



#honkforhope
Freitag, 29. Mai 2020

City Tours GmbH | Rosaliagasse 19/6, A-1120 Wien | Geschäftsführer: Alexander Ehrlich

CONCEPT D'HYGIÈNE POUR LE REDÉMARRAGE DE L'INDUSTRIE DU TOURISME EN AUTOCAR

1. Préambule

Une reprise de l'économie dans son ensemble comprend également une reprise de l'industrie du tourisme, par définition. En Allemagne, selon le BTW (Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft ou Association fédérale de l'industrie touristique allemande, www.btw.de), la valeur ajoutée directe de l'industrie du tourisme représente 3,9% de la valeur ajoutée nationale brute totale avec 287 milliards d'euros (par comparaison, commerce de détail = 3,3%, génie mécanique = 3,5%). 76 milliards d'euros supplémentaires de valeur ajoutée brute proviennent des effets indirects du tourisme. L'industrie du tourisme emploie directement 2,9 millions de personnes en Allemagne, indirectement 1,25 million d'employés en dépendent¹.

L'industrie du voyage en autocar représente 3 548 compagnies d'autocars de transports occasionnels, avec environ 100 000 conducteurs et 81 364 bus et autocars. Elle a une part directe de 14,3 milliards d'euros (4,98%) dans la valeur ajoutée brute de l'industrie du tourisme, dont 11 milliards d'euros de trafic occasionnel. 37% d'entre eux sont des voyages en autocars nationaux, 63% des voyages en autocars étrangers². Ces chiffres ne tiennent pas compte des entreprises qui dépendent indirectement de l'industrie du voyage en autocar et dont l'activité serait impossible sans les autocars comme moyen d'arrivée et de départ pour leurs clients.

Cependant, l'industrie du voyage en autocar contribue non seulement de manière significative à la valeur ajoutée allemande, mais elle est également un facteur important dans le niveau de vie des citoyens allemands : selon Statista GmbH, 6% des Allemands utilisent l'industrie du voyage en autocar pour leurs vacances personnelles, et pas seulement dans les transports transfrontaliers : en 2016, environ 1,5 million de voyages en autocar ont été effectués par des Allemands en Allemagne³. Cela se traduit par un nombre prévu de plus de 4 millions de voyages en autocar par les Allemands au total (national et international). En outre, de nombreux clients internationaux voyagent en bus pour venir en Allemagne ou s'y déplacer, ou utilisent l'autocar comme moyen de transport lors d'événements, de congrès, de conférences et de foires commerciales.

La reprise des déplacements en autocar après le confinement est un élément indispensable du

¹Tous les chiffres de ce document sont disponibles sur le site web du: Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V., <http://www.btw.de/tourismus-in-zahlen/wirtschaftsfaktor-tourismus.html> (Stand 24.05.2020)

² Nombre d'autobus et d'autocars: Statista GmbH, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/155554/umfrage/anzahl-der-busse-in-deutschland/> (Stand 24.05.2020). Tous les autres chiffres de ce document : Internationaler Bustouristik Verband RDA, <https://www.rda.de/service/fachinformationen/marktdaten-bustouristik.html> (Stand 24.05.2020)

³ Statista GmbH, <https://de.statista.com/themen/2723/bustourismus/> (Stand 24.05.2020)

redémarrage de l'économie allemande dans son ensemble et nécessite un examen attentif des différents aspects. D'une part, l'économie de la compagnie d'autocars, l'équité du droit de la concurrence et le désir du citoyen de la liberté de circulation doivent être pris en compte ; d'autre part, il est essentiel d'assurer la sécurité du voyageur et du conducteur d'autocar, ainsi que de la société dans son ensemble.

