



ministère  
de l'Écologie,  
du Développement et  
de l'Aménagement  
durables



direction générale  
de l'Aviation civile

service de la  
Communication

## Dossier de presse

# Les évolutions nécessaires du contrôle aérien en région parisienne

Ce communiqué est disponible sur [www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr)

50, rue Henry Farman  
75720 Paris cedex 15  
téléphone : 01 58 09 43 21  
télécopie : 01 58 09 35 35  
[www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr)

### CONTACT PRESSE

Perrine DUGLET – Téléphone : 01 58 09 40 00  
Florence LEGRIN – Téléphone : 01 58 09 49 99

## Sommaire

1. Communiqué de presse .....	3
2. Des évolutions progressives nécessaires afin de concilier en toute sécurité croissance du trafic aérien et exigences environnementales .....	4
3. 2008-2009 – « Task Force » : les réponses immédiates pour commencer à appliquer le Grenelle de l'environnement et mieux réguler le trafic aérien en région parisienne en toute sécurité.....	6
4. 2009-2011 – « Espace Roissy 2011 » : une réponse pour intégrer le relèvement des trajectoires en région parisienne et inscrire Roissy dans un développement durable respectueux de l'environnement .....	7
5. 2015-2017 – L'ouverture d'un nouveau centre de contrôle pour la région parisienne : OPERA (Organisme Parisien d'En Route et d'Approche) permettant de généraliser les approches en descente continue et d'intégrer les meilleures technologies au profit de la sécurité du transport aérien .....	9
6. Questions / Réponses .....	12

## 1. Communiqué de presse de la DGAC

### MOUVEMENT DE GREVE DU CONTROLE AERIEN DU 11 AU 15 FEVRIER 2008

*Le 8 février 2008*

A l'issue des réunions de conciliation qui se sont tenues entre la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et les syndicats de contrôleurs aériens, la **CFDT s'est rallié après quelques modifications au protocole actant l'évolution du contrôle aérien en région parisienne, déjà validé par la majorité des syndicats (SNCTA, CFTC, FO, UNSA ) et a retiré son préavis de grève. La CGT l'a quant à elle maintenu.** Les discussions ne sont pas rompues.

Ce protocole prévoit notamment de tester en période de moindre de trafic le regroupement des approches d'Orly et de Roissy ou d'Orly avec les services terminaux du centre en route d'Athis-Mons (CRNA Nord). Ces regroupements doivent permettre une gestion des vols plus efficace et l'intégration du relèvement des trajectoires à l'échéance de 2011, objectif fixé par le Grenelle de l'environnement.

Ce mouvement de grève conduit la direction des services de la navigation aérienne à mettre en œuvre **un service minimum qui devrait permettre le maintien d'un vol sur deux à Orly. Des retards pourront également avoir lieu sur Roissy.**

Le programme des vols risquant d'être modifié, la Direction générale de l'Aviation civile invite les passagers à s'informer directement auprès de leur compagnie.

La DGAC a pleinement conscience des désagréments occasionnés et présente toutes ses excuses aux passagers.

Le programme des vols risquant d'être modifié, la Direction générale de l'Aviation civile invite les passagers à s'informer directement auprès de leur compagnie. La DGAC a pleinement conscience des désagréments occasionnés et présente toutes ses excuses aux passagers.

## 2. Des évolutions progressives nécessaires afin de concilier en toute sécurité croissance du trafic aérien et exigences environnementales

La région parisienne est l'une des plus denses d'Europe en matière de trafic aérien. L'aéroport de Roissy Charles de Gaulle 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 le premier aéroport d'affaires européen ; 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.

**Par ailleurs, le Grenelle de l'Environnement a fixé des objectifs ambitieux à la navigation aérienne :**

- ▶ Le relèvement de 300 m de l'altitude de tous les avions à l'arrivée de la région parisienne d'ici 2011 ;
- ▶ Une généralisation des procédures d'atterrissages moins bruyantes (descentes continues).

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), où les efforts portent essentiellement sur des objectifs de **sécurité et de régulation du trafic** (rééquilibrage des points d'entrée par exemple), mais aussi sur **les premières mises en œuvre du Grenelle de l'Environnement** (relèvement des altitudes d'arrivée au Bourget la nuit en face à l'Est, expérimentation des descentes continues, extension des volumes de protection environnementaux...)
- le moyen terme (2009-2011), **l'objectif est de mettre en œuvre le relèvement de l'altitude des avions à l'arrivée conformément aux exigences du Grenelle de l'Environnement, et de renforcer la sécurité et la capacité de Roissy**. Ce projet baptisé « **Espace Roissy 2011** », doit permettre aussi de tester les gains pouvant provenir du rapprochement des contrôleurs aériens d'Orly, de Roissy et du centre en route d'Athis-Mons (CRNA Nord) pour améliorer les procédures de coordination, mieux gérer l'espace et commencer à développer une culture commune afin de préparer **OPERA**.

