

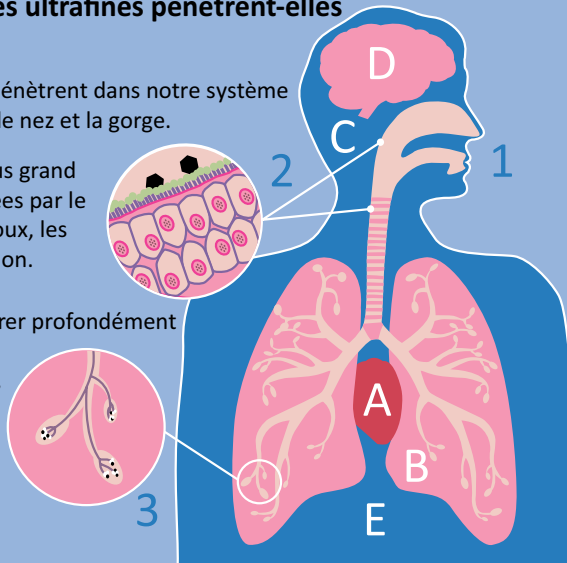
CAMPAGNE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE DANS LES AÉROPORTS

Comment les particules ultrafines pénètrent-elles dans l'organisme ?

1. Les particules ultrafines pénètrent dans notre système respiratoire (poumons) par le nez et la gorge.

2. Les particules fines de plus grand diamètre (PM10) sont piégées par le mucus et éliminées par la toux, les éternuements et la déglutition.

3. Les PM2,5 peuvent pénétrer profondément dans les poumons et se propager jusqu'aux alvéoles, causant des problèmes pulmonaires et cardiaques et injectant des substances chimiques toxiques dans le système sanguin.



Les scientifiques s'accordent de plus en plus à reconnaître que la pollution particulaire en environnement urbain accroît les risques de :

- A. maladies cardiaques
- B. troubles respiratoires chroniques
- C. thromboses
- D. décès prématuré
- E. divers types de cancer

Selon un rapport du Bureau américain de recherche économique intitulé « *Airports, Air Pollution, and Contemporaneous Health* » : « Les aéroports figurent parmi les plus grandes sources de pollution atmosphérique aux États-Unis... Les congestions quotidiennes sur les pistes accroissent sensiblement la pollution locale et les risques pour la santé des riverains et des habitants des secteurs placés sous le vent des aéroports. »

Quels sont les risques pour la santé des personnels aéroportuaires ?

Le rapport évoque des risques sérieux pour la santé « des riverains et des habitants des secteurs placés sous le vent des aéroports. ». Qu'en est-il des risques auxquels sont exposés les personnels qui travaillent dans les aéroports et qui, en général, vivent à proximité de ceux-ci ?

Même si la recherche scientifique sur la pollution causée par les particules ultrafines (PUF) n'en est qu'à ses débuts, nous disposons de données suffisantes pour

répondre à cette question : **La combustion du kérosène et des équipements à moteur diesel dégage des PUF, ce qui peut entraîner un taux d'exposition élevé pour les personnels aéroportuaires. De hauts niveaux de PUF ont été signalés dans plusieurs aéroports, en particulier sur les aires de trafic. Des centaines de milliers de personnels aéroportuaires travaillant à proximité des appareils sont grandement exposés à des PUF très nocives.**

Les données révèlent des différentiels d'exposition considérables selon les catégories professionnelles dans les aéroports.

Les PUF, qu'est-ce que c'est ?

Les PUF sont des nanoparticules - moins de 100 nanomètres de diamètre, ou un diamètre inférieur à 0,1 micromètre. Les PUF sont inhalées et absorbées par le tissu pulmonaire, d'où elles peuvent migrer directement vers le système sanguin.

Les bagagistes sont exposés à des concentrations moyennes sept fois plus élevées que

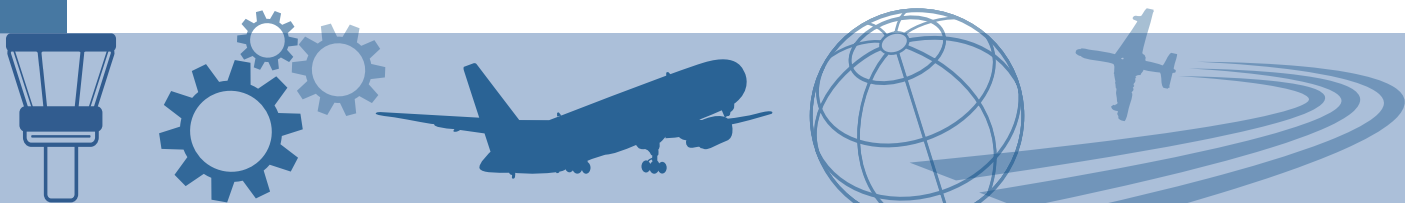
les employés travaillant principalement à l'intérieur. Il a été estimé grossièrement qu'en une heure, en période de pointe, un bagagiste est exposé à 45 milliards de particules.