Le concept d'hygiène actuel pour l'industrie du voyage en autocar, créé par l'alliance de campagne européenne #hokforhope (association pour la promotion des intérêts de l'industrie du voyage en autocar), prend en compte à la fois les aspects pratiques et économiques du problème et les exigences de protection de la société dans son ensemble. Il doit être compris comme une proposition constructive au gouvernement fédéral allemand ou aux gouvernements des États (Länder) pour une prise en charge appropriée de la protection contre les infections dans les autocars et; en même temps; une faisabilité dans la vie quotidienne

2. Le rôle des autocaristes dans la protection de la population contre le COVID-19

La sécurité et la santé des passagers et des conducteurs d'autocars, ainsi que de la société dans son ensemble, sont les atouts les plus importants à protéger. Les autocaristes font toujours de leur mieux dans ce domaine, que ce soit par des mesures pour la sécurité des véhicules, la formation initiale et la formation continue des chauffeurs d'autocars, le respect méticuleux des règles de conduite et de repos ou, bien sûr, des normes d'hygiène toujours élevées dans l'autocar. Pour la société dans son ensemble, également par des mesures de protection de l'environnement, sous la forme d'investissements continus dans des normes d'émission toujours meilleures pour les véhicules utilisés.

Toujours en ce qui concerne la pandémie de COVID-19, les autocaristes en Allemagne veulent s'assurer de manière responsable que l'autocar ne devienne pas une source de danger pour les individus ou pour la communauté. Cependant, nous sommes tous conscients, et cela doit être clairement indiqué, que l'on ne peut pas exclure à 100% qu'une personne infecte une autre personne avec le virus – peu importe où :!Lorsque vous faites vos courses, dans le train, lors d'une promenade, dans la salle d'attente du médecin, sur votre lieu de travail et partout ailleurs.

Cependant, cela ne peut pas et ne doit pas signifier que les voyages en autocar seront définitivement supprimés, car si l'objectif était de réduire à zéro le risque d'infection, la société dans son ensemble devrait mettre en place une quarantaine permanente et stricte dans tous les domaines de la vie. Étant donné que ce n'est pas une option – et pas non plus l'objectif souhaité des gouvernements – ce qui suit s'applique de notre point de vue : l'autocar de tourisme, comme tous les autres domaines de la vie, doit apporter une contribution raisonnable, proportionnée et justifiable à la protection de la société dans son ensemble, mais pas „une simple contribution“ en restant immobile pour toujours.

La question centrale à laquelle il faut répondre est donc :

Comment reprendre l'activité des voyages en autocar de manière à ce que le risque d'infection par le COVID-19 dans l'autocar ne soit pas plus élevé que dans d'autres activités autorisées dans le reste de l'économie et de la société ?

3. Connaissances médicales actuelles sur les voies d'infection du COVID-19

Afin de pouvoir répondre de manière fiable à la question centrale du concept d'une protection optimale, qui soit équitable pour les autres domaines et à la fois praticable et calculable, une analyse des voies d'infection du COVID-19 est nécessaire. Toutes les mesures de protection doivent être adaptées au type de menace, et efficaces. Il ne sert à rien, juste pour une meilleure apparence, d'introduire une mesure de protection sans réels effets de défense.

L'initiateur de #honkforhope, Alexander Ehrlich, a donc déjà le 26 avril écrit et envoyé un courrier aux principaux experts en virologie à travers l'Europe qui comprenait les questions suivantes:

- 1) À votre avis, est-il possible - compte tenu des mesures de protection à mettre en place - de faire des voyages en autocar dans lesquels plusieurs personnes qui ne vivent pas dans le même ménage sont dans le même véhicule pendant une période prolongée, sans raison impérieuse?
- 2) Si votre réponse à la question (1) est clairement "non", quelles seraient les circonstances générales pour que de tels voyages soient imaginables? Peut-on, de quelque manière que ce soit formuler, des conditions-cadres médicalement compréhensibles qui doivent être mises en place ? Est-ce vraiment le vaccin que nous devons attendre ? Ou un remède fiable ? Ou un certain seuil de propagation du virus, qui devrait être inférieur à une valeur donnée ?
- 3) Si votre réponse à la question (1) n'est pas un "non" clair, dans quelles conditions ou dans quelles mesures pourrait-on même envisager de tels voyages? Qu'est-ce qui réduirait réellement le risque d'infection mutuelle chez les voyageurs?

