



# Force Ouvrière

## Syndicat National de la Navigation Aérienne

CRNA/SO avenue Beaudésert 33692 MERIGNAC Cedex Tel : 05 56 55 63 71 – Fax : 61 67  
Lotus Notes : [fo-crnaso@regis-dgac.net](mailto:fo-crnaso@regis-dgac.net) / E-mail: [fossna@aol.com](mailto:fossna@aol.com) / Site web: <http://www.snafo.com>

### INGENIEURS DES ETUDES ET DE L'EXPLOITATION DE L'AVIATION CIVILE

**Loi n° 71-458 du 17 juin 1971 (JO du 18 juin 1971) relative à certains personnels de l'aviation civile, modifiée par la loi n° 84-1286 du 31 décembre 1984 (JO du 01 janvier 1985) relative à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne.**

**Décret n° 71-917 du 8 novembre 1971 relatif au statut particulier du corps des Ingénieurs des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile (IEEAC), modifié par :**

- D. n° 77-230 du 10 mars 1977 (JO du 16 mars 1977) ;
- D. n° 82-226 du 04 mars 1982 (JO du 07 mars 1982) ;
- D. n° 85-954 du 05 septembre 1985 (JO du 10 septembre 1985) ;
- D. n° 89-430 du 29 juin 1989 (JO du 30 juin 1989) ;
- D. n° 94-280 du 11 avril 1994 (JO du 12 avril 1994) ;
- D. n° 2000-484 du 30 mai 2000 (JO du 03 juin 2000) ;
- D. n° 2002-1394 du 22 novembre 2002 (JO du 29 novembre 2002).

**Décret indiciaire n° 93-1280 du 02/12/1993 (JO du 04/12/1993).**

**Arrêté indiciaire du 19/04/1994 (JO du 27/04/1994).**

**Décret n° 99-580 du 09 juillet 1999 (JO du 11 juillet 1999) relatif à l'octroi d'une indemnité différentielle à certains fonctionnaires du corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile.**

**Arrêté du 19 août 1983 relatif aux taux de l'indemnité forfaitaire due par les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (....) en cas de rupture d'engagement de servir l'Etat.**

**Décret n° 85-1332 du 17 décembre 1985 relative à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne, modifié par décret n° 87-504 du 8 juillet 1987.**

**INGENIEURS DES ETUDES ET DE L'EXPLOITATION DE L'AVIATION CIVILE**

<b>GRADES</b>	<b>ECHELONS</b>	<b>DUREE MOYENNE PAR ECHELON</b>	<b>DUREE CUMULEE PAR GRADE</b>	<b>INDICES BRUTS</b>	<b>INDICES NOUVEAUX MAJOREES</b>
<b>Ingénieur principal de 1<sup>e</sup> classe</b>	2ème 1er	- 3 ans	3 ans -	1015 985	820 797
<b>Ingénieur principal de 2<sup>e</sup> classe</b>	8ème 7ème 6ème 5ème 4ème 3ème 2ème 1er	- 3 ans 3 ans 3 ans 2 ans 2 ans 2 ans 2 ans	17 ans 14 ans 11 ans 8 ans 6 ans 4 ans 2 ans -	966 915 860 805 745 685 622 561	782 744 702 660 615 569 521 474
<b>Ingénieur de classe normale</b>	11ème 10ème 9ème 8ème 7ème 6ème 5ème 4ème 3ème 2ème 1er	- 4 ans 4 ans 3 ans 3 ans 3 ans 3 ans 2 ans 1 an 1 an 1 an	25 ans 21 ans 17 ans 14 ans 11 ans 8 ans 5 ans 3 ans 2 ans 1 an -	762 732 707 670 634 595 555 510 496 476 416	627 604 586 558 530 500 470 438 427 413 369
<b>Ingénieur élève</b>	2ème 1er	1 an 1 an	2 ans -	359 340	333 320

## RECRUTEMENT

- parmi les élèves ingénieurs pour 75% des emplois ;
- par concours :
  - externe : pour 50% des emplois : candidats âgés de 18 à 30 ans au 1er janvier de l'année du concours.
  - interne : pour 25% des emplois :
    - fonctionnaires et agents des corps techniques de la navigation aérienne, justifiant d'au moins 3 ans de services en cette qualité.
    - fonctionnaires et agents des collectivités territoriales en fonction dans un service de l'aviation civile et justifiant de 3 ans d'ancienneté dans un tel service.
- par examen professionnel au choix pour 25% des emplois : fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile justifiant de 10 ans de services accomplis à la clôture des inscriptions dans un ou plusieurs corps de la DGAC ou de Météo-France.

## NOMINATION

- concours externe et interne: scolarité de 2 ans + stage d'1 an au 1er échelon titularisation avec ancienneté acquise en qualité d'ingénieur stagiaire soit au 1er échelon, soit selon tableau de reclassement
- examen professionnel : stage d'1 an avec titularisation selon tableau de reclassement

## AVANCEMENT

- à la 2ème classe du grade d'ingénieur principal
  - **au choix** : ingénieurs ayant atteint depuis 1 an au moins le 5ème échelon de leur grade et justifiant de 6 ans de services effectifs dans le grade.
- à la 1ère classe du grade d'ingénieur principal
  - **au choix** : ingénieurs principaux de 2ème classe ayant accompli 2 ans de services au 8ème échelon de leur classe.

## PROMOTION DANS LE CORPS SUPERIEUR

Accès au corps d'ingénieur des ponts et chaussées

- Concours interne : IEEAC justifiant de 7 ans de services en cette qualité au 1er octobre de l'année du concours et âgés de plus de 35 ans au 1<sup>er</sup> janvier de cette année.
- Inscription sur la liste d'aptitude : IEEAC ayant accompli au moins 15 ans de services et âgés au plus de 45 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année au titre de laquelle la liste d'aptitude est établie.

