

Comment une personne électrohypersensible a pris l'avion en mai 2022.

L'expérience globalement positive est vécue par une personne ayant une hypersensibilité symptomatique aux champs électromagnétiques, qui a voyagé sur un vol de 2h30 depuis Lyon (Saint-Exupéry), avec assistance spécifique sur tout le long du trajet, adaptée aux besoins des personnes EHS, dans la limite évidemment des rayonnements puissants d'un aéroport. Elle a depuis effectué un nouveau vol moins long, avec de bons résultats à l'aller et plus de difficultés toutefois sur le retour (réception par les personnels accompagnants trop lente du fait d'un souci de communication.) Le personnel de cet aéroport de départ a donc déjà entendu parler de la question, et est en mesure de relayer vers tout autre aéroport pour les personnels au sol, et vers les personnels à bord.

Une demande en amont du vol est nécessaire pour prévenir les services de l'aéroport du transport d'un objet médical, une cage de Faraday en tissu blindé (petite tente montable partout) qui a été validé par le service de sécurité de l'aéroport (police aux frontières) et transporté en bagage de cabine pour utilisation dans l'aéroport), ainsi qu'un contact avec les services d'assistance de la compagnie et des aéroports de départ et d'arrivée du vol.

Lors de la réservation du vol, il est important d'ajouter une demande de soutien/assistance personne handicapée.

Comme **l'hypersensibilité aux champs électromagnétique n'est pas dans la liste des nécessités spécifiques existants**, il est alors nécessaire de cocher une autre case (dans ce cas, la case « malentendant » a été cochée). Après cette démarche, la personne a contacté le service assistance handicap en demandant d'ajouter expressément que la demande a été faite pour une autre affection qui n'est pas indiquée dans la liste de la compagnie aérienne.

A noter, les services d'assistance de la compagnie aérienne ne connaissant pas l'hypersensibilité aux champs magnétiques, ils n'ont absolument pas été à l'écoute, proposant d'être embarqué à bord de l'avion en premier, et débarquée en dernier, comme c'est le cas pour les autres personnes porteuses de handicap. C'est tout l'inverse qui compte pour une personne EHS, donc la demande a été faite dans ce sens, à savoir embarquement en dernier, et débarquement en premier.

Ces demandes ont toutes été ignorées par le service d'assistance, avant d'être prises en compte par un autre biais.

Le protocole suivant a été appliqué :

- exemption de passage au portail électronique, arrivée à la porte d'embarquement séparée du public (en van/attente dans une zone éloignée du public).
- Embarquement en dernier, après une demande faite aux passagers du vol d'utiliser le mode avion (sans Bluetooth et Wifi) sur leurs téléphones portables.
- débarquement en premier, pour éviter plus d'expositions aux champs électromagnétiques (demande aux passagers de rallumer leurs téléphones seulement une fois arrivés dans le terminal)
- Transport d'un objet médical de type « cage de Faraday », à monter sur les temps d'attente dans les zones particulièrement exposées, transporté en tant que bagage à main en plus des bagages normaux.

L'objet n'a pas été monté finalement, la passagère ayant été réceptionnée dans le salon présidentiel de l'aéroport d'arrivée. Sur toute la durée du trajet, usage d'un vêtement de protection aux champs magnétiques.

Afin d'ouvrir cette possibilité, les services suivants ont été contactés :

- Service assistance aux personnes avec nécessités spécifiques
- Services de police aux frontières, qui ont demandé les documents suivants :
 - Attestation médicale concernant l'affection, spécifiant le besoin de protection, y compris sur la question de la cage de Faraday
 - Document d'identité
 - Information
 - Photographie de la cage de Faraday (il a été « visé » par le service sûreté aéroport)
 - Carte CMI (Carte de priorité obtenu auprès de la Maison de l'Autonomie)
 - Information de contact (téléphone ou mail)

Pour obtenir le contact de la police aux frontières de l'aéroport d'où vous souhaiteriez partir, vous pouvez contacter l'aéroport et demander le contact de la PAF, police aux frontières. Celle de Lyon est dcpar-lyon-surete@interieur.gouv.fr

Le passager hypersensible a envoyé un email explicatif détaillé sur sa situation, ses besoins, et tous les services à terre et au niveau du vol en ont été informés. Le principal aspect est sans doute l'explication du besoin et la circulation de l'information, afin que chaque étape puisse se faire.

Un relai s'est effectué avec une personne responsable de la logistique sur le vol, ainsi que vers le chef pilote qui a contacté l'aéroport d'arrivée. Il a indiqué ceci dans sa communication :

« Une annonce sera faite aux passagers pour leur demander, dans la mesure du possible, de mettre leurs appareils en mode avion avant l'arrivée d'une passagère ayant une intolérance aux ondes électromagnétiques. **Toutefois notre passagère doit accepter le fait qu'il n'y aura aucune obligation pour les passagers, et que des appareils continuent à émettre des ondes une fois en vol**, par exemple les EPOS pour les ventes à bord (Il s'agit des appareils de paiement pour les ventes à bord) ».

Il n'est sans doute pas possible de s'engager sur un tel trajet pour toutes les personnes hypersensibles car les aéroports et les avions sont des lieux très pollués. Chaque personne souhaitant voyager avec cette fragilité doit bien mesurer la question de la récupération car le trajet ne sera jamais neutre, et malgré ces adaptations, provoque des expositions. Toutefois, il est important de demander clairement ce dont on a besoin car en l'occurrence une attention particulière a été portée sur ce besoin, sur ce vol. Cela n'aurait pas été possible sans la participation de personnes ressources trouvées en faisant les démarches.

De nombreux personnels sur ce trajet ont été très curieux et intéressés sur la question avec beaucoup de compréhension. Le retour s'est passé dans les mêmes conditions, mais de manière moins simple car les instructions du vol ont été données avec moins de clarté qu'à l'aller. Les résultats dépendent vraiment, donc, des alliés que l'on peut trouver ».

Les personnes d'aéroports, mais aussi dans le domaine ferroviaire ont une conscience plus marquée de la question des champs électromagnétiques que dans d'autres secteurs. Si d'autres personnes électrosensibles font ce type d'expérience, ne pas hésiter à le partager avec les autres associations d'EHS. Faire des retours aux compagnies sur les voyages en train est aussi important, en associant des indications sur ce qu'il serait bon d'aménager pour pouvoir accueillir les personnes hypersensibles aux champs électromagnétiques sans les discriminer.

Dans l'idéal, il serait plus sain et juste que ce ne soient pas les personnes elles-mêmes concernées par ce handicap qui fassent la démarche, car c'est une position inconfortable. Les associations pourraient aussi s'emparer de cette question, et une information aux aéroports ou toute société de transports publics pour faire avancer cette question encore très peu capable de prendre en compte l'existence des personnes hypersensibles aux champs électromagnétiques.

Cette expérience nous a été transmise par l'association Milligauss, Trièves (Isère 38), adresse : Espace de Vie Sociale 153, rue du Dr Senebier 38710 Mens – milligauss@gresille.org