Nous avons reçu une variété de réponses, formulées différemment à ces questions, et qui peuvent être résumées comme suit :

Malheureusement, même environ six mois après la première apparition du COVID-19, la connaissance confirmée des voies d'infection par le virus est encore incomplète et parfois même contradictoire. Les observations et les déclarations à ce sujet sont essentiellement sélectives et il est difficile de trouver des points de référence fixes pour construire sa propre opinion. Néanmoins, il existe maintenant des résultats sûrs qui sont généralement reconnus et fiables.

Par conséquent, les trois voies de contagion par le COVID-19, pertinentes pour l'industrie du voyage en autocar sont les suivantes:

- 1) **Infection par contact** : transmission directe en serrant la main ou transmission indirecte en touchant des surfaces qu'ont touchées d'autres personnes.
- 2) **Infection par gouttelettes** : transmission directe par projection de gouttelettes (par exemple éternuements, toux, chant, parole, respiration sifflante, etc.).
- 3) **Infection aérogène** : transmission indirecte à travers des particules en suspension, de type nuage dans l'air.

D'autres voies d'infection, telles que le processus de naissance ou tout échange mutuel de fluides corporels, peuvent être ignorées pour les voyages en autocar.

4. Mesures de protection contre les voies d'infection par le COVID-19

Il existe de nombreuses mesures de protection imaginables pour les voyageurs en autocar contre chacune des trois voies de contagion, dont chacune n'exclut pas complètement la contagion, mais peut réduire le risque d'infection (à des degrés divers). Il s'agit maintenant de sélectionner parmi les mesures de protection envisageables celles qui entraînent la plus grande réduction possible des risques, mais qui ne placent pas en même temps le secteur des voyages en autocar dans une situation pire que celle des autres secteurs d'activité autorisés, et qui sont également praticables et calculables dans la pratique. #Honkforhope propose le package de réduction des risques suivant :

4.1. Mesures de protection contre une infection par contact

Il n'existe aucune preuve scientifiquement fiable de la proportion élevée d'infection par contact dans le risque global d'infection par le COVID-19. Les estimations à cet égard varient considérablement, de 10 à 50% des infections. Dans tous les cas, c'est un facteur essentiel qui peut être évité en prenant des mesures claires dans un autocar de tourisme.

4.1.1. Mesures de protection contre l'infection par contact direct

Les mesures de protection envisageables contre l'infection par contact direct (en serrant la main ou tout autre contact physique) ne diffèrent pas des autres domaines économiques et sociaux. Pour prévenir cette forme d'infection, il est conseillé d'éviter les poignées de main et autres contacts physiques chez les personnes qui ne vivent pas dans le même ménage. L'autocariste n'a aucune influence sur le comportement des passagers, mais peut et doit, d'une part fournir des informations sur la situation de risque et faire des recommandations et, d'autre part, demander à son personnel (les conducteurs d'autocars) d'éviter tout contact physique avec les passagers.

4.1.2. Mesures de protection contre l'infection par contact indirect

Un transfert de COVID-19 en touchant des surfaces qui ont été touchées ou infectées par d'autres (par ex. Toux ou éternuements) est possible partout - pas seulement dans un autocar de tourisme. Les mesures concevables et nécessaires sont, d'une part, des

précautions passives et individuelles et, d'autre part, des mesures pour la désinfection la plus complète et la plus fréquente des surfaces exposées. Les compagnies d'autocars peuvent et doivent prendre les mesures suivantes pour éviter autant que possible cette voie d'infection :

