



# Prévention de l'exposition à la COVID-19 Équipage de cabine aérienne (agents de bords)

27 juin 2020

## Introduction :

Alors que la pandémie mondiale de COVID-19 persiste, le SCFP veut s'assurer que les employeurs et les membres continuent à mettre en œuvre des pratiques exemplaires pour prévenir l'exposition en milieu de travail au virus qui cause la COVID-19.

Les orientations contenues dans le présent document sont particulières au traitement des phénomènes dangereux liés à la COVID-19. Il vise à aider les militants en santé et sécurité du SCFP dans leurs efforts pour s'assurer que des protections adéquates sont en place pour les membres. Dans le cas des lieux de travail qui ont suspendu leurs activités, les orientations visent à faciliter la mise en œuvre de contrôles efficaces avant la reprise des activités normales.

Les informations contenues dans les liens ci-dessous permettent de mettre en évidence certains des phénomènes dangereux qui augmentent la probabilité d'exposition. Les ressources sur la COVID-19 du SCFP sont les suivantes :

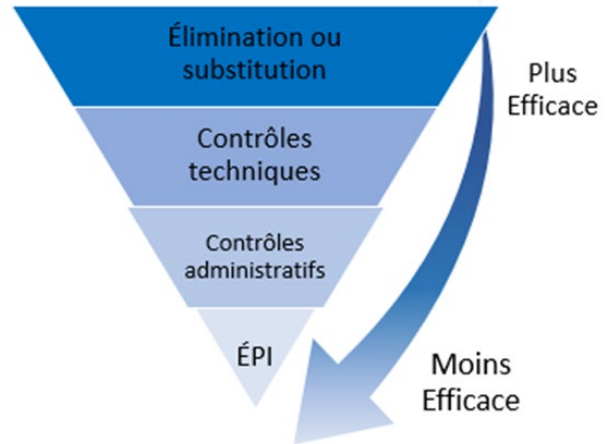
- [Lignes directrices générales pour la COVID-19](#)
- [COVID-19: Fiche d'information](#)
- [La COVID-19 et le droit de refuser d'effectuer un travail dangereux](#)
- [COVID-19: nettoyage contre désinfection](#)
- [COVID-19 : utilisation et entretien de l'épi](#)
- [Utilisation de masques et de respirateurs en période de COVID-19](#)
- [COVID-19 les masques et les couvre-visages](#)
- [Bonnes pratiques d'hygiène et étiquette respiratoire toux](#)

Il est toujours essentiel que les employeurs continuent à travailler avec leur comité de santé et de sécurité (mixte) sur la meilleure façon de contrôler les phénomènes dangereux particuliers à un secteur pendant cette pandémie.

**Le présent document fourni des conseils particuliers aux membres du SCFP qui travaillent comme équipage de cabine aérienne (agents de bord). Des orientations générales, qui doivent être examinées en même temps que le présent document, se trouvent [ICI](#).**

## Hiérarchie des contrôles

La santé et la sécurité au travail (SST) consiste à identifier les phénomènes dangereux sur le lieu de travail et à mettre en œuvre des mesures de contrôle qui réduisent le risque de phénomènes dangereux entraînant des maladies ou des blessures. Dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail, il existe un concept appelé « hiérarchie des contrôles ». Il s'agit de la grande catégorie de contrôles qui peuvent être utilisés pour faire face aux phénomènes dangereux présents sur le lieu de travail. Ils vont des contrôles les plus forts (élimination des phénomènes dangereux) aux contrôles les plus faibles (équipement de protection individuelle – EPI).



