



22 juillet 2010

Communiqué et dossier de presse

Conteneurs :

la CGT Douane lance une alerte sanitaire

- 1- Communiqué p. 2
- 2- Informations complémentaires p. 3
- 3- La globalisation des marchés menace indirectement nos poumons p. 5
Communiqué de presse du 6 octobre 2008 de l'European Respiratory Society (Société européenne de pneumologie, association européenne de pneumologues et de chercheurs)
http://dev.ersnet.org/uploads/Document/51/WEB_CHEMIN_3699_1223394486.doc
- 4- Fumigation: outil de décontamination des conteneurs ou bombe à retardement? p. 7
Article publié le 13/05/2009 sur <http://www.prevent.be> site internet de l'institut belge Prevent, « institut multidisciplinaire axé sur la prévention des risques professionnels par la promotion de la qualité des conditions de travail et l'amélioration de l'organisation du travail »
<http://fr.prevent.be/net/net01.nsf/p/1C83E5744CC9E7E5C1257590003C407E>

Contact : 01 48 18 82 08
douanes@cgt.fr

1- Communiqué :

Conteneurs : la CGT Douane lance une alerte sanitaire

En France, des milliers de travailleurs (dockers, douaniers, déclarants en douane, magasiniers, chauffeurs routiers, logisticiens...) ouvrent chaque jour des conteneurs et y pénètrent pour un temps plus ou moins long afin d'y procéder par exemple à des opérations de contrôle ou de manutention.

Un geste aussi banal pourrait avoir pour eux des conséquences graves voire mortelles, immédiatement ou par sa répétition du fait de la présence très fréquente de gaz toxiques parfois en grande concentration.

Selon une étude de médecins du travail allemands dévoilée en 2008 par l'European Respiratory Society, 97% des conteneurs testés au débarquement dans les ports de Hambourg et de Rotterdam présentaient des traces de gaz toxiques et dans des concentrations supérieures aux normes de sécurité dans 30% des cas !

La section du Havre du Syndicat national des agents des douanes CGT (SNAD-CGT) ayant eu connaissance de cette étude s'est inquiétée des mesures de prévention à adopter face à cette menace mal connue (extrêmement peu d'études disponibles) et pernicieuse (la quasi totalité des gaz dangereux sont incolores et inodores).

L'insistance de notre syndicat a fini par pousser l'administration des douanes à une première mesure : du 31 mai au 8 juin 2010, 120 conteneurs amenés au Sycoscan (appareil à rayon X de très grande capacité) ont fait l'objet d'un test de leur atmosphère par un appareillage adapté. 28% ont révélé des taux de gaz toxiques supérieurs aux seuils de sécurité :

- dans 25% des cas, ces gaz étaient de ceux utilisés pour la fumigation afin de détruire des organismes nuisibles (insectes, rongeurs, moisissures...) susceptibles de se diffuser du pays de départ vers l'Europe. Il s'agit donc par définition de gaz extrêmement toxiques destinés à tuer à peu près toute forme de vie ;
- dans 16% des cas et souvent en association avec les premiers, le test a mis en évidence d'autres gaz toxiques (benzène, toluène...) pouvant avoir une autre origine, par exemple émaner des marchandises séjournant dans le conteneur.

Dans l'étude allemande comme dans le test réalisé au Havre, il faut souligner qu'aucun conteneur ne portait la signalisation prévenant que le conteneur avait été fumigé. Par ailleurs, les agents des douanes qui ont mené l'expérience au Havre soulignent qu'aucun conteneur ne portait non plus d'indice laissant soupçonner sa fumigation (obturation des aérateurs, rubans sur les joints de porte).

Il s'agit donc de manière incontestable d'un **danger réel et immédiat** pour la santé de tous les travailleurs amenés à pénétrer dans ces conteneurs et manipuler ou être en présence des marchandises qu'ils contiennent.

Chaque semaine, ce sont 700 000 à 900 000 « boîtes », dans le jargon portuaire, qui débarquent en Europe en provenance de la seule Asie. De plus, certains de ces produits imprègnent les marchandises transportées et sont ensuite susceptibles d'être libérées pendant des mois et affecter ainsi la santé des consommateurs que nous sommes tous. **Cette grave question de santé au travail est donc également une question de santé publique.**

Les solutions que propose l'administration des douanes du Havre, telles qu'une ventilation de 15 minutes lors de la première ouverture d'un conteneur, sont insuffisantes car certaines situations peuvent nécessiter des équipements de protection (différents selon la nature du gaz) et une ventilation de 24H peut parfois être nécessaire avant de revenir à une concentration inférieure aux seuils de sécurité.

