de mettre en évidence les synergies possibles entre positions de contrôle (cf p78 du rapport).
- Formation des personnels sur les positions d'OPERA.

La commission de la stratégie de la DSNA sera informée régulièrement de l'avancement de ces projets et les conclusions du programme OPERA sur 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 supérieurs et des affectations dans les différentes zones de qualification d'OPERA et des tours d'Orly et de Roissy.

Palier 4 : fin 2015 et au delà.

- Réception définitive des installations et systèmes d'OPERA.
- Basculement des personnels formés dans OPERA.
- Evolution des procédures qui n'auront pas pu être réalisées auparavant et éventuellement des zones de qualification dans le cadre indiqué ci-dessus et le cas échéant des nouveaux concepts opérationnels de SESAR ou des objectifs environnementaux.