L'équipement de protection individuelle (EPI) n'est pas le moyen de contrôle des phénomènes dangereux le plus efficace. Il s'agit d'un dernier recours lorsque les phénomènes dangereux ne peuvent être traités de manière adéquate en utilisant des contrôles plus efficaces « en haut de la hiérarchie ». En raison de l'omniprésence de la couverture médiatique sur les pénuries d'EPI dans le monde entier et du rôle vital de l'EPI comme l'une des nombreuses mesures de contrôle utilisées sur les lieux de travail, il existe une idée fausse courante selon laquelle l'EPI est le meilleur (ou le seul) moyen de contrôle des phénomènes dangereux pouvant protéger les travailleurs contre la COVID-19. Il s'agit là d'une hypothèse potentiellement dangereuse. Elle limite la discussion et l'examen à des mesures de contrôle plus strictes. Les membres du SCFP, les sections locales et les militants de la santé et de la sécurité devraient faire pression pour obtenir les meilleures protections pour leurs membres. *Cependant, à moins que les contrôles alternatifs ne suppriment complètement le danger de COVID-19 dans l'avion, les travailleurs doivent être également très conscients et las des arguments selon lesquels l'EPI n'est pas nécessaire en raison de l'existence de contrôles techniques ou administratifs.*

Lors du choix des contrôles, n'oubliez pas les autres phénomènes dangereux et la manière dont ils pourraient être touchés par les nouveaux contrôles (par exemple, le danger de travailler seul tout en pratiquant l'éloignement physique et la réduction du nombre de personnes sur le lieu de travail ou l'EPI nécessaire pour le nettoyage). Veillez également à ce que les contrôles n'introduisent pas de nouveaux phénomènes dangereux sur le lieu de travail.

Tous les exemples de contrôle des phénomènes dangereux suivants doivent être pris en compte en plus de toute autre exigence législative et réglementaire telle que les politiques et procédures pour travailler seul, la prévention de la violence, etc.

Les travailleurs de l'équipage de cabine aérienne ont un point de vue unique et important pour évaluer l'efficacité des contrôles proposés par l'employeur, car ils comprennent mieux comment ces tâches sont effectuées dans la pratique et quels sont les obstacles qui peuvent nuire à la mise en œuvre des contrôles administratifs.

N'oubliez pas : le contrôle des phénomènes dangereux liés à la COVID-19 n'est qu'une partie d'un programme de santé et de sécurité beaucoup plus vaste de l'employeur. **Tous les contrôles de phénomènes dangereux qui suivent doivent être continuellement surveillés, évalués, mis à jour et révisés en collaboration avec votre comité de santé et de sécurité ou votre représentant.**

## **Contrôle des phénomènes dangereux pour le secteur d'énergie :**

### **Élimination**

Tous les opérateurs de vol doivent prendre toutes les précautions raisonnables pour éliminer le potentiel d'exposition d'un travailleur à la COVID-19. Comme nous l'avons vu dans d'autres secteurs, le virus peut facilement se propager parmi les clients, les consommateurs et les entrepreneurs lorsque des contrôles adéquats ne sont pas en place. Ainsi, les opérateurs de vol doivent faire en sorte que toute personne infectée par la COVID-19 ou suspectée de l'être ne peut accéder au lieu de travail.

Dans les lieux de travail du secteur d'énergie, il faut envisager certaines de ces mesures d'élimination ou de substitution :

- Les travailleurs qui sont malades doivent rester chez eux. Les employeurs doivent avoir des règles claires concernant les périodes d'auto-isolement et de quarantaine payées pour les personnes malades ou celles qui ont été exposées à une personne atteinte de la COVID-19. Ces plans doivent inclure la manière de gérer les situations avec les membres de la famille ou autre personne cohabitant avec les membres de l'équipage de cabine aérienne qui peuvent être infectés.
- Annuler la prestation en personne de programmes non essentiels jusqu'à nouvel ordre. Cela comprend la formation pour laquelle les régulateurs ont fourni des extensions, telles que la recertification de premiers soins.
- Mener des programmes et des réunions en utilisant un programme de communication partagé (Facetime/Skype/Zoom). Voir ci-après les indications supplémentaires sur les réunions.
- Réduire l'utilisation du papier qui sera manipulé par plusieurs travailleurs en utilisant des documents électroniques.
- Une évaluation des passagers utilisant plusieurs méthodes lors de l'enregistrement et avant l'embarquement des avions doit être utilisé pour empêcher les passagers symptomatiques d'embarquer sur l'avion (note : la transmission peut se produire même si les passagers infectés ne présentent pas de symptômes).