Mais, plus important que tout, une menace d'une telle ampleur ne peut recevoir une réponse qui resterait cantonnée aux seuls douaniers ou à certains d'entre eux. Nous prenons donc nos responsabilités et décidons d'**alerter toutes les autorités et organisations compétentes afin qu'une solution globale et satisfaisante soit apportée à ce danger qui nous menace tous.**

2- Informations complémentaires

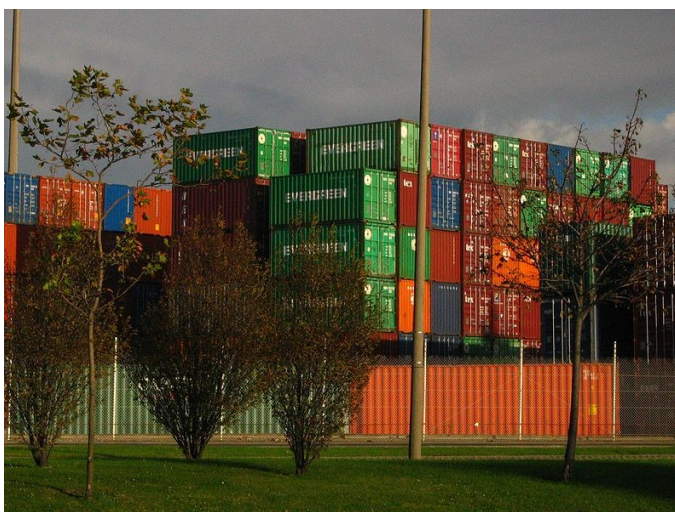
Conteneurisation

Apparu à la fin des années 1950 et rapidement normalisé, le conteneur a connu un développement exponentiel en permettant la manutention simple, rapide et sécurisée des marchandises et le développement du transport multimodal (mer-rail-route) sans avoir à manipuler ou reconditionner les marchandises. **La conteneurisation a été à la fois une cause et une conséquence de la mondialisation et des délocalisations.** Les échanges mondiaux en sont profondément bouleversés et toutes les conséquences de ce phénomène ne sont pas encore connues.

En dehors du vrac (céréales, minerais, hydrocarbures...), **90% des marchandises transportées par voie maritime le sont aujourd'hui par conteneur.** Avec une capacité de plus de 15 000 EVP (« équivalent vingt pieds »), les porte-conteneurs ont aujourd'hui dépassé les pétroliers en tant que plus grands navires en service. La capacité totale de la flotte mondiale est aujourd'hui de plus 13 millions de « boîtes » contre 1,7 million en 1990 et 4,5 millions en 2000.

Le Havre, premier port français pour les conteneurs, a accueilli 2 656 171 EVP en 2007 contre 1 319 278 en 1998 (+101 % en 10 ans) avec un objectif à moyen terme de 6 millions d'EVP.

Sources : <http://www.havre-port.fr/>, <http://www.hafen-hamburg.de/> et <http://www.axs-alphaliner.com/>



*Conteneurs sur le port du Havre, 2004
Utilisateur Urban de wikipedia.fr, licence Creative Commons GFDL*

Fumigation

La présence de rongeurs, d'insectes ou de moisissures peut menacer la bonne conservation des marchandises durant leur transport qui peut durer plusieurs semaines.

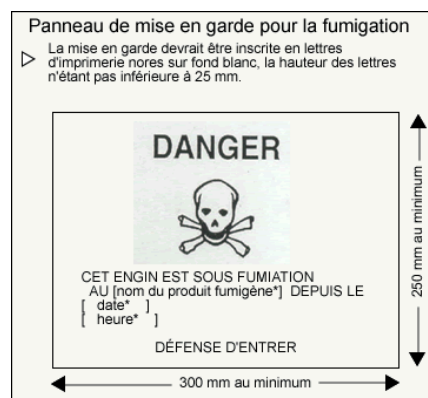
Par ailleurs, les transports internationaux ont toujours favorisé le déplacement d'hôtes indésirables (rats porteurs de la peste au Moyen-Âge...). La conteneurisation favorise grandement cette diffusion en supprimant les ruptures de charge. Une des menaces les plus craintes est aujourd'hui le nématode du pin, parasite minuscule capable de ravager des forêts entières.