- a) Informer les voyageurs et expliquer le lavage fréquent et correct des mains, éviter de toucher leur propre visage avec leurs mains, tousser et éternuer dans le creux de leurs bras (fourniture de brochures, dépliants et documents à distribuer avec les documents de voyage ou incorporer les informations dans leurs propres supports publicitaires tels que Sites Web, catalogues, documents de réservation, etc.)
- b) Instruction au personnel (conducteur d'autocar) d'observer les mesures mentionnées au point a) de manière particulièrement stricte, afin de servir de modèle aux passagers.
- c) Instruction à votre propre personnel (organisateur de voyages, conducteur d'autocar) pour planifier le temps de chaque voyage de manière à ce que des pauses et des possibilités suffisamment longues soient assurées, pour que les passagers et le personnel puissent mettre en œuvre les mesures d'hygiène personnelle de manière complète.
- d) En présence de toilettes à bord : mise à disposition gratuite de savon à tout moment et fonctionnalité du lavabo. Fourniture gratuite de serviettes jetables ou de systèmes de séchage par air sans contact pour vous sécher les mains après vous être lavé les mains dans un autocar.
- e) En l'absence de toilettes à bord, ou en plus des toilettes à bord existantes: fourniture de lingettes hygiéniques de nettoyage, de désinfectants pour les mains, de mouchoirs jetables et de serviettes jetables
- f) Désinfection complète des autocars, avant et après chaque voyage, par ex. avant de quitter le dépôt le jour de l'opération.
- g) Désinfection régulière des zones particulièrement exposées (garde-corps, poignées de porte, etc.) par votre propre personnel (conducteur d'autocar).
- h) Planification de temps supplémentaires dans le programme de voyage pour ces activités de désinfection, conformément aux réglementations sur les temps de conduite et de repos, à comptabiliser comme temps de travail du conducteur En d'autres termes : les programmes de voyage sont resserrés afin de laisser suffisamment de temps pour assurer les mesures de désinfection même pendant une journée de voyage.

L'industrie allemande des autocars de tourisme est prête à mettre en œuvre les mesures de protection envisageables mentionnées dans ce chapitre 4.1. De nombreuses mesures ne représentent aucun changement par rapport à la norme d'hygiène déjà en vigueur. Toutes les autres mesures mentionnées sont sensées, praticables et calculables. Par rapport à d'autres domaines économiques et sociaux, la mise en œuvre de mesures de protection contre les

infections par contact conduit à une inégalité par rapport aux autres, mais l'industrie allemande des autocars de tourisme est disposée et disposée à rendre le bus touristique plus sûr que les autres lieux de la vie quotidienne, grâce à des efforts particuliers contre le risque d'infection par le COVID-19. .

4.2. Mesures de protection contre l'infection par les gouttelettes

En ce qui concerne également les infections par gouttelettes, rien ne précise de façon fiable leur part dans le risque d'infection par COVID-19. Les estimations pertinentes dont nous disposons varient entre 50 et 80%. Quel que soit le point de vue sous-jacent, cette voie d'infection est celle qui présente le plus grand potentiel de menace et, en même temps, celle contre laquelle les moyens les plus sensés peuvent être utilisés et qui est intégrée dans le concept global des mesures de protection sociale existantes : le masque de protection, comme c'est le cas dans beaucoup d'autres domaines de la vie quotidienne en Allemagne est déjà une évidence. Les compagnies d'autocars en Allemagne sont heureuses d'apporter leur contribution à la protection contre les infections comme suit, en suivant également l'exemple de leurs collègues en Autriche, où cette mesure a déjà été introduite:

