

## GT NUIT DÉBUT DES TRAVAUX

Le SNNA FO a participé au 1er GT nuit qui s'est réuni le 27/01/26 .

« Issu des travaux protocolaires, le GT Nuit doit permettre d'évaluer les éventuelles évolutions des butées de gestion de la fatigue pour les vacations de contrôle de nuit et les impacts réglementaires associés.

Le travail de nuit peut engendrer, lorsque le trafic est élevé, une fatigue induite importante. Il génère également, dans des contextes d'absence prolongée de trafic aérien, des risques d'assoupissements ou d'hypovigilance. C'est un défi en termes de sécurité et de prise en compte de ce contexte opérationnel dans les conditions de travail des contrôleurs aériens.

L'arrêté du 8 juillet 2024 met en place des règles plus protectrices que l'arrêté précédent pour la gestion de fatigue lors des vacations de contrôle de nuit, mais un retour d'expérience et une analyse des méthodes de prévention s'avèrent nécessaires pour évaluer l'efficacité de l'application de ces règles et proposer des ajustements si nécessaire. »

Le GT a été lancé pour définir les meilleures conditions afin de prévenir l'assoupissement et l'hypovigilance, notamment lors de périodes prolongées sans trafic la nuit.

Le mandat du GT se divise en deux parties :

Partie 1 : Identifier et proposer des méthodes pour prévenir l'hypovigilance (analyse des causes, solutions concrètes comme la sensibilisation, l'éclairage, la formation, et l'étude des pratiques d'autres prestataires).

Partie 2 : Établir un retour d'expérience sur l'application de l'arrêté du 8 juillet 2024 via un questionnaire destiné aux agents.

Il a été proposé d'ajouter un axe sur la remédiation : définir les procédures à suivre lorsqu'un événement d'endormissement survient.

### Fondamentaux scientifiques de la fatigue et du sommeil

Une grande partie de ce GT a consisté dans la présentation par la société Welbees des connaissances scientifiques en matière de fatigue et des travaux déjà réalisés, éventuellement pour d'autres professions soumises à cette même contrainte, comme les pilotes ou du personnel hospitalier.

Il y a beaucoup de choses que les contrôleurs savent déjà, notamment parce ce qu'ils les vivent. Mais c'est toujours intéressant de les entendre de manière structurée par des professionnels.



### **Mécanismes du sommeil et de la vigilance**

Trois processus régulent l'éveil :

L'horloge biologique (rythme circadien) : Régulée par la lumière via la mélatonine, elle provoque une baisse naturelle des performances entre 2h et 6h. Elle s'adapte très lentement aux horaires décalés, créant un "jet lag social".

La pression du sommeil (processus homéostatique) : L'éveil accumule une "dette de sommeil" qui augmente le risque d'hypovigilance après 16 heures d'éveil.

L'influence de la lumière : La lumière, notamment bleue, supprime la mélatonine et augmente la vigilance. À l'inverse, l'obscurité la favorise, créant un dilemme dans les vigies. Il faut bien baisser la lumière pour voir l'extérieur.

**Impact du travail de nuit :** Un seul service de nuit perturbe la structure du sommeil, réduisant sa quantité de 2 à 3 heures et altérant sa qualité (moins de sommeil profond et paradoxal). Les services du matin sont également problématiques, créant une privation de sommeil. L'enchaînement des services accumule une dette de sommeil.

### **Dette de sommeil et performance**

La restriction de sommeil a un effet cumulatif sur la dégradation des performances (augmentation des erreurs). Il est à noter une dissociation entre la perception subjective de la fatigue (qui s'amenuise) et la dégradation réelle des performances (qui continue). Après 20h de veille par exemple, les performances cognitives sont équivalentes à une alcoolémie de 0,8 g/L. En gros, on ne se rend pas compte que notre performance diminue.

