



CNLA
Conseil national des lignes
aériennes du Canada

Le 23 juin 2020

M^{me} Maxime Fortin
Greffière, Comité sénatorial permanent des finances nationales
Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4
Par courriel : nffn@sen.parl.gc.ca

Madame,

OBJET : RENSEIGNEMENTS CONSÉCUTIFS À LA COMPARUTION DU 2 JUIN

Au nom du Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA), veuillez trouver ci-après des renseignements consécutifs à ma récente comparution devant le comité afin de contribuer à éclairer les délibérations de NFFN.

La COVID-19 et les déplacements aériens

Il n'y a jusqu'à maintenant aucune occurrence connue de transmission de passager à passager de la COVID-19 à bord d'un aéronef commercial. Comme vous le constaterez à la lecture du document mentionné ci-après, le risque de transmission du virus de la COVID-19 et d'autres maladies respiratoires à bord des avions demeure très faible.

Selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), il y a plusieurs raisons plausibles expliquant pourquoi la COVID-19, qui se transmet principalement par des gouttelettes en suspension, ne s'est pas davantage propagée à bord :

- Les filtres à haute efficacité pour les particules de l'air (HEPA) des aéronefs modernes sont de la qualité exigée dans les hôpitaux et purifient l'air de la cabine au même degré qu'une salle d'opération, aidés par un débit élevé de circulation d'air frais dans la cabine. Les filtres ont une efficacité de 99,9 % dans l'élimination des particules telles que les virus, les bactéries et les champignons.
- Les passagers font face à l'avant et il y a peu d'interactions en face-à-face.
- Les sièges constituent un obstacle à la transmission de l'avant à l'arrière.
- La circulation d'air descendante, du plafond au plancher, réduit encore les possibilités de transmission vers l'avant ou l'arrière de la cabine. En outre, le débit est élevé et ne favorise pas la dissémination des gouttelettes de la même manière que les autres environnements clos.



Bien que le risque de transmission à bord des aéronefs soit faible, les compagnies aériennes du Canada prennent des mesures supplémentaires pour protéger les passagers et les équipages dans le cadre d'une approche multidimensionnelle de la biosûreté. Cette approche comprend :

- le port obligatoire du couvre-visage par les passagers et l'équipage;
- la vérification obligatoire de la température des passagers et de l'équipage;
- des questions visant à vérifier l'état de santé des passagers avant de permettre l'embarquement;
- des procédures d'embarquement et de débarquement réduisant les contacts avec les autres passagers et l'équipage;
- la réduction des mouvements à l'intérieur de la cabine durant le vol;
- un nettoyage plus fréquent et plus minutieux des cabines comprenant des mesures telles que la vaporisation d'un désinfectant électrostatique, la brumisation de l'intérieur des cabines au moyen d'un nettoyant à base de peroxyde d'hydrogène, l'utilisation de lingettes de qualité médicale et de vaporisateurs dans les toilettes, sur les poignées de porte, dans les bacs, la fourniture aux passagers de nettoyant à mains, de lingettes désinfectantes, etc.;
- des procédures de services alimentaires simplifiées réduisant les déplacements de l'équipage et les interactions avec les passagers.

Documents de référence

Powell, David, conseiller médical, [COVID-19 How to prevent transmission on board airline aircraft](#), IATA, 5 mai 2020.

Pratiques internationales exemplaires pour la reprise des déplacements Le 1^{er} juin, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a publié le document *Takeoff: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis* : <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-adopts-newCOVID.aspx>.

Le rapport propose un cadre détaillé et des protocoles visant à optimiser la biosûreté dans tous les aspects de l'expérience de l'aéroport et du déplacement aérien, ainsi qu'à réduire les risques de contagion et à permettre le retour sécuritaire et progressif de l'aviation internationale. À titre d'agence des Nations Unies, l'OACI a élaboré le rapport conjointement avec les états membres, y compris le Canada, ainsi que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'industrie.

