



Orly, le 23 septembre 2011

Faut-il oublier hier ?

C'est avec une certaine surprise que nous constatons que la section locale SNCTA renaît de ses cendres après 7 ans d'inexistence, comme si de rien n'était. On pourrait se réjouir que la pluralité syndicale enrichisse le débat local et permette à tous les ICNA d'Orly de mieux comprendre les enjeux nationaux qui sont au cœur des futures élections professionnelles, mais, pour tous ceux qui ont vécu les dix dernières années à Orly, on ne peut passer sous silence les moments de lutte et le réel traumatisme qui a touché l'ensemble des personnels par la faute d'un seul syndicat. Retour sur ces années qui ont profondément marqué la vie de notre centre.

Le SNCTA « veut la peau » d'Orly

Le début des années 2000 a été marqué par une croissance économique forte et une croissance du trafic aérien également soutenue. Avec la privatisation d'Air France quelques années plus tôt et la transformation économique de la compagnie, Roissy prend une importance capitale dans son développement stratégique. Donc depuis plusieurs années, le trafic à Roissy augmente fortement et les effectifs ne suivent pas au niveau des équipes de contrôle.

A Orly, le trafic étant limité par arrêté, la croissance est reportée sur Roissy et les effectifs sont stables. Quand à Athis-Mons, les effectifs sont dimensionnés pour les besoins.

La tension est forte dans le centre de Roissy. Elle atteint son paroxysme le 25/05/2000 avec la collision de deux appareils au décollage à Roissy. Les indicateurs de sécurité virent au rouge mais pour Roissy uniquement.

Malgré les avertissements des personnels et des OS locales, les incidents continuent à Roissy dans un contexte de transformation profond de l'aéroport avec l'ouverture des doublets de pistes. Il semble impossible de freiner le trafic et les personnels doivent faire face aux évolutions dans les procédures et les méthodes de travail. Le recul n'est pas suffisant.

La section locale SNCTA de Roissy reprend alors une ancienne idée déjà évoquée dans plusieurs rapports de l'administration: pourquoi ne pas demander le regroupement des approches d'Orly et de Roissy. Une telle mesure aurait pour effet immédiat d'apporter des personnels déjà qualifiés, qui connaissent bien l'environnement et les procédures de la région parisienne. Mais l'administration devant les difficultés pour mettre en place une telle décision a toujours préféré reculer.

Tout s'enchaîne. Le congrès du SNCTA de mars 2002 prend connaissance du rapport interne de la section SNCTA de Roissy qui fait la promotion du regroupement des centres parisiens et plus particulièrement des approches d'Orly et de Roissy. Le congrès, contre l'avis de la section locale d'Orly, vote pour ce regroupement. L'administration tombe dans le piège croyant que, puisque le congrès du SNCTA a approuvé le regroupement, tout sera facilement réglé.

Le projet largement soutenu par le Bureau National du SNCTA est présenté à l'administration dans la foulée. Le ministère décide du regroupement sans réelle concertation (sauf avec le SNCTA). Un mouvement de grève se déclenche immédiatement à Orly (suivi à 100% pendant

plusieurs jours) et à Athis-Mons et pousse le ministère à faire marche arrière et à commander une étude **intégrant les 3 centres**.

Le comité de pilotage et le rapport LAMBERT

L'étude est menée par un comité de pilotage dirigé par Yves Lambert qui réunit l'encadrement et toutes les organisations syndicales de la DGAC. Après plusieurs mois d'études et de concertations, **le comité de pilotage conclue en faveur du regroupement des approches d'Orly et de Roissy et des secteurs terminaux du CRNA Nord**.

Le SNCTA (et surtout sa section très nombreuse de Roissy) se retrouve piégé car contrairement au rapport interne du syndicat qui demandait **uniquement le regroupement des approches d'Orly et Roissy, le comité Lambert va plus loin !** Le SNCTA ne peut aller contre ce rapport car il milite pour le regroupement des centres !

Cependant, tout n'est pas encore perdu pour lui car il reste plusieurs cartes à jouer, en particulier définir la localisation du centre définitif et les phases transitoires...

