

**EXCLUSIF** Pour la première fois en France, un pilote dépose plainte contre sa compagnie. Il estime que l'air circulant dans les avions provoquerait un « syndrome aérotoxique »

# La maladie des cockpits

MARIE-CHRISTINE TABET @mc\_tabet

**P**iloter un avion est-il dangereux pour la santé ? Lundi, Eric B., commandant de bord chez EasyJet, va déposer une plainte contre X « pour atteintes involontaires à l'intégrité physique, mise en danger de la vie d'autrui et... tromperie sur la qualité de l'air ». Il est convaincu d'avoir été « empoisonné à petit feu » dans son cockpit.

A 53 ans, il est l'un des plus anciens pilotes de la compagnie lowcost qu'il a intégrée en février 2002. Depuis la fin de l'année 2009, il souffre d'un certain nombre de troubles (nausées, gastro-entérites, fatigue, hyperventilation,...) qu'il ont conduit à enchaîner des arrêts maladie. En 2012, son état de santé s'est dégradé, ainsi que ses relations avec son employeur. Le centre d'expertise de médecine aéronautique de Toulouse-Biagnac lui a délivré une « inaptitude médicale temporaire » en juin 2015. L'ancien instructeur Airbus perd alors son permis de voler et, cloué au sol, cherche une explication à ses problèmes de santé.

Eric B. découvre que d'autres pilotes ont des symptômes qui ressemblent étrangement aux siens et que depuis une dizaine d'années des collectifs de navigants et de passagers, appuyés par un réseau de médecins et chercheurs, se sont organisés au Royaume-Uni, en Allemagne ou encore en Australie. Ils ont donné un nom à leur maladie : l'« air cockpit ». « Ces incidents sont sous-évalués, mais nous avons une évidence de tels problèmes », explique un Mémorandum rédigé par les pilotes d'une grande compagnie aérienne.



devant le tribunal de Bobigny. Début octobre, accompagné de sa fille la cour

Dans un avion, l'air arrive de l'extérieur par les compresseurs des moteurs où des substances toxiques, comme le phosphate de tricresyle, sont présentes. TON KOENE/ZUMA/REA

« Ces incidents sont sous-évalués, mais nous avons une évidence de tels problèmes », explique le pilote d'une grande compagnie aérienne.

Dans un avion, l'air arrive de l'extérieur par les compresseurs des moteurs où des substances toxiques, comme le phosphate de tricresyle, sont présentes. TON KOENE/ZUMA/REA

Eric B., découvre que d'autres pilotes ont des symptômes qui ressemblent étrangement aux siens et que depuis une dizaine d'années des collectifs de navigants et de passagers, appuyés par un réseau de médecins et chercheurs, se sont organisés au Royaume-Uni, en Allemagne ou encore en Australie. Ils ont donné un nom à leur combat : le « syndrome aérotoxicque ». Comme les agriculteurs avec les pesticides, les navigateurs seraient contaminés par des neurotoxiques (organophosphorés) qui circuleraient dans le système de ventilation des avions. En vol, l'air prélevé à l'extérieur passe dans les compresseurs des moteurs ayant d'être diffusé en cabine. Or l'huile des moteurs contient des substances toxiques, comme le phosphate de tricresyle (TCP). En cas de fuites, dues notamment à une détérioration des joints, l'huile de synthèse chauffée à très haute température se dégraderait et libérerait des toxiques. Lors de ces dégagements de fumées à bord, les pilotes ont pour consigne de mettre un masque, d'atterrir rapidement et de changer le mode d'alimentation d'air. Mais, parfois, ces émanations seraient invisibles et se manifesteraient uniquement par une odeur de « chaussettes sales ou de chien mouillé ».

« Ces incidents sont sous-évalués, explique le pilote d'une grande compagnie nationale, et la plupart du temps ne font l'objet d'aucun compte rendu. Il faut vraiment que le vol soit affecté pour qu'il soit répertorié. » Jeudi, le médecin de la compagnie EasyJet doit venir s'expliquer devant le CHSCT à Roissy pour répondre aux questions des représentants du personnel, inquiets de la toxicité de l'air. Contactée par le JDD, une porte-parole se défend : « Notre flotte est l'une des plus modernes au monde et nos avions sont conformes aux normes. Nous sommes engagés auprès des autorités et nous avons proposé de collaborer avec la CAA [Civil Aviation Authority] et qui inquiètent les navigateurs. Selon les statistiques du transport aérien, un vol sur 2.000 serait affecté par des émanations suspectes (fumé events).

