

Paris, le 28 MAI 2010

LE DIRECTEUR GENERAL			
DTA	DSNA	SG	OCV DSAC/
DSAC	GTA	Cab DG	MALGH
Arrivé le	3 JUIN 2010		
Courrier n°			
Rép. directe	Projet de réponse pour le :		
	Min	Cab Min	DG
courrier suivi :			

Le ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports

à

Monsieur Patrick GANDIL
Directeur général de l'aviation civile

Référence : D 10010523
Objet : pré-rapport SAVARY

Vous trouverez ci-joint le rapport intermédiaire que nous a remis Monsieur Gilles Savary, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée sur la réalisation du projet FABEC (FAB Europe Central), qui vise à créer une organisation intégrée de la prestation de services de navigation aérienne sur les espaces aériens de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse.

Nous vous demandons de bien vouloir remettre ce document aux organisations syndicales de la DGAC comme elles l'ont souhaité. Vous pourrez également en faire état à nos partenaires européens, en sachant qu'il ne s'agit que d'un rapport provisoire qui ne saurait engager à ce stade le gouvernement.

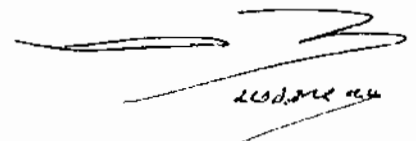
Tout en prenant acte de ce premier rapport et de ses recommandations, nous avons en effet demandé à Monsieur Savary de poursuivre ses travaux et d'approfondir en particulier les hypothèses et pistes de travail figurant au chapitre 3 du document.

C'est au vu du rapport consolidé qu'il nous fera parvenir d'ici fin juin que nous arrêterons une position définitive sur ses propositions et sur le mandat de négociation qui devra être confié aux représentants de la France qui seront chargés d'établir avec nos partenaires le traité instituant le FABEC.

En attendant, le dialogue doit se poursuivre avec toutes les parties et nous comptons donc sur vous pour mener les concertations nécessaires, afin de consolider nos positions sur ce projet et d'approfondir les pistes de travail évoquées dans ce rapport intermédiaire, en relation avec Monsieur Gilles Savary.



Jean-Louis BORLOO



Dominique BUSSEREAU

MISSION DE MEDIATION SUR LE FABEC

Rapport intermédiaire à Monsieur le Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, et à Monsieur le Secrétaire d'État chargé des Transports

**De Monsieur Gilles SAVARY, par lettre de mission en date du 4 mars 2010
21 mai 2010**

Rapport intermédiaire

SOMMAIRE

<i>Historique du projet FABEC</i>	<i>p 3</i>
INTRODUCTION	<i>p 5</i>
I. LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE	<i>p 7</i>
II. REACTIONS SYNDICALES	<i>p 8</i>
2.1. Un mouvement social révélateur d'une fracture au sein du corps social de la DGAC	<i>p 9</i>
2.2. Les principaux points d'achoppement entre syndicats.	<i>p 11</i>
2.3. Trois conceptions du futur FABEC en présence	<i>p 12</i>
III. PREMIERES HYPOTHESES DE TRAVAIL	<i>p 14</i>
3.1. Une approche graduelle	<i>p 14</i>
3.2. Hypothèses d'architecture institutionnelle du FABEC	<i>p 16</i>
3.3. Finaliser le Traité-Cadre sous Présidence Belge de l'Union Européenne	<i>p 17</i>
3.4. Rééquilibrer et organiser le dialogue social	
	<i>p 18</i>
CONCLUSION : Préserver la Dynamique du projet	<i>p 19</i>
<i>Lexique</i>	<i>p 21</i>
<i>Ressources documentaires</i>	<i>p 23</i>
<i>Annexes</i>	<i>p 24</i>

Historique du projet FABEC

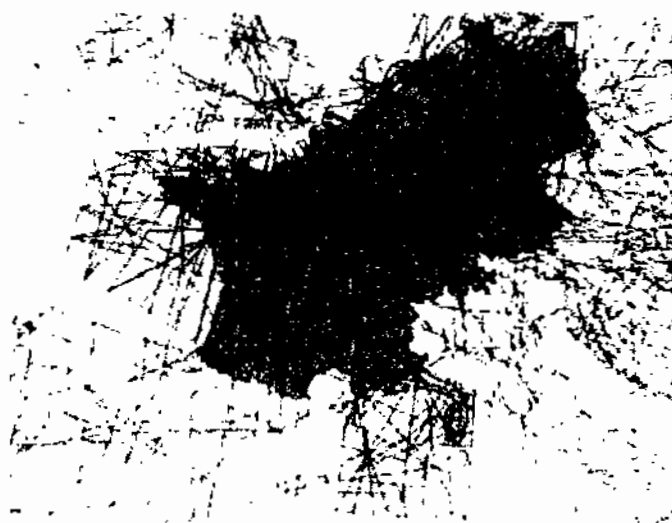
En mars 2004, le Parlement et le Conseil européens adoptent le premier paquet législatif pour la réalisation du « Ciel Unique Européen » (Single European Sky, SES) dans l'objectif de « renforcer les normes de sécurité actuelles, de contribuer au développement durable et d'améliorer les performances globales du système de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne afin de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien. » Les Etats Membres ont alors engagé la restructuration de leur espace aérien en Blocs d'Espace Aérien Fonctionnels (Functional Airspace Block ou FABs).

Le second paquet « Ciel Unique Européen », adopté en octobre 2009, a renforcé le concept de FABs et prévoit leur mise en œuvre au plus tard le 4 décembre 2012. Ces dernières années, neuf initiatives ont été lancées en vue créer des FABs en Europe.

Avec un espace aérien accueillant 55% du trafic aérien européen, le projet FAB Europe Central (FABEC) piloté par l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse, est de loin le plus important de ces projets.

Cette démarche repose sur la convergence entre une initiative franco-suisse lancée dès 2004 et celle lancée peu après par l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas ainsi qu'un organisme d'Eurocontrol, situé à Maastricht et qui assure une partie du contrôle aérien au-dessus de ces pays.

La position géographique du FABEC en fait une pièce essentielle dans la future réorganisation de l'espace aérien et de la gestion du trafic aérien en Europe. Couvrant 1,7 M km², son espace aérien se caractérise par des trafics aériens civils et militaires étroitement entrelacés et des volumes de trafic en croissance. D'ici 2018, le nombre de vols civils et militaires dans le FABEC devrait augmenter de près de 50%.



La zone centrale de l'Europe : l'une des plus denses au monde en termes de trafic.

Lors du sommet européen de l'aviation du 18 novembre 2008 à Bordeaux, les autorités civiles et militaires de l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse ont signé une Déclaration d'Intention visant à créer formellement le FABEC.

En parallèle, les sept services de navigation aérienne (dont le Centre de Maastricht) de ces Etats ont conclu un accord qui a servi de base aux premières étapes de coopération.

Depuis lors, et sous l'égide d'une structure commune de gestion de projet, des « équipes spéciales » composées de personnels des sept services de navigation aérienne, réalisent les actions identifiées lors de l'étude de faisabilité, en s'appuyant notamment sur un management commun de la sécurité.

Un accord de coopération entre les autorités nationales de surveillance doit également être signé. Un accord international, base institutionnelle pour la construction et la mise en place du FABEC, devrait être signé au plus tard fin 2010 et entrera en vigueur après sa ratification prévue en 2011.

