



Le 20 avril 2010

Communiqué sur la dernière version du projet FABEC

PROJET DE TRAITE FABEC

La dernière version du traité FABEC donne, même si ce n'est pas la version définitive, une idée relativement claire des objectifs fixés par les états contractants.

L'UNSA-ICNA vous communique une traduction de quelques uns des articles qui nous ont semblé pertinents. La version complète du projet (en anglais) est publiée sur notre site et nous invitons tous les contrôleurs ou agents impliqués à en prendre connaissance.

Objectifs

Les articles 2 à 6 fixent l'objet de l'accord et les objectifs du Fabec : « *atteindre des performances optimales dans les domaines relatifs à la sécurité, la durabilité environnementale, la capacité, la rentabilité, l'efficacité des vols et l'efficacité des missions militaires...* »

L'article 2 indique qu'il est mis en place un organe de gouvernance, le « Conseil du Fabec » mais précise « *la présente entente ne crée pas d'organisation internationale dotée de la personnalité juridique.* ».

Espace et réglementation

« 8.2 Les États contractants coopéreront notamment à :

- a/. *développer une politique de l'espace aérien commun, en étroite coopération entre les autorités civiles et militaires;*
- b/. *concevoir la structure de l'espace aérien concerné afin de permettre la défragmentation et la sectorisation dynamique;* »

« 9.1 Les États contractants devront établir une coopération au niveau juridique, opérationnel et technique pour l'application efficace et cohérente de l'utilisation flexible de l'espace aérien en tenant compte des besoins tant civils que militaires. »

« 9.3 Les États contractants veilleront à ce que les autorités civiles et militaires coordonnent, sur leur territoire, le niveau stratégique de la gestion de l'espace aérien. »

« 10.1 Les États parties coopéreront afin d'harmoniser les règles de fond et les procédures nationales pertinentes pour le FABEC. »

Navigation Aérienne

Article 11 : Les Etats contractants devront assurer la fourniture des services de la navigation aérienne suivants :

- a. *services de circulation aérienne;*
- b. *communication, navigation et surveillance;*
- c. *Service d'information aéronautique;*
- d. *les services météorologiques.*

12.1 Les États contractants désigneront conjointement dans un instrument commun

les prestataires de service de l'espace aérien concerné.

12.4 Le Conseil FABEC devra assurer un bon échange d'informations entre les Etats contractants sur les droits et obligations des prestataires de service du trafic aérien désigné au niveau national.

12.7 Les États contractants devront encourager une coopération étroite entre les fournisseurs de services de circulation aérienne.

Militaires

17.5 Les États contractants s'efforceront d'harmoniser les règles civiles et militaires pour faciliter la coopération civilo-militaire, en particulier dans le domaine de la sécurité.

Taux unique

18.2 Les États contractants ont l'intention d'appliquer un taux unitaire unique pour le trafic en croisière dans l'espace aérien concerné ...

18.3 Le Conseil du FABEC décidera de l'introduction, des conditions et de l'application d'un taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné et la création d'une zone de tarification commune dans cet espace.

18.5 Avant l'introduction et l'application d'un taux unitaire unique dans l'espace aérien concerné, les États contractants devront coordonner au niveau du Conseil du Fabec, leurs taux unitaires pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné.

Surveillance

19.1 Les États contractants veillent à ce que les autorités de contrôle nationales coopèrent étroitement sur le contrôle des prestataires de services de navigation aérienne dans le FABEC et que leurs pratiques soient harmonisées.

Plan de performance

20.5 Le Conseil du FABEC décidera de la mise en œuvre et des objectifs du plan de performance du FABEC.

20.6 Avant l'application du plan de la performance du FABEC, le Conseil du FABEC fixera des objectifs de performance au niveau du FABEC et coordonnera les plans de performance nationaux.

Gouvernance

21.1 Le Conseil FABEC est composé de:

a. un représentant de l'autorité responsable de l'aviation civile de chaque État contractant, et

b. un représentant de l'autorité responsable de l'aviation militaire dans chaque État contractant.

22.2 En vue de respecter les engagements des Etats contractants en vertu du présent Accord, le Conseil FABEC est chargé de prendre des décisions afin de:

- a. veiller à l'application du présent accord et la réalisation des objectifs de FABEC en général;
- b. définir le développement de la coopération entre civils et militaires;
- c. s'entendre sur une conception commune et la politique de l'espace aérien concerné;
- d. définir la coopération sur l'application de gestion souple de l'espace aérien;
- e. appuyer l'harmonisation des règles de fond et de procédures nationales;
- f. faciliter le processus de désignation conjointe des prestataires de service du trafic aérien;
- g. approuver les arrangements pour la fourniture de services de circulation aérienne dans l'espace aérien concerné;
- h. adopter la politique de tarification applicables dans l'espace aérien concerné et de fixer le taux unitaire unique pour le trafic en route dans l'espace aérien concerné;
- i. assurer la mise en œuvre d'une politique globale de sécurité du système de gestion;

