



**Monsieur le Directeur des Services  
de la Navigation Aérienne**

**Direction Générale de l'Aviation  
Civile  
50, rue Henry Farman  
75720 PARIS CEDEX 15**

**Strasbourg, le 7 mai 2009.**

**Objet :** Alarme sociale au BRIA/BNIA du Bourget

**N/Réf :** SAT/SG 09-016

Monsieur le Directeur,

Le Satac UNSA, signataire de la charte alarme sociale, est au regret de vous informer qu'il dépose, dès aujourd'hui, une alarme sociale concernant le BRIA/BNIA du Bourget.

Celle-ci est principalement liée aux fermetures de plus en plus fréquentes du BRIA de Lille avec transfert de tâches de ce service au BRIA/BNIA du Bourget sans qu'aucune concertation n'ait été menée, et sans étude préalable d'impact sur la sécurité (EPIS), ni étude de sécurité.

Ces transferts réguliers dégradent fortement la sécurité ainsi que les conditions de travail au sein de l'organisme du Bourget, de façon très significative.

En effet, ce sont les agents du BRIA/BNIA du Bourget, ultimes maillons de la chaîne, qui doivent palier toutes les anomalies du système et ceux-ci subissent une pression continue et croissante : Le caractère opérationnel de leurs tâches ainsi que l'importance des informations traitées d'une part, et la charge de travail très augmentée et surdimensionnée au regard de l'effectif mis en place d'autre part, rendent, aujourd'hui, leurs journées de travail insupportables.

La proximité de la tenue du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, qui apporte des contraintes supplémentaires et met fortement à contribution les personnels du BRIA/BNIA fait craindre à ceux-ci que des problèmes, liés à l'absence de réflexion préalable et d'organisation de ces transferts de plus en plus réguliers puissent intervenir.

La récente annonce d'une prochaine fermeture - définitive cette fois - du BRIA de Lille, laisse entrevoir une pérennisation du changement du champ d'activité du BRIA/BNIA du Bourget.

Or, celle-ci n'a fait l'objet d'aucune négociation ni discussion, à quelque niveau que ce soit et il nous semble qu'il conviendrait d'anticiper ce changement, et – a minima – de vérifier qu'il est réalisable, et à quelles conditions, sans dégradation ni de la qualité du service rendu aux usagers, ni du niveau de sécurité.

**Les points principaux sur lesquels des évolutions sont attendues sont les suivants :**

- **Effectifs (BO) du BRIA/BNIA du Bourget**
- **Prise en compte de l'impact de la fermeture de Lille**
- **Organisation et mise en œuvre de procédures permettant d'assurer un niveau de sécurité et des conditions de travail acceptables**



**Le SATAC UNSA demande, dans un premier temps, de prendre un certain nombre de mesures :**

- 1 – Organiser une rencontre sur ce sujet entre le SNA/N et le SNA/RP/CDG/LB intégrant des représentants de l'administration et des représentants du personnel de chacun des SNA, afin de mettre en place de façon cohérente des solutions concertées.  
Chaque organisme doit, en effet, prendre conscience des contraintes de son homologue et la mise en place de procédures opérationnelles ne sera possible qu'en s'appuyant sur l'expertise des agents eux mêmes.
- 2 – Adapter les périodes de fermeture du BRIA de Lille : La fermeture doit être programmée un autre jour que le dimanche et les personnels du Bourget demandent de limiter l'indisponibilité de l'organisme Lillois à 1 jour par semaine
- 3 – Instauration d'une procédure pour que, concernant les vols VFR de la zone de Lille, les activations et clôtures (message DEP et ARR) soient réalisées par le BTIV/N et, concernant les vols IFR, les organismes de la CA de la zone de LFQQ contactent la FMP pour les FPL IFR (messages REA, DLA,...)
- 4 - Rechercher une solution technique permettant de disposer de l'ensemble des FPL (par exemple, pour les IFR, il n'est pas cohérent, techniquement, de ne pas disposer de messages pourtant expédiés par l'IFPS).
  - Paramétrer SIGMA afin de permettre l'acheminement automatique des messages des terrains non reliés RSFTA (tributaires).
  - Sensibiliser les agents sur l'importance des messages de la zone de Lille arrivant dans la rubrique SPV\_COM (procédure inhabituelle).
- 5 - Armer le poste BNIA afin de rattraper le retard dans un premier temps, puis d'assurer un suivi comme cela a toujours été le cas. La mise en place des 3 mesures précédentes (points 2, 3 et 4) devrait suffire à dégager suffisamment de ressources en personnel pour atteindre cet objectif.
- 6 – Mieux informer les usagers (et les TWR) des horaires d'ouverture du BRIA Lille afin d'éviter les appels inutiles au Bourget alors que Lille est ouvert.

Dans le même temps, le SATAC UNSA souhaite attirer votre attention sur l'état de certains matériels installés au Bourget : Depuis maintenant 1 an, le DPX du Bourget est en panne, et les imprimantes SIGMA sont en fin de vie (suite à une panne, Le Bourget a reçu la dernière du stock France et 2 des 3 imprimantes en place montrent de sérieux signes de fatigue).

Par ailleurs, le SATAC UNSA estime que devraient être étudiées :

- La reprise des tâches non effectuées par le BRIA Lille dans le cadre d'un PSSA LFQQ, LFAT
- La gestion d'une panne RSFTA :
  - Si la ligne de LFOB tombe en panne, tout le trafic est rerouté sur Le Bourget et vient encore ajouter à la surcharge (capacité du système...)
  - En cas de panne du RSFTA du Bourget (ou d'un des 2 autres BRIA H24) ...

Nous sommes, bien entendu, à votre entière disposition pour toute réunion de conciliation.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos respectueuses salutations.

**Pour le Bureau National  
Le Secrétaire Général  
Alain BELLARD**

**Copies à : DGAC, DSNA, SG de la DGAC, DO et BN SATAC UNSA**