

## GT protocolaire FAB Europe Central

Réunion du 7 novembre 2008

### Projet de compte-rendu

---

Une réunion du groupe de travail protocolaire sur le FAB Europe Central (FABEC) s'est tenue le 7 novembre 2008 à Farman en présence des personnes ci-dessous :

#### Participants

- **Administration**

J-C.GOUHOT (DP FABEC)  
M.GEORGES (DO)  
M.ROCCA (SDPS)  
D.LEMARCHAND (SDPS/S)  
B.HURON (SDPS/S)

- **Organisations syndicales**

D. DE BLOCK (SNAC/CFTC)  
C-A. QUESNEL (USAC/CGT)  
N BOLIS (USAC/CGT)  
O JOFFRIN (USAC/CGT)  
S. GILLOIRE (UNSA/IESSA)  
L. PRIVAT (UNSA/IESSA)  
P. GROSSI (SNCTA)  
A. LE GAD (SPAC/CFDT)  
M. LENOIR (SNNA/ FO) : excusé

**Documents et supports** fournis et/ou présentés aux participants :

- Rapport de l'étude de faisabilité (version 2.0) diffusé lors du mail d'invitation,
- Présentations synthétiques sur les conclusions de l'étude de faisabilité et la phase de mise en œuvre.

#### 1. Introduction

JCG ouvre la réunion en indiquant que son objectif est de faire de ce GT protocolaire un point d'avancement sur le projet FABEC. Le GT s'inscrit dans le cadre du dialogue social au niveau national. Parallèlement le dialogue social se poursuit au niveau FABEC avec une réunion planifiée entre organisations représentatives des personnels et CEOs des ANSPs (5 février 2009).

L'agenda suivant est proposé et accepté en début de réunion :

- Bilan et conclusions de l'étude de faisabilité,
- Organisation de la phase de mise en œuvre du projet FABEC et premières « task forces ».

#### 2. Bilan et conclusions de l'étude de faisabilité

Le rapport final de l'étude de faisabilité a été diffusé dans sa version 2.0 aux OS présentes. Néanmoins ce document n'est pas encore officiellement public. Il le deviendra à l'issue de la conférence aviation prévue à Bordeaux le 18 novembre prochain.

JCG rappelle les objectifs et les conclusions de l'étude de faisabilité au travers d'une présentation.

##### 2.1 Objectifs de performance

Les ANSPs se sont fixés des objectifs de performance FABEC (sécurité, capacité, efficacité économique, environnement) au cours de l'étude de faisabilité. JCG rappelle les principaux.

Un débat est toujours en cours entre le degré d'exigence des objectifs fixés par les ANSPs et les « aspirational goals » fixés par les Etats. D'une manière générale les Etats sont plus exigeants et souhaiteraient aller plus loin notamment sur l'objectif d'efficacité économique.

Les ANSPs se sont fixés comme objectif de réduire le « real en-route unit cost » de 17% à l'horizon 2018 au sein du FABEC. Les Etats souhaitent fixer un objectif légèrement plus ambitieux et les compagnies aériennes souhaiteraient quant à elles une réduction de 50%.

JCG ajoute que l'arbitrage sur le niveau d'exigence se fera certainement dans le cadre des mécanismes de fixation des objectifs de performance du paquet SES II.

## **2.2 Conclusions du WG OPS**

JCG rappelle les principales conclusions du WG OPS à l'issue de l'étude de faisabilité.

### ***Concept opérationnel commun***

Le WG OPS a proposé la mise en place d'un concept opérationnel commun au sein du FABEC.

La construction de ce concept s'appuie sur les cinq piliers suivant :

- Gestion commune de l'information entre acteurs de l'ATM (« Common information management »). Pilier qui a donné lieu à la mise en place de la TF « Common Data Services » pour la phase de mise en œuvre.
- Equilibrage capacité/demande (« Demand and capacity balancing »).
- Fonction ATFCM/ASM au niveau FABEC. Pilier qui a donné lieu à la mise en place de la TF ATFCM/ASM pour la phase de mise en œuvre.
- Organisation commune de l'espace aérien (« Common airspace organization ») avec notamment l'amélioration du concept FUA et la généralisation des CBA.
- Futurs outils ATC (outils détection et résolution de conflits).

