



AIRBUS



COMMUNIQUÉ
No : 35

Les données au service de la liberté de voyager

2 juin 2020 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) pousse les gouvernements à prendre des décisions basées sur des données pour la gestion des risques de la COVID-19 lors de la réouverture des frontières aux voyageurs internationaux. Des stratégies sans mesures de quarantaine peuvent permettre le redémarrage des voyages internationaux avec peu de risque d'introduire la COVID-19 dans le pays de destination.

« Les données peuvent et devraient orienter les politiques sur le redémarrage des voyages dans le monde, basées sur une gestion des risques de la COVID-19 afin de protéger les populations, rétablir les moyens de subsistance et stimuler les économies. Nous demandons aux gouvernements du G7 qui se réuniront plus tard ce mois-ci de s'entendre sur l'utilisation des données en vue de planifier et de coordonner de façon sécuritaire le rétablissement de la liberté de voyager, si importante pour les gens, les moyens de subsistance et les entreprises », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Voyageurs vaccinés

Les preuves ne cessent de démontrer que la vaccination protège les voyageurs contre la maladie grave et la mortalité, et qu'elle comporte un faible risque d'introduction du virus dans les pays de destination :

- [L'Institut Robert Koch \(RKI\)](#) arrive à la conclusion que les voyageurs vaccinés ne représentent plus un risque important de dissémination de la maladie et qu'ils ne sont pas un risque important pour la population allemande.
- Le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) a publié des [orientations intérimaires sur les avantages de la vaccination complète](#), affirmant que « la probabilité qu'une personne vaccinée infectée transmette la maladie est actuellement considérée comme faible voire très faible ».
- Aux États-Unis, les [Centres pour le contrôle et la prévention des maladies \(CDC\)](#) déclarent que « si on dispose d'un vaccin efficace à 90 %, les tests effectués avant et après le voyage, ainsi que la quarantaine volontaire de sept jours n'ajoutent qu'un avantage minimal ».
- Au Canada, le comité consultatif d'experts sur les tests et le dépistage de la COVID-19 [recommande](#) que les voyageurs vaccinés n'aient pas à subir une quarantaine.
- Une [étude](#) de l'agence anglaise de santé publique a conclu que deux doses de vaccin contre la COVID-19 sont hautement efficaces contre les variants de la COVID-19.



Dépistage chez les voyageurs non vaccinés

Un enjeu réside dans la possibilité qu'on interdise les voyages aux personnes non vaccinées, ce qui créerait une exclusion inacceptable. Les données du National Health Service du Royaume-Uni concernant les voyageurs internationaux arrivant au Royaume-Uni (sans référence au statut de vaccination) démontrent que la vaste majorité des voyageurs ne posent aucun risque d'introduction de la COVID-19 après leur arrivée.

- Entre le 25 février et le 5 mai 2021, 365 895 tests ont été effectués sur les passagers arrivant au Royaume-Uni. Ils avaient eu des résultats de test PCR négatifs avant le voyage. Seulement 2,2 % ont eu des résultats positifs d'infection à la COVID-19 durant la quarantaine universelle imposée à l'arrivée. De ce nombre, plus de la moitié arrivaient de pays figurant sur la « liste rouge », qui étaient considérés à risque élevé. Si on les exclut des statistiques, on obtient une positivité de 1,46 %.
- Sur les 103 473 passagers arrivant de pays de l'Union européenne (excluant l'Irlande), 1,35 % ont eu des tests positifs. Trois pays, la Bulgarie, la Pologne et la Roumanie comptaient pour 60 % des cas positifs.

« Plusieurs gouvernements maintiennent l'imposition d'une quarantaine universelle, soit en hôtel ou autogérée. Cela réduit la liberté de mouvement, décourage les voyages internationaux et élimine les emplois dans les secteurs des voyages et du tourisme. Les données du Royaume-Uni nous indiquent que nous pouvons et nous devons faire mieux. Près de 98 % des personnes détenues en vertu des mesures de quarantaine ont eu des résultats de test négatifs. Nous possédons maintenant des données mondiales couvrant plus d'un an, qui peuvent aider les gouvernements à prendre des décisions plus ciblées concernant les voyages internationaux. Cela pourrait maintenir à un niveau très faible le risque d'importation de la COVID-19, incluant les variants, tout en redémarrant les voyages internationaux avec un minimum d'atteinte à la capacité de vivre normalement sur les plans professionnel et social. Et notablement, la vie comprenant des voyages », selon M. Walsh.