INTRODUCTION

La lettre de mission adressée par Monsieur le Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat et par Monsieur le Secrétaire d'État chargé des Transports, vise à proposer un mandat de négociation aux autorités françaises sur la base et dans le cadre établis par la réunion ministérielle de lancement du FABEC qui s'est tenue à Bordeaux le 18 novembre 2008, au cours du Sommet Européen de l'Aviation, sous présidence française de l'Union Européenne, ainsi que par la position française énoncée et présentée aux représentants des personnels par Monsieur le Secrétaire d'État chargé des Transports le 11 janvier 2010.

Il s'agit, en première instance, d'aboutir à un acte de droit international entre les Etats parties au projet, pouvant être formalisé sous présidence belge au second semestre 2010, visant d'une part à respecter la date butoir légale du 4 décembre 2012 pour la constitution du FABEC et l'objectif du milieu de la décennie pour la mise en place d'un service de navigation aérienne unique ou commun à ce nouvel espace aérien transnational.

Le cahier des charges de la mission repose sur cinq grands principes politiques :

- La préfiguration d'un service unifié de navigation aérienne entre les 6 Etats et leurs 7 opérateurs. Cet objectif est parfaitement compatible avec le respect des souverainetés nationales du fait de la séparation fonctionnelle entre prestataires de contrôle, autorités de surveillance et de certification, et autorités de réglementation, introduite par le Règlement Ciel Unique I (CE/549/2004 du 10 mars 2004) ;
- Le nouvel organisme doit être conçu comme un modèle « intégré » de service public, de statut international public, sans préjudice du statut de fonctionnaire d'État des agents de la DGAC, y compris des agents mis à sa disposition ou détachés en son sein ;
- L'intégrité de la DGAC et de son périmètre d'action et d'expertise doit être préservé et garantir notamment aux agents le respect de leur statut et du pacte protocolaire de la DGAC, ainsi que les passerelles professionnelles auxquelles encadrement et organisations syndicales semblent particulièrement attachés ;
- Le maintien du format des infrastructures et missions « sol à illimité » de la DSNA, en particulier du nombre des centres de contrôle et des moyens et services associés constitue un principe fort de la position française ;

- Enfin, il est expressément demandé d'associer les personnels et les partenaires sociaux à l'élaboration de ce grand projet et d'introduire dans sa gouvernance un dialogue social permanent.

Sur ces bases, et dans le cadre de notre mission, nous nous sommes dans un premier temps attachés à procéder à des auditions systématiques et sans exclusive des représentants des 12 organisations syndicales du personnel de la DGAC, de ses principaux cadres dirigeants, mais aussi de partenaires et usagers du contrôle aérien français, ainsi que de l'ETF, de la coordination MARC, de l'Armée de l'Air française et de la Commission Européenne, afin d'identifier leurs positions respectives vis-à-vis du projet de Ciel Unique Européen en général, et de FABEC en particulier.

L'exercice, essentiellement national, a permis de cerner la réceptivité des diverses parties prenantes à l'égard du projet et d'identifier les champs de consensus, les facteurs de blocage et les questionnements encore en débat sur différents points du projet.

Nous nous sommes également appliqués à solliciter des partenaires sociaux comme de la direction de la DGAC, une approche participative plus explicite visant à préciser leurs positions et conceptions respectives du projet FABEC et de son architecture.

Cette première phase de la mission, nécessaire à l'identification du « champ des contraintes et des possibles » de la position française et donc à la préfiguration du mandat de négociation français, ne saurait préjuger en rien de son accueil par les partenaires européens de la France, et par conséquent, des inflexions, amendements et réorientations qui pourraient être nécessaires à l'élaboration d'un compromis entre les 6 Etats et leurs 7 prestataires de navigation aérienne.

Dans la seconde phase de la mission, consécutive à ce rapport intermédiaire, nous nous proposons d'identifier plus précisément les positions des partenaires européens du FABEC, à la lumière à la fois de l'état d'avancement des travaux, des négociations en cours entre les administrations nationales concernées, et des auditions que nous nous proposons d'effectuer auprès des Gouvernements et des parties prenantes internationales au projet.

Le rapport final de notre mission visera à rapprocher ces différents points de vue intérieurs et extérieurs, afin d'orienter le mandat de négociation sur des bases informées et réalistes, susceptibles de lui donner les meilleures chances de succès aux échéances souhaitées.

* * *

I. LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE

Le Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau, a présenté, lors d'une réunion avec l'ensemble des syndicats représentatifs des personnels de l'aviation civile, le lundi 11 janvier 2010, les grandes orientations du gouvernement en matière d'aviation civile pour les prochaines années.

Il a rappelé que le premier objectif était de faciliter la reprise du trafic aérien avec un espace aérien plus performant, c'est-à-dire plus sûr, plus accessible, avec des routes plus directes et des niveaux de vols et des trajectoires optimisées, permettant aux compagnies aériennes des vols plus économiques et moins polluants. Or le gouvernement considère que ceci ne peut se concevoir qu'au niveau européen sinon mondial. C'est pourquoi l'évolution de la DGAC sera avant tout tournée vers la construction du ciel unique européen dans le cadre du nouveau règlement qui a été mis au point sous la présidence française de l'Union Européenne. Ce projet européen sera articulé autour du programme européen de recherche et développement SESAR et de la construction d'un bloc d'espace fonctionnel commun avec l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse : le FABEC. Il s'inscrit dans un programme européen de mise en place de 9 blocs d'espace aérien fonctionnels susceptibles de couvrir ultérieurement un « ciel unique européen » de même importance que les espaces aériens des grands pays de la planète.

Le Secrétaire d'Etat a tenu à rassurer les personnels sur le fait que ces évolutions ne remettraient pas en cause les éléments clés de la « chaîne de sécurité » qui font aujourd'hui la force des services de navigation français, comme le travail en équipe et la continuité des services techniques et opérationnels entre le contrôle d'aérodrome, d'approche et de route.

Le Secrétaire d'Etat a également rappelé que la France avait contribué à faire reconnaître aux services de la navigation leur caractère de service d'intérêt général non soumis à la concurrence. Il a indiqué que le gouvernement s'inscrivait donc dans une démarche qui puisse aboutir à la création d'une organisation intégrée de la prestation de services de navigation aérienne au sein du FABEC en respectant les principes d'un service public, non concurrentiel et non privatisable. Il a précisé que dans ce modèle de service public européen, le statut, la formation et la qualification des personnels de la DGAC, ne seraient pas remis en cause, leur intégration dans les services européens se faisant par voie de mise à disposition ou détachement. Il a aussi insisté sur le fait que les modalités politiques, juridiques, opérationnelles et sociales de cet organisme intégré seraient négociées avec les représentants des personnels de la DGAC. En particulier pour ce qui concerne la réflexion sur un statut unifié des personnels du FABEC dans lequel les personnels de la DGAC pourraient

être détachés (sans remettre en cause le principe du maintien des corps de la DGAC et la possibilité d'opter pour une simple mise à disposition).

Le Secrétaire d'Etat a rappelé par ailleurs que l'organisation de la fonction de surveillance de la sécurité était aussi l'une des questions essentielles de la construction européenne et qu'elle serait garantie par les Etats, par une organisation adaptée. La France préparera donc avec ses homologues européens les modalités de coopération permettant d'assurer de manière efficace la fonction de surveillance au niveau du FABEC.