### ***Conception espace aérien commune***

Le WG OPS a également proposé de revoir la conception de l'espace aérien à l'échelle du FABEC.

Les propositions en la matière s'articulent autour de deux échéances temporelles :

- A court terme : amélioration de trois interfaces ou « hotspots areas » (RKN, NTM/DIK et TRA),
- A moyen/long terme : restructuration complète de l'espace avec notamment la mise en place de « sector families » (3 scénarios envisagés pendant l'étude de faisabilité) et la mise en œuvre du concept de « tailored route » (route directe au-dessus d'un certain niveau durant une tranche horaire donnée).

## **2.3 Conclusions du WG TECH**

JCG rappelle les principales conclusions du WG TECH à l'issue de l'étude de faisabilité.

### ***Domaines de coopération sur les systèmes techniques***

Le WG TECH a proposé 21 domaines de coopération potentiels sur différents systèmes techniques (ATS, CNS, ATFCM/ASM). L'objectif est de converger progressivement vers des systèmes communs (spécifications communes, développement communs et utilisation commune). Les deux systèmes FDP de nouvelle génération Coflight et iTEC devraient néanmoins coexister.

Les 21 domaines de coopérations n'ont pas tous donné lieu à la mise en place d'une task force associée dès le démarrage de la phase de mise en œuvre. Sont lancées pour le moment :

- TF Voice Communication System (VCS),
- TF Air Ground Data Link (AGDL),
- TF OLDI,
- TF Common Data Services (CDS).

### ***Services techniques en commun***

Le WG TECH a également proposé la fourniture des services techniques en commun (maintenance, formation) au sein du FABEC comme suite logique à la convergence vers des systèmes techniques communs.

## 2.4 Conclusions du WG SAF

JCG rappelle les principales conclusions du WG SAF à l'issue de l'étude de faisabilité.

Le WG SAF a travaillé sur la production d'un « safety assessment » pour le FABEC afin de démontrer que le FABEC répondait à l'objectif de sécurité que s'était fixé les ANSPs.

Par ailleurs le WG SAF a proposé d'aller progressivement vers un SMS commun pour le FABEC. Une étape intermédiaire consisterait à mettre en place un « Safety Management Office » (SMO). Cette entité permettrait de partager notamment les « best practices » et de commencer à se doter d'outils communs pour mener des études de sécurité avec nos partenaires du FABEC. JCG estime ce dernier point comme essentiel.

## 2.5 Conclusions du WG FIN

JCG rappelle les principales conclusions du WG FIN à l'issue de l'étude de faisabilité.

Le WG FIN a proposé de mettre en place un taux unitaire commun au sein du FABEC. Cela nécessitera au préalable un processus de convergence des taux existants dans chacun des pays du FABEC. La tendance naturelle à la convergence annoncée par les différentes prévisions ne sera peut-être pas suffisante en soit.

Le principal avantage qui découlera de cette mesure sera que les compagnies aériennes ne dégraderont plus l'optimum opérationnel (choix de trajectoires non optimisées) pour des raisons de tarification.

## 2.6 Conclusions du WG IR

JCG rappelle les principales conclusions du WG IR (institutionnel) à l'issue de l'étude de faisabilité.

Le WG IR a proposé des modèles institutionnels pour mettre en œuvre les initiatives de coopération proposées par les autres WG. Trois modèles ont été étudiés :

- Coopération contractuelle : modèle actuel renforcé, les ANSPs restent complètement autonomes,
- Alliance : certaines fonctions sont intégrées et gérées en commun par les ANSPs du FABEC (notamment les fonctions support comme la formation, l'AIS...),
- ANSP unique : toutes les fonctions y compris l'ATS sont intégrées.

## 2.7 Conclusions du WG HR

JCG rappelle les principales conclusions du WG HR à l'issue de l'étude de faisabilité.

