



Cfdt:

Aviation civile
FOCUS

10 février 2026

Au-dessus de la capa : que dit la loi ?

En tant que contrôleurs, nous avons bien conscience que « la sécurité des vols » et « la performance » sont deux notions intimement liées dans l'exercice de nos fonctions. La première ne devant jamais être compromise au bénéfice de la seconde.

Mais sommes-nous conscients que notre « performance » doit aussi être envisagée au regard de notre sécurité juridique ?

La performance et la sécurité juridique

Sur secteur, on se pense toujours couvert juridiquement. Mais quelquefois, on pense à tort. Car pour être juridiquement protégé et défendu par notre employeur en cas d'évènement grave, il faut au préalable, travailler dans le respect des règles qu'il édicte. Cette « protection » n'existe plus dès lors que l'on décide de déroger intentionnellement à ces dernières.

En 2015, la DO avait rédigé un cadre légal qui permettait de dépasser la capacité horaire d'un secteur, de « passer les pointes » comme on dit dans le jargon.

La capacité horaire est un chiffre défini pour chaque secteur ou regroupement de secteurs. Il est retravaillé régulièrement par un comité d'experts locaux afin de s'adapter aux évolutions des flux de trafic. La capacité fixe le nombre maximum d'avions qui peut traverser pendant une heure le volume considéré en fonction des conditions de travail (météo, activités militaires, pannes techniques, etc...).

En parallèle de cette notion de charge horaire, il y a la notion de charge instantanée du secteur appelée « l'Occupancy Count ». Cette courbe de trafic « Occupancy » montre à tout moment la charge instantanée passée, actuelle et future du secteur. Elle évolue donc constamment et c'est elle que vous retrouvez sur l'écran de 4ME. Pour chaque secteur et regroupement de secteurs, un seuil d'alarme a été défini : le PEAK*. Quand l'Occupancy va au-delà du Peak un dégroupement ou une régulation ATFCM doit être mise en œuvre sauf si le dépassement prévu est jugé compatible avec la sécurité des vols.

Le Peak est indépendant de la capacité. Dans les faits, si vous travaillez pendant une heure avec une courbe d'Occupancy en permanence sur le trait plein du Peak, vous dépasserez la capacité sur une heure.**

*Sur votre écran 4ME le Peak est matérialisé par le trait horizontal plein et continu. Le Sustain, seuil de surveillance, est matérialisé par le trait horizontal pointillé.

** Sur un secteur donné la capa est de 30 et le Peak d'Occupancy est à 12. Si vous faites une heure avec 12 avions en compte en continu, alors vous aurez contrôlé 40 ou 45 avions dans l'heure. Vous aurez donc passé 130%, voire 150% de la capacité horaire.

**Cfdt:**Aviation civile
FOCUS**Au-dessus de la capa : que dit la loi ?****10 février 2026**

La méthode Occupancy abrogée en décembre 2025

C'est la section CFDT de Brest qui a découvert le pot aux roses. Et trois jours plus tard, même le SNCTA est venu appuyer son propos. Le texte de 2015 qui autorisait à travailler au-dessus de la capa horaire, a été abrogée par la DO le 12 décembre 2025 sans qu'aucune nouvelle note ne vienne la remplacer.

Il n'y a donc plus de texte qui couvre le dépassement de la capacité horaire comme méthode de travail. Il n'existe plus de cadrage national pour l'utilisation des courbes de charges Occupancy pour définir la stratégie de regroupement/dégroupement.

Cette absence de cadrage est inhabituelle et nous inquiète. Dans ce nouveau contexte, plusieurs questions essentielles se posent :

- Sur quels textes réglementaires s'appuient aujourd'hui les décisions prises en salle lorsque la capacité horaire est dépassée ? Et quels textes encadrent encore l'utilisation des courbes d'Occupancy, du Peak ou des analyses associées ?
- Quelle est la responsabilité des PC, des CDS et des ACDS lorsqu'aucun cadre écrit ne précise les limites acceptables ?
- Qui assume le risque juridique en cas d'événement grave survenu dans une situation hors capacité ?
- La DO a-t-elle prévu de publier une nouvelle note ? Auquel cas doit-elle le faire, comme pour la dernière abrogation, seule et en catimini ? N'y a-t-il pas un intérêt évident à impliquer le plus largement possible les personnels dans un sujet aussi central dans le contexte nouveau de judiciarisation croissante de la profession ?

La CFDT estime que son rôle premier est de vous informer de vos droits et de vos devoirs. Nous nous interrogeons sur la réelle prise en compte par notre administration de ces enjeux qui engagent notre responsabilité de contrôleurs.