Le plan de redémarrage de l'aviation lancé par l'Union européenne s'inspire beaucoup des travaux de l'OACI, L'UE a commencé ce mois-ci à permettre les déplacements aériens entre ses États membres et reprendra le mois prochain les déplacements internationaux en provenance et à destination de l'Europe, de manière ciblée et en collaboration avec les pays prenant les mesures appropriées pour aplatir la courbe. L'Europe observe les normes internationales relatives aux activités des compagnies aériennes et des aéroports énoncées par l'OACI.



CNLA
Conseil national des lignes
aériennes du Canada

Au Canada, les compagnies aériennes et les aéroports se conforment pleinement aux recommandations de l'OACI et collaborent avec le gouvernement fédéral en vue d'assurer leur mise en œuvre bien coordonnée et systématique. Cela nous permettra d'abandonner en toute sécurité et prudemment les restrictions frontalières généralisées et les exigences relatives à l'auto-isolement, d'adopter une approche ciblée permettant les déplacements entre le Canada et des pays choisis dans des corridors aérien « allant d'un endroit sûr à un autre » et de contribuer à établir les fondements du retrait des restrictions aux déplacements à l'intérieur du Canada.

L'impact de la COVID-19 sur les niveaux d'emploi

L'impact de la COVID-19 a été dévastateur pour nos transporteurs membres. Très brièvement, après plusieurs années de croissance, Air Canada fonctionne à environ 5% de son niveau d'activités par rapport à l'an dernier et a mis à pied plus de 20 000 employés, soit plus de 50% de son effectif, tout en réduisant son réseau mondial de 220 à 46 destinations.

Air Transat a suspendu toutes ses activités le 1^{er} avril, garde toute sa flotte au sol et a mis à pied 85% de ses 5 000 employés. Le transporteur reprendra prudemment et progressivement un petit pourcentage de ses opérations aériennes et touristiques à la fin de juillet.

Avant la pandémie, WestJet employait 14 000 personnes et exploitait quotidiennement 7 000 vols ou plus. Elle a maintenant remisé les deux tiers de sa flotte et réduit son effectif de 9 000 personnes, n'exploitant plus qu'environ 100 vols par jour et transportant à peine 10% du nombre de passagers qu'elle recevrait en temps normal.

La période de la reprise

Bien qu'il soit impossible d'établir un calendrier défini, l'opinion générale est qu'il faudra à l'industrie aérienne entre trois et cinq ans pour revenir au nombre de destinations, au nombre de vols et aux volumes de passagers enregistrés à la fin de 2019.

À la fin de l'année dernière, l'économie canadienne connaissait un niveau de connectivité et de services aériens dans les petits et grands centres du pays jamais vu auparavant. C'était le résultat d'années d'investissements de plusieurs milliards de dollars par les compagnies aériennes du Canada dans de nouveaux aéronefs et dans l'expansion des flottes et des services. Ces investissements sans précédent et cette croissance sont maintenant gravement en péril.

Notre industrie sera essentielle à la reprise économique du Canada après la pandémie, y compris pour s'assurer que la reprise s'étend à toutes les régions et à tous les secteurs de l'économie, et ne se manifeste pas seulement dans les grands centres de population.

Comme il a été indiqué précédemment, avancer prudemment et en toute sécurité en observant les pratiques internationales exemplaires de l'OACI exige d'établir des corridors adéquats « allant d'un endroit sûr à l'autre » avec des pays ciblés qui aplatissent la courbe; d'alléger les restrictions



CNLA
Conseil national des lignes
aériennes du Canada

généralisées à la frontière et les mesures d'auto-isolément pour les zones de déplacement « sûr »; d'éliminer la nuée des restrictions aux déplacements à l'intérieur du Canada.

J'espère que ces renseignements seront utiles dans le cadre des délibérations de NFFN sur cet important enjeu. N'hésitez pas à communiquer avec le CNLA si nous pouvons encore vous être utiles.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

LE CONSEIL NATION DES LIGNES AÉRIENNES DU CANADA

Le président et directeur général
mmcaney@airlinecouncil.ca