Le WG HR a proposé notamment la mise en place d'un processus de recrutement commun, d'une formation commune avec partage des moyens associés (simulateurs). L'organisation basée sur trois centres de formation pour l'ensemble du FABEC a été identifiée comme la solution optimale.

En matière de dialogue social, le WG HR a organisé plusieurs rencontres entre les OS et les WG « leaders » et les OS et les CEOs des ANSPs au cours de l'étude de faisabilité.

Pour la phase de mise en œuvre il est prévu que le dialogue social se poursuive sur le même schéma dans un premier temps. Puis celui-ci va être significativement renforcé à partir de début 2009. La DSNA, en la personne de Pascal Planchon, pilotera le travail à mener pour définir le processus de dialogue social pour le FABEC.

## 2.8 Conclusions du WG Civ/Mil

Le WG Civ/Mil a étudié trois modèles de coopération dont un modèle intégré civil/militaire, considéré comme optimal. La coimplantation est identifiée comme un modèle pragmatique.

## 2.9 Conclusions de l'évaluation des performances et de l'analyse coût/bénéfice

### *Evaluation de la performance du FABEC*

JCG rappelle les principales conclusions du rapport de l'étude de faisabilité sur l'évaluation de la performance du FABEC.

L'objectif était d'évaluer l'atteinte des objectifs de performances fixés par les ANSPs avec la mise en œuvre des initiatives de coopération proposées par les différents WG.

La conclusion générale est que les propositions faites par les WG contribuent significativement à

l'atteinte des objectifs notamment sur la sécurité, la capacité, l'environnement (« flight efficiency »).

Le FABEC permettra de répondre à une croissance de 50% de la demande à l'horizon 2018. La proportion moyenne des vols retardés sera également réduite et le délai moyen maintenu inférieur à 1mn/vol.

Le FABEC permettra de réduire l'impact du trafic aérien sur l'environnement en réduisant les niveaux d'émissions gazeuses. En termes de réduction des trajectoires il existe un potentiel de réduction de 17,4km à l'horizon 2018 si toutes les initiatives proposées sont mises en place.

### **Analyse coût/bénéfice**

JCG rappelle les principales conclusions de l'analyse coût/bénéfice qui a été menée dans le cadre de l'étude de faisabilité.

La « Net Present Value » (NPV) associée à la mise en place du FABEC a été estimée autour de 7 milliards d'euros à l'échéance de 2025. La PRC dans son rapport d'évaluation des différents FABs place le FABEC parmi les initiatives les plus ambitieuses. Néanmoins la majeure partie des gains résultent d'une amélioration de la qualité de service (réduction des délais et raccourcissement des trajectoires) plutôt que d'une réduction du coût propre des ANSPs.

## **2.10 Feuille de route du FABEC**

Le rapport de l'étude de faisabilité a proposé une feuille de route pour le FABEC.

Elle s'articule en trois temps :

- 2008 – 2013
- 2014 – 2018
- 2018+ (jonction avec la feuille de route SESAR)

Les différentes initiatives identifiées par les WG sont classées par domaine : OPS, TECH, autres coopérations, « enablers ».

Le contenu de la feuille de route est brièvement commenté par les participants du GT.

JCG cite notamment les simulations temps réel sur les « hotspots » comme un élément significatif de la feuille de route du domaine OPS à court terme.

Concernant le domaine TECH, DL précise que la feuille de route identifie bien les deux FDP de nouvelle génération (Coflight et iTEC).

Par ailleurs est identifié dans la feuille de route l'initiative « Common ARTAS Track Services ». DL indique que la DSNA soutient l'idée de mener une étude associée à cette initiative afin de démontrer ou non l'intérêt de coopérer sur le sujet. Néanmoins l'objectif est de ne pas précipiter une décision tant que tous les éléments permettant de faire un choix ne sont pas disponibles. Un éventuel lancement se fera au niveau des directeurs. JCG fait remarquer que le concept d'ARTAS commun est déjà en place chez certains partenaires du FABEC.

