

## Fiche d'identité

- **NOM** : unité opérationnelle CDGA (Aéroports de Paris).
- **LIEU** : Aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.
- **EFFECTIF** : 450 personnes.
- **ACTIVITÉS** : l'unité opérationnelle CDGA assure l'exploitation commerciale et technique des infrastructures des terminaux 2A, 2B, 2C et 2D de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Ses activités comprennent notamment la maintenance des installations électriques.

## L'essentiel

- **DES ANALYSES** démontrent en 2009 la présence d'amiante dans des fusibles utilisés dans les aéroports d'Orly et de Roissy.
- **UN BANC DE TEST** est mis au point par l'unité opérationnelle CDGA de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Il a pour but d'évaluer l'émission de fibres d'amiante en cas de fusion d'un fusible.
- **LES RÉSULTATS** de ces tests concluent à l'absence de contamination de l'air.
- **PAR MESURE** de précaution, tous les fusibles sont remplacés dans les armoires électriques.

## LE CHIFFRE

**20 000,**  
c'est le nombre de fusibles qui ont été remplacés en 2011 dans l'unité opérationnelle CDGA de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.

## AÉROPORTS DE PARIS

# Quand l'amiante sert de fusible

**ALERTÉS PAR LA PRÉSENCE D'AMIANTE** dans certains fusibles de ses installations électriques, Aéroports de Paris s'est lancé dans une démarche d'analyse du risque inédite, incluant la réalisation d'un banc de test et la suppression des composants concernés.



© Gaël Kerbaol/INRS

Les millions de voyageurs transitant par l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle ne se sont aperçus de rien. Le risque de perturbation était pourtant réel. Au cours de l'année 2011, environ 20000 fusibles susceptibles de contenir de l'amiante ont été remplacés au sein d'installations électriques alimentant le terminal 2. Une opération délicate qui aurait pu entraîner de lourdes pannes. Fort heureusement, aucun incident ne fut à déplorer. « Au-delà de cette performance, c'est la démarche d'analyse du risque que nous avons souhaité récompenser par un trophée Cramif, précise

Cédric Duval

Marc Charoy, contrôleur sécurité à la Cramif. De la prise en compte du problème à la mise en place d'actions en passant par l'évaluation, toute la chaîne de la prévention a été exemplaire. »

Tout commence en août 2009. À l'occasion d'une inspection réalisée au niveau des armoires électriques de l'aéroport d'Orly, un expert soupçonne certains équipements de contenir de l'amiante. Informée de cette démarche, l'unité opérationnelle CDGA, chargée de l'exploitation des terminaux 2A, 2B, 2C et 2D de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, entame une vérification auprès de ses propres

installations. Le doute se porte alors très vite sur les fusibles. Certains semblent recouverts d'un isolant amianté, d'où l'éventualité d'une contamination de l'air en cas de fusion de ces composants.

Aussitôt, la direction de l'unité opérationnelle CDGA informe le CHSCT et modifie sa procédure d'intervention. Le personnel des ateliers et les agents assurant la permanence électrique 24h/24, soit 200 personnes potentiellement concernées, sont sensibilisés au risque amiante, mais également formés pour assurer la continuité d'exploitation des terminaux tout en portant des équipements de protection adaptés.

En parallèle, des analyses sont réalisées. Elles confirment que certains fusibles contiennent bel et bien de l'amiante. Dès lors se pose la question de l'exposition des salariés. « À l'époque, nous n'avions aucune idée concrète du risque que représentait la fusion de ces fusibles pour les opérateurs », précise Robert Lefort, responsable de l'activité propriétaire. Son premier réflexe est de se tourner vers les constructeurs. « À notre grande surprise, aucun d'entre eux n'a été en mesure d'apporter des réponses précises. Nous nous sommes donc retrouvés face à un vide qu'il fallait absolument combler. »

Une réflexion s'engage avec la Cramif et les représentants du personnel. À l'issue de ces discussions, la création d'un banc de test capable d'évaluer l'exposition des opérateurs est actée. Ce dispositif voit le jour grâce à différents partenaires. Une société de désamiantage est ainsi sollicitée pour réaliser les opérations de confinement de la salle de tests. Une autre entreprise est chargée de mettre au point une armoire électrique simulant la fusion de fusibles sans risques pour l'opérateur, alors même que l'intensité peut atteindre 10000 ampères. Enfin, un bureau de contrôle est invité à vérifier les mesures.

