

# CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - LYON ST EX



## Tour de service : les pauses (identifiées) s'imposent

DANS LE CADRE DES TRAVAUX ACTUELS SUR LE TOUR DE SERVICE, LA DO A CONFIRME QUE LES CRITERES APPLICABLES A LYON SONT CEUX DITS DE L'EX-LISTE 1. TOUR D'HORIZON DES CONSEQUENCES DE CE CHANGEMENT A VENIR.

### Listes, groupes, critères

Les conditions de travail des contrôleurs aériens sont encadrées par un certain nombre de textes réglementaires, en particulier par l'arrêté du 19 novembre 2002. Celui-ci fixe des critères en fonction de la « taille » des centres. À l'époque de sa rédaction, les centres étaient classés en *listes*. Or, depuis 2008 et l'accord « licence », le classement s'effectue selon une logique de *groupes*. Lyon ayant à cette occasion intégré le groupe A, le SNCTA demandait depuis plusieurs années à ce que notre tour de service respecte les critères applicables en *ex-liste 1*. Jusque là, cette demande avait été poliment renvoyée à plus tard.

A l'occasion du démarrage des travaux sur notre nouveau tour de service, l'encadrement local a interrogé la DO sur les critères à appliquer : celle-ci a confirmé que les critères à utiliser sont bien ceux de l'*ex-liste 1*. Le SNCTA se félicite de cette réponse. Ce choix confirme que la DSNA continue à avoir des ambitions pour Lyon. Mais au-delà du symbole, les critères *ex-liste 1* offrent surtout des garanties différentes lorsque l'on parle des tours de service.

### Vous avez dit pauses ?

Par exemple, pour les centres *ex-liste 1*, les pauses doivent être régulièrement réparties et représenter 25% de la durée totale des vacances du cycle. Concrètement, dans ces centres, cela se traduit généralement par le fait que chaque vacation comporte 25% de temps de pause. Pour les centres *ex-liste 2*, par contre, la notion de répartition régulière disparaît.

C'est d'ailleurs le cas de notre tour de service actuel qui comporte des vacances dont les temps de pause varient entre 15,8% (SN) à 41,7% (Nuit), soit un rapport de 1 à 3. Jusqu'à présent, cette distribution inégale passait inaperçue : le schéma d'armement de Lyon correspondant mal au trafic traité, des pauses supplémentaires pouvaient être aménagées car tous les secteurs prévus n'ouvraient pas. Mais dans le contexte

d'ajustement des effectifs que nous connaissons, l'armement théorique va se rapprocher de plus en plus de l'armement réel.

Dans le cadre d'un tour de service « classique », où les vacances sont longues, le SNCTA soutient donc l'application des critères *ex-liste 1*. Il est important que dans le futur, des pauses soient garanties, identifiables, et en nombre suffisant. Il ne serait pas acceptable de moyenniser ces temps de pause sur l'ensemble du cycle dans la mesure où cela conduirait à diminuer le nombre de pauses lorsque les contrôleurs en ont véritablement besoin, c'est-à-dire de jour, durant les vacances longues, lorsque le trafic est important.

### Manque de sécurité juridique

Le problème n'est d'ailleurs pas lié qu'à la seule gestion de la fatigue. Tout comme les réglementations sur les temps de vol des équipages, l'arrêté de novembre 2002 définit des butées à ne pas dépasser. Ne pas les respecter engage la responsabilité des contrôleurs et des chefs de tour.

Or, comment un chef de tour peut-il gérer une salle alors que tous les contrôleurs n'appartiennent pas à son équipe, n'effectuent pas la même vacation, mais devront, à la fin de leur cycle, avoir bénéficié des 25% de temps de pause ? C'est une équation quasi-impossible à résoudre.

Et la situation n'est pas complexe que pour les chefs de tour : vous souhaitez échanger votre nuit contre un SN ? Vous avez déjà fait un M, un JI et un S ? Avec le tour de service actuel, cette permutation risque de vous faire passer en-dessous des 25% de temps de pause sur le cycle...

### Les pauses, un sujet parmi pleins

La question des pauses ne résume pas à elle seule, les différences entre les garde-fous applicables aux centres *ex-liste 1* et ceux applicables aux centres *ex-liste 2*. Afin que chacun puisse mesurer les enjeux, nous reproduisons ci-dessous, pour chaque thème principal, les critères applicables.

Dans le cadre des travaux sur le nouveau tour de service « classique » de Lyon, le SNCTA soutiendra l'application des critères *ex-liste 1*.



**Ex-liste 1 vs ex-liste 2 : quelles différences ?**

Critères	Garde-fous applicables aux centres <i>ex-liste 2</i> (tour de service actuel)	Garde-fous applicables aux centres <i>ex-liste 1</i> (futur tour de service)
Organisation du travail	Organisation du travail au choix de l'administration : en équipes ou individualisée	Organisation du travail en équipes. 10 contrôleurs minimum par équipe.
Rythme de travail	1 jour sur 2 moyenné sur deux cycles Il peut être dérogé à cette règle en cas de recours à la vacation complémentaire	1 jour sur 2 sur le cycle Il peut être dérogé à cette règle en cas de recours à la vacation complémentaire
Fractionnement des vacations	Travail en équipe : les contrôleurs d'une même équipe peuvent avoir des heures de prise de service / fin de service différentes. Fractionnement de l'équipe possible pour armer une ou plusieurs positions Travail en horaires individualisé : N/A	Les contrôleurs d'une même équipe peuvent avoir des heures de prise de service / fin de service différentes. Fractionnement de l'équipe possible pour armer une ou plusieurs positions
Durée de travail hebdomadaire	32 heures en moyenne (minimum 28 h et maximum 36 h suivant les périodes). Le nombre d'heures au-delà de 32 heures est limité à 64 heures par an. Le maximum peut atteindre 43 heures en cas de recours à la vacation complémentaire.	32 heures en moyenne (minimum 28 h et maximum 36 h suivant les périodes). Le maximum peut atteindre 43 heures en cas de recours à la vacation complémentaire.
Durée maximale des vacations	11 heures de jour 12 heures de nuit	11 heures pour toutes les vacations
Temps de pause	25% de la durée des vacations du cycle (25% moyennés sur le cycle)	25% de la durée des vacations du cycle répartis régulièrement (en pratique généralement 25% sur chaque vacation)
Gestion des pauses	Pas d'identification obligatoire sur le tour de service. Le chef de tour les adapte en fonction des besoins du trafic.	Les pauses sont identifiées sur le tour de service. Le chef de tour peut adapter la gestion en fonction des besoins du trafic.
Durée maximale de tenue de position	Non borné par l'arrêté. Règle fonction publique : 6 heures maximum	2 h 30 maximum
Durée minimale entre deux vacations	11 heures minimum	Non borné par l'arrêté. Règle fonction publique : 11 heures minimum

