



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



Direction générale de l'Aviation civile

Dossier de presse

Les répercussions sociales de la mise en place
de l'Organisme Parisien d'En Route et
d'Approche (OPERA)

Contact presse :

01.58.09.40.00

01.58.09.49.99



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



S O M M A I R E

I. Qu'est ce qu'OPERA

C'est regrouper les approches d'Orly et Roissy ainsi que les secteurs terminaux du CRNA nord dans un seul organisme de contrôle afin d'assurer :

- Le maintien de la sécurité à son plus haut niveau dans un contexte de croissance du trafic aérien
- Une meilleure prise en compte des contraintes environnementales

II. Accompagnement social du projet OPERA

Un accompagnement social équilibré concrétisé par deux accords signés en 2006 :

- L'accord licence, en Juin, signé avec les représentants des contrôleurs aériens
- Le protocole social de la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC), en Septembre, avec toutes les organisations syndicales

III. OPERA : une mise en place progressive

- Début 2011 : une phase transitoire avec transferts des 4 secteurs de contrôle d'approche d'Orly à Roissy
- 2015 – 2017 : le regroupement des approches d'Orly et de Roissy et des secteurs terminaux du CRNA d'Athis-Mons

IV. Questions / Réponses



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



I. Qu'est ce qu'OPERA

Le trafic aérien de la région parisienne est géré :

- 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 jusqu'à 3 600 mètres d'altitude) ;
- Par les centres d'approche d'Orly et de Roissy de 3 600 à 900 mètres ;
- Par les tours de contrôle pour les atterrissages et les décollages.

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 (CRNA) d'Athis-Mons.

C'est regrouper les approches d'Orly et Roissy ainsi que les secteurs terminaux du CRNA nord dans un seul organisme de contrôle :

- **Le maintien de la sécurité à son plus haut niveau dans un contexte de croissance du trafic aérien**
- Le regroupement du contrôle d'approche 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).



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



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.

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 gérant la sécurité et l'environnement.

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

L'ensemble des approches étant centralisées, la gestion des contraintes inhérentes à la densité de trafic en région parisienne sera facilitée, et permettra de **réduire sensiblement la durée des approches (gain estimé d'environ 45 secondes par vol) induisant une réduction des émissions de CO2 de l'ordre de 150 000 tonnes par an, ainsi qu'une économie de 40 000 tonnes de kérosène sur la même période.**

La gestion parfaitement intégrée du trafic aérien via OPERA contribue également à la mise en place de procédures induisant moins de nuisances (ex : descentes continues).



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



II. Accompagnement social du projet OPERA

Deux accords signés en 2006 apportent à ce projet un accompagnement social équilibré :

▪ Accord licence

Ce texte signé le 24 juin 2006 par le ministre des transports et les organisations syndicales représentant la majorité des contrôleurs de la navigation aérienne (ICNA et TSEEAC) transpose la directive européenne créant la licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Il prévoit notamment les mesures sociales suivantes :

- d'importantes revalorisations du régime indemnitaire des personnels concernés, les Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne (ICNA) et les Techniciens Supérieurs des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile (TSEEAC) ;
- une évolution statutaire par la création d'un quatrième grade « fonctionnel » pour le corps des contrôleurs (ICNA) ;
- l'accélération de carrière pour le corps des TSEEAC.

Retenant les recommandations du rapport Lambert (en annexe), cet accord licence prévoit par ailleurs de prendre les actions nécessaires à l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'impact environnemental de la circulation aérienne en région parisienne.



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



▪ **Protocole social de la Direction générale de l'Aviation civile**

Ce texte signé le 26 octobre 2006 par le ministre des transports et l'ensemble des organisations syndicales représentant les personnels de la DGAC, s'inscrit dans le cadre de la politique d'accord triennal de la DGAC depuis 1988. Texte de nature stratégique, il souligne pour la première fois l'ambition de la DGAC en matière de performance, de modernisation, d'évolution des effectifs et de gestion des emplois et des compétences.

Le protocole, qui prévoit notamment la mise en place d'OPERA, accompagne les objectifs de modernisation de la DGAC par les mesures suivantes :

- évolutions statutaires significatives par la création d'un dispositif important d'emplois fonctionnels permettant une meilleure gestion des cadres et une amélioration de leur déroulement de carrière ;
- amélioration des régimes indemnitaires de l'ensemble des catégories de personnels de la DGAC ;
- amélioration de l'action sociale et du dialogue social.

L'ensemble des mesures sociales de l'accord « licence » et du protocole 2007-2009 représente un investissement de 50 M€ répartis sur les années 2007-2009, soit environ 5 % de la masse salariale sur trois ans rapportés à une hausse de 9 % du trafic aérien dans la même période.