La destruction de ces parasites par fumigation est donc un **enjeu économique mais aussi d'intérêt public** pour la préservation de la faune et de la flore des pays d'arrivée et la santé des populations. Dans le cadre de la FAO (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture), la

Convention internationale pour la protection des végétaux définit des normes internationales pour les mesures phytosanitaires (NIMP) destinées à préserver les ressources végétales. La NIMP 15 (2002, révisée en 2006 et 2009) en particulier, préconise la fumigation par bromure de méthyle (tout en reconnaissant que des substituts devront être trouvés car ce gaz endommage fortement la couche d'ozone, il est interdit en Europe depuis le 18 mars 2010). Elle définit une concentration minimale pendant 24h qui, dans le meilleur des cas, correspond à **1 200 fois la valeur limite d'exposition professionnelle** française ou 6 000 fois la norme américaine ([lien](#)). La fumigation est ainsi devenue **obligatoire** pour un grand nombre de destinations et est **quasi-systématique au départ de nombreux pays dont la Chine**.

Selon les règles de l'Organisation maritime internationale (IMO) et en particulier le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG), les conteneurs ayant fait l'objet d'une fumigation devraient porter une signalisation distinctive et complète sur le modèle ci-contre (tiré du [site](#) de Transports Canada) et chacun d'entre eux devrait faire l'objet d'une mention spécifique sur le manifeste de chargement du navire.

En pratique, ces obligations sont systématiquement ignorées.



Sources : sites de la [FAO](#), de l'[IMO](#) [en anglais] et de l'[INRS](#), institut national de recherche et de de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles

Une prise en compte insuffisante par les pouvoirs publics

En France, la Circulaire de la Direction générale du Travail n° 2009-02 du 28 janvier 2009 *relative aux actions programmées et campagnes de contrôle en 2009* indiquait, parmi les campagnes de contrôle à mener (ce thème de contrôle n'a pas été reconduit par la circulaire pour 2010) :

« 2.4. Secteur maritime : fumigation des porte-containers

Les travaux du CHRIT [NB : Comité des hauts responsables de l'Inspection du Travail, structure européenne de coopération], lors de sa réunion des 1er et 2 décembre dernier à Lyon, ont également envisagé les dangers des gaz présents dans les containers résultant soit de fumigations préventives destinées à éviter la perte de marchandises pendant le transport, soit de l'évaporation de gaz toxiques ou explosifs, soit enfin de réactions de ces gaz avec les produits transportés.

Une enquête auprès de plusieurs pays européens a montré la pertinence et l'intérêt d'approfondir la connaissance de ce risque et de travailler sur les mesures à prendre, tant au point de vue opérationnel que prescriptif par l'inspection du travail et les autres services compétents ainsi que, plus globalement, par la chaîne du transport.

La France n'ayant pas participé, pour diverses raisons, à ce programme je souhaite que les agents de contrôle affectés à ce secteur effectuent au second semestre également un contrôle des conditions dans lesquelles le déchargement de ces conteneurs est effectué au regard des résultats de cette enquête. »

Cette question semble avoir alerté ponctuellement les autorités canadiennes et néerlandaises sans que des mesures d'envergure aient été prises.

Sources : Bulletin officiel du Ministère du Travail ([lien](#)), 28 février 2009 et 30 janvier 2010
Bulletin 07/1999 de Transports Canada ([lien](#))

Révélation de chercheurs allemands au congrès de l'ERS:

La globalisation des marchés menace indirectement nos poumons

En cause: la fumigation des conteneurs de fret

Les résultats dévoilés par une équipe allemande au 18e Congrès annuel de la Société Européenne de Pneumologie (ERS) révèlent des risques jusqu'ici méconnus liés à la globalisation des marchés. Les millions de conteneurs de fret qui sillonnent la planète, désinfectés à l'aide de produits toxiques, pourraient bien mettre en danger la santé non seulement des professionnels mais aussi du grand public.

La multiplication des échanges internationaux a fait exploser le nombre de conteneurs de fret qui sillonnent la planète. Dans le même temps, afin de se prémunir contre l'entrée chez eux d'espèces animales ou végétales indésirables, ou de microorganismes dangereux, de nombreux pays ont imposé des mesures très strictes de désinfection du fret appelé à débarquer dans leurs ports.