L'initiative « Common CNS Systems » également identifiée a vu ses travaux démarrer avec la mise en place de la TF VCS qui vise à rédiger dans un premier temps des spécifications pour le futur système VCS. L'étape suivante sera d'envisager une acquisition en commun et une maintenance commune pour ces systèmes.

Enfin aucune synergie réelle n'a été identifiée pour le moment sur l'initiative « AMAN/DMAN ».

La feuille de route identifie également les pré-requis (« enablers ») suivants :

- Au niveau ANSP : signature d'un accord de coopération
- Au niveau Etats : signature d'une DOI (« Declaration of Intention ») puis par la suite d'un traité et mise en place d'un taux unitaire unique.

JCG conclut en indiquant que cette feuille de route a été approuvée le 26 juin 2008 par le HLPG (Etats et ANSPs) en même temps que les conclusions de l'étude de faisabilité.

## 2.11 Questions et commentaires sur le rapport de l'étude de faisabilité

### *Diffusion du rapport final de l'étude de faisabilité*

OJ (CGT) s'étonne que le rapport final n'ait jamais été diffusé de façon officielle aux OS. JCG fait remarquer que le document était joint à la convocation par mail au GT d'aujourd'hui.

### *Objectifs de performance*

ALG (CFDT) estime que la DSNA ne donne pas l'impression de maîtriser le contexte et la logique qui accompagne la fixation des objectifs de performance du FABEC.

MG répond en précisant que les ANSPs et leur CEOs ont essayé d'être le plus réalistes possible lors de la fixation de ces objectifs. Il y a eu notamment un travail d'adaptation des objectifs SESAR (s'appliquant à la zone ECAC) au contexte du FABEC (plus centré sur la « core area »).

Il est aussi important de noter que l'objectif de performance sur la « cost effectiveness » est rédigé de façon à le corréliser aux évolutions de trafic prévues (prévisions STATFOR).

Par ailleurs MG estime qu'il est important que les ANSPs aient proposé des objectifs sur lesquels ils montrent un réel engagement. Selon lui le débat avec les Etats continuera sur le sujet dans le cadre du paquet SES II.

OJ (CGT) note que la notion de sanction imposée à un ANSP en cas de manquement de ces obligations est introduite à la page 76 du rapport. La CGT affirme qu'elle combattra aussi bien le principe de sanction que d'incitation financière pour les ANSPs à chaque fois qu'il se présentera. Elle ne souhaite pas voir introduites au sein du FABEC les idées qui arriveront avec le paquet SES II.

MG tempère en indiquant que la phrase citée dans le rapport n'est pas aussi directive, elle indique que le principe de sanction devra être dans un premier temps étudié plus en détails.

### *Orientations de la DSNA suite au rapport de faisabilité*

PG (SNCTA) souhaite avant tout connaître la position de la DSNA sur le rapport de l'étude de faisabilité et ses conclusions.

Par ailleurs il demande à connaître les orientations que la DSNA va prendre dans la phase de mise en œuvre notamment sur les points suivants :

- comment seront gérés les aspects sociaux et notamment comment la DSNA compte préparer ses personnels à la mise en œuvre du FABEC. La question de la représentativité des OS et de la désignation des interlocuteurs est essentielle pour envisager le dialogue social au niveau FABEC,
- quelle sera l'approche de la DSNA sur la problématique civil/militaire. Du point de vue du SNCTA c'est un sujet qui nécessitera une forte implication de la DSNA.

JCG indique que la stratégie de la DSNA est de continuer à afficher sa volonté de participer pleinement au projet de mise en œuvre du FABEC.

Il précise que les conclusions du rapport résultent nécessairement d'un compromis entre tous les partenaires du FABEC. La DSNA restera néanmoins prudente sur certaines initiatives qui ont été proposées dans les conclusions de l'étude de faisabilité et qui n'ont pas atteint un niveau de maturité suffisant pour le moment (en particulier la mise en place des « sector families »).

