

LE SYNDROME AÉROTŒMIQUE

LE SPL ALERTE !

Depuis des années, la qualité de l'air à bord de nos avions est mise en doute. La dangerosité des contaminants et les risques pour la santé négligés. La position officielle de tous les acteurs était de nier. Devant les études et les rapports accablants*, cette position n'est plus possible et les plus grands organismes publient désormais sur le sujet. Paradoxalement, les personnes les plus exposées sont les moins informées et le sujet reste tabou.

POURQUOI L'AIR DANS LES AVIONS EST-IL CONTAMINÉ ?

Sur la quasi-totalité des avions de ligne, l'air de conditionnement est prélevé directement sur les compresseurs des moteurs ①. Il contient donc les polluants extérieurs (pollution atmosphérique, environnement aéroportuaire, liquides de dégivrage, etc.) et potentiellement ceux d'origines internes. Des fuites peuvent survenir au niveau des joints des paliers de lubrification du moteur, laissant passer de l'huile dans le compresseur ; des fluides hydrauliques peuvent aussi être absorbés. Ils contiennent des additifs pour permettre une efficacité sur de

grandes plages de température. Parmi eux, les organophosphorés sont particulièrement inquiétants, dont les tricrésylphosphates (TCP).

Cette famille de produits chimiques est utilisée dans les pesticides ou le gaz de combat et agit par inhibition des neurotransmetteurs. Ce sont des neurotoxiques puissants. De plus, ces produits sont décomposés en sous-éléments et nanoparticules. Ce mélange chimique peut alors avoir des effets décuplés sur l'organisme ; c'est « l'effet cocktail ». Les dégâts sur le système nerveux peuvent être irréversibles.



A
ASL Airlines

T
Transavia

AF
Air France

H
Hop !

AC
Air Caraïbes

AA
Aigle Azur

CI
Corsair International

AU
Air Austral



Aucun filtre n'est installé sur l'alimentation du conditionnement d'air. Certains avions disposent de filtres uniquement sur le système de recyclage.

COMMENT RECONNAÎTRE ?

En cas de contamination – *fume event* ou émanation –, une odeur de chien mouillé, de chaussette mouillée ou de vomi est souvent décrite. Votre odorat est le seul indicateur, car aucun détecteur n'est installé à bord. Et tous les composés ne sont pas olfactifs... Les symptômes peuvent aussi alerter. Une contamination très importante pourra devenir visible – *smoke* ou fumée.

QUELLES DIFFÉRENCES PAR RAPPORT AUX GÉNÉRATIONS PRÉCÉDENTES ?

Les modèles économiques et sociaux imposent aux équipages un temps accru à bord des avions (densification de l'activité, diminution des temps de récupération, retraite à 65 ans). La démocratisation du transport aérien expose toute la population. L'amélioration des systèmes de mesure et les recherches scientifiques démontrent les impacts environnementaux sur la santé.

LES SYMPTÔMES

Les contaminants étant des neurotoxiques, les effets peuvent être très divers et apparaître dans des délais de quelques minutes à plusieurs jours et peuvent perdurer : picotements au niveau de langue, de la gorge, goût métallique qui persiste sur la langue, nausée, mal de tête, migraine, grande fatigue, vertige, tunnellation, difficulté de concentration, perte de mémoire, problèmes digestifs, sensation d'ivresse, tremblements, etc. Chaque individu peut réagir de façon différente à une même contamination pour des raisons génétiques ou de saturation de l'organisme.

SÉCURITÉ DES VOLS

Il est évident qu'une altération de l'état physique et mental de l'équipage a des répercussions directes.



Il faut noter qu'une contamination chronique peut avoir des effets insidieux, car les capacités peuvent alors être dégradées progressivement.

SUIVI MÉDICAL ET TRAITEMENT

Plusieurs tests scientifiques existent et ont tous des avantages et inconvénients. Les tests sanguins courants sont difficiles à interpréter, car les contaminants ne restent pas dans la circulation sanguine. Ce sont les conséquences de la contamination qui sont mesurées. Le test capillaire semble un moyen facile pour prouver une contamination. Il est en vente sur le site de l'Association des Victimes du Syndrome Aérotoxique (AVSA). En cas de contamination avérée, des tests sanguins spécifiques existent aux USA. Malheureusement, il n'existe pas à l'heure actuelle de traitement miracle. La première mesure étant d'éviter le contact avec le contaminant.

LES SOLUTIONS MULTIPLES ET COMPLÉMENTAIRES

La première consiste à être informé sur le sujet et formé. C'est l'un des rôles du SPL à tous les niveaux, du pilote jusqu'aux autorités européennes en exigeant que les recommandations de l'OACI soient appliquées dans les compagnies aériennes. Une reconnaissance officielle du problème permettrait également la formation du corps médical, un meilleur diagnostic et peut-être des traitements. Sans modification des avions et selon les fabricants, des huiles moins nocives peuvent être utilisées. L'insertion des systèmes de filtration n'est qu'à l'état d'étude. Les systèmes de conditionnement où l'air n'est pas prélevé sur les compresseurs moteurs (Boeing 787) pourraient être aussi une solution, tout comme une réglementation adaptée (normes de qualité de l'air dans les avions, systèmes de surveillance, suivi médical, etc.). ●

*OACI, 2015, circulaire 344-AN / 202 : Orientations sur les pratiques éducatives, de formation et de compte rendu concernant les émanations <https://bit.ly/2H477Tb>

*OMS, 2017, dans sa revue *Public Health Panorama* : Le syndrome aérotoxique, nouvelle maladie professionnelle ? <https://bit.ly/2GtdU5x>

*EASA, 2014 : Preliminary cabin air quality measurement campaign <https://bit.ly/2H4ZHPI>


*EASA, 2015 : Avoil Characterisation of the toxicity of aviation turbine engine oils after pyrolysis <https://bit.ly/2q1tUa1>

*FAA (Federal Aviation Administration), 2018, SAFO 18003 (Safety Alert For Operators) Subject: Procedures for Addressing Odors, Smoke and/or Fumes in Flight <https://bit.ly/2GsiOQh>



POUR ALLER PLUS LOIN
<https://bit.ly/2HJU8Xc>

© InfoCom SPL 2018 | Crédits photo © Freepik, Pixabay & Flaticon | Premier rédacteur graphiste Antonio-Bernard Tudor

L'adhésion au SPL est de 35 € pour les CDB et de 15 € pour les OPL | Cliquez sur la flèche  pour effectuer votre adhésion en ligne