- le long terme (2015-2017) **avec une seule réponse pour l'ensemble de la région parisienne : OPERA (Organisme Parisien d'En Route et d'Approche)**. Ce centre regroupera les approches d'Orly, de Roissy ainsi qu'une partie du trafic contrôlé par le centre en route de la navigation aérienne d'Athis-Mons (CRNA Nord). Il permettra la généralisation des approches en descente continue et l'introduction des nouvelles technologies du programme européen SESAR (Single European Sky ATM Research) pour une gestion à la fois plus sûre et plus efficace du trafic aérien.

**La mise en oeuvre de ces trois programmes a fait l'objet d'un protocole validé le 1<sup>er</sup> février 2008 par l'ensemble des organisations syndicales à l'exception de la CFDT. La CGT qui avait participé à sa rédaction s'en est ensuite désolidarisée.**

**Ce protocole prévoit en particulier d'associer les personnels à la conduite de ces deux projets, sous forme d'équipes chargées d'effectuer les tests et évaluations et de valider chaque étape avant de passer à la suivante. Ils participeront ainsi aux expertises et simulations et pourront s'exprimer eux-mêmes sur le contenu et le rythme des évolutions envisagées.**

### **3. 2008-2009 – « Task Force » : les réponses immédiates pour commencer à appliquer le Grenelle de l'environnement et mieux réguler le trafic aérien en région parisienne en toute sécurité**

- Amélioration des procédures de sécurité (gestion des pistes, interfaces avec le CRNA/nord) et de la régulation du trafic (rééquilibrage des points d'entrée de la région parisienne) ;
- Installation de nouveaux équipements de sécurité : nouveaux outils de dépouillement et d'analyse des incidents ;
- Relèvement de certaines altitudes d'arrivée au Bourget et à Orly ;
- Premières expérimentations d'approches en descentes continues à Orly ;
- Prise en compte des conclusions de la Mission de M. Dermagne pour Roissy ;
- Renforcement des outils de simulation ;
- Identification de tous les points qui peuvent faire obstacle à la capacité de Roissy.

#### 4. 2009-2011 – « Espace Roissy 2011 » : une réponse pour intégrer le relèvement des trajectoires en région parisienne et inscrire Roissy dans un développement durable respectueux de l'environnement

Le nouveau centre OPERA sera mis en service entre 2015 et 2017. Dans l'intervalle, des progrès sont nécessaires pour mieux gérer la navigation aérienne en région parisienne et notamment sur Roissy.

**Le programme « Espace Roissy 2011 » vise à mettre en œuvre très rapidement les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement en matière de généralisation du relèvement des altitudes des avions à l'arrivée de la région parisienne.** Ce projet, finalisé en 2011, nécessite **le changement de plus de 100 procédures de navigation aérienne.** Des tests et des simulations sont donc indispensables à sa réalisation. Il doit également permettre d'atteindre l'objectif de 120 atterrissages et décollages par heure à Roissy tout en renforçant la sécurité et en diminuant l'impact du trafic sur l'environnement.

**Il doit permettre aussi de tester les bénéfices du rapprochement des contrôleurs afin d'améliorer la gestion de l'espace, de favoriser l'optimisation des procédures et de développer une culture commune dans l'objectif de la création d'OPERA.**

« Espace Roissy 2011 » comprendra deux grandes étapes :

##### **2008 - 2009**

- Etude des procédures de relèvement des altitudes de 300 m des avions à l'arrivée de la région parisienne conformément aux exigences du grenelle de l'environnement ;
- Etudes de faisabilité d'un test de regroupement des approches d'Orly et Roissy dans des périodes de faible trafic (soirée ou week-end) par une équipe d'une vingtaine de contrôleurs volontaires d'Orly et de Roissy et mise en oeuvre de ce test après accord et validation des études de sécurité ;
- Définition de la simulation en temps réel à réaliser sur le relèvement des altitudes des avions et redéfinition des procédures et de l'espace aérien qui les entoure.
- Poursuite des études sur la spécialisation des qualifications des contrôleurs entre tour et approche afin d'en définir les principes.

## **2009 – 2011**

- Mise en œuvre de la spécialisation des qualifications des contrôleurs définie et validée dans l'étape précédente ;
- Mise en œuvre de la simulation en temps réel sur les nouvelles procédures définie à l'étape précédente et validation de celles-ci après enquêtes publiques ;
- Validation et mise en œuvre des programmes de formation des personnels d'Orly et de Roissy sur les nouvelles procédures et les nouveaux espaces avant leur mise en service.