- a) Port obligatoire d'un masque de protection bouche-nez à l'entrée et à la sortie de l'autocar, ainsi que pendant tout le trajet, pour les passagers. Il est obligatoire pour le chauffeur de bus de porter un masque lorsqu'il interagit avec les passagers, mais pas en conduisant (sécurité de conduite).
- b) Informer et éduquer les passagers et leur propre personnel sur l'utilisation correcte des masques de protection, la bonne façon de les mettre et de les retirer, comment les ranger correctement lorsqu'ils ne sont pas utilisés, et les intervalles et techniques recommandés pour le nettoyage des masques de protection réutilisables ou pour l'élimination et remplacement des masques de protection à usage unique.
- c) Fourniture de matériel d'information sur les sujets mentionnés au point b), dans le cadre de nos propres canaux de communication (sites Internet, catalogues, documents de réservation, conseils personnalisés, vidéos d'information, etc.).
- d) Mise à disposition de masques de protection réutilisables ou jetables à bord des autocars, afin de garantir qu'un masque de protection soit disponible à tout moment pour chaque passager, même en cas de perte ou de dommage.
- e) Implication du personnel de l'entreprise (conducteur d'autocar, guide touristique) dans la mise en œuvre de l'obligation du masque de protection par l'information et l'avertissement, en utilisant pleinement les compétences légalement autorisées du personnel.

Une particularité que la plupart des experts médicaux et virologiques nous ont signalée à propos du port de masques de protection est que le masque de protection bouche-nez n'est principalement pas destiné à protéger son porteur contre les infections, mais aux autres personnes présentes à bord du véhicule. Pour cette raison, nous souhaitons apporter la contribution supplémentaire suivante à la protection contre les infections sur une base volontaire:

- f) Informations sur l'effet protecteur limité d'un masque de protection bouche-nez pour le passager individuel, et demander aux voyageurs appartenant à un groupe à risque de réfléchir à l'alternative volontaire de porter un masque de protection avec un niveau de protection plus élevé (filtrage des demi-masques de niveaux FFP1 ou FFP2).

En ce qui concerne la prévention de l'infection par les gouttelettes, l'autocar de tourisme est aussi sûr que tout autre lieu de la vie publique en appliquant les points ci-dessus. Grâce aux informations directes et aux éclaircissements fournis par le propre personnel de l'entreprise, avant et pendant un voyage, les compagnies d'autocars peuvent et veulent faire de l'autocar un endroit plus sûr que les autres lieux d'activité économique.

4.3. Mesures de protection contre une infection aérogène

La principale question clé pour la survie économique des compagnies d'autocars en Allemagne concerne les mesures de protection nécessaires contre une infection aérogène. Pour réduire le risque de cette voie d'infection, selon l'État fédéral, des règles de distance dans l'autocar ou des limites sur le nombre de sièges pouvant être utilisés sont envisagées ou déterminées.

Le fait est qu'un voyage avec un autocar à moitié plein entraîne soit une perte d'activité, soit un prix de voyage invendable. Ni l'un, ni l'autre, n'est acceptable pour la survie des compagnies d'autocars allemandes.

La question qui se pose alors est la suivante : quelle valeur ajoutée est obtenue grâce à la distanciation physique - qui est introduite en plus de l'exigence de masque ? Pour pouvoir estimer cette valeur ajoutée, il faut traiter de manière approfondie la question de l'infection aérogène par le COVID-19.

Voici une déclaration du Dr Alexander S. Kekulé, titulaire de la chaire de microbiologie médicale et de virologie à l'Université Martin Luther Halle-Wittenberg et directeur de l'Institut de microbiologie médicale à la Clinique universitaire Halle (Saale), en réponse aux questions urgentes de l'industrie allemande du voyage en autocar :

"Quel est le pourcentage de cette infection aérogène? Personne ne le sait. Ainsi, le cdc, l'agence internationale de contrôle d'épidémie des états-unis, l'organisation mondiale de la santé et l'autorité épidémiologique européenne et bien d'autres, comme nous jusqu'à présent dans ce podcast, supposent que c'est une petite partie, mais c'est possible. Je l'ai déjà dit 10% [...]. Mon collègue Christian Drosten a reçu beaucoup de [...] presse ce week-end pour dire qu'il pensait que cela représentait 50% de toutes les infections. Donc, si vous le voyiez de cette façon, [...] le résultat serait bien sûr que nous ne serions plus en mesure de conduire le bus parce que vous diriez alors: "bien trop dangereux". Ensuite, vous ne devriez plus ouvrir de cours sans que quelqu'un porte un masque facial. Il faudrait alors dire: [...] «À quoi ça sert avec une distance de 1,5 mètre, [...] qu'est-ce que c'est que de se serrer la main, si ce sont vraiment la moitié de toutes les infections qui sont portées par voie aérogène, alors il faut changer tout notre concept".⁴