Plus généralement les évolutions de la DGAC intégrées à ce nouveau protocole devront permettre à l'autorité nationale de surveillance française (DSAC), par une construction équilibrée au regard de l'intégration du FABEC, de s'affirmer en Europe dans le cadre du modèle public souhaité et en articulation avec les compétences exercées par l'EASA.

II. REACTIONS SYNDICALES

Les réactions diverses et très différentes des syndicats à l'annonce du plan gouvernemental sur le FABEC traduisent la diversité du paysage social de la DGAC.

Tableau 1 : élections professionnelles DGAC de juin 2008 (source DGAC)

Organisations syndicales	Voix en %
USAC-CGT	28,05 %
SNCTA	20,58 %
FO (SNNA-FO / SNPACM-FO)	14,30 %
SPAC/CFDT	12,32 %
SATAC-UNSA (devenu UTCAC)	6,22 %
SNAC/CFTC	5,68 %
UNSA-IESSA	5,55 %
SNICAC-CGC	4,61 %
SNIAC/AIPC	0,97 %
SOLIDAIRES (SPASMET / SUDAC)	0,90 %
SNPL/DGAC	0,57 %
USAC/DGAC	0,25 %

D'un côté, les syndicats SNCTA et UTCAC et CFTC, fortement représentés chez les contrôleurs aériens, ont indiqué à des degrés divers, leur acceptation des orientations présentées. D'un autre côté, une intersyndicale composée des syndicats USAC-CGT, FO-SNNA, FO-SNACM, UNSA-IESSA et SNICAC-CGC et revendiquant sa représentation majoritaire au niveau global de la DGAC (52,76 % des suffrages lors des dernières élections professionnelles de juin 2008), ont déposé des préavis de grève pour les 13 et 14 janvier puis pour la période du 23 au 27 février derniers, en réaction à la proposition

de création d'un FABEC intégré. Cette intersyndicale a été rejointe en partie dans ces mouvements par la CFDT, et l'UNSA-ICNA, qui ont déposé leurs propres préavis.

2.1. Un mouvement social révélateur d'une fracture au sein du corps social de la DGAC

Ce mouvement de grève, alors que le projet d'un service de navigation FABEC intégré est porté depuis plusieurs années par certaines des principales organisations syndicales des contrôleurs aériens, qu'il fait partie des scénarii résultant de l'étude de faisabilité faite à la demande des Etats sur le FABEC et qu'il a été annoncé par le gouvernement avec de nombreuses garanties pour les personnels de la DGAC, a révélé les malentendus, les incompréhensions mais aussi les inquiétudes suscitées par ce projet.

Tableau II : mouvement social des 13 et 14 janvier 2010 (source DGAC)

Corps de métier	Suivi de la grève (hors astreintes)
Contrôleurs (ICNA et TSEEAC)	31,18%
Personnels de maintenance (IESSA)	72,17%
TSEEAC	13,4 %
IEEAC	29,6 % hors fonctionnaires
Personnels administratifs et ouvriers	9,38 %

Tableau III : mouvement social du 23 au 27 février 2010 (source DGAC)

Corps de métier	Suivi de la grève sur la journée du 25 février (hors astreintes)
Contrôleurs (ICNA et TSEEAC)	31,3 %
Personnels de maintenance (IESSA)	77,09 %
TSEEAC	170 personnes
IEEAC	119 personnes
Personnels administratifs et ouvriers	456 personnes

Le mouvement a donc été minoritairement suivi chez les ICNA et TSEEAC, ce qui semble conforme au soutien clair apporté au projet gouvernemental par le SNCTA et l'UTCAC, et dans une certaine mesure par la CFTC. Par contre il a été très majoritairement suivi par les IESSA, ce qui semble aussi conforme à la présence forte de la CGT et de l'UNSA dans la représentation syndicale de ce corps, mais traduit sans doute également la forte inquiétude générée par la construction européenne chez ces personnels.

Le taux de participation chez les ingénieurs et cadres à ce mouvement est aussi significatif des interrogations qui demeurent chez une partie des personnels d'encadrement. Et si le taux est plus faible chez les administratifs et ouvriers,

comme il l'est en général dans les mouvements de grève à la DGAC, nous avons pu constater aussi de nombreuses questions chez ces personnels.

Il faut cependant souligner que ni la réalisation du FABEC, en soi, et aux dates proposées par le Règlement européen, pas plus que ses objectifs, ne sont contestés par aucune des 12 organisations syndicales de la DGAC, dont l'ouverture et l'appréhension des problématiques européennes et internationales apparaissent exceptionnellement développées, à tout le moins sans commune mesure avec l'habituel gallo tropisme du secteur public français.

Il est apparu clairement au cours des auditions, notamment avec l'Intersyndicale, que ce mouvement cristallisait sur le projet gouvernemental de Service Intégré Européen de Navigation Aérienne, divers motifs, tant structurels que conjoncturels, de malaise social. En outre le concept « d'intégration » supranationale du futur prestataire du FABEC, a pu, sans explication et mode opératoire de mise en œuvre suffisamment précis, alimenter les inquiétudes et être perçu comme un risque de « dé-intégration » de la DGAC, malgré toutes les assurances données par le Ministre sur le maintien de l'unité de la DGAC.

Car l'intégrité de la DGAC fait l'objet d'un assez large consensus, transverse aux deux principales sensibilités syndicales exprimées sur le projet FABEC, mais aussi de la plupart des cadres supérieurs auditionnés, attachés tant au périmètre français de couverture intégrale du champ de l'Aviation Civile qu'à la pérennisation des « passerelles » professionnelles entre les différents métiers et fonctions de la DGAC.

Au plan de la représentativité syndicale, nous avons relevé une contestation de la légitimité syndicale du groupe MARC, porteur du projet MOSAIC, au motif qu'il compte en son sein des associations professionnelles, pourtant incontestablement représentatives des personnels des services de navigation aérienne des Etats parties prenantes et du centre de Maastricht, mais non référencées comme organisations syndicales de salariés au sens du droit du travail et des conventions internationales.

Cette contestation de représentativité et de légitimité du MARC est relayée à Bruxelles par l'ETF, seule confédération initialement référencée auprès de la Commission Européenne au titre du dialogue social sectoriel institutionnel. Il est à noter cependant que le FABEC ne couvre pas la totalité de l'espace communautaire, d'où il en découle un « porte-à-faux » entre deux légitimités : celle de MARC, essentiellement orienté FABEC, et celle de l'ETF, représentative au plan communautaire dans son ensemble. La DG MOVE de la Commission Européenne en a pris acte et adopté en conséquence une attitude conciliatrice visant à encourager un *modus vivendi* entre elles. Ceci laisse cependant en l'état, la question des critères qui devront déterminer leurs représentations respectives au sein du futur dialogue social sectoriel du FABEC. Ce point devra donc être approfondi dans la poursuite du projet car un dialogue social efficace et clairement représentatif des personnels concernés, sera l'une des conditions de la réussite du projet de construction d'un FABEC intégré.

2.2. Les principaux points d'achoppement entre syndicats

Fruit d'un long travail d'élaboration et de rapprochement des organisations syndicales et associations professionnelles des prestataires de contrôle aérien des 6 Etats concernés, le projet MOSAIC, présente l'incontestable mérite de son antériorité et de sa pro activité. Il s'inscrit incontestablement dans une perspective d'évolution et d'adaptation des services d'aviation à la dimension européenne.

