



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 20 : Protection de l'environnement – Bruit des aéronefs – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

LA POLLUTION DE L'AIR DANS LES AÉROPORTS POSE DE SÉRIEUX RISQUES POUR LA SANTÉ DES PERSONNELS

[Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note d'information présente les conclusions de nouvelles enquêtes sur la pollution dans les aéroports, les sources de pollution, l'exposition des personnels aux particules ultrafines et les mesures à prendre pour limiter la pollution.

Elle met également l'accent sur une coopération centrée sur les solutions associant l'aéroport de Copenhague, les sociétés implantées à l'aéroport et les syndicats représentant les personnels aéroportuaires.

Chaque aéroport peut faire bouger les choses à son niveau par des actions locales, mais la participation de l'OACI s'impose si l'on veut endiguer le problème dans sa globalité.

Cette note salue les avancées accomplies, mais souligne cependant l'urgence de cette problématique.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — <i>Protection de l'environnement.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Porter cette problématique vitale et longtemps négligée à l'attention de la communauté de l'aviation civile mondiale pour trouver des solutions viables.
<i>Références :</i>	

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ITF.

1. INTRODUCTION

1.1 La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) est une fédération syndicale internationale composée de 674 organisations syndicales indépendantes représentant 4,8 millions de travailleuses et travailleurs des transports dans 147 pays. Elle fait partie des Fédérations syndicales internationales associées à la Confédération syndicale internationale (CSI). L'ITF représente plus de 650 000 personnels de l'aviation partout dans le monde et parle au nom des personnels de l'aviation au niveau mondial.

1.2 Les personnes qui travaillent à proximité des gaz d'échappement des réacteurs d'avion (moteurs principaux et APU : groupe auxiliaire de puissance) et/ou moteurs diesel (véhicules, appareils de chargement et de manutention, etc.) dans les aéroports sont exposés à une pollution atmosphérique complexe potentiellement dangereuse pour la santé. La première enquête à révéler une fréquence accrue de dommages à l'ADN chez ces personnes a été publiée il y a huit ans. Au Danemark, le Conseil national des maladies d'origine professionnelle a maintenant reconnu que plusieurs cas de cancer avaient plus que probablement été causés par la pollution atmosphérique dans les aéroports. La pollution est un risque d'origine professionnelle alarmant et négligé. Les inquiétudes proviennent principalement des particules d'échappement ultrafines des avions et des moteurs diesel. On sait que les particules diesel ultrafines sont à l'origine de cancers, maladies cardiaques, caillots de sang, hémorragies cérébrales et maladies des voies aériennes (bronchite, BPCO), ce qui accroît le risque de maladies graves d'origine professionnelle et de décès prématuré. Grâce à la recherche, nous en savons maintenant plus sur la toxicité des particules ultrafines.

2. DISCUSSION

2.1 Partout dans le monde, la sûreté et la sécurité quotidiennes du transport aérien dépendent des compétences et du dévouement des personnels. La différence entre exposition aiguë et exposition chronique à la pollution atmosphérique dans les villes est bien connue et comprise. Par exemple, en 2015, des chercheurs du King's College, au Royaume-Uni, ont publié une enquête révélant que la pollution atmosphérique réduit l'espérance de vie des Londoniens de neuf à 16 mois.

2.2 Les quatre polluants les plus inquiétants sont le dioxyde d'azote (NO₂, gaz émis par les pots d'échappement des véhicules, en particulier diesel), l'ozone (oxygène triatomique irritant pour les poumons), le dioxyde de soufre (SO₂) et les particules de suie inférieures à 2,5 microns (particules ultrafines). Ces polluants peuvent provoquer diverses pathologies médicales, dont l'asthme, des maladies cardiaques, des caillots de sang, des cancers, dont celui du poumon, et un retard de croissance pulmonaire chez les enfants.

2.3 Dans beaucoup de grandes villes, la concentration en dioxyde d'azote est fréquemment supérieure aux taux considérés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme présentant un danger à long terme (limites moyennes annuelles). La situation est la même pour les particules ultrafines.