**Loi n° 71-458 du 17 juin 1971  
relative à certains personnels de l'aviation civile.**

**Article 1<sup>er</sup>** : Il est créé un corps de ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile qui participent notamment à la direction des services ou subdivisions de services désignés dans les conditions prévues à l'article 4 de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 et assurent l'encadrement des officiers contrôleurs de la circulation aérienne ou des électroniciens de la sécurité aérienne. Ce corps est régi par un statut spécial fixé par décret en Conseil d'Etat, après consultation du comité technique paritaire intéressé. Ce statut peut déroger aux dispositions de l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 portant statut général des fonctionnaires.

**Article 2** : Les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile sont classés hors catégorie pour la détermination de leurs indices de traitement.

**Article 3** : Le statut spécial des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ne pourra porter atteinte au libre exercice du droit syndical.

**Article 4** : Les dispositions des articles 1er et 2 de la présente loi et les règlements pris pour leur mise en application prendront effet à compter du 1er juillet 1970.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

**Décret 71-917 du 08 Novembre 1971 modifié**

## relatif au statut particulier du corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

### Titre I : Dispositions générales.

**Article 1<sup>er</sup>** : (modifié par Décret 2000-484 du 30 Mai 2000, JO du 3 juin 2000) - Les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, indépendamment des missions d'études et d'exploitation qui leur incombent, participent à toutes les activités du ressort de la direction générale de l'aviation civile, qu'elles soient de nature technique, économique ou administrative.

Ils exercent leurs fonctions dans les directions et services d'administration centrale de cette direction générale, dans ses services à compétence nationale, dans ses services déconcentrés et ses services outre-mer, ainsi qu'au sein des établissements publics relevant du ministre chargé de l'aviation civile et dans l'établissement public Météo-France.

**Article 2** : (modifié par le décret 89-430 du 29 Juin 1989, JO du 30 juin 1989 et par le décret 94-280 du 11 Avril 1994, JO du 12 avril 1990 en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1994) - Le corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile comprend deux grades :

- le grade d'ingénieur, qui comporte onze échelons ;
- le grade d'ingénieur principal qui comporte deux classes : la 2<sup>e</sup> classe avec huit échelons et la 1<sup>re</sup> classe avec deux échelons.

**Article 3** : L'effectif des ingénieurs en position de service détaché ne peut excéder 30 p 100 de l'effectif budgétaire du corps.

### Titre II : Recrutement.

**Article 4** : Les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile sont nommés par arrêté ministériel.

**Article 5** : (modifié par le décret 81-187 du 27 février 1981, JO du 28 février 1981, par le décret 82-226 du 4 mars 1982, JO du 7 mars 1982, par le décret 89-430 du 29 juin 1989, JO du 30 juin 1989, et par le décret 2000-484 du 30 mai 2000, JO du 3 juin 2000) - Les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile sont recrutés :

- 1° Dans la proportion de 75 p 100 des emplois d'ingénieurs à pourvoir, parmi les élèves ingénieurs ;
- 2° Dans la limite de 25 % des emplois d'ingénieur à pourvoir, par examen professionnel parmi les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne et les techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile comptant au moins dix années de services effectifs à la date de clôture des inscriptions, accomplis dans un ou plusieurs corps de la direction générale de l'aviation civile ou de l'établissement public Météo-France.

La durée du service national actif effectivement accompli vient, le cas échéant, en déduction de la durée des services exigés au 2<sup>e</sup> du présent article.

**Article 6** : (modifié par le décret 81-187 du 27 février 1981, JO du 28 février 1981, par le décret 82-226 du 4 mars 1982, JO du 7 mars 1982, par le décret 85-954 du 5 septembre 1985, JO du 10 septembre 1985, par le décret 89-430 du 29 juin 1989, JO du 30 juin 1989, et par le décret 2000-484 du 30 mai 2000, JO du 3 juin 2000. ) - Les élèves ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile sont recrutés par concours :

1° Dans la proportion de 50 % des emplois d'ingénieur à pourvoir, par concours externe organisé par filières ouvert aux candidats âgés de dix-huit ans au moins et de trente ans au plus au 1er janvier de l'année du concours;

2° Dans la proportion de 25 % des emplois d'ingénieur à pourvoir, par la voie d'un concours interne ouvert :

- aux fonctionnaires, ouvriers d'Etat et agents non titulaires de la direction générale de l'aviation civile, des établissements publics qui en dépendent et de l'établissement public Météo-France, en position d'activité, justifiant de trois ans au moins de services au 1er janvier de l'année, du concours ;

- aux fonctionnaires et agents publics de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs établissements publics, en fonctions dans les services de la direction générale de l'aviation civile, des établissements publics qui en dépendent et de l'établissement public Météo-France, justifiant de trois ans au moins de services au 1er janvier de l'année du concours ;

- aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne qui ont été nommés après admission au concours externe d'accès à ce corps et qui, avant leur titularisation, se sont vus déclarés médicalement inaptes au regard des dispositions du décret n° 90-998 du 8 novembre 1990 portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

**Article 7 :** (modifié par le décret 77-230 du 10 mars 1977, JO du 16 mars 1977, par le décret 81-187 du 27 février 1981, JO du 28 février 1981, par le décret 2000-484 du 30 mai 2000, JO du 3 juin 2000)

1° Les places non pourvues au titre d'une filière du concours externe prévu au 1° de l'article 6 du présent décret peuvent être offertes aux candidats des autres filières de ce même concours.

2° Les places non pourvues au titre du concours interne prévu au 2° de l'article 6 du présent décret peuvent être offertes aux candidats du concours externe prévu au 1° dudit article 6 et organisé au titre de la même année.