L'IATA s'est jointe à Airbus et Boeing pour faire la démonstration de méthodologies possibles pour gérer les risques de COVID-19 de façon à assurer la sécurité des populations tout en rétablissant la connectivité mondiale. L'aviation, incluant les avionneurs, gère et réduit efficacement et quotidiennement les risques afin d'assurer la sécurité des voyages aériens. Forts de ces compétences, Airbus et Boeing ont mis au point des modèles de gestion du risque fondés sur les données afin de comprendre les impacts des différentes options.

Airbus a modélisé le risque sur l'ensemble du trajet

En se concentrant sur les risques sur l'ensemble du trajet, Airbus a tenu compte dans son modèle de plus de 50 variables (comme le nombre de cas confirmés et de décès par pays, les stratégies de dépistage de la COVID-19, les statistiques sur le trafic, les durées de vol, le temps passé dans l'aérogare, les modalités de service à bord et le traitement de l'air). Les hypothèses du modèle sont basées sur plus d'une douzaine de sources de données (dont les CDC américains et l'Organisation mondiale de la santé). Et les résultats du modèle ont été recoupés avec les données provenant des résultats réels et des observations de voyage. En utilisant les données d'incidence de la COVID-19 et en ne tenant pas compte des voyageurs vaccinés (ce qui ne ferait que réduire le risque d'infection), voici quelques exemples de conclusions :



- ***D'un pays à incidence élevée vers un pays à incidence moyenne*** – Amérique latine et Caraïbes (292 cas par tranche de population de 100 000) vers le Canada (95 cas par tranche de 100 000) : en supposant le même trafic qu'en 2019 et sans test, l'incidence au Canada augmenterait de seulement 1 cas par tranche de population de 100 000 en raison des cas importés sur 14 jours. Avec un seul test PCR avant le voyage, ce nombre tombe à moins de 1 cas par tranche de 100 000.
- ***D'un pays à incidence moyenne vers un pays à incidence moyenne*** – Europe (111 cas par tranche de population de 100 000) vers les États-Unis (81 cas par tranche de 100 000) : en supposant le même trafic qu'avant la COVID-19 et sans test, le modèle d'Airbus prédit que les voyages aériens sur 14 jours ajouteraient moins d'un cas importé par tranche de 100 000 à l'incidence aux États-Unis.
- ***D'un pays à incidence moyenne à un pays à faible incidence*** – Europe (111 cas par tranche de population de 100 000) vers Singapour (8 cas par tranche de 100 000) : en supposant de façon conservatrice le même trafic qu'en 2019 et sans test, le modèle prédit que sur 14 jours, plus d'un cas d'importation par tranche de 100 000 s'ajouterait à l'incidence locale à Singapour. Avec un test PCR avant le voyage, ce nombre tombe à moins d'un cas.

Le modèle d'Airbus, conçu pour aider les intervenants gouvernementaux à rétablir les voyages aériens, démontre que le risque de transmission et de translocation du virus peut être considérablement réduit en adoptant un filtrage et des mesures de protection fondés sur les données.