Malgré son ambition pro-européenne et l'écho qu'il recueille auprès d'une bonne partie des personnels du FABEC, il n'a pas pour l'instant été repris en tant que tel par les autorités gouvernementales qui ne se sont pas encore accordées sur le modèle définitif du FABEC.

De son côté, l'Intersyndicale française s'était jusqu'alors essentiellement située de façon critique sur ce projet, sans proposer une position alternative aussi élaborée et construite.

Les critiques de l'Intersyndicale opposaient donc une conception « coopérative », essentiellement défensive, du futur FABEC au projet intégré plus précis et plus ambitieux de MOSAIC.

Le gouvernement français a présenté et précisé dans la lettre de mission une ambition claire d'intégration des services de navigation aérienne, mais en même temps la volonté de maintenir l'unité de la DGAC.

Cette ambition n'a pas toujours été comprise, la crainte demeure d'un inéluctable éclatement de la DGAC dès lors que le projet entend concilier et maintenir en son sein des personnels de statut international plus avantageux (ceux de la DSNA intégrée au FABEC) et des personnels sous statut national actuel. Les engagements à maintenir le statut des agents de la DGAC pour les mettre à disposition du FABEC ou les y détacher, tant par le Secrétaire d'Etat que par le Ministre d'Etat, n'ont donc pas suffi à rassurer l'ensemble des personnels.

D'autres questions demeurent pour certains personnels :

- La question de l'intégrité de la DSAC et de sa place dans un FABEC intégré, qui est notamment l'un des axes majeurs de réflexion de l'UTCAC.
- La question du format et de la répartition des structures de contrôle aérien ainsi que de l'intégration de leurs différentes missions (en route, approche, tours de contrôle) à l'échelle d'un FABEC intégré, avec les conséquences qui pourraient en découler en termes de restructuration des centres de contrôle et par conséquent d'emplois, bien que le gouvernement ait pris là

aussi et par écrit des engagements très clairs sur le maintien des centres actuels et l'intégration des tours de contrôle dans le FABEC.

- Une interrogation quant à l'avenir de la DTI et de l'ENAC, considérés comme garants à la fois d'une culture aéronautique et d'un savoir-faire propres à l'Aviation Civile Française.
- Enfin, la coordination européenne MARC, est favorable à un FABEC intégré à la condition formelle « de ne laisser personne sur le bord du chemin », et donc d'intégrer les contrôleurs de tours, ainsi que les électroniciens et la plupart des personnels administratifs et moyens annexes, sous statut international FABEC.

2.3. Trois conceptions du futur FABEC en présence :

- Une approche intégrée sous statut public européen au sein d'un organisme international public, consistant à transférer le maximum de métiers et de personnels de la DGAC sous double statut public international et français. C'est la position exprimée par l'UTCAC ;
- Une approche intégrée intermédiaire consistant au transfert des seuls personnels de la DSNA ainsi que des personnels nécessaires à l'Autorité de surveillance européenne sous double statut, les autres personnels demeurant sous statut exclusif de fonctionnaire français (SNCTA) ;
- Une approche coopérative, interprétée comme une simple intensification des coopérations opérationnelles nationales voir un *statu quo*, portée par les syndicats de l'Intersyndicale.

De façon moins tranchée, les « non-alignés » - CFTC et CFDT ainsi que l'UNSA-ICNA, revendiquent leur sensibilité européenne et leur adhésion à la perspective du FABEC, mais expriment leur scepticisme sur la compatibilité de l'approche intégrée avec l'intégrité de la DGAC à laquelle ils s'affirment attachés. D'où leur adhésion sans ralliement à la conception « coopérative » de l'Intersyndicale.

Au total, il ressort des auditions que les trois principaux points de désaccords entre les grandes familles syndicales qui opposent leurs conceptions « intégrative » et « coopérative » du FABEC concernent :

- Une divergence fondamentale d'appréciation sur la compatibilité entre une fusion des prestataires de navigation aérienne et la préservation de l'intégrité organique et sociale de la DGAC ;
- Le rythme tolérable des convergences fonctionnelles, techniques et sociales envisageables au sein du FABEC, sans désorganisations opérationnelles ni

atteinte rédhibitoire au modèle français d'administration des différentes composantes de l'Aviation civile;

- Les gains de performance qu'offrent chaque modèle et les efforts qu'ils peuvent représenter pour les personnels.

Dans tous les cas, l'ensemble des organisations syndicales auditionnées revendiquent la mise en place d'un dialogue social structuré au sein du futur FABEC.

Bien évidemment, si ces questions appellent un débat et une tentative de compromis national, la plupart d'entre elles ne trouveront d'éclairage définitif qu'au regard des réponses qu'y apporteront *in fine* les Etats Membres concernés.

S'il est nécessaire que le Gouvernement français définisse clairement son propre angle de négociation en concertation avec les représentants syndicaux, comme il s'y est engagé dans la lettre de mission, il n'est pas possible de définir précisément, avant que les négociations internationales aboutissent, la configuration définitive d'un FABEC intégré et de sa gouvernance.

Par ailleurs, il faut noter que dans le cadre de cette mission l'Intersyndicale a tenu à mieux expliciter sa position dans une proposition intitulée « CO-OP MODEL/ FABEC : un espace intégré de coopérations pour le FABEC » qui nous a été remise le 7 avril, ainsi qu'à l'ensemble des parties prenantes et des Ministres concernés. L'ETF a adopté la même plateforme de proposition le 3 Mai 2010.

Cette contribution manifeste une évolution vers une conception politique intégrée du FABEC, basée sur une unité institutionnelle de décision politique, de supranationalité réglementaire, de redevances et d'interopérabilité technique, sous réserves :

- d'une prise de décision de nature intergouvernementale au sein d'organes de gouvernance du futur FABEC sous régime de l'unanimité des Etats-membres ;
- d'une subsidiarité de mise en œuvre opérationnelle par chaque administration nationale de sécurité civile ;
- de la mise en place d'un dialogue social institutionnalisé au sein du FABEC.

Son avancée incontestablement la plus notable, tient à son acceptation d'un organe de gouvernance international disposant de la personnalité juridique, à condition qu'il soit neutre et sans incidences sur le statut et le périmètre de la DGAC.

En cela, le projet de l'Intersyndicale nous semble constituer une première avancée vers un rapprochement des points de vue internes à la DGAC, même s'il reste sensiblement démarqué du projet MOSAIC et en deçà du projet de l'administration

d'aller vers une réelle intégration de la fourniture des services de navigation aérienne au sein du FABEC.

De son côté, l'UNSA-ICNA, a produit le 16 Avril 2010 « Concordia », un document de propositions très bien documenté, proche des conclusions de l'Intersyndicale, mais plus en retrait en ce qui concerne la personnalité juridique de l'organe de gouvernance du FABEC.

III. PREMIERES HYPOTHESES DE TRAVAIL

La France, par la prise de position de son Secrétaire d'Etat aux Transports le 11 janvier dernier en faveur d'un FABEC intégré, s'est incontestablement placée dans une position de négociation proactive, particulièrement avantageuse vis-à-vis des partenaires qui présentent des modèles très différents d'organisation des missions de contrôle et de surveillance et qui auraient peut-être tenté d'imposer à la France un autre type d'architecture dans un FABEC à connotation moins intégrée et plus ouvert à des délégations au privé.