3° Les places non pourvues au titre de l'examen professionnel prévu au 2° de l'article 5 du présent décret peuvent être offertes aux candidats du concours interne prévu au 2° de l'article 6 du présent décret et organisé au titre de la même année.

Seuls peuvent bénéficier des dispositions des trois alinéas précédents les candidats figurant sur une liste complémentaire établie par le jury du concours.

Les règles d'organisation des concours, la nature et le programme de leurs épreuves, qui portent sur des connaissances du niveau correspondant à celui de la seconde année des classes préparatoires scientifiques aux grandes écoles, ainsi que les règles d'organisation générale de l'examen professionnel et la nature et le programme de ses épreuves sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la fonction publique.

Des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile déterminent annuellement le nombre maximum des places offertes à chacun des concours et à l'examen professionnel, les filières dans lesquelles un concours est ouvert et le nombre des places offertes dans chaque filière.

Les modalités d'organisation des concours et de l'examen professionnel, la composition du jury et les dates d'ouverture des épreuves sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Nul ne peut être admis à se présenter plus de trois fois aux épreuves de chacun des concours, à l'exception, pour ce qui a trait au concours interne, des candidats mentionnés au 2° de l'article 6 du présent décret, qui ne peuvent se présenter, à ce titre, qu'une fois à ce concours.

**Article 8 :** Nul ne peut être admis à participer aux concours prévus à l'article 6 ci-dessus s'il n'a souscrit l'engagement d'accomplir la totalité du stage dans les conditions prévues à l'article 10 ci-dessous et de rester sept ans au service de l'Etat à partir de la date de titularisation.

Si l'engagement souscrit conformément aux dispositions du présent article est rompu plus de trois mois après sa nomination en qualité d'élève ingénieur par le fait ou par la faute de l'intéressé, celui-ci est tenu de rembourser une somme forfaitaire au Trésor, dans les conditions et selon les modalités fixées par un arrêté du ministre des transports et du ministre de l'économie et des finances. Cette somme est fixée par arrêté du ministre des transports sans pouvoir dépasser le montant cumulé du traitement perçu en qualité d'élève ingénieur, de l'indemnité de résidence et des frais d'études correspondants.

**Article 9 :** (modifié par le décret 2000-484 du 30 mai 2000, JO du 3 juin 2000) - Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile organise un cycle préparatoire au concours interne prévu au 2° de l'article 6 du présent décret et en définit le contenu et les conditions d'accès.

**Article 10 :** (modifié par le décret 2002-1394 du 22 novembre 2002, JO du 29 novembre 2002) – Les élèves ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile suivent pendant deux ans l'enseignement de l'école nationale de l'aviation civile.

Ceux d'entre eux qui, en cours d'étude ou sur l'ensemble de la scolarité, ne satisfont pas aux conditions exigées par le règlement de l'école tel qu'il est approuvé par arrêté ministériel sont licenciés ou, le cas échéant, réintégré dans leur corps d'origine.

A titre exceptionnel, une prolongation de scolarité d'une seule année peut leur être accordée par décision ministérielle. Cette année scolaire supplémentaire est sanctionnée dans les mêmes conditions que les années de scolarité normale. La durée de cette année scolaire supplémentaire ne compte pas pour l'avancement.

Les élèves ingénieurs qui ont satisfait aux conditions exigées par le règlement de l'école sont nommés ingénieurs stagiaires et perçoivent en cette qualité la rémunération afférente au premier échelon du grade d'ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

Les fonctionnaires et agents de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent, appartenant à un corps ou à un cadre d'emplois, ou occupant un emploi, qui sont nommés élèves ingénieurs ou ingénieurs stagiaires des études et de l'exploitation de l'aviation civile peuvent, pendant la durée de leur formation initiale, choisir entre la rémunération à laquelle ils auraient droit dans leur situation d'origine et la rémunération d'élève ou de stagiaire.

Toutefois, pour les élèves et les stagiaires qui avaient précédemment la qualité d'agent non titulaire de l'Etat, ces dispositions ne peuvent avoir pour effet d'assurer aux intéressés un traitement supérieur à celui auquel auraient droit s'ils étaient classés dans le grade d'ingénieur, en application des dispositions de l'article 13 ci-après.

**Article 11 :** ( modifié par le décret 89-430 du 29 juin 1989, JO du 30 juin 1989) - Les ingénieurs stagiaires des études et de l'exploitation mentionnés au quatrième alinéa de l'article 10 ci-dessus accomplissent un stage d'application d'une durée de un an effectué en tout ou partie à l'école nationale de l'aviation civile ou dans les services de l'aviation civile.

Ceux d'entre eux qui n'ont pas obtenu des notes de stage suffisantes sont licenciés ou, le cas échéant, réintégré dans leur corps d'origine ou dans leur cadre d'emploi ou emploi d'origine. A titre exceptionnel, ils peuvent être autorisés à accomplir un stage supplémentaire d'une durée de un an maximum. Cette prolongation ne peut être accordée aux stagiaires ayant été autorisés à accomplir une année supplémentaire d'études à l'école nationale de l'aviation civile.

La durée de ce stage supplémentaire ne compte pas pour l'avancement.

**Article 12 :** ( modifié par le décret 89-430 du 29 juin 1989, JO du 30 juin 1989) - Les fonctionnaires issus de la sélection professionnelle suivent un stage de un an accompli en tout ou partie à l'école nationale de l'aviation civile ou dans les services de l'aviation civile.

Pendant la durée de ce stage, ils conservent la rémunération qu'ils percevaient dans leur corps d'origine si celle-ci est supérieure à la rémunération d'un ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

A l'issue de ce stage, les fonctionnaires qui ont obtenu des résultats satisfaisants sont nommés et titularisés dans le grade d'ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile dans les conditions prévues à l'article 13 ci-dessous.