Les chauffeurs de chariots de restauration et les personnels d'entretien et de sécurité des pistes sont exposés à des concentrations intermédiaires.

Le secteur de l'aviation civile devrait connaître une croissance annuelle de 3,1% au cours des 20 prochaines années. Si l'on ne fait rien, la pollution atmosphérique dans les aéroports et les risques qu'elle entraîne pour la santé augmenteront de manière exponentielle.

Que font les syndicats de l'aviation ?

À la lumière de l'expérience fructueuse menée à l'aéroport de Copenhague, l'aéroport d'East Midlands, au Royaume-Uni, a commencé à contrôler la qualité de l'air sur son aire de trafic. Ces contrôles ont révélé des taux de PUF bien plus élevés que ceux recensés dans un centre-ville géré en pleine heure





de pointe, et à certains moments, des pics si élevés qu'ils ne pouvaient être mesurés.

L'aéroport de Gatwick a publié un dépliant de sensibilisation. En outre, les personnels syndiqués ont été invités à signer un modèle de lettre à ce sujet à l'intention de la direction de l'aéroport, et à la remettre à leurs délégués.

En 2013, lors de la 38^e assemblée triennale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'ITF a soumis une note de travail intitulée « 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

Étude de cas : les employeurs et syndicats s'attellent à la pollution atmosphérique

En 2010, une enquête menée à l'aéroport de Copenhague pour évaluer les niveaux de PUF 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 PUF 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 PUF est trois fois plus élevé autour d'un avion que dans une rue du centre-ville en pleine heure de pointe, et qu'aux heures de forte activité, ce taux peut être 5 à 6 fois plus élevé.

À l'aéroport de Copenhague, tant les employeurs que les syndicats considèrent que la qualité de l'air aéroportuaire constitue un problème important.

À ce jour, au Danemark, 10 cas de cancers de la vessie chez des travailleurs aéroportuaires ont été reconnus comme maladie d'origine professionnelle par le Conseil national de la santé.

“**La pollution atmosphérique dans les aéroports compromet l'espérance de vie des travailleurs. Travailler dans un aéroport ne devrait pas entraîner de risque de maladie. En outre, tout le monde a à gagner de la réduction de la pollution atmosphérique dans les aéroports.**”

Lars Brogaard, Responsable Santé et sécurité, Fédération unie des travailleurs danois (3F)

en aviation (CAEP). L'ITF exhorte maintenant l'OACI à le faire suivre d'effets.

Notre action auprès de l'OACI

Dans sa note de travail, l'ITF décrit les préoccupations de santé liées à l'exposition des employés aéroportuaires aux particules ultrafines des gaz d'échappement des avions 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 à la protection de la santé et de la sécurité des employés. L'ITF demande à l'OACI d'intégrer la pollution atmosphérique engendrée par les 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 ». En outre, l'ITF a créé un Groupe de travail sur la qualité de l'air en 2015. Ce Groupe a tenu sa réunion inaugurale au siège de l'ITF à Londres le 27 février 2015.

Comment les syndicats peuvent-ils mener campagne contre la pollution atmosphérique ?

Nous pouvons mener une campagne coordonnée sous l'égide du Groupe de travail sur la qualité de l'air et

- encourager les investissements dans les groupes auxiliaires de puissance électriques (GPU)
- réduire les périodes d'attente des véhicules moteur allumé
- garantir l'arrêt des moteurs dès que possible
- encourager le roulage depuis/vers la piste sur un seul moteur

- encourager plus de mesures et de recherches
- sensibiliser les personnels aéroportuaires
- identifier d'autres mesures simples et peu coûteuses pouvant être mises en œuvre immédiatement
- faire pression sur les organisations internationales et régionales pertinentes, les gouvernements nationaux, les autorités aéroportuaires et les employeurs
- nouer des alliances avec des experts communautaires et environnementaux
- créer des groupes de travail sur la pollution atmosphérique, avec la participation de toutes les parties prenantes concernées, dont les propriétaires d'aéroports, les compagnies aériennes, les autorités aériennes et les syndicats.

Votre syndicat peut contacter notre Groupe de travail sur la qualité de l'air : ITFAirQualityWorkingGroup@itf.org.uk