Une des mesures les plus répandues consiste à exiger une fumigation des conteneurs, effectuée à l'aide de gaz toxiques notamment de pesticides.

Or, les substances utilisées ne sont pas sans danger pour l'homme, qu'il s'agisse en première ligne du personnel portuaire, mais aussi des utilisateurs finaux des produits importés.

D'où l'interrogation de chercheurs allemands basés à Hambourg, près de l'un des plus grands ports de l'Europe du Nord accueillant chaque année des centaines de milliers de conteneurs: quel est le risque que font courir de telles procédures, paradoxalement destinées à l'origine à protéger les populations?

Pour répondre à la question, Lygia Therese Budnik et Xaver Baur, à l'Institut central de médecine professionnelle et maritime de l'Université de Hambourg (Allemagne), ont procédé à diverses mesures dans les ports de Hambourg et de Rotterdam (Pays-Bas), dont ils viennent de révéler les résultats au Congrès de l'ERS.

Ils ont notamment analysé, sur une période de deux ans et demi, la qualité de l'air issu de respectivement 200 et 300 conteneurs déchargés dans ces deux ports, avec en point de mire les substances toxiques généralement utilisées pour la fumigation.

Ils avaient préalablement développé pour cela, sur un peu plus de 210 conteneurs du port de Hambourg, des méthodes de mesure extrêmement sensibles permettant de détecter jusqu'à une concentration d'une partie par milliard (ppb) de substance toxique.

Un conteneur sur cinq au-delà des limites

Les résultats révélés à Berlin au 18^e Congrès de l'ERS ont de quoi inquiéter. Non seulement pour la santé des dockers et des employés portuaires associés au déchargement des produits importés, mais aussi pour celle des consommateurs en fin de chaîne.

Lygia Budnik et Xaver Baur ont en effet révélé que non seulement la fumigation semblait désormais concerner la presque totalité (97%) des conteneurs des échanges internationaux, mais que les gaz

qu'ils relâchent étaient loin d'être inoffensifs.

Les gaz de fumigation les plus souvent mesurés dans les conteneurs sont le 1-2-dichloréthane (près du tiers de l'air des conteneurs de Hambourg et presque la moitié de ceux de Rotterdam), et le bromométhane (22-28%).

Or, près d'un conteneur sur cinq (19%) présentait un taux de de 1-2-dichloréthane supérieur aux limites d'exposition autorisées, et un peu plus d'un conteneur sur dix (11%) dépassait la norme admise pour le bromométhane.

Pire, ont précisé à Berlin Lygia Budnik et Xaver Baur. "*Ces agents de fumigation et les autres produits toxiques retrouvés dans l'air des conteneurs, comme le benzène et le toluène, contaminent aussi les produits ou les objets transportés, dans lesquels ils pénètrent et s'y fixent facilement. Dans la mesure où leur demi-vie peut parfois être de l'ordre du mois ou de plusieurs mois, cela constitue une menace supplémentaire*, a ajouté Lygia Budnik".

"*De plus, aucun de ces conteneurs ne portait de mise en garde !*", a encore martelé la scientifique allemande.

Les résultats présentés au Congrès montrent en effet que des échantillons de produits alimentaires, de matelas, d'appareils électriques, de vêtement et notamment de chaussures, ont été contaminés ainsi à la fois par les agents de fumigation et par les autres produits chimiques.

Nos poumons menacés

Les conséquences sur la santé de la présence de ces gaz sont évidentes, ont souligné les chercheurs allemands à Berlin. Car outre les allergies cutanées dont ces substances peuvent être responsables, elles peuvent irriter les voies nasales et la gorge, même à faible dose. Elles peuvent aussi entraîner des difficultés respiratoires, et provoquer des crises d'asthme.

Des concentrations plus élevées peuvent même causer une pneumonie, voire un œdème pulmonaire, ont assuré au Congrès Lygia Budnik et Xaver Baur.

Pour les employés portuaires appelés à être exposés régulièrement à de tels gaz, dont certains sont réputés être cancérigènes (bromométhane, 1-2-dichloréthane ou benzène), le risque d'un effet cumulé devrait encore plus être pris en compte.