**A l'issue de chaque étape du programme « Espace Roissy 2011 », les conclusions des études et/ou simulations seront soumises à l'avis des représentants du personnel constitués en comités techniques paritaires (CTP).**

## 5. 2015-2017 – L'ouverture d'un nouveau centre de contrôle pour la région parisienne : OPERA (Organisme Parisien d'En Route et d'Approche) permettant de généraliser les approches en descente continue et d'intégrer les meilleures technologies au profit de la sécurité du transport aérien

Le trafic aérien de la région parisienne est géré :

- ▶ Par les tours de contrôle pour les atterrissages et les décollages.
- ▶ Par les centres d'approche d'Orly et de Roissy de 900 à 3 600 mètres ;
- ▶ Par le centre en route de la navigation aérienne (CRNA) d'Athis-Mons pour les vols en route et les secteurs terminaux (espaces consacrés aux arrivées et aux départs en région parisienne au dessus de 3 600 mètres d'altitude) ;

**Le projet OPERA, lancé en 2005, consiste en la création d'un organisme de contrôle regroupant les approches d'Orly et Roissy, ainsi qu'une partie du trafic contrôlé (services terminaux) par le Centre en route de la navigation aérienne d'Athis-Mons (CRNA Nord).**

**Ce centre qui verra le jour entre 2015 et 2017 sera situé à Athis-Mons, à proximité du CRNA Nord.**

OPERA s'inspire des TRACON américains décidés en 2003 et 2004. Londres dispose également d'un système d'approche commune pour l'ensemble de ses aéroports. Paris est l'un des derniers à effectuer ce regroupement alors même que CDG est le 1<sup>er</sup> aéroport européen.

Ce regroupement poursuit deux objectifs :

- **Le maintien de la sécurité à son plus haut niveau dans un contexte de croissance du trafic aérien**

Le regroupement du contrôle aérien de la région parisienne dans un seul organisme permet, grâce à **un management commun, une meilleure circulation de l'information** (suppression des interfaces entre Orly et Roissy) et **une meilleure collaboration entre les différents acteurs** (contrôleurs et encadrement).

Ce regroupement s'accompagnera également d'**une spécialisation des qualifications en fonction du type de contrôle (approche ou tour de contrôle)**. Cette spécialisation va dans le sens du renforcement de la sécurité puisqu'elle conduit à une meilleure expertise dans chacun des types de contrôle.

OPERA intégrera également les meilleures technologies prévues par le programme SESAR européen qui a notamment pour objectif de tripler le niveau de sécurité du système de contrôle aérien.

Ce système encore plus performant en matière de sécurité a également pour objectif **d'anticiper – et donc de faire face- à la hausse du trafic aérien** prévue au cours de ces prochaines années. En effet, plus un système est performant en matière de sécurité, plus il est capacitif à savoir qu'il peut absorber un nombre croissant d'avions à contrôler tout en assurant une gestion optimale de la sécurité et de l'environnement.

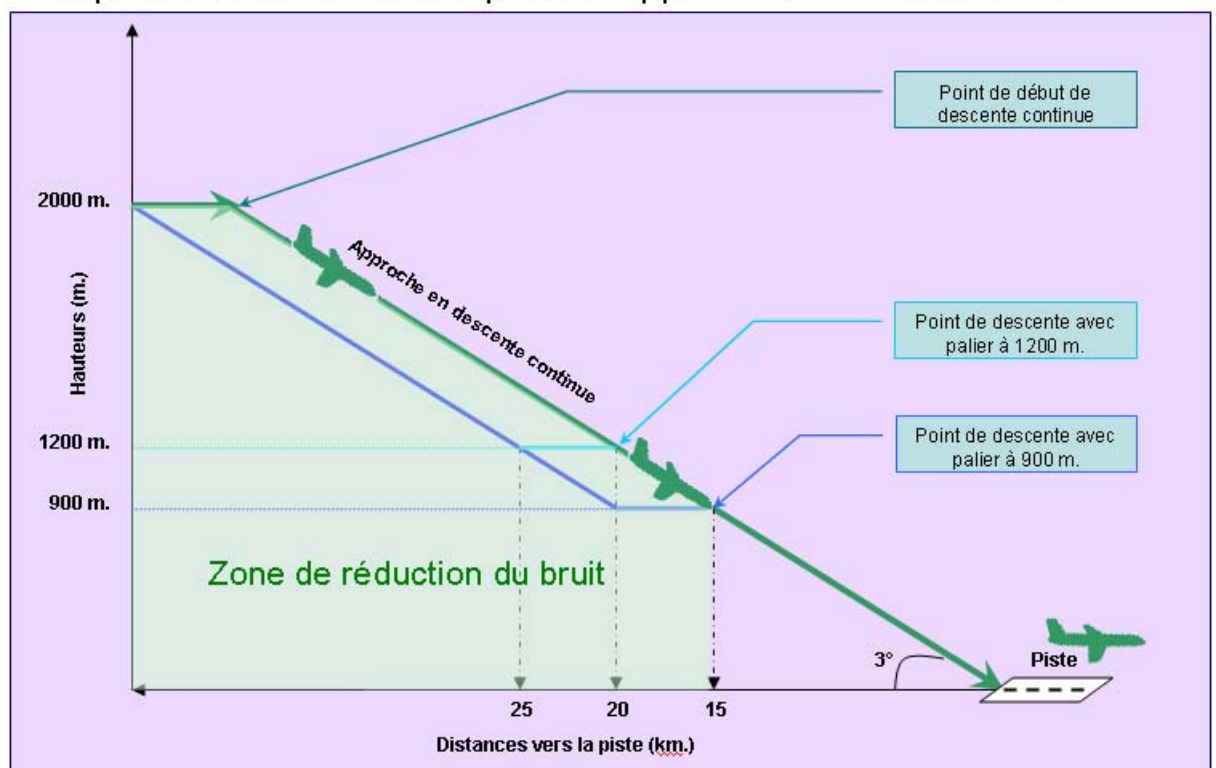
- **Une meilleure prise en compte des exigences environnementales**