2.4 La concentration en polluants atmosphériques est mesurée sur des sites représentatifs de l'exposition de la population. Cependant, la pollution atmosphérique peut se révéler plus élevée à proximité de sources polluantes spécifiques comme les routes, les centrales électriques, les grandes sources fixes et les aéroports. Dès lors, la protection des riverains et des travailleurs appelle des mesures spéciales pour que le niveau de pollution descende sous les valeurs recommandées.

2.5 Un autre rapport récent de Transport 2000, intitulé « Plane Truth », souligne que les personnes et l'environnement sont sérieusement menacés par la croissance rapide du secteur aérien, notamment sur le plan de la pollution sonore et atmosphérique. Des enquêtes menées aux États-Unis imputent aux particules ultrafines et à la pollution atmosphérique en général générées par l'aéroport SeaTac à Chicago les taux élevés de cancer dans la région.

2.6 La situation des personnels aéroportuaires est peu enviable. En 2010, une enquête menée à l'aéroport de Copenhague pour évaluer les niveaux de particules ultrafines et l'exposition des salariés travaillant à proximité des appareils a débouché sur des conclusions alarmantes. L'enquête a montré que, sur l'un des points de contrôle, les niveaux de particules ultrafines sont près de quatre fois plus élevés que les taux moyens enregistrés hors de l'enceinte aéroportuaire. En 2011, le Centre danois pour l'environnement et l'énergie a publié un rapport concluant que le niveau de particules ultrafines est trois fois plus élevé que dans une rue du centre-ville en pleine heure de pointe, et qu'aux heures les plus fréquentées de la journée, ce taux peut être 5 à 6 fois plus élevé.

2.7 À ce jour, au Danemark, 10 travailleurs aéroportuaires souffrent d'un cancer de la vessie reconnu comme maladie d'origine professionnelle par le Conseil national de la santé.

2.8 Lors de la 38^{ème} assemblée triennale de l'OACI, l'ITF a soumis une note de travail intitulée « Damaging Effects of Exposure to Fine Particles » (« Effets nocifs de l'exposition aux particules fines »). Ce document a recueilli un large soutien auprès des délégués, et a été envoyé au Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) :

2.8.1 Dans la note WP/327, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) décrit les préoccupations de santé liées à l'exposition des employés aéroportuaires aux particules ultrafines des gaz d'échappement des aéronefs et des moteurs diesel aux aéroports, et invite l'Assemblée à prier instamment l'OACI à faire en sorte que ses politiques et pratiques concernant la protection de l'environnement s'étendent en conséquence à la protection de la santé et de la sécurité des employés. L'ITF souligne qu'un groupe de travail composé de gestionnaires de l'aéroport de Copenhague, des compagnies qui opèrent à cet aéroport et des syndicats qui représentent les employés de l'aéroport a été établi, qui pourrait servir de point de départ pour les discussions.

2.8.2 Le Président déclare que l'OACI continue à travailler avec un certain nombre d'organisations internationales, dont l'Organisation mondiale de la santé, sur les incidences de l'aviation pour l'environnement au voisinage des aéroports. Il est précisé que le CAEP entreprend actuellement un programme de travail visant à établir une norme de certification sur les PM non volatiles (nvPM) pour les moteurs d'aéronefs et que des travaux de recherche sont en cours pour faire progresser la compréhension de la formation des PM volatiles, et que les renseignements fournis par l'ITF seront portés à l'attention du CAEP pour être pris en considération dans ses travaux.

2.9 Cette note de travail invitait l'Assemblée à exhorter l'OACI à élargir ses politiques et pratiques de défense de l'environnement à la protection de la santé et de la sécurité des salariés.

3. SUITE À DONNER

- a) Compte tenu des nombreuses enquêtes scientifiques récentes qui révèlent l'urgence de cette problématique et des avancées accomplies par toutes les parties prenantes à l'aéroport international de Copenhague, l'ITF souhaite une nouvelle fois rappeler qu'il est important et urgent d'intégrer la pollution atmosphérique imputable aux

moteurs diesel dans son « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale ».

- b) L'ITF propose également ses compétences et ses connaissances au CAEP ou à ses membres pour assurer le suivi des avancées accomplies à ce jour.

— FIN —