**Inertie du sommeil.** De plus, la performance cognitive est réduite après le réveil, pendant une durée pouvant durer de 20 minutes à plus d'une heure. Le cortex préfrontal (prise de décision) est le dernier à se réveiller. Pour gérer cette inertie, il faut limiter la durée des siestes (moins de 20 minutes) et prévoir une période tampon avant de reprendre des tâches critiques.

### **Études et pratiques existantes**

Une étude européenne sur la fatigue des contrôleurs (Étude EASA 2024) a identifié des facteurs de risque clés et nous livre quelques statistiques. Par exemple les services consécutifs engendrent une augmentation de +27% de fatigue par jour de travail en plus. Le temps à poste sans pause augmente de 33% le risque par heure au-delà de 2h. Chaque jour de repos supplémentaire réduit le risque de 43%. Le Service de nuit augmente le risque de fatigue de 253% par rapport à un service de jour.

Il y a évidemment des facteurs individuels : Le chronotype ("matin" ou "soir") influe sur la tolérance et l'intolérance au travail de nuit augmente avec l'âge (après 50 ans).

Oui mais donc, qu'en est-il des pratiques des contrôleurs ? Il y a là un sujet social. L'objectif est d'éviter que les nuits deviennent intenable. Le travail doit être mené pour une progression de la qualité de vie des contrôleurs et de la protection de leur santé vis-à-vis des risques associés à l'accumulation de fatigue tout en maintenant un service sûr et efficace.



## Discussion sur les stratégies de gestion

Sécurité Réglée et Sécurité Gérée au coeur du débat : Une grande partie du GT a ensuite porté sur la remise en cause des pratiques dans les centres. En effet, les pratiques ont-elles montré un taux d'échec qui nécessite de tout remanier, de façon souvent vécue comme punitive, contre le confort des travailleurs nocturnes ? L'équipement des travailleurs la nuit doit être adapté pour permettre de rester confortable et éveillé. Un fauteuil de bureau tout à fait acceptable pour un travail de jour peut donner la sensation d'être un pauvre tabouret de bois quand on travaille seul la nuit et qu'on doit rester éveillé. Les BO de nuit sont calculés pour répondre à un volume de trafic ou d'armement des positions uniquement, laissant parfois les contrôleurs seuls à poste, sans aide pour tenir éveillé ni confort supplémentaire.

**Or la nuit n'est pas "une journée en moins chargée" : c'est une contrainte physiologique spécifique, avec une baisse naturelle de vigilance.**

Si l'on veut exiger le même niveau de sécurité et de performance, il faut donner les mêmes chances de l'atteindre : environnement adapté, assise réellement ergonomique, éclairage modulable, température maîtrisée, accès simple à de l'eau/boissons chaudes, et des conditions permettant de rompre l'isolement quand il existe (pauses organisées, soutien, renfort ponctuel si nécessaire).

**Le SNNA FO refuse qu'à défaut, on fasse peser sur l'individu la charge de compenser une organisation sous-dimensionnée. Ce n'est ni réaliste, ni acceptable : l'armement nocturne doit intégrer la réalité humaine du travail de nuit, et l'équipement doit être pensé comme une mesure de sécurité, pas comme un confort accessoire.**

## Le repos en service :

La question est aussi d'examiner, sans a priori, quelles formes de récupération peuvent être envisagées pendant les périodes de très faible activité, et sous quelles conditions de sécurité (présence d'un effectif suffisant, organisation de la surveillance, modalités d'interruption immédiate, etc.) L'utilisation du téléphone portable en période d'inactivité peut-elle être une alternative à l'endormissement ?

D'autres outils sont envisagés : luminothérapie (lunettes à lumière bleue), sieste "Nappuccino" (caféine avant une sieste de 20 min)... il y a de quoi s'inspirer de solutions existantes ailleurs.

**Le prochain GT se tiendra le 14/04. Faites-nous remonter vos expériences, suggestions, arguments pour ainsi prendre part au débat.**