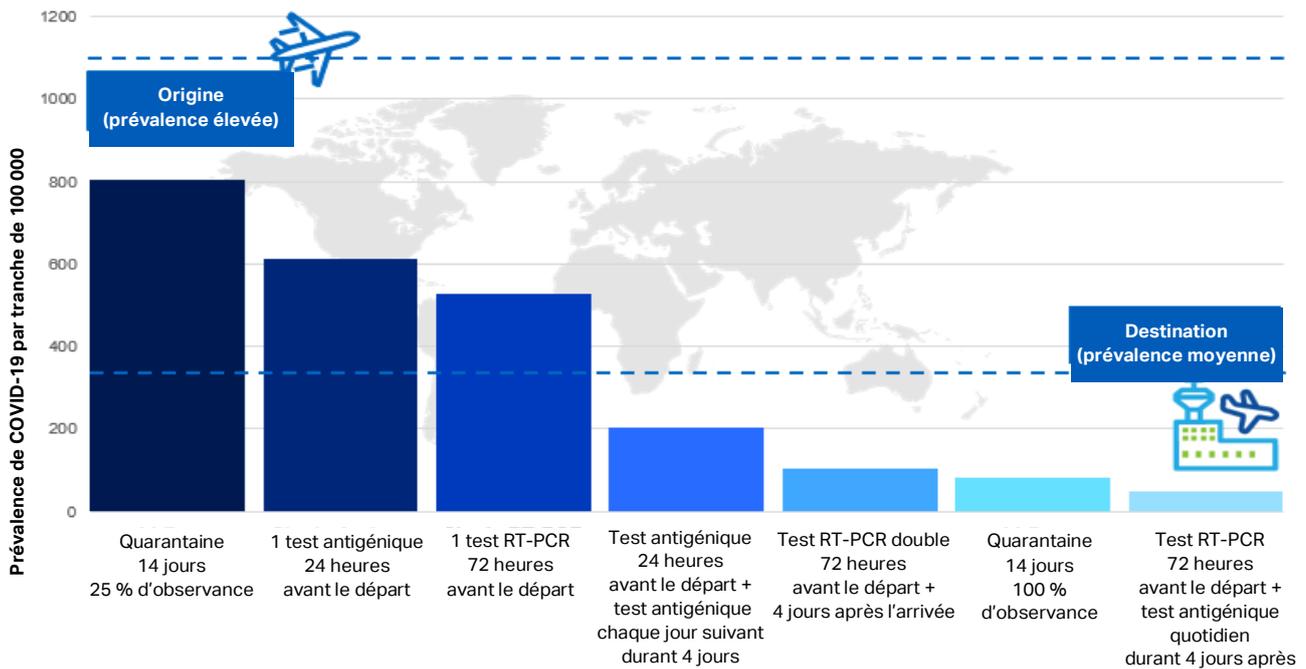
Boeing a modélisé l'efficacité des stratégies de dépistage

La modélisation et les analyses de Boeing indiquent que les protocoles de dépistage offrent une solution de rechange à la quarantaine pour plusieurs scénarios de voyage. Le modèle évalue l'efficacité du filtrage des passagers et de la quarantaine dans plusieurs pays dans le monde. Il tient compte de divers facteurs, dont les taux de prévalence de la COVID-19 dans les pays d'origine et de destination, l'efficacité des tests PCR et des tests rapides antigéniques, et la chronologie de la maladie (comment la maladie progresse) chez les passagers voyageant avec la COVID-19.

Le modèle arrive à plusieurs constatations clés :

- Les données démontrent qu'il existe des protocoles de filtrage (indiqués ci-après) aussi efficace qu'une quarantaine de 14 jours.
- Les protocoles de filtrage réduisent le risque pour le pays de destination.
- Le filtrage est plus avantageux pour les voyages allant d'endroits à haute prévalence vers des endroits à faible prévalence.

Les modèles de filtrage des passagers et les constatations ont été validés en utilisant des données de test réelles d'Islande et du Canada. Boeing modélise maintenant des scénarios avec des voyageurs vaccinés. À mesure qu'on disposera de données sur les nouveaux variants de COVID-19, on pourra les incorporer au modèle.



Les facteurs additionnels non considérés sont les faux tests positifs, le coût des tests et la possible exposition au risque durant la fenêtre de tests antigéniques. Les résultats de test positifs des scénarios de tests antigéniques en série devraient être suivis d'une confirmation par test PCR pour réduire le risque de taux élevé de faux positif.

Décisions fondées sur les données

« Il n'y a pas de solution passe-partout pour gérer les différents niveaux de risque. Les coûts économiques et sociaux des mesures généralisées prises par la plupart des gouvernements ont été inutilement élevés. Avec cette modélisation, nous démontrons qu'il est plus judicieux d'adopter des politiques de voyage calibrées qui tiennent compte des risques, permettent les voyages et protègent les gens. Tout le monde respecte une décision fondée sur le risque. C'est le moyen de revenir à la normalité », soutient M. Walsh.

Aucune action gouvernementale unique ne peut mener à la reprise des voyages internationaux. Les ministres du tourisme du G7 ont entériné une approche fondée sur les données pour la réouverture des frontières. L'industrie aérienne encourage le G7 à faire preuve de leadership en acceptant de travailler ensemble pour tirer profit de l'énorme quantité de données recueillies depuis le début de la COVID-19, afin d'appuyer les efforts de reprise. Il est critique de rétablir la liberté de voyager pour les personnes testées ou vaccinées, en évitant les mesures de quarantaine pour la vaste majorité des voyageurs.

Coopération pour la protection du système de soins de santé

L'expertise de l'industrie en matière de gestion du risque peut aider les agences de santé publique à gérer le retour à la normalité.