Par ailleurs JCG précise que la position de la DSNA dépendra aussi de la ligne directrice que le DGAC définira sur le projet FABEC et notamment sur le processus d'intégration financière (question des pénalités ou incitations financières).

### *Communication et dialogue social*

ALG (CFDT) pense que la DSNA doit mener une campagne de communication officielle auprès de ses personnels. L'idée que la DSNA fasse une tournée de communication lui paraît être intéressante.

JCG informe le GT qu'une communication sera faite après la conférence aviation de Bordeaux du 18/11 et la signature de la DOI. La rédaction d'une lettre d'information DSNA spéciale FABEC est à l'étude.

Au sujet du dialogue social NB (CGT) pense qu'il est nécessaire de formaliser son contenu et notamment de désigner des interlocuteurs. La CGT estime que le dialogue social au niveau France doit absolument être maintenu (lié au protocole DGAC) afin de continuer à discuter des aspects purement nationaux.

En parallèle une articulation est à définir entre le dialogue social national et le dialogue social FABEC.

JCG indique que l'information continuera à être faite au niveau national. L'important est de mener un travail collectif avec les OS pour informer et sensibiliser les personnels. Il estime que les OS ont un rôle à jouer dans ce processus de communication.

Au niveau FABEC le dialogue social continuera dans un premier temps selon la même mécanique que pendant l'étude de faisabilité. Les organisations européennes représentatives des personnels (ATCEUC, ETF, IFATCA et IFATSEA) sont pour le moment les interlocuteurs désignés pour le dialogue social au niveau FABEC. L'ensemble du processus va être significativement renforcé et revu à partir de début 2009 avec la mise en place des travaux menés par Pascal Planchon de la DSNA.

### ***Problématique civil/militaire***

Concernant la coopération civil/militaire, JCG confirme que de son point de vue elle est incontournable pour la mise en œuvre du FABEC.

L'une des forces du FABEC est d'avoir réussi à mener les travaux de l'étude de faisabilité en commun avec les militaires. Il reconnaît que dans la phase de mise en œuvre il va falloir aller plus loin.

Les partenaires militaires ont été invités à participer aux réunions avec leurs homologues du côté ANSPs civil : ASB dans la nouvelle structure de mise en œuvre (voir §3). Ils participent également à certaines des « task forces » qui sont d'ores et déjà lancées dont les TF Hot spot et ATFCM/ASM.

Au niveau national la problématique civil/militaire est pleinement prise en compte au travers notamment de la mise en place d'un groupe DSNA/DO et DIRCAM pour préparer la mise en œuvre des initiatives « hotspots areas » et plus généralement « airspace design » identifiées dans le FABEC. Ce groupe, dont le mandat exact est en cours de discussion, servira à coordonner les positions France au niveau du FABEC sur les sujets cités. Le groupe devra aussi prendre en compte les objectifs du Grenelle de l'environnement. Des discussions sont également en cours entre MUAC et DSNA/DIRCAM sur la CBA 1.

La DSNA est également prête à discuter des modèles de travail avec les militaires pour le CRNA/E. La mise en place d'un CMCC est privilégiée. Cependant le fonctionnement de ce dernier ne sera peut-être pas calé sur le modèle des CMCC mis en place dans les autres CRNAs.

### ***Implication du NATS dans le projet***

ALG (CFDT) estime que le statut d'observateur (« cooperative partner ») aurait dû être donné au FAB UK-Irlande plutôt qu'au NATS seul.

L'idée est de ne pas privilégier un FAB plutôt qu'un autre et de continuer à mener une coordination inter-FABs. En revanche, compte tenu de sa proximité, l'interface avec la TMA Londres nécessite une attention particulière et l'implication du NATS.

MG ajoute que l'implication du NATS en tant que « cooperative partner » du FABEC s'est naturellement imposée du point de vue opérationnel notamment pour gérer au mieux son interface avec l'espace aérien du FABEC. Néanmoins il est important de rappeler que le NATS n'a pas pris part aux discussions autour des objectifs de performance et du management associé, les seuls membres à part entière du FABEC y ont contribué.

