

Février 2010, M. Le Fur, député des Côtes d'Armor, pose une question au secrétaire d'état aux transports concernant la mise en œuvre d'OPERA. Le secrétaire d'État lui a enfin répondu en août 2011... après 18 mois donc.

UNE RÉPONSE EN DEÇÀ DES BESOINS DU CONTRÔLE PARISIEN

« Le projet de regroupement des services de contrôle de la région parisienne au sein d'un centre unique appelé OPERA (Organisme Parisien En-Route et Approche) est une opération structurante, qui nécessitera des investissements très importants. En l'absence de consensus au sein des personnels de la DGAC sur les modalités de sa mise en œuvre et compte tenu des contraintes qui pèsent sur les investissements de la DSNA, **ce projet est, à ce jour, suspendu.** »

Le texte complet est disponible sur <http://questions.assemblee-nationale.fr/q13/13-71804QE.htm>

Pour rappel, en 2005, à la suite de simulations de grande ampleur, le projet OPERA (regroupement des approches d'Orly, Roissy et du centre en-route d'Athis-Mons) est ressorti comme étant **le scénario d'évolution le plus favorable** en termes de **gains de sécurité** aux interfaces entre organismes, **de fluidité** du trafic (descentes « lisses »), **de capacité** et **d'organisation du travail**. C'est tout naturellement que le projet OPERA sera inscrit dans le protocole 2007, signé, par ailleurs, par l'ensemble des syndicats.

APPROCHE COMMUNE : LE FREIN À OPERA DEPUIS 2007

En 2007, l'administration décide pourtant de lancer le déplacement de l'approche d'Orly à Roissy (projet Espace 2011). À l'initiative de l'USAC-CGT, les personnels s'opposent alors majoritairement à cette phase « intermédiaire ». En effet, ce scénario ayant également été simulé, il en était ressorti clairement comme étant le moins favorable.

Celui-ci ne résolvait aucun des problèmes de sécurité avérés dans les bilans QS, n'apportait rien en terme d'environnement et coûtait cher à l'utilisateur.

L'administration demanda malgré tout un complément d'expertise dont la conclusion était écrite à l'avance. L'« approche commune » était sanctifiée avec des



arguments bidons. L'étude 2004/2005 n'a, en effet, jamais considéré l'approche commune comme la première phase d'OPERA, mais bien comme une organisation différente du contrôle aérien. Faire l'un, c'est ne pas faire l'autre. Mais la DGAC n'en eut cure et décida, contre toute logique, le transfert de l'approche d'Orly à Roissy, ce qui conduisit au conflit. L'USAC-CGT a obtenu lors des négociations consécutives à la mobilisation des personnels en 2008 (accord Bussereau), un double verrou : des expérimentations de phases transitoires sur la base du volontariat et une consultation unique des contrôleurs parisiens (Orly, Roissy, CRNA Nord) pour trancher ce

point. L'accord stipulait que parallèlement, le programme OPERA à Athis-Mons devait être activement diligenté. Finalement, le conflit mené par l'USAC-CGT et l'accord signé avec le ministre a eu raison du transfert de l'approche d'Orly à Roissy (projet sans intérêt), mais dans la foulée l'administration a délibérément provoqué l'enlisement du dossier OPERA. Aujourd'hui, c'est au détour d'une question d'un député que nous apprenons que le projet est donc « suspendu ». La version de la DSNA /DGAC est bien différente, estimant que le projet est « repoussé de 2 ans » car le trafic a connu une pause. Qui ment ?

QUI VEUT LA PEAU D'OPERA ? QUELQUES CONSTATS

➤ L'USAC-CGT est le seul syndicat à encore évoquer le projet d'évolution OPERA, alors même que tous ont signé ce projet dans le protocole 2007. Éloquent quand on sait l'immobilisme dont nous taxent plusieurs de nos partenaires...

➤ Aucun des projets structurants mis en place au CRNA/Nord ne prend en compte les besoins liés à OPERA, voire dénature à coup sûr le projet: Grenelle de l'environnement, Interface Reims-Paris...

➤ L'administration s'interdit elle-même d'évoquer le projet. Nous avons maintes fois demandé en CTP qu'un GT soit créé, permettant aux contrôleurs de se rencontrer, d'approfondir la réflexion et de rencontrer des pilotes pour cerner leurs besoins (descentes lisses et baisse de la consommation carburant), et expliquer nos contraintes. À chaque occasion, le « directeur du programme virtuel OPERA » (en poste depuis 2 ans bientôt) et actuel chef du CRNA/Nord, refuse et fournit des documents de travail... vides !



L'USAC-CGT pose alors une question simple : Quel avenir pour le centre d'Athis-Mons, dont les modifications d'espace s'enchaînent sans cohérence ? Le démantèlement de notre centre est une option que l'USAC-CGT combattra comme elle a combattu le démantèlement du centre de contrôle d'Orly.

L'USAC-CGT, premier syndicat de l'Aviation Civile, est membre de :



Demande de bulletin d'adhésion	
Nom/Prénom :	
Corps :	Service :
Email : Téléphone :	
Adresse :	
.....	

UNION SYNDICALE DE L'AVIATION CIVILE CGT

9, rue de Champagne
91 200 Athis-Mons

Tél : +33.1.69.57.65.18/20
Fax : +33.1.69.57.65.19