« La COVID-19 est un mal que nous devons apprendre à gérer, comme nous le faisons pour d'autres menaces à la santé. Dans la société, nous acceptons plusieurs choses tout en sachant qu'elles comportent des risques, qu'il s'agisse de consommer de l'alcool ou de conduire une voiture. Nous n'interdisons pas ces activités. Nous avons les règles de bon sens et l'information nécessaires pour



prendre des décisions sensées sur la gestion de ces risques. L'avenir post pandémie nous amènera à en faire autant pour la COVID-19, de façon à ce que nous puissions tous reprendre nos vies. Il n'existe pas de protocole exempt de risque. La vaccination jouera un grand rôle. Et les données nous disent que les protocoles de filtrage et de dépistage peuvent rendre les voyages accessibles et sécuritaires pour tous », conclut M. Walsh.

Pour le professeur David Heymann de la London School of Hygiene and Tropical Medicine, « les politiques gouvernementales sont naturellement peu enclines au risque. À l'inverse, le secteur privé possède une grande expérience de la gestion quotidienne du risque afin de livrer ses produits et services. La COVID-19 semble maintenant en voie de devenir endémique. Cela signifie que la COVID-19 ne va probablement pas disparaître bientôt, et que les gouvernements et l'industrie doivent collaborer pour rétablir la connectivité mondiale tout en gérant les risques. Dans une première étape, les gouvernements doivent évaluer le seuil de risque d'introduction du virus qu'ils sont en mesure de gérer efficacement. Ensuite, ils doivent déterminer avec l'industrie les stratégies réalisables pour permettre une augmentation des voyages internationaux sans dépasser ce seuil. Airbus, Boeing et l'IATA ont fait la démonstration de certaines solutions possibles. Il nous faut maintenant un dialogue plus intense et plus transparent entre les gouvernements et l'industrie aérienne pour passer des modèles aux politiques et, ultimement, faciliter les voyages internationaux. »

Présentations sur les décisions fondées sur les données pour la réouverture sécuritaire des frontières :

[Présentation d'Airbus \(PDF\)](#)

[Présentation de Boeing \(PDF\)](#)

[L'enregistrement de la conférence \(vidéo\)](#)

- IATA -

[Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :](#)

IATA

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Airbus

Stefan Schaffrath

Tél. : +33 616 09 55 92

Courriel : stefan.schaffrath@airbus.com

www.airbus.com

Boeing

Paul Lewis

Tél. : +1 562 234 1391

Courriel : Paul.j.lewis2@boeing.com

www.boeing.com



Notes aux rédacteurs :

Vaccination : aucun des deux modèles ne tient compte de la vaccination. Puisque ces modèles représentent les « pires scénarios », il ne peut y avoir que de l'amélioration à mesure que la population vaccinée augmente.

Autres exemples du modèle d'Airbus

- ***D'un pays à incidence moyenne vers un pays à incidence moyenne*** – Europe (111 cas par tranche de population de 100 000) vers le Canada (95 cas par tranche de 100 000) : en supposant le même trafic qu'avant la COVID-19 et sans test, le modèle d'Airbus prédit que sur une période de 14 jours, l'incidence locale au Canada s'accroîtrait de moins de 1 cas importé par tranche de 100 000.
- ***D'un pays à incidence moyenne vers un pays à incidence faible*** – Europe (111 cas par tranche de population de 100 000) vers le Royaume-Uni (62 cas par tranche de 100 000) : en supposant le même trafic qu'avant la COVID-19 et sans test, le modèle d'Airbus prédit que sur une période de 14 jours, l'incidence locale au Royaume-Uni s'accroîtrait de 7 cas importés par tranche de 100 000. Avec un seul test PCR avant le voyage, ce nombre tombe à 3 cas par tranche de 100 000, et avec un deuxième test PCR, le nombre est inférieur à 1.

Modèle d'Airbus :

- Tous les résultats et les taux d'incidence sur 14 jours ont été calculés le 1^{er} juin 2021 et représentent la situation à cette date (nombre de cas de COVID-19 par tranche de population de 100 000 sur 14 jours).
 - La modélisation est basée sur le même nombre de voyages qu'avant la COVID-19. Même en tenant compte de la demande latente, on ne s'attend pas à ce que le nombre de voyages revienne immédiatement aux niveaux d'avant la COVID-19 d'ici 2023, et les marchés long-courriers devraient être plus lents à se rétablir.
-
- 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.
 - [Pochette de presse sur la COVID-19](#)
 - [Nouvelles et pochette de presse sur le Travel Pass](#)