### ***Problématiques institutionnelles***

PG (SNCTA) demande si des réflexions sont en cours sur les problèmes soulevés par la souveraineté des Etats.

MG répond que la question de la souveraineté se pose à la fois en termes d'espace aérien et de sûreté. MR ajoute que ces questions seront gérées dans le cadre du traité formel qui sera signé par les Etats.

Les questions de responsabilité posent aussi des difficultés.

### ***Coopération technique, études de sécurité et formation***

SG (UNSA) soutient l'orientation du FABEC qui vise à aller vers une plus grande interopérabilité des systèmes techniques.

Néanmoins il estime pour le moment que les propositions de coopération techniques au sein du FABEC n'ont pas suffisamment mis en avant les aspects étude de sécurité. Il est essentiel de définir un indicateur commun aux partenaires du FABEC sur la robustesse et la disponibilité des systèmes.

JCG confirme que les évolutions techniques majeures ne se feront pas sans une étude de sécurité solide associée. DL confirme que c'est l'approche qui a été retenue pendant l'étude de faisabilité. Concernant le

domaine « Common ARTAS Track Services » il faudra notamment démontrer qu'une architecture centralisée est au minimum aussi sûre voire plus que l'architecture décentralisée (option choisie par la DSNA actuellement).

Par ailleurs l'UNSA a vivement contesté la signification de l'acronyme ATSEP qui a été donné dans le rapport d'étude de faisabilité (ATSEP = Air Traffic Services Engineering Personnel). En effet le S signifie « Safety », l'UNSA a demandé à ce que le rapport soit corrigé en ce sens (Air Traffic Safety Electronic Personnel)

JCG indique qu'étant donné que le rapport a été approuvé au niveau HPLG il ne sera pas possible de demander à corriger le texte du document.

SG (UNSA) s'interroge également sur ce que la DSNA a prévu de négocier autour du « leadership » des 21 domaines de coopération identifiés par le WG TECH durant l'étude de faisabilité. Elle estime qu'un positionnement fort est essentiel. OJ (CGT) pense aussi que la DSNA doit rester impliquée sur tous les domaines de coopération.

Sur les domaines de coopération et leur répartition, DL indique que la distribution des responsabilités se fera au regard de la capacité de chaque ANPS à manager les « task forces » associées et selon le meilleur profil : expérience, ressource... L'arbitrage sur la décision de lancement et le « leadership » des TF sera notamment discuté au niveau des réunions des directeurs techniques.

DL précise que la DSNA ne suivra pas forcément toutes les initiatives de coopération, certaines d'entre elles n'ayant pas d'intérêt identifié. C'est notamment le cas pour tous les travaux qui pourront être menés sur le FDP iTEC. Pour toutes les autres la DSNA recherchera une participation DO et DTI.

Enfin l'UNSA demande à ce qu'une exigence forte en matière de formation des ATSEPs soit formulée au niveau du FABEC. Les formations techniques doivent répondre à de hauts standards de qualité. La mise en place d'une licence pour les ATSEPs étant la solution à préconiser.

De son côté ALG (CFDT) s'inquiète d'une possible mise en concurrence des modèles sur la maintenance entre les partenaires du FABEC.

Sur ce point MG pense que la DSNA doit s'attacher à promouvoir son modèle de fonctionnement pour la maintenance et la formation. Néanmoins il sera difficile d'imposer le modèle complet à tous les partenaires, il y aura certainement une part de concession à faire.

### ***Economie d'échelle et réduction des effectifs***

OJ (CGT) note que le rapport d'étude de faisabilité introduit la possibilité d'aller vers une réduction des effectifs étant donné les économies d'échelles identifiées en lien avec la rationalisation des services de supports (page 163 de la version 1.0 du rapport) et la réduction du nombre de centres de formation à trois (actuellement sept existent dans le FABEC). Il estime que ces propositions impliquent nécessairement d'aller vers la mise en place d'un ANSP unique qui est rejetée par la CGT.

