



Version entrée en vigueur au 11 mai 2022

Arrêté du 21 avril 2022 portant création d'une expérimentation d'évolutions de l'organisation du travail des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne de l'organisme de contrôle de Montpellier

NOR : TRAA2211871A

Le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique, chargé des transports,
Vu le **décret n° 90-998 du 8 novembre 1990** modifié portant statut du corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;
Vu le **décret n° 2000-815 du 25 août 2000** modifié relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'Etat ;
Vu le **décret n° 2002-1170 du 16 septembre 2002** portant dérogations aux garanties minimales de durée de travail et de repos applicables aux personnels assurant des missions de contrôle, de maintenance et d'exploitation dans le domaine de la navigation aérienne ;
Vu le **décret n° 2016-1869 du 26 décembre 2016** modifié fixant le régime indemnitaire applicable aux corps techniques de la direction générale de l'aviation civile ;
Vu l'arrêté du 19 novembre 2002 modifié relatif à l'organisation du temps de travail des personnels de la direction générale de l'aviation civile assurant le service de contrôle dans les organismes de contrôle de la circulation aérienne ou de coordination dans les détachements civils de coordination ;
Vu l'arrêté du 26 décembre 2016 modifié fixant les modalités d'application du complément de la part liée aux fonctions en application de l'article 7 du **décret n° 2016-1869 du 26 décembre 2016** fixant le régime indemnitaire applicable aux corps techniques de la direction générale de l'aviation civile ;
Vu l'avis du comité technique de l'organisme de contrôle de Montpellier en date du 6 avril 2022,
Arrête :

Article 1

Une expérimentation d'évolutions de l'organisation du travail des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne de Montpellier est mise en place jusqu'au 31 décembre 2023.
Afin de régir cette expérimentation, un cahier des charges d'expérimentation d'évolutions de l'organisation du travail des contrôleurs est établi après consultation du comité technique local. Il comprend notamment les modalités précisées en annexe au présent arrêté.

Article 2

L'expérimentation de l'organisation du travail répond à l'option 1bis définie dans l'annexe 1 de l'arrêté du 26 décembre 2016 susvisé.

Article 3

Pendant la durée de l'expérimentation mentionnée à l'article 1er, il peut être dérogé aux dispositions de l'arrêté du 19 novembre 2002 modifié susvisé comme suit :
Par dérogation à l'article 7, le cycle de travail pourra comprendre jusqu'à 7 vacations de contrôle par cycle de 12 jours. Dans ce cas le nombre moyen annuel de déplacements du domicile vers le lieu de travail est fixé à un jour sur deux.
Par dérogation à l'article 6, lorsque la durée maximale des vacations du cycle, à l'exception des vacations de nuit, est effectivement inférieure ou égale à 8 heures 30 minutes, le temps de pause moyen sur le cycle peut être inférieur à 25 %, sans pouvoir être inférieur à 20 % et dans le respect des autres dispositions de cet article.
Le temps de pause pour les vacations de 8 heures 30 minutes ou moins est fixé au plus près de 20 % : les pauses de ces vacations sont de 30 minutes minimum (avec une pause déjeuner - 60 minutes minimum - obligatoire pour plus de cinq heures de tenue de poste), la moyenne du temps de pause pour l'ensemble de ces vacations étant au minimum de 20 %.
Par dérogation à l'article 3, lorsque le cycle de travail comprend jusqu'à 7 vacations de contrôle par cycle de 12 jours, les remplacements ou permutations ne doivent pas conduire un même agent à effectuer plus de 5 vacations sur une période de 7 jours.

Article 4

Le directeur des services de la navigation aérienne est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe

ANNEXE MODALITÉS D'EXPÉRIMENTATIONS

1. Objectif de l'expérimentation

L'expérimentation a pour objet d'évaluer un nouveau dispositif d'organisation du travail des ICNA afin de répondre de manière adaptée aux enjeux de capacité.

2. Conditions de lancement et de déroulement des expérimentations

Le cahier des charges mentionné à l'article 1er précise les conditions de lancement, de déroulement, d'arrêt et de reprise de l'expérimentation.

Un comité de suivi local de l'expérimentation est mis en place. Il est présidé par le chef des services de la Navigation aérienne Sud-Sud-Est ou son représentant et comporte, outre l'encadrement de la division circulation aérienne de Montpellier, des contrôleurs désignés par les organisations syndicales les représentant en CT local. Le comité de suivi local se réunit au moins deux fois au cours de la période d'expérimentation et en tant que de besoin sur demande motivée d'au moins la moitié de ses membres. Il peut proposer l'arrêt, la reprise ou des aménagements de l'expérimentation conformément aux dispositions prévues par l'arrêté du 26 décembre 2016 modifié susvisé. Ses propositions sont soumises à l'avis du comité technique compétent.

Les notes de service et textes réglementaires spécifiques nécessaires pour mettre en œuvre l'expérimentation sont soumis à l'avis du comité technique compétent.

En cas d'arrêt de l'expérimentation, les conditions d'emploi en vigueur avant l'expérimentation sont appliquées. Les éventuelles conditions techniques de transition sont définies localement.

A la fin de la période d'expérimentation, un retour d'expérience sur l'expérimentation est réalisé au niveau national, en particulier au regard des modalités générales de quantification et d'évaluation de l'efficacité des mesures définies dans le cahier des charges mentionné à l'article 1er. Le comité de suivi local des expérimentations alimente ce retour d'expérience.

3. Mesures expérimentées et évaluées

Les mesures ci-après sont expérimentées et évaluées :

- une densification des cycles pour adapter l'effectif à la structure et au volume du trafic, en renforçant notamment les plages horaires de l'après-midi et du début de soirée : l'expérimentation doit permettre d'évaluer un dispositif avec 7 vacations sur 12 jours, dans le respect de 1 jour sur 2 (155 vacations de contrôle) sur l'année ; le cycle plus dense est compensé par des récupérations ;
- l'expérimentation doit permettre d'évaluer une durée hebdomadaire du temps de travail moyennée sur le cycle d'au maximum 36 heures ; le nombre d'heures de travail est de 42 heures au maximum sur 7 jours glissants ;
- des vacations plus courtes à la pointe : l'expérimentation doit permettre d'évaluer les effets de la diminution de la durée des vacations ;
- l'expérimentation doit permettre d'évaluer des décalages au sein d'une équipe, entre 1 heure et 3 heures, du début et de la fin de vacation ; l'amplitude maximale d'une vacation pour la totalité de l'équipe est de 12 heures hors vacations de nuit ;
- une planification adaptée et souple des congés et vacations, en consolidant le rôle des chefs de tour : l'expérimentation doit permettre d'évaluer le dépôt des congés à J-25 ;
- des aménagements volontaires pourront être proposés par le service ;
- l'expérimentation doit permettre d'évaluer la diminution de la durée des vacations et en conséquence les temps de pause qu'elles comportent. La gestion en temps réel des effectifs en salle de contrôle est réalisée par le chef de tour en fonction ;
- une gestion des recyclages dirigés qui feront l'objet d'une planification spécifique selon des règles précisées dans une note de service.

4. Modalités de quantifications et d'évaluation

Des modalités de quantification et d'évaluation de l'efficacité des mesures sont mises en œuvre. Elles sont fondées sur des indicateurs portant sur les moyens mis en œuvre (vérification de la bonne mise en œuvre des mesures) et des indicateurs portant sur les résultats (sécurité, capacité, fatigue). Le cahier des charges mentionné à l'article 1er précise dans le détail les indicateurs.

Fait le 21 avril 2022.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des services de la navigation aérienne,
F. Guillermet