En l'état d'avancement actuel de notre mission, et sans préjudice de sa seconde phase internationale qui se déroulera au cours des mois de mai et juin 2010, nous sommes en mesure de proposer aux Ministres commanditaires, la feuille de route intermédiaire suivante.

3.1. Une approche graduelle

La France a initié un processus politique fort en annonçant sa volonté de créer une organisation intégrée de la prestation de services de navigation aérienne sur l'ensemble de l'espace aérien du FABEC. Il faut maintenant prolonger cette initiative par des contacts bilatéraux de niveau ministériel permettant à la fois d'explicitier la position française, d'en préciser les contours et de définir avec les Etats partenaires un calendrier de négociation.

Nous proposons d'envisager et de proposer à nos partenaires une méthode de convergence progressive basée sur la négociation préalable de chapitres d'intégration fonctionnels et opérationnels, dûment répertoriés, selon la méthode communautaire adaptée pour l'intégration de nouveaux Etats Membres au sein de l'Union Européenne.

Il ressort de nos auditions françaises que les principaux usagers du service public de contrôle aérien partagent ce souci d'approche graduelle, craignant les difficultés

d'organisation qui pourraient résulter de cultures et de modes opératoires nationaux encore trop différents, ainsi que leur impact éventuel sur les redevances.

Ils pointent notamment à titre d'exemple, la nécessité de concilier le système français de péréquation des redevances pour services terminaux avec le système Allemand, très différent. A l'inverse du prestataire unique français « du sol à illimité », l'organisation allemande dissocie en effet strictement l'économie de l'en route et de l'approche, de celle des tours de contrôle des Länder ouverte à la concurrence et à plusieurs opérateurs. La Suisse se prépare à adopter cette séparation fonctionnelle et économique pour 2011. Cette question centrale devra être éclairée par la deuxième phase de notre mission.

La complexité institutionnelle, économique et sociale du sujet nous conduit à préconiser une méthode de négociation en deux temps distincts :

- Une négociation prioritaire des chapitres d'intégration touchant à l'architecture institutionnelle et à la gouvernance du FABEC (voir 3.2), avec l'objectif de créer et d'installer les institutions intergouvernementales du FABEC (basées sur le principe de l'unanimité) dès que possible, et en tout état de cause avant le 4 décembre 2012 ;
- Une négociation des différents chapitres fonctionnels, opérationnels, et techniques, étalée sur la période « ouverte » de 5 ans prescrite par la lettre de mission, avec possibilité d'intégration graduelle étape par étape, en fonction des contraintes techniques et politiques internationales.

Les deux blocs de négociation consisteraient à « ouvrir » les différents chapitres selon un calendrier prévisionnel à établir, sur la base d'une « maquette » de négociation identifiant le plus précisément possible chacun d'entre eux.

Chaque bloc de négociation pourrait être :

- Soit considéré comme indivisible et abouti qu'après d'adoption de l'ensemble de leurs chapitres, afin d'éviter une approche « en menu » susceptible d'aboutir à un accord global tronqué et dilatoire d'avancées ultérieures ;
- Soit au contraire susceptible d'être mis en œuvre de façon séquentielle en fonction du rythme d'avancement des négociations sur les différents chapitres sous réserve de cohérence fonctionnelle et de continuité des négociations sur les chapitres inaboutis ;
- Soit un traitement différencié des deux blocs de négociation, le premier (institutionnel) étant considéré comme global et inséquencable, le second (fonctionnel), pouvant être séquencé. C'est cette option qui a la préférence de votre Médiateur en cela qu'elle concilie une mise en place rapide des Institutions et de la Gouvernance du FABEC, et le temps nécessaire à négocier et

conclure des accords sociaux, techniques et opérationnels, soit de nature intégrative, soit de nature coopérative pour ceux qui touchent à des domaines de souveraineté ou de subsidiarité.

Le Médiateur a demandé à Monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile française de travailler à la réalisation d'une telle maquette. Si elle agréé aux autorités françaises, cette méthode, qui constituerait le cœur du mandat de négociation sollicitée par la lettre de mission, pourrait faire l'objet d'une proposition d'article additionnel au projet d'Accord Inter Gouvernemental Cadre, renvoyant à une annexe définissant les différents chapitres de chacun des deux blocs de négociation. A défaut de pouvoir figurer dans le projet d'Accord Intergouvernemental Cadre, cette option procédurale devrait néanmoins être proposée à nos partenaires européens dans la perspective du second Traité.

3.2. Hypothèses d'architecture institutionnelle du FABEC.

De tous les blocs fonctionnels en cours de négociation, le FABEC est probablement celui qui a vocation à faire référence dans l'espace communautaire, du fait des Etats Membres en présence, de l'association d'un Etat tiers, de la présence d'une forte composante militaire en son sein (OTAN), de la question -non encore résolue- de ses relations avec Eurocontrol et de l'avenir du Centre de contrôle aérien de Maastricht et de son statut futur au sein du FABEC.

Devoir concilier cet ensemble de contraintes géopolitiques, ajouté à l'importance, sans équivalent, du trafic et des intérêts industriels en jeu, motive une approche particulièrement attentive de la question du statut de la structure de gouvernance du FABEC et de ses personnels.

C'est également la raison pour laquelle nous préconisons que ces questions complexes fassent l'objet d'un bloc de négociation prioritaire, permettant de structurer, d'ouvrir et d'héberger dans les meilleurs délais, les négociations des chapitres opérationnels.

A priori, et en l'état encore sommaire de notre réflexion, trois options nous paraissent devoir être envisagées et évaluées, d'ici à la fin de notre mission :

- **La création d'une structure FABEC autonome au sein d'Eurocontrol**, qui présenterait l'avantage de faciliter l'intégration rapide du Centre de Maastricht dans un cadre déjà référencé, mais aussi sans doute l'inconvénient politique d'être difficilement recevable par la Commission Européenne et surtout par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne qui pourraient craindre un glissement paneuropéen de la tutelle réglementaire. Toutefois, l'approche *bottom up* retenue par le Règlement Ciel Unique II affaiblit ce type d'objections.

- **La création d'une organisation intergouvernementale *sui generis*** qui présenterait l'indéniable souplesse de répondre à l'approche « sur mesure » laissée à l'initiative des Etats par la Commission Européenne, mais présente le risque d'achopper sur des divergences de vue entre Etats partenaires sur la question du statut de la structure et de ses personnels. Cette option, qui est la plus couramment évoquée, doit, en tout état de cause, être envisagée et évaluée avec nos partenaires.
- **Enfin, la création d'un instrument communautaire de type entreprise commune ou GIEE**, qui présenterait l'avantage d'être parfaitement eurocompatible et interopérable avec d'autres FABs, mais qui aurait l'inconvénient de la lourdeur diplomatique et procédurale. Cette option, pourrait éventuellement permettre une convergence ultérieure des différents FABs de l'Union Européenne en vue de la création, à long ou moyen terme, d'un Ciel Unique vraiment « unique ».

Ces hypothèses de travail méritent d'être envisagées par les autorités françaises et testées auprès de leurs partenaires dans les meilleurs délais, afin d'orienter la négociation vers la formule la plus acceptable pour l'ensemble des partenaires.

