



COMMUNIQUÉ

N° : 39

L'IATA plaide en faveur du couvre-visage pour les passagers et du masque pour l'équipage, et s'oppose à la distanciation sociale à bord des aéronefs

5 mai 2020 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) appuie le port du couvre-visage pour les passagers et le port du masque pour les membres d'équipage à bord des aéronefs, comme éléments critiques d'une approche à plusieurs niveaux de la biosécurité, à mettre en œuvre temporairement lorsque les gens recommenceront à voyager par avion. L'IATA n'appuie pas l'imposition d'une mesure de distanciation sociale qui obligerait à garder inoccupé le siège central.

Les preuves indiquent que le risque de contamination à bord des aéronefs est faible. Le port du couvre-visage ou du masque par les passagers et l'équipage réduira davantage le risque déjà faible, tout en évitant les augmentations dramatiques des coûts du transport aérien qui résulteraient de mesures de distanciation à bord des appareils.

« La sécurité des passagers et des équipages est primordiale. L'industrie aérienne collabore avec les gouvernements pour rétablir le transport aérien lorsque cela pourra se faire en toute sécurité. Les preuves suggèrent que le risque de transmission à bord des aéronefs est faible. Et nous allons prendre les mesures nécessaires, comme le port du couvre-visage par les passagers et le port du masque par les membres d'équipage, pour ajouter une couche supplémentaire de protection. Nous devons trouver une solution qui rassure les passagers tout en maintenant les coûts des voyages aériens abordables. Un seul de ces aspects, en l'absence de l'autre, ne serait pas une solution durable », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Mesures visant à réduire le risque déjà faible de contamination à bord

L'IATA recommande le port obligatoire du couvre-visage pour les passagers et du masque pour les membres d'équipage dans le cadre d'une série de mesures pour réduire le risque déjà faible de contracter la COVID-19 à bord d'un aéronef.

En plus du couvre-visage, on propose d'autres mesures temporaires de biosécurité :

- Prise de température des passagers, des employés de l'aéroport et des voyageurs.
- Procédures d'embarquement et de débarquement qui réduisent les contacts entre les passagers et avec les membres d'équipage.
- Limitation des déplacements dans la cabine durant le vol.
- Nettoyage de la cabine plus fréquent et plus en profondeur.
- Simplification des procédures de service à bord, de façon à réduire les déplacements des membres d'équipage et les interactions avec les passagers.

Lorsqu'il y aura des méthodes éprouvées et disponibles à grande échelle, le dépistage de la COVID-19 ou l'utilisation du passeport immunitaire pourraient faire partie des mesures temporaires de biosécurité.

L'IATA ne recommande pas de restreindre l'utilisation du siège central pour créer une distanciation sociale à bord des aéronefs.

Les preuves, bien qu'elles soient limitées, suggèrent que le risque de transmission du virus à bord des aéronefs est faible, même en l'absence de mesures spéciales.

- [Le suivi des contacts après un vol de la Chine vers le Canada à bord duquel se trouvait un passager ayant des symptômes de COVID-19 n'a révélé aucun cas de transmission à bord.](#)
- Le suivi des contacts après un vol entre la Chine et les États-Unis avec 12 personnes symptomatiques de la COVID-19 n'a révélé aucun cas de transmission à bord.
- Les communications échangées avec des compagnies aériennes membres de l'IATA révèlent des résultats similaires :
 - Un sondage informel de l'IATA auprès de 18 grandes compagnies aériennes révèle que durant la période de janvier à mars 2020, seulement trois épisodes de transmission en vol soupçonnée ont été observés, les trois étant des cas de transmission d'un passager à un membre d'équipage. On a signalé quatre autres épisodes de transmission de pilote à pilote, qui pourrait s'être produite durant le vol, mais aussi avant ou après (incluant durant le temps mort en escale). Il n'y a pas eu de cas de transmission d'un passager à un autre.
 - Un examen plus approfondi par l'IATA du suivi des contacts de 1100 passagers (durant la période de janvier à mars 2020) confirmés porteurs de la COVID-19 après leurs voyages n'a révélé aucun cas de transmission secondaire parmi plus de 100 000 passagers qui avaient emprunté les mêmes vols. Seulement deux cas ont été trouvés parmi les membres d'équipage.