**La mise en place d'OPERA répond également aux exigences du Grenelle de l'Environnement de concilier croissance du trafic et développement durable.**

En effet, la centralisation des approches va faciliter la gestion des contraintes inhérentes à la densité de trafic en région parisienne. OPERA permettra de **réduire sensiblement la durée des approches (gain estimé d'environ 45 secondes par vol)** et induira une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 150 000 tonnes par an, ainsi qu'une économie de 40 000 tonnes de kérosène sur la même période.

Le suivi des avions dans un seul centre sur l'ensemble de leur phase de descente et d'approche ou de montée, ainsi que l'apport des nouvelles technologies, permettront également **la généralisation progressive des approches en descente continue, réduisant l'impact sonore et les émissions de CO<sub>2</sub>.**

### Représentation schématique des approches en descente continue



## **OPERA, un grand projet qui justifie un accompagnement social exceptionnel**

- ▶ l'organisation des déplacements des personnels entre les centres opérationnels, avec un système incitatif favorisant les déplacements volontaires comprenant des indemnités de mutation pouvant aller jusqu'à **10 000 euros**
- ▶ les conditions de gestion statutaire des personnels pour élaborer un parcours de carrière adapté et une reconnaissance des profils professionnels issus de la spécialisation des compétences,
- ▶ un politique de formation adaptée à la nouvelle organisation du travail.

Une structure de concertation spécifique traitera en particulier de l'action sociale et du logement.

Le bâtiment du nouveau centre OPERA, implanté à Athis-Mons, comprendra une salle de contrôle de 1300 à 1500 m<sup>2</sup> et une salle technique de 1800 à 2100m<sup>2</sup>.

Avec les surfaces de bureaux, les espaces de simulation et de tests, les salles de réunion et de formation, les espaces de vie, etc., la superficie totale du bâtiment a été dimensionnée à 10 000 m<sup>2</sup>.

Le choix d'un programmiste d'ici mars 2008, l'élaboration du programme pour mars 2009, le choix de l'architecte pour l'automne 2009, le début des travaux pour mi-2010, suivi d'environ deux ans de travaux, conduisent à une livraison du génie civil à l'automne 2012.

Son coût est estimé à 100 M€. Le développement des nouveaux systèmes, leur installation, leur validation et les tests nécessaires au niveau de sécurité requis pour de telles installations devraient durer de 3 à 5 ans, pour un coût équivalent à celui du génie civil.

## 6. Questions / Réponses

### **Sur quoi porte le conflit social ?**

Le conflit porte sur le programme « Espace Roissy 2011 » qui consiste à tester en période de moindre de trafic le regroupement des approches pour une meilleure efficacité de la gestion des vols, et à revoir l'organisation des procédures pour y intégrer le relèvement des trajectoires, à l'horizon 2011, conformément aux objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement.

**Ce programme est un préalable indispensable à la mise en oeuvre d'OPERA**, puisqu'il va permettre aux contrôleurs aériens d'Orly, de Roissy et du CRNA Nord de travailler ensemble sur un même site et de développer une culture commune.

Les personnels sont par ailleurs directement associés à la conduite de ce projet, sous forme d'équipes chargées d'effectuer les tests et évaluations et de valider chaque étape avant de passer à la suivante. Ils participent ainsi aux expertises et simulations et peuvent s'exprimer eux-mêmes sur le contenu et le rythme des évolutions envisagées.

### **Combien de personnels sont concernés par le programme « Espace Roissy 2011 » ?**

Une quarantaine de contrôleurs aériens volontaires des trois centres, travailleront les tests et simulations prévues dans le cadre du programme « Espace Roissy 2011 ».