Dans tous les cas, et quelle que soit la forme juridique choisie, il nous semble indispensable que les structures de Gouvernance préfigurées par le projet de Traité-Cadre soient chapeautées par une instance de décision Ministérielle, eu égard au nombre et à la sensibilité des questions de souveraineté impactées par le FABEC, comme par exemple la rationalisation des routes et la concertation entre contrôles civils et militaires.

3.3. Finaliser le Traité-Cadre sous Présidence Belge de l'Union Européenne

Il nous semble opportun d'envisager la finalisation du projet FABEC au travers de deux actes internationaux successifs :

- **Un Accord Inter-Gouvernemental Cadre** qui pourrait consister, à quelques amendements près, dans l'engagement de la France à signer le projet de Traité, dont la rédaction actuelle semble recueillir le plus large assentiment des organisations syndicales françaises.

Notre préférence pour un Accord Inter-Gouvernemental Cadre tient au fait que ce procédé ne nécessite pas de lourdes procédures de ratification et pourrait donc être conclu sous Présidence belge de l'Union Européenne au cours du second semestre 2010, conformément aux attentes de la Commission. Mais un Traité n'est naturellement pas à exclure.

Cette option, simple, présenterait l'avantage de poursuivre la dynamique politique internationale stimulée par la position française exprimée en janvier dernier.

- **Un Accord Inter-Gouvernemental ou un Traité de mise en œuvre détaillé** des différentes options négociées entre Etats parties, concernant les prestations et fonctions essentielles de gouvernance de l'Aviation Civile dans la zone FABEC en distinguant notamment les fonctions intégrées des fonctions subsidiaires, ainsi qu'une feuille de route annexée.

3.4. Rééquilibrer et organiser le dialogue social.

Pour que la France puisse conserver une position de négociation forte et proactive vis-à-vis des autres pays du FABEC, elle doit s'appuyer sur un dialogue social constructif et prendre en compte plusieurs éléments :

- les avancées de l'Intersyndicale qui constituent une « ouverture » nouvelle ;
- les contraintes des négociations internationales qui sont de nature à «resserrer» les positions sans qu'il soit nécessaire de les crispier prématurément ;
- la nécessité de concilier à Bruxelles les positions respectives de l'ETF et de MARC qui invitent à anticiper des solutions internes à la DGAC plutôt que de les subir « de Bruxelles ».
- Même si la question de la fusion des services de navigation aérienne reste un élément de clivage entre syndicats, il est souhaitable d'associer l'ensemble des organisations syndicales de la DGAC à l'élaboration d'une base de négociation française, conforme au cahier des charges de la lettre de mission

A cet égard, la démarche protocolaire interne à la DGAC fait l'objet d'un grand attachement de la part des organisations syndicales françaises. Elle reste parfaitement compatible avec le modèle prôné par les Ministres, de conciliation du futur FABEC et d'une intégrité de la DGAC.

Par la suite, le FABEC disposera en propre, d'une instance de dialogue social permanente chargée de concerter les représentations des personnels sur toute décision ou projet du FABEC susceptibles d'impacter les métiers et conditions de travail des personnels des prestataires de aérien.

Un chapitre de négociation spécifique doit être consacré à la structuration des organes et à la définition précise du champ et des missions de dialogue social du FABEC, ainsi qu'à ses règles de représentativité.

CONCLUSION : Préserver la Dynamique du projet

A l'issue des concertations et entretiens conduits au cours de cette première phase de notre mission, il apparaît que le projet FABEC recueille un très large consensus auprès de l'ensemble des parties prenantes françaises.

Sous réserve d'assurances concernant l'intégrité de la DGAC et la pérennité du statut de fonctionnaire d'Etat de ses personnels, il nous semble que la quasi-totalité des organisations syndicales françaises et européennes s'accordent sur la perspective d'une intégration politique du FABEC à travers des structures de gouvernance internationales, ménageant le principe de délibération à l'unanimité et de mise en place d'un dialogue social institutionnalisé.

Il nous paraît aussi possible d'engager sans délais des négociations avec les Etats partenaires du projet pour définir au plus vite la structure institutionnelle du FABEC et déboucher sur la signature du projet d'Accord Intergouvernemental Cadre en cours de négociation, sous Présidence belge de l'Union Européenne, avant le 31 décembre 2010.

Elle serait graduelle en cela qu'elle laisserait ouvertes des étapes ultérieures et progressives d'intégration fonctionnelle basées sur des préoccupations essentiellement opérationnelles au service, partagé par tous, d'une rationalisation des blocs d'espace européens et d'une amélioration de la qualité et du coût du service.

Ceci nous conduit à préconiser une approche consistant à :

- I. Préconiser pour ce faire une négociation en deux blocs et plusieurs chapitres, un premier bloc institutionnel et un second opérationnel selon le principe des chapitres une fois ceux-ci adoptés comme cadre de négociations dans l'Accord Intergouvernemental Cadre ;
- II. Envisager un second Accord Intergouvernemental, à échéance limite du 4 décembre 2012, de mise en œuvre programmée des convergences fonctionnelles et opérationnelles, négocié entre Etats parties et prestataires de services de la zone du FABEC.

La seconde et ultime phase de notre mission consistera, sur la base des hypothèses de travail laissées ouvertes par Messieurs les Ministres commanditaires, à concerter à la fois les parties prenantes industrielles et militaires, ainsi que les autorités gouvernementales et les prestataires de la zone FABEC, afin d'aboutir à une proposition de Mandat de négociation réaliste et acceptable par l'ensemble des parties, intérieures et extérieures.

Un groupe de contact « FABEC » représentant chacune des douze organisations syndicales de la DGAC sera concerté à cette fin à l'issue de cette seconde phase d'auditions internationales.

Quelle que soit l'option retenue, les conclusions du Conseil Transport exceptionnel de l'Union Européenne en date du 4 Mai 2010, consécutif aux conséquences de l'éruption du volcan Eyjafjallajökul, invitent à la plus grande célérité.

Leur volonté d'accélérer la mise en place des FABs et la nomination d'un coordonnateur européen pour ce faire, plaident pour un maintien de la dynamique impulsée par la France en vue de la construction d'un FABEC de référence, lui permettant de défendre ses positions plutôt que de risquer de l'exposer à la transposition d'un modèle inspiré d'un autre FAB, au sein duquel elle ne dispose pas de la même position de négociation.

L'ensemble des parties prenantes au projet FABEC, doivent garder à l'esprit qu'il constitue le principal banc d'essai de l'approche « bottom up » finalement adopté par le paquet législatif « Ciel Unique » II en 2009. Son échec, dans une zone d'espaces aériens qui cumule tous les enjeux du projet de Ciel Unique européen, contraindrait très probablement le Législateur européen à changer de pied, et à procéder par une nouvelle initiative législative, moins « participative ».

Gilles SAVARY

Le 21 mai 2010

Lexique

ANSP Air navigation service provider ou prestataire de navigation aérienne (DSNA en France)

Belgocontrol Prestataire belge de navigation aérienne (entreprise de droit public)

Bottom-up Démarche décisionnelle partant de la base (opérationnelle, des personnels...) à l'opposé d'une démarche « top-down » qui serait imposée depuis le sommet (Commission européenne, gouvernement...).

Ciel unique Ensemble de règlements concernant l'organisation du contrôle aérien en Europe, Suisse et Norvège y sont associés.

CNS/ATM (Air Traffic Management) Ensemble des systèmes techniques de communication, navigation et surveillance dans la navigation aérienne.