Après plusieurs semaines de préparation, les tests commencent. Ceux-ci consistent à

déclencher la fusion de fusibles, puis à simuler l'extraction d'un tiroir électrique, le remplacement des fusibles détériorés puis la remise en place du tiroir par un opérateur. Durant ce temps, des mesures d'empoussièrement de fibres d'amiante dans l'air sont effectuées à l'intérieur de l'armoire, au niveau des voies respiratoires de l'opérateur et dans la salle. Ces analyses se poursuivent pendant plusieurs jours afin de laisser le temps aux poussières de retomber. Au total, près d'une trentaine de tests d'une semaine chacun est effectuée.

## Des résultats rassurants

« Aucune émission de fibres d'amiante n'a été détectée lors de ces tests », explique François Fourniols, responsable des vérifications réglementaires et traitement de l'amiante. Près d'un an après le déclenchement de l'alerte, la direction est enfin en mesure d'apporter une réponse claire et argumentée au personnel. Laurent Vignon, secrétaire du CHSCT couvrant le périmètre de l'unité opérationnelle CDGA, reconnaît « une prise en compte sérieuse et rapide de la problématique au niveau de la direction », tout en soulignant la nécessité qu'il y a eu parfois « d'être vigilant lors des différentes discussions afin de rendre compte des réalités vécues sur le terrain ».

Malgré ces résultats rassurants, la direction décide de remplacer tous les fusibles. « Nous n'étions pas en mesure de repérer les composants contenant de l'amiante, explique Alain Gaulupeau, adjoint chargé de la maintenance des équipements électriques. En effet, l'usage d'amiante est interdit depuis 1997, mais la date de fabrication n'était pas précisée sur les fusibles. Nous ne pouvions pas distinguer les plus récents des plus anciens avec certitude. » Par mesure de précaution, un plan de remplacement est donc mis au point.

Ce dernier relève du défi organisationnel. Et pour cause, tout doit s'effectuer de nuit, entre minuit et 4 heures du matin, afin

de ne pas interrompre l'alimentation électrique des terminaux. Une véritable orchestration se met alors en place, qui implique plusieurs étapes : conception d'un nouveau tiroir, remplacement de l'ancien, stockage des déchets amiantés, nettoyage du tiroir contaminé, conception d'un nouveau tiroir et ainsi de suite. « On testait tous les tiroirs avant leur mise en fonction, néanmoins, nous n'étions pas en mesure de prévoir les inversions de connexions, précise Alain Gaulupeau. Heureusement, cela ne s'est produit que trois fois, et sans problème majeur. »

À la fin du mois de janvier 2012, soit un peu moins d'un an après le début des opérations de remplacement, tous les fusibles sont remplacés. « Ce succès, nous le devons aussi à la Cramif qui



© Gaël Kerbaol/INRS

Des analyses ont permis de mettre en évidence que certains fusibles contenaient de l'amiante.

nous a conseillé et a validé nos différentes démarches », insiste Robert Lefort. Ayant nécessité un investissement de 813000€, cette action globale de prévention a depuis inspiré d'autres unités opérationnelles à Roissy, mais aussi à Orly. D'ici peu, tous les fusibles amiantés devraient avoir disparu des deux aéroports. Néanmoins, le risque amiante persiste. Des analyses dévoilent régulièrement la présence de ces fibres cancérigènes dans d'anciens matériaux. Dernier exemple en date : les joints de fenêtre. « Nos actions se poursuivent en priorité sur les objets manipulés par les opérateurs », précise Robert Lefort. ■