Mais les utilisateurs finaux –vous et moi– ne sont pas épargnés non plus, surtout lorsqu'il s'agit de produits que les substances toxiques ont pu imprégner. Le cas typique présenté au Congrès par l'équipe allemande est celui de conteneurs de chaussures –particulièrement en provenance de Chine– qui présentent un taux alarmant de benzène, alors que ce produit cancérigène est interdit dans la plupart des pays occidentaux. Les émissions de gaz provenant des chaussures après déchargement sont même parfois deux fois plus élevées que dans le conteneur lui-même!

"*Les prochains produits à subir une fumigation systématique seront probablement les meubles, divers objets ménagers, et même certains produits alimentaires*", a mis en garde Xaver Baur.

Pour l'heure, l'enseignement de cette étude ne fait pas de doute, selon les chercheurs de Hambourg. Selon eux, il faut aller au-delà de la mesure des gaz de fumigation, et étendre les mesures de surveillance à tous les autres produits toxiques. D'autant que ces substances sont souvent sans odeur et incolores, et qu'elles sont dangereuses même à de très faibles concentrations.

Contacts:

Lygia T. Budnik

Tel: +49 40 42845 7540

E-mail: L.Budnik@uke.uni-hamburg.de

Xaver Baur

Tel: +49 40 428894 501

E-mail: Xaver.Baur@bsg.hamburg.de

Fumigation: outil de décontamination des conteneurs ou bombe à retardement?

De nombreuses entreprises aspergent leurs conteneurs de pesticides chimiques afin d'empêcher les moisissures ou les animaux nuisibles de s'attaquer à la cargaison, un procédé connu sous le nom de "fumigation". Mais cette technique laisse bien souvent des résidus qui ne sont pas sans risque pour celles et ceux qui, inconscients du danger, pénètrent dans les conteneurs sans la moindre protection.

Mondialisation

Fin 2008, à l'occasion du 18e congrès de la *European Respiratory Society* basée à Berlin, des chercheurs allemands et néerlandais dévoilaient les résultats d'une étude intégralement consacrée à la fumigation des conteneurs.

Leur enquête met en exergue le rôle prépondérant que jouent la mondialisation et le commerce international dans l'expansion du problème lié à la fumigation. De nombreux États imposent en effet des règles particulièrement strictes en matière de décontamination des conteneurs et des marchandises pour éviter l'arrivée sur leur territoire de champignons, d'insectes ou de bactéries. Pour les respecter, les entreprises sont donc obligées de recourir à des pesticides. Or, si certains pays obligent leurs entreprises à établir une déclaration spécifique lorsqu'elles recourent à ce type de procédé, d'autres ne prévoient aucune obligation de déclaration. En outre, bien que ce soient chaque année des millions de conteneurs qui transitent d'un pays à l'autre, la réglementation n'est pas appliquée partout de la même façon. Une signalisation claire faisant souvent défaut, les travailleurs occupés dans les ports et dans le secteur du transport ne sont pas toujours conscients des risques qu'ils encourent.

97% des conteneurs touchés

En passant au peigne fin des échantillons d'air prélevés sur 200 conteneurs basés à Hambourg et sur 300 conteneurs du port de Rotterdam, les chercheurs ont découvert que pas moins de 97% d'entre eux présentaient des résidus de gaz, principalement du dichloroéthane 1,2 (un tiers des conteneurs d'Hambourg et la moitié de ceux de Rotterdam) et du bromure de méthyle (20% à Hambourg et 25% à Rotterdam).

De plus, la concentration de dichloroéthane 1,2 trouvée était plus élevée que la norme autorisée dans 19% des cas, un constat qui vaut également pour la concentration de bromure de méthyle dans 11% des cas. Les chercheurs ont également découvert des traces de benzène et de toluène.

Que faire avec des conteneurs fumigés?

Les entreprises qui vident et/ou gèrent des conteneurs doivent être conscientes du fait que la grande majorité des conteneurs qui passent entre leurs mains sont susceptibles d'avoir subi une opération de fumigation et ce, même en l'absence d'autocollant ou de signalisation spécifique.

Certains appareils de mesure détectent facilement la présence de gaz de fumigation tels que le bromure de méthyle, le fluorure de sulfuryle, la phosphine, la chloropicrine, le formaldéhyde ou le dioxyde de carbone. Mais ils ont également leurs limites: leur sélectivité laisse parfois à désirer et leur seuil de détection peut être relativement élevé.