### **Contrôles techniques**

Les contrôles de cette catégorie de contrôles impliquent l'utilisation de panneaux ou de séparations pour empêcher les employés d'être exposés à des phénomènes dangereux. Par exemple, les barrières en plexiglas et autres surfaces en matériaux durs ou mous (y compris le

vinyle) sont devenues une application courante pendant la pandémie de COVID-19; elles sont installées aux points de contact avec les clients, les consommateurs, les entrepreneurs ou d'autres membres du personnel ou lorsque deux mètres (six pieds) de distance ne peuvent être maintenus dans toutes les directions.

Dans la mesure du possible, il est préférable de créer des séparateurs permanents ou semi-permanents avant d'utiliser des contrôles administratifs ou de l'EPI. Par exemple, beaucoup d'entre nous sont maintenant habitués à voir des panneaux en plexiglas aux caisses de l'épicerie qui permettent de séparer les caissiers des clients.

Bien que des modifications semi-permanentes puissent ne pas être possibles dans un avion, il peut y avoir des possibilités de contrôles techniques dans laquelle les sales d'équipage, les bureaux d'enregistrement et autres zones où l'éloignement physique peut être un défi et où le

Les opérateurs de vol envisager certains de ces contrôles techniques :

- Les systèmes de ventilation peuvent jouer un rôle important dans la prévention de la propagation des infections grâce à l'utilisation de filtres qui capturent la majorité des particules et au réglage du système pour mélanger davantage d'air frais. S'assurer que les systèmes de ventilation fonctionnent de la façon dont ils ont été conçus pour le faire. Dans les avions, cela signifie que les principaux systèmes de ventilation doivent fonctionner avant l'embarquement et que, de préférence, les deux coussins d'air doivent être opérationnels et utilisés. Dans les environnements de bureau et de classe, les systèmes CVC doivent être équipés de filtres ayant le MERV le plus élevé, ou de préférence HEPA.
- Le mobilier des sales d'équipage doit être disposé de façon à favoriser l'éloignement physique, par exemple en retirant des chaises autour des tables afin de favoriser une distance minimale de deux mètres (six pieds) entre les autres pour s'asseoir et dans la mesure du possible, éliminer les postes où les employés se font face.
- Des marques visuelles (comme du ruban adhésif au sol et des panneaux de signalisation) doivent être utilisées pour favoriser la distanciation physique dans l'ensemble de l'installation.
- Distribuer des produits de désinfection et d'assainissement afin qu'ils soient accessibles aux travailleurs au point d'utilisation pour tous les sites de travail.
- Fournir aux travailleurs et au passagers des serviettes en papier et des poubelles doublées. Des poubelles « sans contact » avec une pédale (par exemple) doivent être utilisées lorsque possible.
- Déterminer de nouvelles limites pour le nombre de personnes autorisées à entrer dans chaque bâtiment, pièce, et avion afin de garantir que les personnes puissent maintenir une distance de sécurité de deux mètres (six pieds) dans toutes les directions.

## **Utilisation de véhicules**

- Lors du transport pour le travail, les mesures suivantes doivent être prises :
  - utiliser un appareil respiratoire approprié [voir les fiches d'information présentées précédemment];
  - pour les grands véhicules de tourisme (fourgons/autobus, etc.), assurer une distance maximale en décalant les passagers en laissant un siège vide entre eux;
  - réduire le nombre de travailleurs par déplacement et augmenter le nombre total de déplacements nécessaires pour transporter les travailleurs vers un lieu de travail, si nécessaire; et
  - fournir des produits de désinfection et d'assainissement pour nettoyer les véhicules entre les changements de conducteur et de passagers.