Ceux d'entre eux qui n'ont pas obtenu de résultats satisfaisants sont soit réintégrés dans leur corps d'origine ou dans leur cadre d'emploi ou emploi d'origine, soit admis par décision ministérielle, à titre exceptionnel, à accomplir un stage supplémentaire d'une durée au plus égale à un an.

**Article 13 :** ( modifié par le décret 82-226 du 4 mars 1982, JO du 7 mars 1982 en vigueur le 1er juillet 1975, par le décret 89-430 du 29 juin 1989, JO du 30 juin 1989, et par le décret 2000-484 du 30 mai 2000, JO du 3 juin 2000) - Les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile sont titularisés soit au 2e échelon du grade d'ingénieur, sans ancienneté, soit, s'ils avaient la qualité de fonctionnaire ou d'agent de l'Etat, des collectivités territoriales ou des établissements qui en dépendent, conformément aux dispositions ci-après :

A - Les fonctionnaires civils appartenant à un corps, cadre d'emplois ou emploi classé dans la catégorie A ou de même niveau sont classés, lors de leur titularisation en qualité d'ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile, dans le grade d'ingénieur à l'échelon comportant un indice égal ou, à défaut, immédiatement supérieur à celui qu'ils détenaient dans leur situation d'origine.

Dans la limite de l'ancienneté moyenne exigée à l'article 17 pour une promotion à l'échelon supérieur, ils conservent l'ancienneté d'échelon acquise dans leur précédent grade ou classe lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle qui résulterait d'un avancement d'échelon dans leur ancienne situation.

Les candidats nommés alors qu'ils ont atteint l'échelon le plus élevé de leur précédent grade ou classe conservent leur ancienneté d'échelon dans les mêmes conditions et limites lorsque l'augmentation de traitement consécutive à leur nomination est inférieure à celle résultant d'une élévation audit échelon.

B - Les agents appartenant au corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile sont classés, lors de leur titularisation en qualité d'ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile, dans le grade d'ingénieur dans les conditions définies dans les tableaux ci-dessous :



1. Reclassement des agent titularisés à compter du 1er janvier 1993 et jusqu'au 31 juillet 1996 :

SITUATION ANCIENNE DANS LE CORPS D'ORIGINE		SITUATION NOUVELLE DANS LE GRADE D'INGENIEUR	
Echelon et ancienneté dans l'échelon	Grade	Echelon	Ancienneté conservée dans la limite de la durée de l'échelon
<p>6<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon 4<sup>e</sup> échelon 3<sup>e</sup> échelon (2 ans ou plus) 3<sup>e</sup> échelon (moins de 2 ans) 2<sup>e</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon</p> <p>7<sup>e</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon 4<sup>e</sup> échelon 3<sup>e</sup> échelon 2<sup>e</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon</p> <p>8<sup>e</sup> échelon 7<sup>e</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon 4<sup>e</sup> échelon 3<sup>e</sup> échelon 2<sup>e</sup> échelon</p>	<p><b>Classe Exceptionnelle</b></p>	<p>8<sup>e</sup> échelon 7<sup>e</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 6<sup>b</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon 4<sup>e</sup> échelon</p>	<p>Sans ancienneté 3/4 de l'ancienneté acquise 1/3 de l'ancienneté acquise majorée de 2 ans 1/2 de l'ancienneté acquise majorée de 1 an 6 mois 3/4 de l'ancienneté acquise 3/2 de l'ancienneté acquise Ancienneté acquise</p>
	<p><b>Classe principale</b></p>	<p>7<sup>e</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon 4<sup>e</sup> échelon 3<sup>e</sup> échelon 2<sup>e</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon</p>	<p>1/4 de l'ancienneté acquise 3/4 de l'ancienneté acquise Ancienneté acquise 4/7 de l'ancienneté acquise 1/3 de l'ancienneté acquise 1/3 de l'ancienneté acquise 1/3 de l'ancienneté acquise</p>
	<p><b>Classe normale</b></p>	<p>4<sup>e</sup> échelon 3<sup>e</sup> échelon 2<sup>e</sup> échelon 2<sup>e</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon</p>	<p>2/3 de l'ancienneté acquise dans la limite de 2 ans 1/4 de l'ancienneté acquise 1/6 de l'ancienneté acquise majorée de 6 mois 1/6 de l'ancienneté acquise 1/6 de l'ancienneté acquise majorée de 6 mois 1/4 de l'ancienneté acquise Sans ancienneté</p>

2. Reclassement des agents titularisés à partir du 1<sup>er</sup> août 1996 :

SITUATION DANS LE CORPS D'ORIGINE		SITUATION NOUVELLE DANS LE GRADE D'INGENIEUR	
Echelon et ancienneté dans l'échelon	Grade	Echelon	Ancienneté conservée dans la limite de la durée de l'échelon

