

# FABEC EN PANNE...

BUREAU NATIONAL, AIX-EN-PROVENCE,  
LE 2 MAI 2017



premier syndicat de la dgac

## Y A-T-IL UN PILOTE DANS LE FABEC ?

Le FABEC est né d'une volonté hégémonique des dirigeants des prestataires français et allemand. Devant la réalité des faits, l'ambition s'est éteinte et plus grand monde ne sait quoi faire de cette coquille qu'est devenu le FABEC.

### QUELQUES RAPPELS HISTORIQUES

La France a voulu faire du FABEC le précurseur de la fusion des prestataires en Europe sous la pression d'une partie des représentants du personnel, SNCTA en tête (projet MOSAÏC).

L'Allemagne y voyait un moyen de se rendre incontournable dans la politique Ciel Unique, le FABEC contrôlant plus de la moitié des vols européens chaque jour. Elle voulait ainsi peser sur la libéralisation envisagée de l'ATM.

Les Suisses ont suivi les Français (avec qui ils étaient initialement impliqués dans le premier projet de FAB, simplement franco-suisse), inquiets de l'avenir incertain de la délégation de service en route dont ils bénéficient actuellement au dessus de la France. Les pays du Bénélux ont suivi l'Allemagne car ils sont tous impliqués dans

l'agence Eurocontrol qui gère le centre de Maastricht contrôlant au dessus de cette région.

Les deux visions des grands pays s'étant avérées irréalistes, le FABEC est en panne et personne ne sait plus quoi en faire. Le FABEC, construit sur la base d'un traité entre les pays membres, a appelé à la rescousse les États. Mais, sans grande surprise, leur expertise est maigre et au-delà de la conformité aux règlements Ciel Unique, les États n'ont que peu d'objectifs à fixer au FABEC.

Il a donc été décidé de produire conjointement entre les États (en coordination avec les autorités de surveillance), les prestataires de service et les représentants des personnels une sorte de feuille de route pour le FABEC.

### « FABEC, THE WAY AHEAD »

C'est le nom donné à cette feuille de route, qui ressemble à un appel à l'aide. Ce document doit notamment préparer la troisième période de référence (dite RP3) des objectifs de performance du système ATM. Sur ce sujet, les positions convergent au moins entre prestataires de service et organisations syndicales : la pression économique est trop forte et ne peut pas être sans fin.

Au-delà, prestataires comme promoteurs du prestataire unique connu sous le nom de MOSAÏC (projet fermement rejeté par l'USAC-CGT car vecteur de casse sociale incontrôlable, et enterré depuis le conflit social en 2010) ne proposent pas grand-chose pour le FABEC.

Après l'échec des (trop) grands projets espaces portés par le FABEC, l'heure est venue de se recentrer sur des projets qui font sens pour les

opérationnels qui travaillent ensemble au quotidien sans se connaître.

L'USAC-CGT propose donc de mettre un programme de rencontres entre opérationnels du FABEC (contrôle, maintenance, conception de procédure, info de vol, alerte, gestion plan de vol...) pour mieux se connaître et comprendre les enjeux et difficultés de chacun. De cela peut naître des propositions concrètes et pragmatiques qui amélioreront le service rendu aux usagers par une plus grande coopération au sein du FABEC.

Nous demandons également que le FABEC s'occupe des délégations transfrontalières de service du contrôle qui impliquent beaucoup d'incertitudes réglementaires et de difficultés opérationnelles. Enfin, l'accent doit être mis sur la coopération civile-militaire à l'échelle du FABEC.

Le document « FABEC the Way ahead » est en cours d'élaboration pour une validation en fin d'année 2017. Il donnera le cap de cette institution pour les quelques années à venir. L'USAC-CGT s'applique à faire des propositions pragmatiques et constructives.