Il y a plusieurs raisons plausibles expliquant que la COVID-19, qui se transmet principalement par les gouttelettes projetées par les voies respiratoires, ne s'est pas répandue davantage à bord des aéronefs, et en quoi le transport aérien est différent des autres moyens de transports publics :

- Les passagers sont assis et regardent vers l'avant, et il y a peu d'interactions face à face.
- Les sièges constituent une barrière à la transmission vers l'avant et l'arrière de la cabine.
- La circulation de l'air se fait du plafond vers le plancher, ce qui réduit encore le potentiel de transmission vers l'avant et l'arrière de la cabine ; de plus, la circulation d'air intense ne favorise pas la circulation des gouttelettes autant que dans un autre environnement intérieur.
- Les filtres à air à haute efficacité HEPA installés dans les aéronefs modernes nettoient l'air de la cabine à un niveau qui correspond à celui des salles d'opération des hôpitaux, à quoi s'ajoute un niveau élevé de circulation d'air frais.

De plus, même si on oblige les transporteurs aériens à maintenir le siège central inoccupé, cette mesure ne permettra pas d'assurer la distanciation recommandée. La plupart des autorités recommandent une séparation d'un à deux mètres, alors que la largeur moyenne des sièges est de moins de 50 cm.

« L'environnement de la cabine rend naturellement difficile la transmission des virus, et ce, pour une variété de raisons. Cela explique le fait que nous avons constaté peu de cas de contamination à bord. Dans l'immédiat, notre objectif est de rendre l'environnement de la cabine encore plus sûr grâce à des mesures efficaces qui restaureront la confiance des passagers et des équipages. Les contrôles et le port du couvre-visage ou du masque s'inscrivent parmi les nombreux niveaux de protection que nous recommandons. Toutefois, le siège central maintenu vide n'en fait pas partie », ajoute M. de Juniac.

Les solutions à long terme à la COVID-19 relèvent de la science médicale.

« Il nous faut un vaccin, un passeport immunitaire ou un test de dépistage de la COVID-19 efficace pouvant être fait à grande échelle. Dans chaque cas, le travail en cours est prometteur. Mais rien de cela ne sera réalisé avant que nous devions remettre l'industrie en marche. C'est pourquoi nous devons nous préparer au moyen d'une série de mesures, dont la combinaison réduira davantage le risque déjà faible de transmission en vol. Et nous devons être prudents et éviter d'adopter des solutions trop rigides, afin de pouvoir rapidement adopter des mesures plus efficaces qui deviendront sans doute à notre portée éventuellement », selon M. de Juniac.

Impact économique

L'exigence de distanciation sociale à bord des aéronefs modifierait de façon fondamentale les paramètres économiques de l'aviation en fixant à 62 % le coefficient maximal d'occupation des sièges. Cela est bien inférieur au seuil de rentabilité de l'industrie qui se situe à 77 %.

Avec moins de sièges offerts à la vente, les coûts unitaires augmenteraient grandement. Par rapport à 2019, les tarifs aériens devraient augmenter dramatiquement, de 43 % à 54 % selon la région, seulement pour couvrir les coûts.

	Coefficient d'occupation d'équilibre	Tarif moyen en 2019	Tarif moyen avec la distanciation sociale	Augmentation du tarif moyen
Afrique et Moyen-Orient	75 %	181 \$	259 \$	+43 %
Asie-Pacifique	81 %	141 \$	217 \$	+54 %
Europe	79 %	135 \$	201 \$	+49 %
Amérique latine	79 %	146 \$	219 \$	+50 %
Amérique du Nord	75 %	202 \$	289 \$	+43 %
Asie du Nord	76 %	135 \$	195 \$	+45 %

« Les compagnies aériennes luttent pour leur survie. L'élimination du siège central augmenterait les coûts. Si cette augmentation peut être compensée par des tarifs plus élevés, l'ère des voyages abordables prendra fin. Si, d'autre part, les compagnies aériennes ne peuvent récupérer les coûts au moyen de tarifs plus élevés, ces compagnies vont faire faillite. Aucune de ces options ne convient, alors que le monde a besoin d'une forte connectivité pour donner le coup d'envoi de la reprise après la dévastation économique causée par la COVID-19 », conclut M. de Juniac.

[Pour consulter la présentation sur les tarifs aériens lorsque les restrictions liées à la COVID-19 vont être levées](#)
[Pour consulter la présentation sur les moyens de prévenir la transmission de COVID-19 à bord](#)

Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives
Tél. : +41 22 770 2967
Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- Les augmentations de tarifs estimées ont été calculées à partir de coefficients d'occupation estimés de 53 % (plafond moyen pondéré de 62 % des sièges exploités à 85 % pour tenir compte de l'optimisation de la capacité dans une situation d'excédent de capacité du marché).
- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 290 compagnies aériennes qui assurent 82 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez nous suivre sur la page <http://twitter.com/iata> pour prendre connaissance des annonces, des positions politiques et d'autres renseignements utiles.