⁴ MDR AKTUELL (2020, 18. Mai). Kekulé's Corona - Kompass. Kekulé #53: Hätte der Lockdown verhindert werden

Nous sommes d'accord avec le Dr Kekulé, l'OMS, le CDC et l'autorité européenne de l'épidémie, que le gouvernement autrichien a déjà suivie en ce qui concerne l'industrie des autocars, en supposant que la transmission aérogénique ne représente qu'une faible proportion du risque d'infection par COVID-19. On note également que l'égalité entre un autocar et les autres moyens de transport de masse (bus urbain ou de ligne, train, avion) est à la fois une question d'utilité de toutes les mesures de protection et du principe d'égalité.

Pour #honkforhope, par conséquent, l'exigence de distances minimales dans un autocar est à la fois disproportionnée par rapport aux avantages, injuste par rapport aux autres moyens de transport de masse, et économiquement irréalisable pour l'industrie de l'autocar, ainsi qu'irréaliste - parce que les mêmes personnes qui s'assoient alors à 1,5 mètre l'une de l'autre dans l'autocar sont censés être assis ensemble pendant le déjeuner lors du même trajet en bus, ou dans l'avion à leur arrivée ou à leur départ.

À notre avis, cependant, la climatisation des véhicules joue un rôle important dans la réduction du risque d'infection aérogène par le COVID-19 à bord des autocars. Il est important de comprendre comment ce système fonctionne réellement. Heinz Kiess, responsable du marketing produit chez MAN Truck & Bus, commente ce sujet comme suit :

La température-cible dans l'habitacle est régulée par des éléments chauffants situés dans l'habitacle, sous les sièges et sur les parois latérales. Le boîtier avant et la climatisation sur le toit contribuent également à la production de la température-cible. En fonction des conditions ambiantes, la teneur en air frais ou recirculé est contrôlée par la commande de l'habitacle. L'air est filtré à travers des filtres à pollen installés en standard, certains avec des kits de charbon actif. L'air évacué est également évacué par des conduits séparés. Dans ces conduits, l'air usé est définitivement évacué de l'intérieur lorsque la ventilation est active, assurant ainsi une circulation d'air fluide⁵.

Pour réduire le risque d'infection par COVID-19 par transmission aérogène, nous suggérons, toujours en ligne avec le Prof. Dr. Kekulé, et sur la base des recommandations de Heinz Kiess (MAN) les mesures de protection suivantes:

- a) Prévention du confinement de l'air par une alimentation en air frais et une ventilation complète
- b) Faire fonctionner la climatisation uniquement en mode air frais et sans fonction de recirculation
- c) Pas de désactivation manuelle du système de climatisation à l'aide d'un bouton, car seul le compresseur de climatisation s'éteint, mais pas le ventilateur
- d) Pas de réduction manuelle de la vitesse du ventilateur

können? [Audio - Podcast], <https://www.mdr.de/nachrichten/podcast/kekule-corona/podcast-corona-kompass-kekule-science-lockdown-priesemann-urin-busreisen100.html> (abgerufen am 24.05.2020).

⁵ Heinz Kiess, Leiter Produktmarketing Bus bei MAN Truck & Bus, in „Jetzt ist die richtige Klimatisierung besonders wichtig“, <https://traktuell.at/a/jetzt-ist-die-richtige-klimatisierung-besonders-wichtig>, vom 22.05.2020 (abgerufen am 24.05.2020)

- e) Pour les bus avec des aérateurs individuels : fermez-les avant de commencer votre voyage. En conséquence, les passagers ne reçoivent pas directement l'air ventilé, il ne provient que des ouvertures de ventilation dans le conduit du plafond.
- f) Remplacement régulier du filtre à pollen du système de toit et du boîtier avant à intervalles plus courts qu'auparavant.