Dans un avion, l'air arrive de l'extérieur par les compresseurs des moteurs où des substances toxiques, comme le phosphate de tricresyle, sont présentes. TON KOENE/ZUMA/REA

devant le tribunal de Bobigny. Déboutée, la compagnie a saisi la cour d'appel, puis la Cour de cassation, qui a rejeté son pourvoi.

#### L'antécédent de l'amianté

Finalement, des analyses ont été autorisées par Air France mais sur un seul vol entre Paris et la Martinique ! Cette enquête, dont le JDD a eu connaissance, n'écarte pas « le risque d'un accident aigu (avant des conséquences directes sur la santé des personnes et la sécurité des passagers) et de pathologies invalidantes », même si elle n'établit aucun lien de causalité entre le mal des navigateurs et la toxicité de l'air de la cabine. En conclusion, les auteurs – comme l'OACI, Organisation de l'aviation civile internationale, dans une circulaire de 2015 – se prononcent en faveur d'une recrudescence des contrôles.

L'avocate d'Eric B. n'est autre que l'ancienne juge Marie-Odile Bertella-Geffroy, chargée de l'instruction pendant près de dix ans au pôle de santé publique de Paris. Retraitee de la magistrature, elle a ouvert son cabinet et siège depuis 2015 au conseil régional d'Ile-de-France sur le banc des écologistes. « Le lien de causalité est toujours très difficile à prouver, reconnaît-elle, mais il faut se souvenir que les industriels de l'amianté ont ri pendant des années les risques. On sait aujourd'hui que cet isolant a fait des centaines de milliers de morts ou de malades... Seule une enquête pénale permettra d'obtenir les preuves impossibles à obtenir ! » Les navigateurs sont-ils de nouveaux lanceurs d'alerte ? À écouter les industriels, le syndrome aérotoxique relèverait des théories complotistes ou des lubies des environnementalistes... ●

« Ces incidents sont sous-évalués, explique le pilote d'une grande compagnie nationale, et la plupart du temps ne font l'objet d'aucun compte rendu. Il faut vraiment que le vol soit affecté pour qu'il soit répertorié. »

Jeudi, le médecin de la compagnie EasyJet doit venir s'expliquer devant le CHSCT à Roissy pour répondre aux questions des représentants du personnel, inquiets de la toxicité de l'air. Contactée par le JDD, une porte-parole se défend : « Notre flotte est l'une des plus modernes au monde et nos avions sont conformes aux normes. Nous sommes engagés auprès des autorités et nous avons proposé de collaborer avec la CAA [Civil Aviation Authority] et

## « C'est une affaire de santé publique »

Eric B., commandant de bord chez EasyJet

Pourquoi cette plainte ? Un juge peut-il arbitrer un débat de scientifiques ?

Un juge peut exiger des études, des prélevements d'air, des expertises médicales. S'il s'agissait d'un simple problème entre employeur et employé, je serais alors devant les prud'hommes. Cela fait un an et demi que je ne vole plus. Lorsque j'ai évoqué la question de la toxicité de l'air de la cabine avec EasyJet, nos relations se sont immédiatement dégradées. En 2013, j'étais considéré comme un commandant de bord expérimenté, puis soudainement, on voulait me licencier.

Le risque... C'est une affaire de santé publique. Il existe des solutions telles que le Dreamliner de Boeing, celui-ci a un système de pressurisation indépendant des réacteurs. Par ailleurs, il est possible de mettre en place des processus de décontamination des appareils efficace ou du moins une documentation précise des incidents ou des accidents de pollution de l'air en cabine. Chez EasyJet les personnes ne sont pas particulièrement formées et sensibilisées à cette question.

Pourquoi les syndicats ne sont-ils pas plus offensifs ? Parce que la maladie est taboue pour un pilote ! Nous avons de fréquentes visites médicales

important d'incidents relatifs à des émanations toxiques ne sont pas rapportés. Un avion peut repartir immédiatement sans que personne s'en inquiète. Les équipages doivent être formés à les repérer... Pensez-vous que les risques soient plus importants dans les compagnies low cost ?

Les avions sont les mêmes. En revanche, le nombre important de rotations favorise l'apparition de contaminations. Une journée de vol se soldé par 16 démarriages de moteurs. Or ce sont ces changements de régime qui provoquent les incidents. Le système d'exploitation induit un risque plus important. Chez EasyJet les personnes ne sont pas particulièrement formées et sensibilisées à cette question.

PROPOS RECUEILLIS PAR M.-C.T.