Tant que ces substances sont présentes, aucun travailleur ne devrait être autorisé à entrer dans les conteneurs. Ceux-ci peuvent être aérés dans un lieu à ciel ouvert ou ventilés par des moyens artificiels afin de laisser les composés volatils s'échapper.

Contamination des marchandises

Les substances incriminées se retrouvent également dans les marchandises que transportent les conteneurs: les chercheurs ont en effet trouvé de nombreuses substances toxiques dans des aliments, des matelas, du matériel électronique, des vêtements et des chaussures. Selon les experts, il faut

parfois plusieurs mois avant que les substances en question ne disparaissent complètement des marchandises contaminées.

La législation belge en matière de fumigation

En Belgique, cette technique est régie par l'arrêté royal du 14 janvier 1992 relatif à la réglementation des fumigations (MB du 5 février 1992), qui en fixe les conditions d'utilisation et les mesures de sécurité spécifiques. Un projet d'arrêté royal a été déposé afin d'actualiser cette réglementation. Le nouveau texte prévoit notamment de rallonger la liste des gaz de fumigation (acide cyanhydrique, bromure de méthyle, hydrure de phosphore et chloropicrine) en y ajoutant le fluorure de sulfuryle. Le projet contient également un formulaire standard d'annonce de fumigation.

Le Conseil supérieur pour la prévention et la protection au travail a déjà rendu son avis concernant ce projet de loi (avis n°126 du 18 avril 2008), mais l'arrêté royal n'a pas encore été publié au Moniteur belge.

Des règlements internes peuvent imposer des règles complémentaires en matière de fumigation: le port d'Anvers par exemple a délimité des zones de fumigation à respecter.

Dangers pour la santé

Les chercheurs insistent sur le fait que ces substances peuvent non seulement entraîner des irritations du nez et de la gorge, mais qu'elles peuvent également être à l'origine d'allergies, d'asthme et de cancers (de nombreux pesticides utilisés sont en effet cancérigènes). Il est aussi déconseillé de négliger les très dangereuses propriétés neurotoxiques du bromure de méthyle. Les travailleurs les plus exposés sont les dockers, les douaniers et toutes les personnes qui pénètrent dans les conteneurs (voir aussi "Douaniers et containers" dans PreventActua 16/2005).

Les risques augmentent également pour l'utilisateur final – le consommateur – qui utilise les marchandises contaminées par ces différentes substances.

Méconnaissance du phénomène

Une enquête¹ menée par l'inspection du ministère néerlandais du logement, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (VROM) montre que les employeurs ne sont, en règle générale, pas conscients d'envoyer leurs employés dans des conteneurs fumigés.

Les inspecteurs ont contrôlé 64 entreprises qui se chargent de décharger ou de gérer des conteneurs transitant par les mers. Un premier contrôle a montré que 97% de ces entreprises n'avaient procédé à aucune analyse des risques liés à la fumigation alors que la législation néerlandaise l'impose.

De plus, 76% des entreprises n'étaient tout simplement pas au courant de cette obligation. De nombreux employeurs pensaient également à tort que les conteneurs acheminés par mer n'étaient pas traités avec des produits chimiques.

Toutes les entreprises prises en défaut ont écopé d'un avertissement et se sont vues intimer l'ordre de se mettre en règle. Lors du deuxième contrôle, la majeure partie des entreprises avaient procédé aux rectifications nécessaires. Un procès-verbal a été dressé pour les deux seules sociétés à ne pas avoir respecté leurs obligations en la matière.

D'après les mesures effectuées, 61% des conteneurs contrôlés présentaient un danger pour les employés. De plus, 31% des entreprises concernées ont constaté qu'elles réceptionnaient régulièrement des conteneurs contaminés par des gaz résiduels.

La fumigation au bromure de méthyle interdite en Europe dès 2010

Le 11 mars 2009, le Parlement européen et les États membres de l'UE ont conclu un accord informel afin d'interdire la fumigation des conteneurs au bromure de méthyle sur l'ensemble du territoire européen à partir de mars 2010.

Les nouvelles règles auront des répercussions positives tant pour la couche d'ozone que pour la santé des dockers et des douaniers qui entrent régulièrement en contact avec des conteneurs.

¹ *Gegaste Containers 2005 - Gezamenlijke inspecties gegaste containers door de arbeidsoinspectie en VROM-inspectie, juillet 2006*, www.arbobondgenoten.nl/arbothem/gevstof/containers/ai_juli2006.pdf [en néerlandais]