JCG répond que sur le nombre de centres de formation aucune décision n'a été prise. Le chiffre de trois est indicatif. Néanmoins dorénavant MUAC ne pourra plus utiliser les ressources d'Instilux mais devra s'appuyer sur les ressources du FABEC.

MG et JCG estiment que des gains significatifs peuvent être dégagés sur les économies d'échelle. Concernant le choix du modèle institutionnel, MG rappelle que dans « l'executive summary » du rapport de l'étude de faisabilité il est clairement précisé que différents modèles ont été étudiés mais que des études complémentaires seront nécessaires avant de prendre des décisions politiques. Par ailleurs un des points forts du FABEC vient de sa constitution avec deux importants ANSPs (DSNA et DFS) parmi les sept, ce qui permet un bon équilibre.

### ***Sectorisation dynamique et « airspace design »***

OJ (CGT) demande si les initiatives « airspace design » identifiées par l'étude de faisabilité concernent seulement la partie en-route ou incluent également les approches.

JCG confirme que le FABEC traite à la fois de l'espace supérieur et inférieur, donc du sol à illimité. Les initiatives autour de « l'airspace design » couvrent bien l'espace depuis le sol, même si un certain nombre d'entre elles portent en majeure partie sur l'en-route.

OJ (CGT) estime que le concept de la sectorisation dynamique proposé par le WG OPS est dangereux pour la sécurité.

MG répond que la DSNA ne poussera pas à la mise en œuvre de la sectorisation dynamique si le concept n'a pas été évalué, testé et mis en œuvre de façon concluante au niveau franco-français. Il ne faut cependant pas s'interdire d'évoluer avec le temps si le concept devient plus mature. Les pré-requis étant que sa mise en œuvre ne remette pas en cause la sécurité et que des bénéfices opérationnels soient identifiés. La question de la qualification des contrôleurs aériens sera un point essentiel dans la réflexion. Pour mémoire le paquet SES II prévoit de laisser les ANSPs comme les seuls responsables des études de sécurité (fonction qui n'est pas transférée au Network Manager).

### ***Bureau de management de la sécurité***

OJ (CGT) se demande si la création du bureau de management de la sécurité proposée dans l'étude de faisabilité s'accompagnera de la définition d'indicateurs communs.

JCG confirme que l'étude propose la création d'un bureau commun de management de la sécurité (SMO) néanmoins aucune échéance n'a été précisée pour le moment. Actuellement il n'existe pas d'outil commun pour l'évaluation du niveau de sécurité et aucun consensus ne s'est dégagé sur le choix des indicateurs. Cependant l'objectif est de mener les études de sécurité en commun avec nos partenaires du FABEC.

MG ajoute qu'il sera dans tous les cas nécessaire que des objectifs communs de sécurité soient définis au niveau FABEC. Il faudra également une procédure commune de gestion des événements transfrontaliers (procédure qui sera rédigée en anglais). Le bureau commun de management de la sécurité devra se voir comme un SMS chapeau.

### **3. Structure de mise en œuvre**

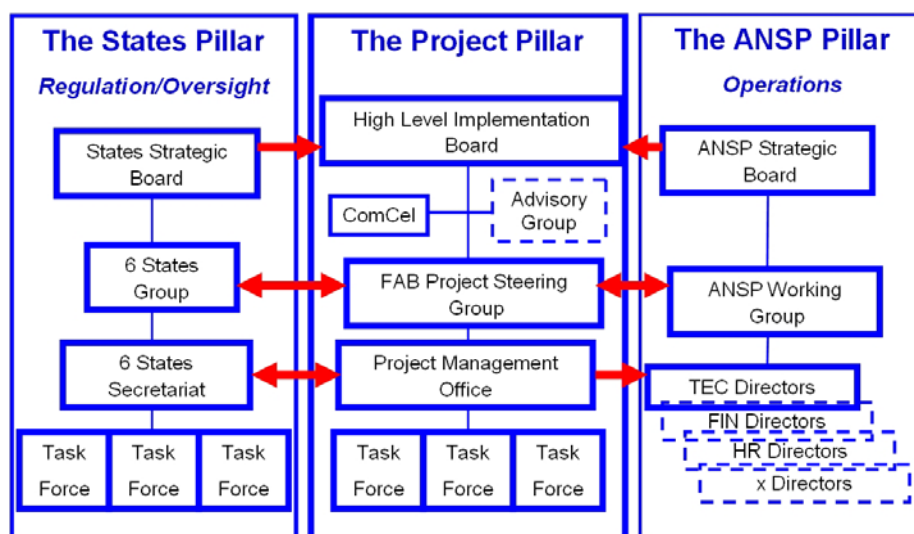
La deuxième partie de la réunion a permis de présenter les premiers éléments relatifs à la phase de mise en œuvre du FABEC : premières « task forces », organisation du travail...