## **Hôtel pendant l'escale**

- Les équipages qui doivent passer la nuit à destination doivent être logés dans des hôtels avec des plans confirmés de lutte contre l'infection COVID-19.
- Un menu à prix réduit pour la livraison de la nourriture en chambre devrait être fourni pour s'assurer que le personnel de cabine n'a pas besoin de quitter l'hôtel.
- Des masques supplémentaires et un désinfectant à base d'alcool (au moins 60 % d'éthanol ou 70 % d'isopropanol) devraient être utilisés pendant l'escale.
- Lorsque les membres d'équipage sont tenus de partager les suites de l'hôtel pendant l'escale :
  - réduire le nombre de personnes par suite et augmenter le nombre total de chambres nécessaires pour loger le personnel de cabine.
  - fournir des produits de désinfection et d'assainissement pour nettoyer les articles de la suite.
  - s'assurer que la suite a la capacité de maintenir deux mètres (six pieds) de distance entre les occupants.
  - S'il y a plusieurs escales où le personnel doit partager des logements, assurez-vous que le même personnel partage les suites (éviter de mélanger pour réduire le risque d'exposition entre le personnel).

## **Contrôles administratifs**

Les contrôles administratifs sont des règles sur le lieu de travail qui contrôlent ou modifient la manière dont le travail est effectué. Il peut s'agir d'éléments comme le calendrier des travaux, les politiques et les pratiques de travail telles que les normes et les procédures opérationnelles.

Les opérateurs de vol doivent tenir compte de certains de ces contrôles administratifs supplémentaires :

## Généralités

- Les employeurs doivent élaborer un plan complet de contrôle de l'exposition, comprenant des évaluations continues des phénomènes dangereux (plusieurs peuvent être nécessaires en fonction de l'évolution des circonstances, des phénomènes dangereux et des risques) ainsi que comment l'employeur réagira lorsqu'un cas de COVID-19 est confirmé ou qu'une personne a été en contact avec une personne qui est infectée ou qui a voyagé à l'étranger.
- Si des réunions en personne doivent avoir lieu, limiter les réunions et les tenir à l'extérieur ou dans un grand espace pour permettre une distanciation physique d'au moins deux mètres (six pieds) entre les personnes ainsi qu'un flux d'air suffisant.
- Les aliments doivent toujours être protégés de la contamination. Il peut s'agir de s'assurer que les aliments sont protégés ou de couvrir la nourriture et les ustensiles. Les éléments partagés doivent être évités. Par exemple, des crémiers à lait individuels au lieu d'un carton de lait, des bouteilles d'eau au lieu de cruches et de tasses.
- Dans la mesure du possible, pratiquer la distanciation physique entre collègues.
- Les employeurs doivent disposer de politiques sur la COVID-19 écrites, de procédures opérationnelles normalisées et de programmes de formation pour toutes les classifications dans le cadre de leurs programmes généraux d'information sur la santé et la sécurité au travail. Comme de nombreuses politiques ont été créés de manière réactive, cela peut nécessiter la révision et la fusion de nombreux bulletins individuels en un seul document cohérent.
- Développer une méthode de communication claire et efficace aux travailleurs en raison de la rapidité avec laquelle l'information change. Les travailleurs *doivent savoir ce qu'il faut* faire face à l'évolution des conditions de travail. Le fait d'avoir un document « COVID » à consulter et à mettre à jour peut rendre cette tâche beaucoup plus facile à gérer.
- Mettre à jour le plan de lutte contre la pandémie, en consultation avec le comité de santé et de sécurité aussi souvent que nécessaire pour protéger les travailleurs.
- Les services à bord devraient être réduits pour limiter les contacts avec les passagers.
- Tous les passagers doivent être tenus de porter des couvertures faciales qui répondent aux exigences des autorités de la santé publique (lorsqu'elles sont tolérées).

## Limiter le déplacement du personnel et du matériel

- Réduire le déplacement du personnel entre les salles (aéroports/centres de formation), cabines (à bords de l'avion) et les autres aires du lieu de travail.
- Éviter de partager l'équipement entre les pièces (aéroports/centres de formation), cabines (à bords de l'avion) et avec d'autres membres du personnel. Si le partage de l'équipement est inévitable, s'assurer que l'équipement est désinfecté avant et après chaque utilisation.
-