DFS Deutsche Flugsicherung, prestataire de navigation aérienne allemand. Société de droit privé, créée en 1993, dont l'unique actionnaire est l'Etat allemand. Sa filiale The Tower Company fournit le contrôle d'aérodrome sur 9 aéroports régionaux.

DGAC Direction générale de l'aviation civile

DSAC Direction de la sécurité de l'aviation civile (ancienne DCS) opérateur de contrôle et surveillance de la DGAC.

DSNA Direction des Services de la Navigation Aérienne

DTA Direction du transport aérien. C'est le régulateur de la DGAC.

DTI Direction des Techniques et le l'Innovation

EASA (ou AESA) European Aviation Safety Agency ; basée à Cologne depuis septembre 2003. Rôle de régulateur qui intervient dans l'élaboration et le contrôle des dispositions législatives et réglementaires sur la sécurité aérienne et rôle d'assistance technique aux organisations internationales responsables de sécurité de l'aviation civile. Elle est habilitée à remplir certaines fonctions exécutives, telles que la délivrance de « certificats ».

ENAC Ecole Nationale de l'Aviation Civile

ETF European Transport workers Federation ou Fédération européenne des travailleurs des Transports.

Eurocontrol Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne. Agence intergouvernementale qui comprend 38 membres et a pour fonction d'améliorer la sécurité aérienne en Europe en développant un système de contrôle aérien européen cohérent et coordonné. Elle est chargée des programmes d'harmonisation et d'évolution des systèmes de contrôle européens, de l'unité centrale de régulation des flux de trafic

(CFMU à Bruxelles), d'un centre de formation au contrôle (Instilux à Luxembourg), d'un centre de contrôle pour les espaces supérieurs du Benelux et du Nord-Est de l'Allemagne (MUAC à Maastricht), d'un centre expérimental (EEC à Brétigny). Elle mesure les « performances » des systèmes de contrôle et fait le point et édicte des recommandations sur la sécurité.

FAA Federal Aviation Administration : la DGAC des Etats-Unis, administration d'Etat, fédérale et intégrée (régulateur, opérateur, surveillance, école, bureau d'étude, bureau technique...).

FAB Functional Airspace Blocks ou blocs fonctionnels d'espace aérien. Créés par les premiers règlements Ciel unique, ils doivent maintenir un haut niveau de sécurité, optimiser l'utilisation de l'espace, optimiser l'utilisation des ressources disponibles, permettre les transferts de responsabilité du contrôle aérien entre unités de contrôle dans le but d'aller vers plus de capacité et d'efficience de la navigation européenne. Ils sont établis par accord mutuel entre les Etats membres et après concertation de toutes les parties prenantes.

FABEC « FAB Europe Central » Projet de Fab regroupant la France, le Benelux, l'Allemagne, la Suisse et le centre de contrôle de Maastricht géré par Eurocontrol.

FUA Flexible Use of Airspace ou utilisation flexible de l'espace aérien. Concept permettant de partager l'espace entre civils et militaires selon les besoins opérationnels.

Luxairport prestataire de contrôle luxembourgeois gérant l'aéroport de Luxembourg et l'espace aux alentours.

LVNL prestataire de contrôle aérien des Pays-Bas.

MUAC Maastricht Upper Area Control Centre ou MUAC est le centre de contrôle multinational situé à Maastricht aux Pays-Bas. Le centre contrôle les avions volant au dessus du niveau de vol 245 (environ 7,5km d'altitude) dans les espaces aériens du Benelux et du nord-ouest de l'Allemagne.

SES Single European Sky, « paquets législatifs » de règlements européens du Ciel unique

SESAR Single European Sky ATM Research. C'est le volet technologique du Ciel unique européen. C'est un projet de recherche et développement qui a pour ambition de définir les concepts opérationnels et techniques pour 2025 dans un environnement défini (tripler la capacité, décupler la sécurité, diviser de moitié les coûts unitaires du contrôle et réduire de dix pour cent l'impact environnemental dû à la navigation aérienne).

Skyguide Prestataire de navigation aérienne suisse. Société de droit privé, qui a repris les activités de navigation aérienne de l'OFAC (la DGAC suisse) en 1996. Ses capitaux sont en très large majorité publics.

Ressources documentaires

1. Règlement Ciel Unique I : Règlement-cadre (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen
2. Règlement Ciel Unique II : Règlement (CE) no 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) no 549/2004, (CE) no 550/2004, (CE) no 551/2004 et (CE) no 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen
3. *Evaluation of Functional Airspace Block Initiatives and their contribution to Performance Improvement*, Eurocontrol Performance Review Commission, octobre 2008
4. Relevé de décisions du Conseil Transports du 4 mai 2010
5. Projet "MOSAIC, make the sky a safer place" - SNCTA et SNIAC-AIPC
6. Projet « CONCORDIA, COnttractual COoperation to Respect Diversity in ATM » - UNSA-ICNA
7. Projet « Vers un espace intégré de coopérations pour le FABEC » -ETF (dont Intersyndicale et SPAC- CFDT)

Annexes

1. Personnalités auditionnées
2. Lettre de mission du 4 mars 2010

Annexe 1 : Personnalités auditionnées

DATE	LIEU	NOM	QUALITE
4 mars	Bruxelles	François BALLESTERO Olivier JOFFRIN	ETF
4 mars	Bruxelles	Daniel CALLEJA Luc TYTGAT	Directeur Transport Aérien Commission Européenne
5 mars	Paris	Patrick GANDIL Didier PENNES Olivier RICHARD Guilhem MAGOUTIER Pierre MEYBON Morgane CHARIES William FIACRE Olivier JOFFRIN Norbert BOLIS	DGAC <i>Intersyndicale</i> SNPACM-FO SNICAC-CGC SNICAC-CGC SNNA-FO UNSA-IESSA UNSA-IESSA USAC-CGT USAC-CGT
9 mars	Paris	Guillaume RAMONET Marie CARIOU Alain BERNAT François QUESSADA Marc MOREUX	SPAC-CFDT
12 mars	Bordeaux	Bruno GARNIER Alain BELLARD Yves VERGER	SATAC-UNSA (UNSA- UTCAC)
16 mars	Paris	Naima COBO	SNIAC
16 mars	Paris	Antoine BOULET Nicolas VOUIOUX Stéphane DURAND Erwann LUCAS	SNCTA
17 mars	Paris	Marc HAMY	Directeur de Cabinet Secrétaire d'Etat aux Transports
18 mars	Paris	Jean-François CARENCO	Directeur de Cabinet Ministre Ecologie
23 mars	Paris	Maurice GEORGES	Directeur DSNA
24 mars	Paris	Florence ROUSSE	Directrice DSAC
31 mars	Paris	Paul SCHWACH	Directeur DTA
31 mars	Paris	Francis MASSE	Secrétaire Général DGAC