JCG présente les décisions qui ont été prises par le HLPG du 26 juin 2008 :

- le rapport de l'étude de faisabilité et la feuille de route ont été approuvés,
- la phase de mise en œuvre est lancée (suite de l'étude faisabilité, structure et ressources),
- les états sont invités à travailler sur les mesures institutionnelles et réglementaires nécessaires. Une DOI sera signée dans un premier temps.

8 « task forces » ont été lancées en avance de phase pour continuer les travaux sur la lancée de l'étude de faisabilité.

JCG poursuit en présentant la structure de travail pour la phase de mise en œuvre reposant sur 3 piliers : Etats, ANSP et Projet.



OJ (CGT) souhaite avoir un groupe du type « forum social » chargé d'assurer le dialogue social au niveau FABEC. La question est de déterminer à quel niveau ce forum devrait se situer.

JCG souligne que la structure projet telle que présentée au centre n'a vocation qu'à initier la mise en œuvre du FABEC. A terme, les mécanismes de coopération entre ANSPs (colonne de droite) se renforceront pour constituer le FABEC. Il précise que le dialogue social relève de la colonne de droite, des ANSPs.

OJ (CGT) ajoute qu'une structure de dialogue propre aux organisations syndicales devra être mise en place. JCG indique que cette orientation est partagée par la DSNA.

JCG conclut en indiquant que la DSNA, dans le cadre des travaux à mener par Pascal Planchon s'attachera à définir avec l'objectif de renforcer le dialogue social au niveau du FAB.

Huit TF, ayant chacune un objectif spécifique, ont été lancées à ce jour par les ANSPs :

- TF ANSP Contract: Elaboration accord cooperation entre ANSPs. La première version de cette accord est prévue d'être signé le 18/11/08 ;
- TF Hotspots: Mise en œuvre structure espace aérien pour 2008-2013 préalablement évaluée à l'aide de simulations temps réel. Cette simulation est envisagée à l'EEC de Brétigny pendant l'hiver 2009/2010.
- TF ATFCM/ASM: Mise en œuvre de la fonction ATFCM/ASM FABEC avec des premiers exercices de validation (« field trials ») en 2009,
- TF Voice Communication System: Elaboration de spécifications communes pour le futur système VCS,
- TF Air Ground Data Link: Etablissement d'une infrastructure data link sol commune,
- TF OLDI: Préparation de la mise en œuvre des IR COTR et FMTP,
- TF Common Data Services : Etablissement des spécifications, exigences, modélisation communes pour les données ATM (ATFCM, ASM, AIS, MET...),
- TF Ab Initio training : Elaboration plan de formation commun et base de données candidat commune pour les ATCOs.

Les états ont de leur côté lancé 5 TF :

- TF States agreement (traité entre Etats)
- TF Liabilities (régime de responsabilités)
- TF NSA (autorité de surveillance)
- TF Performance (objectifs de performances)
- TF Charging (taux unitaire unique)

#### **4. Prochaines échéances**

Les présentations faites pendant le GT seront diffusées avec le compte-rendu.

Le plan de travail 2009 du FABEC prévoit la mise en place d'un second paquet de « task forces » avec notamment sur le plan technique la possible création des TF « Common ARTAS Track Services et « CNS optimization ». Un point d'avancement sur ces nouvelles « task forces » sera fait au printemps 2009.