



TRAVAIL

Pilotes malades : la justice reconnaît la réalité du syndrome aérotoxique

Des émanations contaminent souvent l'air des cabines d'avion. Un phénomène connu, mais dont l'impact sanitaire est contesté par les compagnies aériennes. Des pilotes licenciés pour inaptitude ont réussi à faire reconnaître le lien de causalité entre leur maladie et l'air pollué.

Patricia Oudit et Eliane Patriarca - 31 octobre 2023 à 17h56

« **V**oler, ça a toujours été ma passion. J'adore ce métier, je serais allé travailler même à quatre pattes ! » Lucien*, 40 ans, dont quinze comme pilote du groupe Air France, ne volera plus. Il a été déclaré inapte en 2019 et licencié dans la foulée. Depuis 2012, il a enchaîné les arrêts maladie – vingt-deux jusqu'en 2016 – sans jamais savoir de quoi il souffrait.

Le 20 octobre dernier, le tribunal judiciaire de Bordeaux a en tout cas reconnu le lien de causalité entre sa maladie et son exposition professionnelle. Le juge s'est notamment appuyé sur l'expertise médicale du chef du service pathologies professionnelles et environnementales du CHU de Nantes, selon lequel les troubles rapportés par le pilote « s'inscrivent dans un syndrome aérotoxique causé par les effets à court et long terme d'une exposition à l'air des cabines d'avion contaminé par les huiles ».

Ne cherchez pas le syndrome aérotoxique dans les tableaux de maladies professionnelles : il n'y est pas répertorié. Il a pourtant été décrit dès 2001 par des chercheurs australiens et français. Il s'agit d'une constellation de symptômes très divers rapportés par les équipages victimes d'événements de contamination de l'air des cabines et cockpits, qu'on appelle communément « *fume events* ».

Si le premier signe détectable (une odeur de chaussettes humides) provoque une simple gêne olfactive, plusieurs effets physiques peuvent apparaître, neurologiques et cognitifs : céphalées, vertiges, vision trouble, confusion, nausées, diarrhées, palpitations, pertes de mémoire...

« L'air qu'on respire en cabine est directement prélevé à l'extérieur et passe dans les compresseurs des moteurs avant d'être diffusé à bord, explique Éric Bailet, ex-commandant de bord chez EasyJet, déclaré inapte à voler en 2018, et fondateur de l'Association des victimes du syndrome aérotoxique (Avsa). En cas de fuite de l'huile de lubrification, qui est portée à très haute température, l'air peut en être pollué. Or ces huiles contiennent des composés neurotoxiques – dont des organophosphorés, ingrédients de nombreux pesticides. Lors de ces dégagements d'odeurs ou de fumées, les pilotes ont pour consigne de mettre un masque à oxygène, et de se dérouter pour atterrir en urgence. »

Un secret de Polichinelle

Selon l'industrie aéronautique, un vol sur deux mille serait affecté par un *fume event*. Une fréquence probablement sous-estimée. Selon une enquête du *Los Angeles Times*, en deux ans, entre 2018 et 2020, 362 *fume events* ont été rapportés à la Nasa, quatre cents personnes – pilotes, hôtesses et passagers – ont eu besoin d'une assistance médicale, et quarante-huit pilotes ont été incapables d'assurer leurs tâches.

Mais pour la Nasa, cela n'est que le « *sommet de l'iceberg* », car ces déclarations sont faites sur la base du volontariat. En France aussi, la sous-déclaration est systématique : de peur de perdre leur aptitude et donc leur métier, ainsi que le salaire et le prestige associés à leur profession, les pilotes préfèrent souvent ne pas rapporter les incidents et taire leurs effets sur leur santé.

Tout en admettant l'existence des *fume events*, compagnies et constructeurs minorent leur impact sanitaire et réfutent l'existence du syndrome aérotoxique. « *L'air des cabines est souvent plus propre que celui d'autres environnements intérieurs tels que les habitations* », nous a répondu par courriel Airbus, reprenant l'élément de langage adopté sur le sujet par toute l'industrie aéronautique.

Chez Air France, Michel Klerlein, médecin du travail, coordinateur du service médical de la compagnie, se veut rassurant : « *Toutes les études menées jusqu'ici dans les avions n'ont pas démontré la moindre présence de produits neurotoxiques dans l'air de la cabine.* »

Et pourtant, les risques de la contamination de l'air, on en parle depuis des décennies. Un secret de Polichinelle, comme en témoigne une abondante littérature scientifique. Les plus hautes autorités alertent d'ailleurs sur les risques pour la sécurité. La [fiche](#) de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) appelle ainsi à « *prendre en compte [...] le risque de l'incapacité partielle ou totale d'une partie de l'équipage à assurer la conduite du vol* », tout en préconisant des « *bonnes pratiques* » en cas d'incident d'émanation.