## **Éloignement physique**

- Lorsque les travailleurs ne peuvent maintenir une distance physique d'au moins deux mètres (six pieds) entre les personnes, des mesures visant à réduire le temps d'exposition doivent être mises en œuvre, y compris des changements ou des réductions de service. Cela peut impliquer de réduire le nombre de fois où le personnel de cabine doit entrer dans la zone principale de la cabine.
- Si la distanciation ne peut pas être maintenue pour le décollage et l'atterrissage en raison de la configuration jumpseat, certains membres du personnel de cabine devraient être déplacés à une rangée de sièges réservés passagers.
- Discuter avec les équipages de la façon d'effectuer le travail en toute sécurité tout en maintenant la distanciation dans la mesure du possible et tout en partageant les outils le moins possible. Modifier les tâches à bord si nécessaire.
- À l'intérieur de l'aéroport, les personnes qui s'occupent de l'aéroport doivent désigner et apposer des panneaux indiquant des voies de circulation à sens unique pour les chantiers et les cages d'escalier pour les travailleurs et le public. Cela peut exiger de la compagnie aérienne qu'elle collabore avec les autorités aéroportuaires.
- Si les travailleurs doivent travailler à proximité, étudiez la faisabilité (en gardant à l'esprit les exigences de la convention collective) de les garder dans la même équipe au jour le jour et d'éviter de se mélanger pour réduire le risque d'exposition entre les équipes de travail.
- Éliminer les transactions à bord nécessitant le traitement des cartes de paiement en espèces et/ou clients. Cela nécessiterait la mise en œuvre de méthodes de préachat si/quand les articles deviennent disponibles à la vente à bord.
- Limiter les contacts inutiles sur place entre les travailleurs et les fournisseurs de services externes.
- Éviter les saluts proches comme les câlins ou des poignées de main et de promouvoir la bonne toux / éternuement et les pratiques d'hygiène des mains, etc.

## **Nettoyage et désinfection**

- Les employeurs doivent disposer d'une procédure d'hygiène des mains et de produits pour y procéder (et autres parties exposées) qui permettent aux personnes de se laver les mains pendant au moins 20 secondes avec de l'eau et du savon.
- Lorsqu'il n'est pas possible de se laver les mains avec de l'eau et du savon, les travailleurs doivent recevoir un liquide désinfectant (comprenant au moins 60 % d'éthanol ou 70 % d'isopropanol).
- L'employeur doit assurer une désinfection accrue des surfaces, en particulier des surfaces « à fort contact » et équipements. Cela devrait être intégré dans les procédures/programmes de nettoyage du transporteur.
- Il doit y avoir un programme de désinfection particulier pour traiter tout cas confirmé de COVID-19, y compris les surfaces à nettoyer, quand, à quelle fréquence, avec quels désinfectants et par qui. Il doit comprendre l'équipement de protection individuelle requis par le programme de contrôle de l'exposition et l'évaluation des risques (voir la section EPI décrite précédemment).

- L'employeur doit établir un système de suivi de l'achèvement des tâches.
- Pendant le travail, le personnel affecté au nettoyage doit fermer la zone aux autres personnes. Pour faciliter cela, les transporteurs devraient modifier les procédures afin de ne pas exiger que le personnel de cabine soit à bords pendant que les nettoyeurs accomplissent leurs tâches.
- Placer des affiches encourageant l'hygiène des mains et l'étiquette respiratoire à l'entrée du lieu de travail et dans d'autres endroits où elles seront visibles; les graphiques seront plus utiles que les mots et transcendent les barrières linguistiques.
- Procéder au nettoyage avec des chiffons propres humides et/ou une serpillière mouillée. Ne pas épousseter ou balayer ce qui peut distribuer des gouttelettes de virus (fomites) dans l'air. Les outils doivent être humidifiés avec une solution confirmée pour le nettoyage et la désinfection du COVID-19.
- Les compagnies aériennes doivent prévoir un temps approprié pour le nettoyage et la désinfection entre les virages.
- Il est important que lorsque les employeurs exigent que les travailleurs utilisent des produits dangereux, les travailleurs soient formés ([Voir la feuille SIDMUT du SCFP](#)).