<p>4<sup>e</sup> échelon 3<sup>e</sup> échelon (2 ans ou plus) 3<sup>e</sup> échelon (moins de 2 ans) 2<sup>e</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon</p>	<p><b>Classe exceptionnelle</b></p>	<p>8<sup>e</sup> échelon 7<sup>e</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon 4<sup>e</sup> échelon</p>	<p>Sans ancienneté 3/4 de l'ancienneté acquise 1/3 de l'ancienneté acquise au delà de 1 an majorée de 2 ans 1/2 de l'ancienneté acquise majorée de 1 an 6 mois 3/4 de l'ancienneté acquise 3 fois l'ancienneté acquise double de l'ancienneté acquise</p>
<p>8<sup>e</sup> échelon 7<sup>e</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon ( 3 ans ou plus) 5<sup>e</sup> échelon (moins de 3 ans) 4<sup>e</sup> échelon(2 ans 6 mois ou plus) 4<sup>e</sup> échelon (moins de 2 ans 6 mois) 3<sup>e</sup> échelon 2<sup>e</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon 2<sup>ème</sup> provisoire 1<sup>er</sup> provisoire</p>	<p><b>Classe principale</b></p>	<p>7<sup>e</sup> échelon 7<sup>e</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon 4<sup>e</sup> échelon 3<sup>e</sup> échelon 3<sup>e</sup> échelon 2<sup>e</sup> échelon 2<sup>e</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon</p>	<p>3/4 de l'ancienneté acquise majorés de 1 an 1/4 de l'ancienneté acquise 3/4 de l'ancienneté acquise majorés de 4 mois et demi 3/4 de l'ancienneté acquise au delà de 3 ans Ancienneté acquise majorée de 6 mois Ancienneté acquise au delà de 2 ans et 6 mois 4/5 de l'ancienneté acquise 1/4 de l'ancienneté acquise majoré de 6 mois 1/3 de l'ancienneté acquise 1/3 de l'ancienneté acquise majoré de 6 mois 1/2 de l'ancienneté acquise Ancienneté acquise</p>
<p>11<sup>e</sup> échelon 10<sup>e</sup> échelon 9<sup>e</sup> échelon 8<sup>e</sup> échelon 7<sup>e</sup> échelon 6<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon 4<sup>e</sup> échelon 3<sup>e</sup> échelon (6 mois ou plus) 3<sup>e</sup> échelon (moins de 6 mois) 2<sup>e</sup> échelon</p>	<p><b>Classe normale</b></p>	<p>6<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon 5<sup>e</sup> échelon 4<sup>e</sup> échelon 3<sup>e</sup> échelon 2<sup>e</sup> échelon 2<sup>e</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon  1<sup>er</sup> échelon 1<sup>er</sup> échelon</p>	<p>Ancienneté acquise dans la limite de 1 an et 6 mois 3/8 de l'ancienneté acquise majorés de 1 an et 6 mois 3/8 de l'ancienneté acquise 2/3 de l'ancienneté acquise 2/5 de l'ancienneté acquise 1/5 de l'ancienneté acquise majoré de 6 mois 1/4 de l'ancienneté acquise 1/3 de l'ancienneté acquise au delà de 6 mois et majoré de 2 mois 1/3 de l'ancienneté acquise Sans ancienneté</p>

C - Les fonctionnaires civils appartenant à un corps, cadre d'emplois ou emploi classé dans la catégorie B autre que celui des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile sont classés, lors de leur titularisation en qualité d'ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile, dans le grade d'ingénieur selon les modalités fixées au B du présent article, en prenant en compte la situation qui aurait été la leur si, lors de leur nomination en qualité d'ingénieur stagiaire, ils avaient tout d'abord été classés dans le corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ; ce classement préalable est effectué dans un grade équivalent à un échelon comportant un indice égal ou, à défaut, immédiatement supérieur à celui détenu dans le

corps d'origine, ou dans un grade supérieur, également à indice égal ou immédiatement supérieur, dans le cas où les indices du grade équivalent dans le corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile seraient inférieurs à celui détenu par l'agent ; ce classement préalable est effectué avec conservation de l'ancienneté dans les conditions et limites fixées aux deuxième et troisième alinéas du IV de l'article 3 du décret n° 94-1016 du 18 novembre 1994 fixant les dispositions statutaires communes applicables à divers corps de fonctionnaires de la catégorie B.

D - Les fonctionnaires civils appartenant à un corps, cadre d'emplois ou emploi classé dans les catégories C ou D ou de même niveau sont, lors de leur titularisation en qualité d'ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile, classés dans le grade d'ingénieur selon les modalités fixées au B du présent article, en prenant en compte la situation qui aurait été la leur si, lors de leur nomination en qualité d'ingénieur stagiaire, ils avaient tout d'abord été classés dans un des corps régis par le même décret du 18 novembre 1994, ce classement préalable étant effectué conformément aux I, II et III de l'article 3 dudit décret.

E - Lorsque l'application des paragraphes A, B, C et D aboutit à classer les fonctionnaires intéressés à un échelon doté d'un indice inférieur à celui qu'ils détenaient dans leur grade précédent, ceux-ci conservent, à titre personnel, le bénéfice de leur indice antérieur jusqu'au jour où ils bénéficient dans leur nouveau corps d'un indice au moins égal.

F - Les agents de l'Etat ou des collectivités territoriales admis en qualité d'élève ingénieur au titre du recrutement prévu à l'article 5 sont nommés à un échelon déterminé, en prenant en compte sur la base des durées moyennes fixées à l'article 17 pour chaque avancement d'échelon une fraction de l'ancienneté de service qu'ils ont acquise à la date de leur nomination en qualité d'ingénieur stagiaire dans les conditions suivantes :

- Les services accomplis dans un emploi du niveau de la catégorie A sont retenus à raison de la moitié de leur durée jusqu'à douze ans et de trois quarts au-delà de douze ans ;

- Les services accomplis dans un emploi du niveau de la catégorie B ne sont pas retenus en ce qui concerne les sept premières années ; ils sont pris en compte à raison de six seizièmes pour la fraction comprise entre sept ans et seize ans et à raison de neuf seizièmes pour l'ancienneté excédant seize ans ;

- Les services accomplis dans un emploi du niveau des catégories C ou D sont retenus à raison de six seizièmes de leur durée pour l'ancienneté excédant dix ans.