2 avril	Bordeaux	Didier DEBLOCK Jean-Christophe EMERI Jean-Paul BAUZET Stéphane CLAUZON	SNAC- CFTC
6 avril	Bruxelles	Daniel CALLEJA	Commission Européenne
7 avril	Bruxelles	Général Philippe ADAM	Directeur de la Circulation Aérienne Militaire
7 avril	Paris	Patrick GANDIL	DGAC
7 avril	Paris	Norbert BOLIS Laurent NOTEBAERT Michel LENOIR Pierre MEYBON Olivier RICHARD Guilhem MAGOUTIER	USAC-CGT SNNA-FO SNNA-FO SNNA-FO SNICAC-CGC
8 avril	Paris	Pierre GRAFF	PDG Aéroports de Paris
16 avril	Bordeaux	Stéphanie THIEUX Alexis CHARLET Jean-Charles CARBONNIE	UNSA-ICNA
5 mai	Bruxelles	Guillaume SCHUH Frédéric DELEAU Olivier NICOLAY Nicolas HINCHLIFFE Michael SCHAFES	<i>Groupe MARC</i> UTCAC (France) TUEM (Maastricht) BGATC (Belgique) SNCTA (France) GDF (Allemagne)
5 mai	Paris	Pierre-Henry GOURGEON	PDG Air France
11 mai	Toulouse	Norbert BOLIS Thomas JOFFRIN Sarah CLIMENT	USAC-CGT <i>bilatéral</i>
11 mai	Toulouse	Marc HOUALLA	Directeur ENAC et SEFA
12 mai	Bordeaux	Michel LENOIR Pierre MEYBON Thierry MOROT Didier PENNES	SNNA-FO SNNA-FO SNNA-FO SNPACM-FO



REPUBLIQUE FRANÇAISE

Le ministre d'Etat

Le secrétaire d'Etat
chargé des transports

Paris le 4 MARS 2010

Monsieur,

La France s'est engagée résolument dans la mise en œuvre du règlement sur le deuxième paquet de ciel unique européen, afin d'apporter à la fois plus de sécurité, plus de capacité et plus d'efficacité économique à la navigation aérienne et de réduire son impact sur l'environnement. Ce nouveau règlement renforce le concept des blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB), pour une gestion de l'espace aérien plus intégrée en s'affranchissant des frontières nationales. Leur mise en œuvre est prévue au plus tard en 2012.

Avec un espace aérien accueillant 55% de tout le trafic aérien européen, le projet FABEC (« FAB Europe Central ») – réunissant l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse, est de loin le plus important de ces projets. Nous lui avons donc donné des objectifs très ambitieux lors de la réunion de lancement que nous avons effectuée, fin 2008, dans le cadre du sommet de l'aviation civile organisée à l'occasion de la présidence française à l'Union européenne.

Pour atteindre ces objectifs et en sauvegarder le caractère de service public, il nous apparaît nécessaire de créer une organisation intégrée de la prestation de services de navigation aérienne pour les espaces aériens du FABEC dans le milieu de la décennie. Cette intégration doit garantir la continuité de la chaîne de sécurité opérationnelle et technique qui fait aujourd'hui la qualité de nos services de navigation aérienne. La préservation des infrastructures existantes en France au travers du maintien du nombre de ses centres de contrôle en route, ainsi que la continuité des services de navigation aérienne entre en route, approche, et contrôle d'aérodrome, avec les moyens et services associés, sont deux autres principes forts.

La réussite de ce projet nécessite également l'adhésion des personnels qui doivent y être associés et obtenir les garanties nécessaires quant à leur avenir. C'est pourquoi le Gouvernement considère que la prestation des services de navigation aérienne au sein du FABEC devra être construite sur un modèle intégré, de service public, respectant les principes suivants :

sa construction devra être élaborée en concertation avec les personnels et les partenaires sociaux et son statut donner une grande place au dialogue social ;

Monsieur Gilles SAVARY
5, avenue Montaigne
33060 LEOGNAN

- les personnels de la DGAC mis à disposition ou détachés au sein de cette nouvelle structure publique FABEC garderont leur statut de fonctionnaire des corps de la fonction publique d'Etat en vigueur à la DGAC afin entre autre de maintenir leur mobilité à travers ses différentes directions

Ces orientations ont été présentées aux représentants des personnels le 11 janvier dernier. La position du gouvernement français a aussi été récemment communiquée aux représentants des six Etats du FABEC dans le groupe de projet, par le Directeur général de l'aviation civile et aux directeurs des sept prestataires de service. Cette position sans ambiguïté a semblé être appréciée en tant que porteuse d'une réelle ambition.

La France et l'Allemagne ont par ailleurs confirmé lors du sommet des chefs d'Etat du 4 février dernier à Paris, que la mise au point du traité international devant créer le FABEC, serait l'un des axes majeurs de l'agenda stratégique des deux pays en 2010.

Ce traité sera l'acte fondateur du FABEC. Il fixera ses organes et ses mécanismes de gouvernance. Nous pensons qu'il doit aussi donner aux personnels toute la visibilité nécessaire sur les grandes orientations et les garanties professionnelles et statutaires sur lesquelles nous nous sommes engagés. C'est pourquoi nous avons souhaité vous confier la mission de proposer le mandat de négociation qui sera donné aux représentants de la France pour établir les clauses de ce traité qui permettront de confirmer les principes énoncés ci-dessus. La rédaction de ce mandat de négociation est l'objet même des concertations qui vous sont confiées.

Après avoir entendu les arguments de l'ensemble des acteurs du système aérien français et notamment les syndicaux avec leurs différentes sensibilités sur ce sujet, vous vous attacherez à élaborer le périmètre exact et le modèle précis de l'organisme à créer en proposant la structure juridique qui vous semblera la plus adaptée à la mission de service public intergouvernementale de ce FABEC intégré. Il sera important d'exposer aux partenaires syndicaux la pertinence de ce modèle intégré face à un système coopératif qui ne préserve pas à terme la spécificité du modèle français de service public et ne permet pas d'atteindre les objectifs que nous souhaitons attendre.

Vous examinerez les garanties et les mécanismes à introduire dans le traité pour que le statut du futur organisme permette aux personnels de la DGAC de conserver leurs statuts actuels de fonctionnaires tout en étant mis à disposition, ou détachés dans un statut des personnels propre à l'organisme intégré qui doit être mis à l'étude.

Vous pourrez étudier ce point en liaison avec nos partenaires du FABEC, y compris le centre Eurocontrol de Maastricht. Les conditions dans lesquelles le statut de leurs propres personnels sera pris en compte dans le statut des personnels du futur organisme sont également un enjeu primordial.

La surveillance de la sécurité étant une composante essentielle du dispositif de souveraineté et de garantie de la sécurité, nous vous demandons aussi de proposer des dispositions du traité sur le FABEC susceptibles d'organiser, conjointement entre les 6 autorités de surveillance, la supervision du nouvel organisme.

Le maintien de l'unité de la DGAC, chargée des missions régaliennes que nous souhaitons préserver et garantir de la formation et de la qualification de tous les personnels de l'aviation civile, est un autre point essentiel de ce projet. La DGAC doit rester l'administration de rattachement des personnels français de l'aviation civile, garantissant leurs statuts et leurs carrières, et maintenant les passerelles nécessaires entre tous les métiers que se soit en France métropolitaine ou dans nos services d'outre mer.

Pour réaliser cette mission, vous pourrez vous appuyer sur les services de la DGAC en tant que de besoin. Il vous appartiendra de procéder aux entretiens et de mener les discussions que vous jugerez utiles avec l'ensemble des parties prenantes.

Nous souhaitons que vous puissiez nous remettre vos propositions d'ici fin juin 2010, avec un premier point d'étape début mai. Votre mission se déroulera parallèlement aux travaux des instances de mise au point du FAREC qui réunissent les Etats et prestataires concernés.

Nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Jean Louis BORLOO

Dominique BUSSEREAU