

Maisons-Alfort, le 9 février 2011

Le directeur général

## AVIS

**de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de  
l'environnement et du travail  
relatif aux conditions de maintien en température des plateaux-repas servis à  
bord des avions**

### 1. RAPPEL DE LA SAISINE

L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a été saisie par courrier du 18 août 2010 par le Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche d'une demande d'avis relatif à une demande de dérogation à des dispositions réglementaires relatives aux conditions de maintien en température de plateaux-repas.

### 2. CONTEXTE

La société X, entreprise de restauration aérienne, souhaite obtenir une dérogation aux dispositions réglementaires de l'arrêté du 21 décembre 2009 relatif aux règles sanitaires applicables aux activités de commerce de détail, d'entreposage et de transport de produits d'origine animale et denrées en contenant.

La température fixée réglementairement pour les préparations culinaires préparées à l'avance est de 3°C. Toutefois, l'article 3 de l'arrêté susnommé prévoit que ces denrées peuvent être conservées à une température différente sous réserve d'une analyse de dangers argumentée et validée. La température proposée par X pour le transport des plateaux-repas depuis les sites de fabrication jusqu'aux avions est de 8°C, et la température pendant la conservation des repas à bord avant consommation n'est pas assurée.

### 3. METHODE D'EXPERTISE

Une expertise interne du dossier a été réalisée par les unités « Maîtrise de l'Hygiène » et « Modélisation des comportements bactériens » du Laboratoire de sécurité des aliments de Maisons Alfort de l'Anses.



## 4. DOSSIER

Le dossier proposé par la société X comprend

- le logigramme de la chaîne de fabrication, les différentes étapes sont décrites : durée et température ambiante des locaux sont précisées pour certaines d'entre elles.
- la nature des denrées concernées : un plateau-repas peut contenir des denrées d'origine animale (viande, poissons, ovo-produits), des végétaux cuits ou crus, des féculents et des produits laitiers.
- une analyse des dangers : les dangers retenus par X sont des microorganismes psychrotropes, à savoir *Listeria monocytogenes* et *Bacillus cereus*
- les résultats des analyses microbiologiques effectuées entre 2008 et 2009, sur le produit fini après montage du plateau-repas.

## 5. COMMENTAIRES

Le dossier est dense, il donne beaucoup d'informations mais ces dernières sont présentées de manière peu structurée : il est difficile de distinguer les actions menées au titre de la validation, de la surveillance et des vérifications.

De plus aucun enregistrement de température des denrées lors de leur transport n'apparaît dans le dossier.

Pour mener à bien l'expertise du dossier, il serait souhaitable d'être en possession des informations suivantes :

- Dans le cadre de la validation :
  - o Les enregistrements des températures des denrées depuis leur préparation jusqu'à leur prise en charge par les compagnies aériennes sont indispensables. Ces enregistrements doivent en particulier caractériser la variabilité des températures de transport, d'un plateau à l'autre à l'intérieur d'un même chariot, ainsi que d'une production à une autre. Les cas défavorables, tels que des températures ambiantes élevées en été doivent être pris en considération.
  - o Les températures relevées peuvent éventuellement permettre de réorienter le choix des dangers microbiologiques (ex : *Salmonella*, *Staphylococcus aureus*...).
  - o La prévision de croissance de ces germes devrait être effectuée en introduisant les caractéristiques physico-chimiques telles que le pH ou l'Aw dans les modèles microbiologie prévisionnelle (Combase, Symprevius, par exemple),
- Dans le cadre de la surveillance, il convient de préciser :
  - o le protocole de mesure des températures lors de chaque opération de transport et les moyens de mesure mis en œuvre et leur précision. Les écarts possibles entre la température mesurée et les endroits les plus chauds des chariots doivent être appréciés en utilisant les données de variabilité établies pendant la validation.
  - o les limites maximales admises pour les températures au cours des contrôles effectués,
  - o les actions correctives en cas de dépassement de ces limites.
- Dans le cadre de la vérification, il convient de préciser
  - o le protocole et le résultat des tests de vieillissement, tests devant prendre en considération les températures relevées de la fabrication à la consommation.



Aux questions posées par la DGAL :

- « *l'étude effectuée par X apporte-t-elle des éléments suffisants pour garantir qu'une température maximale de 8°C au cours du transport est compatible avec un niveau de sécurité sanitaire satisfaisant pour ses repas servis dans l'avion ?* »,

En l'absence d'éléments de validation suffisants pour la dérogation demandée, tels que précisés dans le paragraphe précédent (mesures de maîtrise proposées, impact sur les températures réelles des denrées et sur les potentiels de croissance bactérienne), il ne nous est pas possible de porter un jugement pertinent et argumenté.

- « *dans quelle mesure une telle dérogation peut-elle être accordée alors que la maîtrise des températures ne semble pas assurée en aval, lors de la conservation des repas à bord des avions* »,

L'article 3 du règlement 2073/2005 modifié précise que les exploitants doivent prendre des mesures permettant de s'assurer à que les critères de sécurité des denrées alimentaires sont respectés dans des conditions de distribution, d'entreposage et d'utilisation raisonnablement prévisibles. Or le dossier mentionne que si certaines compagnies aériennes assurent la réfrigération des repas à bord de l'avion, sans toutefois préciser les températures effectives des produits, d'autres compagnies n'ont aucun dispositif de réfrigération à bord. Les températures de conservation des denrées à bord des avions doivent donc être précisées ; plusieurs sources pourraient être utilisées pour connaître les valeurs de température : données fournies par les compagnies aériennes, études techniques éventuellement existantes, recommandations contenues dans les accords aériens internationaux. Dans la mesure où la DGAI aurait une préférence pour le choix par l'exploitant d'une de ces sources de données, il serait utile qu'elle le précise.

## 6. CONCLUSION

L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail souhaite avoir les informations complémentaires mentionnées ci-dessus avant de formuler un avis sur la demande de dérogation.

**Le Directeur général**

**Marc MORTUREUX**