- Les agents qui ont occupé antérieurement des emplois d'un niveau inférieur à celui qu'ils occupent au moment de leur nomination peuvent demander que la totalité de leur ancienneté de service soit prise en compte dans les conditions fixées ci-dessus pour les emplois du niveau inférieur.

Dans tous les cas, les services pris en compte doivent avoir été accomplis de façon continue. Toutefois sont retenus les services accomplis avant une interruption de fonctions inférieure à trois mois si cette interruption est du fait de l'agent ou inférieure à un an dans le cas contraire. En outre, ne sont pas considérés comme interruptifs de la continuité des services, d'une part, l'accomplissement des obligations du service national, et, d'autre part, les congés sans traitement obtenus en vertu des articles 5, 11, 12 et 13 du décret du 21 juillet 1976 susvisé ou obtenus pour des motifs analogues en application des dispositions réglementaires régissant l'emploi occupé.

Les dispositions qui précèdent ne peuvent avoir pour conséquence de placer les intéressés dans une situation plus favorable que celle qui résulterait d'un classement à un échelon comportant un traitement égal ou, à défaut, immédiatement supérieur à celui perçu dans l'ancien emploi avec conservation de l'ancienneté d'échelon dans les conditions définies aux deuxième et troisième alinéa du A ci-dessus.

G - Les ouvriers d'Etat de la direction générale de l'aviation civile et de l'établissement public Météo-France sont classés, lors de leur titularisation en qualité d'ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile, dans le grade d'ingénieur selon les modalités fixées au B du présent article, en prenant en compte la situation qui aurait été la leur si, lors de leur nomination en qualité d'ingénieur stagiaire, ils avaient tout d'abord été classés dans le corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ; ce classement préalable est effectué conformément aux

règles fixées par le 4° de l'article 9 du décret n° 93-622 du 27 mars 1993 relatif au statut particulier du corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

H - Pour l'application des dispositions prévues aux A, B, C, D, F et G du présent article, l'ancienneté de services dans la situation antérieure est appréciée à la date de la nomination en qualité d'ingénieur stagiaire. Toutefois, est retenue la date de la titularisation dans le grade d'ingénieur si le classement ainsi obtenu est plus favorable ; dans ce cas, l'ancienneté acquise en qualité d'ingénieur stagiaire n'est pas prise en compte pour l'avancement.

### Titre III : Avancement.

**Article 14 :** L'avancement de grade dans le corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile à lieu au choix, après inscription au tableau d'avancement. Il est prononcé ainsi que les avancements d'échelons par le ministre des transports.

**Article 15 :** (modifié par le décret 82-226 du 4 mars 1982, JO du 7 mars 1982 et par le décret 94-280 du 11 avril 1994, JO du 12 avril 1990 en vigueur le 1er août 1994) - Peuvent seuls être inscrits au tableau d'avancement au grade d'ingénieur principal de 2ème classe les ingénieurs qui ont atteint depuis un an au moins le 5e échelon de leur grade et qui justifient de six années de services effectifs dans ce grade.

La durée du service militaire obligatoire ou du service national actif effectivement accompli vient, le cas échéant, en déduction des services effectifs exigés à l'alinéa précédent.

**Article 15-1 :** ( créé par le décret 94-280 du 11 avril 1994, JO du 12 avril 1990 en vigueur le 1er août 1994) Peuvent être inscrits au tableau d'avancement à la 1re classe de leur grade les ingénieurs principaux de deuxième classe ayant accompli deux ans de service au 8<sup>ème</sup> échelon.

**Article 16 :** (modifié par le décret 94-280 du 11 avril 1994, JO du 12 avril 1990 en vigueur le 1er août 1994 et par le décret 2000-484 du 30 mai 2000, JO du 3 juin 2000) - Les ingénieurs nommés au grade d'ingénieur principal de 2e classe sont classés dans ce grade conformément au tableau ci-après :

Ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile	Ingénieur principal des études et de l'exploitation de l'aviation civile	
Echelons	Echelons	Ancienneté conservée
11 <sup>e</sup> échelon (3 ans ou plus) 11 <sup>e</sup> échelon (moins de 3 ans) 10 <sup>e</sup> échelon 9 <sup>e</sup> échelon 8 <sup>e</sup> échelon 7 <sup>e</sup> échelon 6 <sup>e</sup> échelon 5 <sup>e</sup> échelon	6 <sup>e</sup> échelon 5 <sup>e</sup> échelon 4 <sup>e</sup> échelon 4 <sup>e</sup> échelon 3 <sup>e</sup> échelon 3 <sup>e</sup> échelon 2 <sup>e</sup> échelon 1 <sup>er</sup> échelon	Ancienneté acquise au delà de 3 ans dans la limite de 3 ans Ancienneté acquise ¼ de l'ancienneté acquise majoré de 1 an ¼ de l'ancienneté acquise 1/3 de l'ancienneté acquise 1/3 de l'ancienneté acquise 2/3 de l'ancienneté acquise Ancienneté acquise diminuée de 1 an

**Article 17 :** Le temps normalement passé dans chaque échelon du grade d'ingénieur des études et de l'exploitation est fixé à :

- Un an pour chacun des trois premiers échelons ;
- Deux ans dans le 4e échelon ;
- Trois ans dans les 5e, 6e, 7e et 8e échelons ;
- Quatre ans dans les 9e et 10e échelons.

**Article 18 :** (modifié par le décret 94-280 du 11 avril 1994, JO du 12 avril 1990 en vigueur le 1er août

1994 et par le décret 2000-484 du 30 mai 2000, JO du 3 juin 2000) - Le temps moyen passé dans chaque échelon du grade d'ingénieur principal des études et de l'exploitation de l'aviation civile de 2e classe et de 1re classe est fixé à :

- deux ans dans les 1er, 2e, 3e et 4e échelons de la 2e classe ;
- trois ans dans les 5e, 6e et 7e échelons de la 2e classe et dans le 1er échelon de la 1re classe.