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



III. OPERA : une mise en place progressive

▪ Début 2011 : une phase transitoire à Roissy

Les perspectives de croissance du trafic exigent des réponses plus rapides que la mise en oeuvre d'OPERA prévue d'ici 10 ans afin de répondre à court -moyen terme aux évolutions de CDG premier aéroport européen et *hub* d'Air-France KLM. Les locaux et matériels disponibles à CDG permettent de réaliser rapidement la première phase d'OPERA sans investissements supplémentaires.

La zone d'approche OPERA à CDG n'est qu'une étape. Les simulations ont en effet démontré qu' OPERA apportait davantage de résultats en matière de capacité et d'environnement, grâce à une gestion parfaitement intégrée de l'espace aérien, car à moyen -long -terme OPERA est la réponse pour l'ensemble de la région parisienne.

▪ 2015-2017 : le regroupement des approches d'Orly et de Roissy et des secteurs terminaux du CRNA d'Athis-Mons

Pourquoi Athis-Mons ?

- Implantation optimale pour limiter les déplacements des personnels car localisation des bassins d'emploi au Sud de Paris ;
- Parmi les sites existants, c'est celui qui a la meilleure capacité d'accueil, moyennant un coût d'investissement plus faible que la création d'un nouveau centre de contrôle.

L'affectation de contrôleurs aériens en charge du secteur d'Orly à la zone d'approche OPERA (temporairement à CDG), se fera sur la base du volontariat, en formant des instructeurs de CDG et en complétant ces effectifs par des sorties de l'École nationale de l'aviation civile (ENAC).



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



IV. Questions / Réponses

Sur quoi porte le conflit ?

Alors que l'accord est unanime sur le projet OPERA, ce conflit porte uniquement sur les modalités d'une phase transitoire pourtant indispensable à CDG ; sans doute les personnels d'Orly ressentent, à tort, un appauvrissement de leur métier ; il sont pourtant un rôle décisif dans la réussite d'OPERA et leur savoir-faire demeure intact et sera même enrichi.

Pourquoi une phase transitoire à CDG ?

Il s'agit d'obtenir des gains intermédiaires en particulier sur l'écoulement du trafic, les retards et les temps de vol, sans attendre 2015 et sans investissements supplémentaires. Cette phase facilitera également la gestion de certaines situations dégradées, en créant une culture commune de travail de contrôle et une harmonisation des équipements des trois centres. Rendre compatible une opération stratégique de moyen - long terme avec la résolution d'un problème de court -moyen terme et reconnu par tous à Roissy est l'enjeu majeur de la DGAC.

Est-ce que cela va améliorer la sécurité à Roissy ?

Les différentes études effectuées à partir de simulations sur la région parisienne (cf. synthèse du rapport Lambert en annexe) indique effectivement que les contrôleurs de Charles de Gaulle (CDG) considèrent que le rapprochement des approches apportait un gain de sécurité : 75 % des contrôleurs de CDG ont considéré que ce rapprochement leur donnait un sentiment de sécurité bon à excellent contre 60 % dans la situation actuelle.

Pourquoi ne pas installer directement OPERA à Athis-Mons ?

Il y a beaucoup d'opérations préalables techniquement très lourdes à mener pour installer dans un seul lieu tous les secteurs d'approche : extension de la salle technique et du bâtiment, développement d'un nouveau système d'harmonisation des équipements du contrôle en route et de l'approche spécifiques en région parisienne, redécoupage de l'espace aérien, période de tests et de certification et bien



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



évidemment formation des contrôleurs concernés. L'ensemble des travaux prendra de 8 à 10 ans. Rajoutons qu'il y a des délais incompressibles liés notamment aux procédures des marchés.

Pourquoi ne pas faire OPERA à CDG ?

Il n'est pas question de faire OPERA à CDG, les 2/3 des personnels sont dans le Sud de la région parisienne et le Centre en route de la navigation aérienne (CRNA) Nord est le centre qui dispose des meilleures conditions d'accueil.

Le coût de la phase intermédiaire est de l'ordre de 8 M€. Le coût de l'installation à Athis-Mons de l'ordre de 35 à 45 M€, soit moins de 3 % du budget d'investissement de la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) sur les 10 ans du projet.

Durant la phase transitoire à CDG, quelles solutions trouverez-vous si aucun contrôleur aérien n'est volontaire ?

S'il y a peu de personnel d'Orly voulant venir à CDG, il sera affecté plus de sorties de l'École Nationale de l'Aviation civile (ENAC).

Existent-ils de tels dispositifs en Europe et à l'étranger ?

OPERA s'inspire des TRACK-ON 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^{er} aéroport européen.