

Question parlementaire concernant la contamination de l'air de la cabine à bord des avions commerciaux

Aperçu de la situation

Un problème menace la sécurité et la santé de nos équipages et passagers, qui nous préoccupe fortement en tant que syndicat et association professionnelle.

Il s'agit de la contamination de l'air à bord des avions, notamment ceux équipés d'un système appelé « bleed-air system ». Ce système utilise l'air des moteurs pour l'air conditionné de la cabine et du cockpit. De par sa conception, l'air peut être pollué par des substances toxiques issues de la pyrolyse (partielle) de l'huile moteur ou hydraulique. La composition de ces fluides est extrêmement toxique notamment en raison de l'ajout de Tricresyl Phosphate (TCP).

Il y a lieu de faire la différence entre une exposition chronique à faible dose (long-term exposure) et une exposition accrue à haute dose. Dans ce dernier cas, nous parlons de « fume event ». Ceci peut aller de pair avec de la fumée - mais pas nécessairement - et est souvent causé par un problème technique, par exemple une fuite dans l'étanchéité ou un remplissage excessif du réservoir d'huile. Dans ces cas, l'équipage et les passagers sont exposés à un cocktail de substances toxiques à doses potentiellement fort élevées.

Parallèlement à ces fume events, il y a également toute une série d'autres substances toxiques (par exemple ignifuges et composés organiques volatils (VOCs)) qui peuvent être présentes à bord (une étude de l'AESA en mentionne pas moins de 127).

Étant donné le caractère multidisciplinaire de ce problème (toxicologie, neurologie et maintenance), ainsi que l'absence de méthode de mesure standardisée de ces substances, il n'existe actuellement pas de consensus entre les universitaires concernant le lien causal entre l'exposition à ces substances et les symptômes neurologiques. Ces symptômes ont néanmoins été confirmés par la commission FEDRIS, chargée d'étudier les maladies professionnelles, ainsi que par de nombreuses autres études.

En tant que syndicat (ACV-CSC) et association professionnelle représentant les pilotes de ligne en Belgique (BeCA), nous sommes extrêmement préoccupés quant à la manière dont ce problème est abordé. Actuellement, il semblerait que les compagnies aériennes, les constructeurs et les autorités minimisent le problème, alors que l'intoxication des pilotes et du personnel de cabine représente un risque réel d'atteinte à la sécurité. Nous comprenons que le dossier est sensible pour l'image de l'aviation commerciale ainsi que les conséquences juridiques potentielles, mais ne rien faire n'est pas une option - ce serait nier le principe de précaution. De plus, nous reconnaissons qu'il s'agit ici d'un problème dans tout le secteur aéronautique et nous ne nous adressons pas à une compagnie aérienne ou un constructeur en particulier.



Concrètement, nous demandons :

- L'utilisation d'un **protocole standardisé** qui définit d'une part les événements techniques et, d'autre part, la condition médicale des membres d'équipage après une exposition à un fume event
- Une **communication transparente, ouverte et détaillée** aux pilotes et aux personnels de cabine par rapport aux fume events et aux actions d'entretien effectuées.
- **L'information et la formation** des membres d'équipage concernant les fume events (y compris les symptômes potentiels et les risques pour la santé).
- La désignation d'une **équipe de recherche, multidisciplinaire et indépendante**, qui agirait comme centre d'expertise. Nous pensons à la nomination d'un neurologue, pneumologue, cardiologue, endocrinologue, toxicologue,... de préférence lié à un hôpital universitaire où les passagers ainsi que les membres d'équipage pourraient se présenter. Une sorte de polyclinique, similaire à l'Institut des médecines tropicales, avec un personnel adéquatement formé. Les membres d'équipage doivent avoir la possibilité (au besoin anonyme) de se faire ausculter, idéalement dans l'environnement direct de l'aéroport.
- La désignation d'un **laboratoire indépendant** (de préférence en Belgique) pour les tests spécifiques en toxicologie et bio-monitoring tel que prévu dans le protocole en annexe.
- Une **étude multidisciplinaire indépendante** qui met en évidence la qualité de l'air sur plusieurs vols, et pendant une période de longue durée. Celle-ci devra comprendre tous les détenteurs d'AOC belges ainsi que tous les types d'appareils utilisés.

Références en annexe :

- **Draft Fume Event Protocol** = un document de travail écrit par la BeCA qui peut servir de document de travail pour la mise en œuvre d'un protocole.
- **UE 376/2014** : règlement concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, qui détermine qu'un compte rendu d'événement obligatoire doit être envoyé parallèlement à un compte rendu d'événement volontaire, Plus de détails dans le document ci-dessous :
(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32014R0376>).
- **UE 2015/1018** : règlement d'exécution établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014. Le paragraphe à retenir est le point 4 de l'Annexe I : URGENCE ET AUTRES SITUATIONS CRITIQUES - 2) Feux, fonte, fumée, vapeurs, étincelles, surchauffe ou explosion (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32015R1018>). Ce paragraphe stipule qu'un rapport doit être écrit pour tous les cas où il y a émanation de fumées, d'odeurs ou de vapeurs.