Les durées fixées ci-dessus peuvent être réduites sans pouvoir être inférieures à un an six mois dans les 1er, 2e, 3e et 4e échelons de la 2e classe, à deux ans trois mois dans les 5e, 6e et 7e échelons de la 2e classe et dans le 1er échelon de la 1re classe.

#### TITRE IV : DISPOSITIONS TRANSITOIRES

**Article 19 :** (modifié par le décret 94-280 du 11 avril 1994, JO du 12 avril 1990 en vigueur le 1er août 1994 et par le décret 2000-484 du 30 mai 2000, JO du 3 juin 2000) - A la date d'entrée en vigueur du décret n° 2000-484 du 30 mai 2000 modifiant le présent décret, les ingénieurs principaux des études et de l'exploitation de l'aviation civile sont reclassés dans ce corps conformément au tableau de correspondance ci-après :

SITUATION ACTUELLE	SITUATION NOUVELLE	
Ingénieur principal de 2 <sup>e</sup> classe	Ingénieur principal de 2 <sup>e</sup> classe	
8 <sup>e</sup> échelon	8 <sup>e</sup> échelon	Ancienneté acquise
7 <sup>e</sup> échelon	7 <sup>e</sup> échelon	Ancienneté acquise
6 <sup>e</sup> échelon	6 <sup>e</sup> échelon	Ancienneté acquise
5 <sup>e</sup> échelon	5 <sup>e</sup> échelon	Ancienneté acquise
4 <sup>e</sup> échelon	4 <sup>e</sup> échelon	½ de l'ancienneté acquise majorée de 1 an
3 <sup>e</sup> échelon	3 <sup>e</sup> échelon	½ de l'ancienneté acquise majorée de 1 an
2 <sup>e</sup> échelon	2 <sup>e</sup> échelon	Ancienneté acquise
1 <sup>er</sup> échelon	1 <sup>er</sup> échelon	Ancienneté acquise

**Article 20 :** ( modifié par le décret 94-280 11 Avril 1994 art 7 JORF 12 avril 1990 en vigueur le 1er août 1994) - Pour l'application des dispositions de l'article L 16 du code des pensions civiles et militaires de retraite, les assimilations prévues pour fixer le nouvel indice de traitement mentionné à l'article L 15 dudit code sont effectuées conformément au tableau ci-après :

SITUATION ACTUELLE	SITUATION NOUVELLE
Grade - Echelon	Grade – Echelon

<b>Ingénieur principal</b>	<b>Ingénieur principal de 2<sup>e</sup> classe</b>
7 <sup>e</sup> échelon	7 <sup>e</sup> échelon
6 <sup>e</sup> échelon	6 <sup>e</sup> échelon
5 <sup>e</sup> échelon	5 <sup>e</sup> échelon
4 <sup>e</sup> échelon	4 <sup>e</sup> échelon
3 <sup>e</sup> échelon	3 <sup>e</sup> échelon
2 <sup>e</sup> échelon	2 <sup>e</sup> échelon
1 <sup>er</sup> échelon	1 <sup>er</sup> échelon
<b>Ingénieur</b>	<b>Ingénieur</b>
11 <sup>e</sup> échelon	11 <sup>e</sup> échelon
10 <sup>e</sup> échelon	10 <sup>e</sup> échelon
9 <sup>e</sup> échelon	9 <sup>e</sup> échelon
8 <sup>e</sup> échelon	8 <sup>e</sup> échelon
7 <sup>e</sup> échelon	7 <sup>e</sup> échelon
6 <sup>e</sup> échelon	6 <sup>e</sup> échelon
5 <sup>e</sup> échelon	5 <sup>e</sup> échelon
4 <sup>e</sup> échelon	4 <sup>e</sup> échelon
3 <sup>e</sup> échelon	3 <sup>e</sup> échelon
2 <sup>e</sup> échelon	2 <sup>e</sup> échelon
1 <sup>er</sup> échelon	1 <sup>er</sup> échelon

**Articles 21,22,23,24 :** Abrogés par le décret 94-280 du 11 avril 1994, JO du 12 avril 1990 en vigueur le 1er août 1994.

**Article 25 :** Les dispositions du décret n° 64-773 du 20 juillet 1984 relatif au statut particulier du corps des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne, modifié par le décret n° 66-631 du 19 août 1966, sont abrogées.

**Article 26 :** Le ministre de l'économie et des finances, le ministre des transports, le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique, et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française et prendra effet à compter du 1er juillet 1970.

**INDEMNITE DIFFERENTIELLE**

Décret n° 99-580 du 09 juillet 1999 relatif à l'octroi d'une indemnité différentielle à certains fonctionnaires du corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile

**Article 1er :** - A compter du 1er janvier 1998 et pour une durée maximale de quinze ans, les fonctionnaires issus du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ou du corps des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne et nommés dans le corps des

ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile avant le 1er Août 1994 peuvent, sous réserve des dispositions des articles 2 et 3, bénéficier au titre d'une année civile d'une indemnité différentielle lorsque la rémunération brute mensuelle, hors indemnités à caractère résidentiel ou familial, qui leur est servie au titre du mois de décembre précédant l'année civile considérée est inférieure à la moyenne des rémunérations brutes mensuelles, hors indemnités à caractère résidentiel ou familial et déduction faite du prélèvement prévu à l'article 6-2 de la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 susvisée, versées au titre du même mois de décembre aux agents appartenant au corps d'origine du fonctionnaire concerné recrutés dans ce corps la même année que ce dernier.

**Article 2 :** - Les agents qui, à compter du 1er janvier 1998, ne remplissent pas au titre de deux années consécutives les conditions définies à l'article 1er ne peuvent bénéficier des dispositions du présent décret.