### **Gestion des déchets**

- Disposer d'un système de gestion des déchets approprié pour traiter les déchets potentiellement contaminés et contaminés (comme l'EPI usagé) et veiller à ce que les travailleurs à bords et à terre connaissent les processus à cet effet.
- Les articles contaminés utilisés par une personne testée positive à la COVID-19 ou suspectée d'avoir été infectée doivent être placés dans un sac en plastique avant d'être jetés avec les autres déchets (double sac). Les transporteurs devraient chercher des moyens pour désigner les déchets contaminés tels que les sacs colorés, les étiquettes, etc.
- Se laver les mains correctement à l'eau et au savon après avoir manipulé des objets contaminés (même si des gants étaient portés).
- Les articles de nettoyage jetables contaminés tels que les têtes de serpillières, les chiffons, etc. doivent être placés dans une poubelle doublée avant d'être jetés avec les déchets ordinaires en les mettant dans un double sac à ordures principal. Les articles de nettoyage réutilisables peuvent être lavés avec du savon à lessive ordinaire et de l'eau chaude (60 à 90 °C).

### **Équipement de protection individuelle**

L'EPI est porté par les personnes pour réduire l'exposition lorsqu'elles sont en contact étroit avec des personnes suspectées d'être infectées par la COVID-19 ou celles dont l'infection a été confirmée. Bien qu'un dernier recours, les EPI jouent un rôle essentiel dans l'atténuation des risques sur le lieu de travail lorsqu'ils sont combinés avec des pratiques d'ingénierie et



d'administration. C'est particulièrement dans le cas des environnements de travail uniques et difficiles comme ceux fréquentés par le personnel de cabine.

Lorsque des EPI doivent être portés, les travailleurs doivent être attentifs aux points suivants :

- Si l'éloignement physique ne peut être maintenu, au minimum un approvisionnement approprié de masques chirurgical jetables et de lunettes de protection qui tiennent compte de la durée du quart de travail de l'employé et des jours loin de la base d'appartenance doit être remis aux travailleurs. Il est préférable d'utiliser un masque N-95 (ou plus) dont l'ajustement a été testé.
- L'équipement doit être correctement ajusté, et un test d'ajustement des masques doit être réalisé, au besoin.
- Fournir des gants jetables pour des tâches spécifiques qui mettent l'équipage de cabine en contact avec des passagers ou des objets utilisés par les passagers (ex. ramassage des ordures).
- L'employeur doit fournir une formation appropriée sur le moment où l'EPI doit être porté, sur la manière dont il doit être revêtu, enlevé et éliminé, et sur ses limites.
- Déterminer les taux d'utilisation de l'EPI et s'assurer que l'EPI est en nombre suffisant afin que les travailleurs ne soient pas obligés de le partager (cela s'applique soit à l'EPI lié à la COVID-19, soit à l'EPI ordinaire nécessaire pour effectuer des tâches en toute sécurité).
- Si l'EPI approprié ne peut être porté ou n'est pas accessible, le travailleur doit être réaffecté à un autre lieu de travail sans perte de salaire ou avantages sociaux. Les travailleurs ont le droit de refuser un travail dangereux [voir la fiche d'information présentée précédemment].
- Tout l'EPI doit être évalué pour détecter les allergies ou les réactions des travailleurs aux matériaux de l'EPI. Si le travailleur n'est pas en mesure de porter l'équipement de protection individuelle et qu'il n'existe pas de solutions de rechange hypoallergéniques, il doit être réaffecté à un autre poste de travail sans perte de salaire ou d'avantages en résultant.
- Tout l'EPI doit être régulièrement inspecté pour détecter les défauts ou les dommages.
- Fournir à chaque membre du personnel du désinfectant pour les mains à leur poste de travail ou dans leur bureau.
- Mettre en œuvre des politiques de protection respiratoire obligatoire dans tous les lieux de travail.
- Remarque : les masques faciaux en tissus ne sont pas réglementés et ne comprennent pas un EPI. Ils peuvent être utiles au personnel de cabine pour les zones en dehors du lieu de travail (escaliers, etc.) mais ne conviennent pas pour une utilisation au travail – en particulier à bord des avions.