- j. approuver les arrangements pour la supervision des prestataires de services de navigation aérienne par les autorités nationales de surveillance;
 - k. définir des objectifs stratégiques pour le développement de FABEC, évaluer les résultats obtenus et prendre les mesures appropriées si nécessaire;
 - l. approuver le plan de la performance et les objectifs de rendement connexes;
 - m. adopte son règlement intérieur et ceux des commissions, groupes de travail et les services de navigation aérienne Conseil consultatif;
 - n. créer des comités autres que celles établies par le présent accord et des groupes de travail pour l'assister dans des matières particulières et approuver les propositions des commissions et groupes de travail;
 - o. assurer la coordination des FABEC avec des blocs fonctionnels d'espace aérien adjacents, y compris des interfaces efficaces;
 - p. coordonner les positions des Etats contractants relatives à l'application des conventions internationales concernant, en particulier, les travaux de l'OACI, d'EUROCONTROL, de la Commission européenne, de l'EASA et celles relatives à des opérations communes dans le domaine de la gestion du trafic aérien;
 - q. faciliter le règlement des différends entre États contractants;
 - r. proposer l'adhésion d'un État au présent accord et prendre les mesures nécessaires;
 - s. prendre les mesures nécessaires en cas de retrait d'un Etat contractant;
 - t. proposer des amendements au présent Accord;
 - u. consulter les fournisseurs de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien et d'autres intervenants, le cas échéant.
- 23.2 Les décisions du Conseil FABEC sont prises par un vote unanime. Chaque État contractant dispose d'une voix.
- 23.5 Le Conseil du FABEC se réunit tant que de besoin, au moins deux fois par an à l'invitation de son président.

COMMENTAIRES de L'UNSA-ICNA

Le projet de traité se place dans le cadre d'une coopération entre Etats. S'il n'interdit pas définitivement l'intégration en un prestataire unique rêvée par notre administration, il en est dans l'esprit très éloigné.

L'administration française, incapable de gérer les étapes nécessaires à un projet d'une telle ampleur, préfère se réfugier dans des concepts aussi fumeux qu'irréalistes. Même si on ne peut que le regretter, on sent bien, encore une fois, que le FABEC sera une entreprise en fait organisée et gérée essentiellement par nos voisins, dont le sens du concret n'est plus à démontrer. Avec une intégration trop poussée et une DGAC affaiblie, les personnels français subiraient les méthodes et les décisions de leurs voisins.

La gestion de la région centrale (autour de la Core Area) ainsi que **la restructuration des espaces, des routes et des centres, c'est à dire la problématique du centre tri-national, reste la priorité de nos voisins** (lire à ce sujet le dernier compte-rendu du groupe Cross Border franco-suisse). Le traité permettra (article 12) **au Conseil du FABEC de désigner le prestataire qui sera en charge de la zone.** On peut, sans grand risque d'erreur, présumer que nos voisins, structurellement et culturellement plus proches, seront solidaires

pour préserver leurs intérêts dans cette zone en continuant le processus de consolidation (fermeture de centres) déjà initié dans ces pays. Sans coopérations contractuelles, cela posera la question de l'équilibre financier de la DSNA ainsi privée des ressources d'un espace important, et se traduira inévitablement par une réduction de la masse salariale et la mise à l'index des aéroports dits « non rentables », puisque la péréquation des coûts sera plus difficile à maintenir. A travers l'organisation de cet espace, se posera aussi la question de la place de Paris, donc du hub Air France, vis-à-vis de celles de Frankfurt, de Munich et de Zurich !

Derrière les projets européens utopistes soutenus par l'administration se cache surtout la moins avouable politique nationale de démantèlement de la fonction publique. La volonté française de créer un prestataire unique au sein du FABEC, conduit inexorablement soit à supprimer les

fonctionnaires de la comptabilité publique via un EPA, ou à minima, de les sortir de la Fonction Publique via un illusoire statut unique « plaqué or ».

Une hypothétique et forcément temporaire revalorisation salariale vaut-elle l'abandon du statut ICNA, de son niveau de recrutement et de formation, de son domaine d'exercice qui s'étend du contrôle à la direction de service, pour une logique de spécialisation en « ATCO » ou autres « opérateurs de première ligne » ?

On peut se demander quelles ambitions, quels engagements occultes, ont pu conduire à une désintégration aussi rapide du tissu social de la DGAC. Car les lamentables petits jeux de pouvoir ne doivent pas faire oublier qu'à la DGAC, ce sont avant tout des femmes et des hommes qui sont atteints dans leur dignité mais surtout dans le travail qu'ils accomplissent au quotidien.

**Les valeurs humaines, le sentiment d'appartenance à « l'Aviation Civile », la transparence, le respect des opinions, l'instauration d'un vrai dialogue : c'était notre force, il faut y revenir.
A défaut, rien ne se construira.**

Notre site : www.icna.fr

Votre contact : unsa@icna.fr