**Article 3 :** - Les agents issus du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ne peuvent bénéficier des dispositions du présent décret au-delà du dernier jour du mois au cours duquel ils atteignent la limite d'âge de leur corps d'origine.

**Article 4 :** - Le montant mensuel de l'indemnité différentielle versée au titre d'une année civile est égal à la différence de rémunération constatée dans les conditions définies à l'article 1er ; ce montant est réduit à concurrence des augmentations de rémunération consécutives à un avancement d'échelon ou de grade de l'agent qui interviennent au cours de l'année civile considérée à la date d'effet de cet avancement.

**RUPTURE DE L'ENGAGEMENT  
DE SERVIR L'ETAT**

**Arrêté du 19 août 1983 relatif aux taux de l'indemnité forfaitaire due par les ingénieurs de l'aviation civile, les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, des officiers contrôleurs de la circulation aérienne, les électroniciens de la sécurité aérienne, les techniciens de l'aviation civile, en cas de rupture d'engagement de servir l'Etat**

**Article 1er :** Pour chaque année de formation effectivement accomplie, le montant de l'indemnité forfaitaire prévue à l'article 3 des arrêtés du 27 février 1974 et par le décret du 23 septembre 1973 susvisés s'élèvera à:

- 37 500 F en ce qui concerne les ingénieurs de l'aviation civile ;
- 31 000 F en ce qui concerne les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ;
- 40 000 F en ce qui concerne les officiers contrôleurs de la circulation aérienne ;
- 40 000 F en ce qui concerne les électroniciens de la sécurité aérienne issus des concours prévus par le décret n° 77-1006 du 1er septembre 1977 ;
- 20 000 F en ce qui concerne les électroniciens de la sécurité aérienne issus des concours prévus par le décret n° 81-45 du 8 mai 1981 et de la sélection professionnelle ;
- 18 000 F en ce qui concerne les techniciens de l'aviation civile.



**Article 2 :** Les arrêtés du 5 avril et du 14 août 1974 susvisés sont abrogés.

**Article 3 :** Cet arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

(Arrêté non contresigné par le ministre chargé du budget et non publié au JO).

**Loi n° 84-1286 du 31 décembre 1984 relative à  
l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne**

**Article 1er :** (...) Les deuxième et troisième alinéas de l'article 3 de la loi n° 71-458 du 17 juin 1971 relative à certains personnels de l'aviation civile sont abrogés.

**Article 2 :** En cas de cessation concertée du travail dans les services de la navigation aérienne, doivent être assurés en toute circonstance:

- la continuité de l'action gouvernementale et l'exécution des missions de la défense nationale;
- la préservation des intérêts ou besoins vitaux de la France et le respect de ses engagements internationaux, notamment le droit de survol du territoire;
- les missions nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens;
- le maintien de liaisons destinées à éviter l'isolement de la Corse, des départements et territoires d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte;
- la sauvegarde des installations et du matériel de ces services.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application de ces dispositions.

**Article 3 :** Le ministre chargé de l'aviation civile désigne les personnels indispensables à l'exécution des missions visées à l'article 2 de la présente loi.

Ces personnels doivent demeurer en fonction.

**Article 4 :** Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur à la date de la publication du décret visé à l'article 2 de la présente loi. Elles sont applicables dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

**Décret n° 85-1332 du 17 décembre 1985 modifié relatif à  
l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne**

Article 1er : Les services de la navigation aérienne nécessaires à l'exécution des missions définies à l'article 2 de la loi du 31 décembre 1984 précitée sont :

- 1 - Les stations radar utilisées pour le contrôle en route, le système de transmission automatique des données traitées vers les centres de défense aérienne et les services fixe le mobile des télécommunications aéronautiques pour les besoins de la défense aérienne;

2 - Le service du contrôle du trafic aérien pour l'organisation et la régulation des flux du trafic aérien, le traitement initial des plans de vol, la transmission automatique des messages sol-sol, l'analyse et la transmission des informations nécessaires au déclenchement éventuel d'opérations de recherche et de sauvetage;

3 - Les centres régionaux de la navigation aérienne pour la fourniture des services de la circulation aérienne aux aéronefs et pour l'identification des vols au bénéfice de la défense aérienne; la capacité offerte pour les survols, dans les espaces aériens gérés par la France, est égale à la moitié de celle qui serait normalement offerte dans la période considérée;

4 - Les aides radio-électriques et les stations isolées de télécommunications air-sol nécessaires à la fourniture des services de la circulation aérienne en route;

5 - Les services chargés de la sécurité de la navigation aérienne et de l'exploitation technique dans les aérodromes suivants : Orly, Roissy-Charles de Gaulle, Deauville, Nantes, Clermont-Ferrand, Lyon-Satolas, Marseille, Nice, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, Poitiers, Limoges, Mulhouse-Bâle, Ajaccio, Bastia, Calvi;

6 - Les services chargés de la sécurité de la navigation aérienne et de l'exploitation technique dans les principaux aérodromes des départements, des territoires et des collectivités territoriales d'outre-mer: Cayenne, Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Saint-Denis de la Réunion, Mayotte, Nouméa-la-Tontouta, Wallis, Papeete-Faaa, Saint-Pierre;

7 - (D n° 87-504 du 8 juillet 1987). Les services de la navigation aérienne qui permettent d'assurer le trafic suisse de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, les liaisons aériennes nécessaires au fonctionnement des institutions européennes à Strasbourg et un nombre limité de vols internationaux et intérieurs désignés en fonction des intérêts et des besoins vitaux de la France.

[le deuxième alinéa du 7 a été abrogé par décision de Conseil d'Etat du 12 mai 1989].