Pour l'USAC-CGT majoritaire à Athis-Mons, les conclusions du comité Lambert sont bonnes puisqu'en regroupant les deux approches et le CRNA, la probabilité de voir le regroupement

Le SNCTA continue son passage en force

Malgré le protocole signé quelques mois plus tôt, et sous la pression de la section locale SNCTA de Roissy, **le SNCTA dépose début 2007 un préavis de grève** pour Roissy pour demander, entre autre, de **regrouper les approches d'Orly et de Roissy**. L'administration qui cherche par-dessus tout à empêcher toute grève à Roissy (sous la pression d'Air France) décide de commander une étude complémentaire pour s'intéresser uniquement à la phase transitoire.

En janvier 2008, c'est un véritable coup de théâtre, avec les conclusions de la nouvelle étude qui sont rendues. Le lieu d'implantation d'OPERA est décidé

Dans le même temps, la section locale SNCTA d'Orly est dissoute avec la démission de l'ensemble de ses membres.

OPERA, où en est-on aujourd'hui ?

Depuis la crise financière de 2008 est passée par là...

La réponse du secrétaire d'Etat en Août 2011 suite à une question parlementaire posée 18 mois plus tôt est sans équivoque :

*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.***

s'opérer sur Athis-Mons devient plus que fortement probable.

Ainsi, été 2006, il ne reste qu'à déterminer la localisation et les modalités de regroupement. **La fin de l'année s'achève par le protocole triennal DGAC qui entérine OPERA et est signé par toutes les OS.**

à côté de la maison de l'environnement d'Orly mais **cette étude contredit le rapport de 2005 et préconise un regroupement « temporaire » des approches de CDG et d'Orly à ROISSY !**

Le rapport sécuritaire demandé à Eurocontrol est volontairement éclipsé et ne parle que des méthodes de l'étude (les indicateurs de sécurité étant très bons à l'interface entre Orly et Roissy, la sécurité ne peut être évoquée pour justifier le transfert d'Orly à Roissy). Les seuls gains mis en avant sont un gain de capacité à l'arrivée de 2 avions par heure pour passer de 60 à 62 (alors que Roissy réalise des pointes à 72 arrivées par heure !) et une diminution du temps de communication entre les approches d'Orly et de Roissy de 1,8% soit 1 minute par heure !!!

Un épilogue dans la douleur

Les personnels d'Orly, encore une fois méprisés et bafoués par le SNCTA, n'ont pas d'autre choix que de recourir une fois de plus à une grève dure (**suivie encore une fois plusieurs jours par 100% des personnels !**) pour s'opposer au transfert de l'approche à Roissy.

La sortie de conflit donne le coup d'envoi d'une phase d'incertitude avec une succession de

réunions où des « pionniers » d'Orly participent à une pseudo consultation pour tenter de mettre en place des phases de tests à Roissy et au CRNA/N.

Après l'installation des matériels sur les deux sites, un appel à candidature est diffusé et **ne recueille aucun volontaire. Espace 2011 est mort et enterré.**

Les différents syndicats de la DGAC ont tous signés en 2006 la mise en place d'OPERA. L'USAC-CGT continue régulièrement de demander cette mise en place.

Pour l'UNSA-ICNA qui n'était pas créé en 2006, il n'y a aucun accord qui nous lie avec l'administration. Le système en région parisienne actuel est sûr et capacitif, et il paraît plutôt hasardeux de vouloir tout remettre en question pour des gains hypothétiques. L'UNSA-ICNA s'était déjà prononcé sans équivoque lors de son congrès fondateur de 2009 et avait demandé une remise à plat complète du dossier région parisienne.

Les personnels d'Orly se sont battus pendant plusieurs années contre un SNCTA aveugle pour que leur centre survive.

Il y a des blessures qui ne s'oublient pas.

Faire comme si de rien n'était en tirant un trait sur le passé et en regardant seulement le présent et l'avenir est non seulement maladroit mais surtout inacceptable pour nos collègues qui ont lutté.

La section locale UNSA-ICNA d'Orly rend hommage à tous ces hommes et ces femmes car sans leur combat notre centre ne serait pas ce qu'il est.

La mémoire est notre devoir à tous.

Nous contacter : lfpo@icna.fr

Nous lire : www.icna.fr

Notre vision européenne : www.concordia-fabec.eu