Effluves nauséabonds

Lucien, lui, peut témoigner de l'impact des *fume events*, il en a subi deux très sévères. En 2012, lors d'un vol reliant Les Asturies à Paris, le pilote se sent mal : « *Tous les écrans se mettent à tourner, j'ai des sueurs froides, des palpitations, des fourmillements...* »

À l'aéroport, le service médical lui diagnostique une otite barotraumatique. À partir de là, les arrêts de travail se multiplient. « *Ancien rugbyman, je mords le coussin, je continue à voler, mais mon état de santé ne cesse de se dégrader.* » En 2015, un *fume event* encore plus aigu le cloue au sol. « *On est sur un Strasbourg-Bordeaux et ça pue dans l'avion ! En prime du "bordel habituel" [les maux dont il souffre quotidiennement : vertiges, confusion, nausées, douleurs musculaires – ndlr], je chope une affreuse migraine. On pose l'avion, mon collègue vomit sur les roues et moi je suis KO !* »

Ces effluves nauséabonds, le personnel navigant en a pourtant l'habitude, mais cette fois le dégagement massif d'odeurs est insupportable. Peu importe, on le fait repartir en vol aussitôt. Mais en 2016, lors de la visite médicale annuelle, le médecin refuse de signer son autorisation de vol : « *J'étais trop abîmé, je ne pouvais plus marcher.* »

Lucien n'avait jamais entendu parler du syndrome aérotoxique, jusqu'à ce qu'en 2018 un praticien hospitalier lui

explique l'origine de ses maux : « *Tu t'intoxiques dans les avions, tu as de la flotte dans le cerveau, des nerfs bouffés, tu vas faire une myocardite.* » Le pilote fait une demande de reconnaissance en maladie professionnelle qui est rejetée par la caisse primaire d'assurance maladie. Il ne lui reste plus qu'à aller devant le tribunal.

En France et à l'étranger, de nombreuses procédures sont en cours contre les géants de l'industrie aéronautique. Aux États-Unis, Boeing est attaqué dans au moins vingt dossiers concernant navigants et passagers, indique l'avocate des victimes. Tous se sont soldés par des accords financiers confidentiels et substantiels. En France, un cabinet d'avocats de droit international, BCVLex, défend six navigants contre Airbus. Un combat loin d'être gagné compte tenu de la disproportion des forces en présence. « *Airbus se sent tranquille au tribunal de Toulouse, car il est le premier employeur de la région !* », constatent les avocats.

L'Anses douche les espoirs

C'est pourtant à Toulouse que, pour la première fois en France, en mars 2023, la justice a ordonné la reconnaissance en maladie professionnelle du « syndrome aérotoxique » dont souffre un pilote employé par Airbus depuis 2011. Puis, en septembre, le tribunal judiciaire de Montauban a condamné la compagnie EasyJet pour « faute inexcusable de l'employeur » dans le dossier d'un pilote exposé à un *fume event* en 2020, déclaré inapte et licencié en 2022.

« *Il est établi que non seulement la société EasyJet avait conscience du danger occasionné par les fume events, mais aussi qu'elle n'a pas protégé son employé en prenant les mesures qu'impose le Code du travail pour le préserver du risque auquel il était exposé*, épingle le juge. *Elle ne justifie ni du respect de l'ensemble des recommandations de la note Info Sécurité DGAC relative à la prévention des émanations [...] ni des recommandations de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) notamment en termes de formation de ses personnels.* »

Contactée, EasyJet, qui a fait appel du jugement, assure que « *les autorités de régulation de l'aviation et les constructeurs du monde entier n'ont trouvé aucune preuve de problèmes de santé à long terme liés à la qualité de l'air dans les cabines* ». La compagnie *low cost* britannique est aussi mise en cause pénalement depuis 2016 par deux autres victimes, ex-pilotes d'EasyJet, dont Éric Bailet, qui a porté plainte contre X au parquet de Paris « pour mise en danger de la vie d'autrui ».

Les autorités sanitaires, elles, ne reconnaissent toujours pas le syndrome aérotoxique. En avril 2022, une expertise médicale avait pourtant conforté les victimes dans leur combat. Réalisée par trois experts des pathologies professionnelles et environnementales, dans le cadre de la procédure pénale, elle soulignait notamment : « *L'exposition peut être chronique au cours du fonctionnement normal du moteur ou majeure (doses plus élevées) en cas de smoke/fume/smell event.* »

Las, le rapport de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), publié le 25 octobre, a balayé leurs espoirs. Saisie par l'Avsa et les syndicats de pilotes en 2019, l'agence a confirmé que « *de multiples sources de polluants sont identifiées dans les cabines d'avion qui peuvent être liées aux matériaux utilisés, au fonctionnement de l'avion et notamment au système de ventilation, aux opérations réalisées au sol et en vol, etc.* », mais conclut à un « *niveau de preuve faible d'un syndrome spécifiquement lié à l'exposition [...] aux polluants provenant de fuites d'huile de moteur* ». Inacceptable pour l'Avsa, qui dénonce un rapport « *incomplet* », « *présentant de nombreuses incohérences* ». Comme Lucien et toutes les victimes des émanations toxiques, l'association redoute que

l'avis de l'Anses se retourne contre elles dans leurs combats judiciaires.

Patricia Oudit et Eliane Patriarca

Boîte noire

* Le prénom du pilote a été changé.

Cet article est publié conjointement par Mediapart et le magazine *Santé & Travail*.

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart - 127 avenue Ledru-Rollin, 75011 Paris.
RCS Paris 500 631 932. Numéro de CPPAP : 1224Y90071 - Directeur de la publication : Edwy Plenel