4.4. Étude de cas: aucune augmentation du risque de transmission du COVID-19 en soi

La pratique est beaucoup plus significative que toute théorie, et ici nous aimerions citer l'exemple de cas suivant pour beaucoup d'autres :

Le premier cas confirmé de COVID-19 en Saxe a été "importé" par un autocar de tourisme. Le passager concerné était un retraité qui avait voyagé en autocar d'Italie en Allemagne avec une personne infectée de la région de Hanovre. Le 1er mars 2020, à une époque où il n'y avait toujours pas de masques de protection, pas de mesures spéciales de désinfection et pas de sensibilisation pour éviter le contact, cet homme a effectué un trajet de dix heures en car avec 33 autres passagers. À cette époque, c'était aussi la «saison de chauffage», vous pouvez donc supposer qu'aucun système de climatisation avec alimentation en air frais n'a été utilisé. Néanmoins, les 33 autres participants de ce voyage ont par la suite été testés négatifs pour COVID-19, de sorte qu'ils n'étaient pas infectés. Cette "étude de cas" montre que, même sans les mesures de protection étendues incluses dans ce concept d'hygiène, l'autocar n'est pas en soi un environnement à haut risque pour la propagation du COVID-19⁶.

4.5. Résumé du concept d'hygiène #honkforhope pour les autocars de tourisme

Comment reprendre l'activité du voyage en autocar de manière à ce que le risque d'infection par le COVID-19 dans l'autocar ne soit pas plus élevé que pour d'autres activités autorisées dans le reste de l'économie et de la société?

1) Mesures de protection contre l'infection par contact :

- a. Évitez tout contact physique entre passagers et avec le conducteur de l'autocar.
- b. Information et éducation sur le lavage fréquent et correct des mains, éviter de se toucher le visage, tousser et éternuer au creux du bras. Comportement exemplaire des chauffeurs de bus. Vorbildliches Verhalten der Busfahrer.
- c. Fourniture de savon, de lavabos, de serviettes jetables, de lingettes nettoyantes, de désinfectants pour les mains, de mouchoirs jetables et d'autres articles d'hygiène en fonction de l'équipement de chaque bus.
- d. Désinfection soignée des véhicules avant de quitter leur dépôt.
- e. Désinfection régulière des zones exposées, même en voyage.
- f. Programmes de voyage resserrés, afin de laisser suffisamment de temps pour les mesures d'hygiène personnelle et une désinfection supplémentaire des véhicules.

⁶ Dresdner Neueste Nachrichten vom 02.03.2020, <https://www.dnn.de/Region/Mitteldeutschland/Coronavirus-erreicht-Sachsen-Erster-Fall-in-der-Saechsischen-Schweiz-bestaetigt> (abgerufen am 26.05.2020), telefonisch bestätigt durch das Landratsamt gegenüber Busunternehmer René Lang aus 08340 Schwarzenberg durch das Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge am 24.05.2020

2) Mesures de protection contre l'infection par les gouttelettes :

- a. Masque de protection bouche-nez obligatoire
- b. Information et éducation sur l'utilisation correcte des masques
- c. Mise à disposition de masques de protection
- d. Informations sur l'effet protecteur limité des différents types de masques et recommandation de masques FFP1 ou FFP2 pour les personnes issues de groupes à risque

3) Mesures de protection contre les infections aérogènes :

- a. Éviter le confinement de l'air avec des particules en suspension potentiellement infectieuses, par une ventilation régulière et un apport d'air frais
- b. Mesures techniques pour réduire une éventuelle distribution de virus

4.6. Déclarations finales

- 1) Nous ne pouvons ni comprendre ni préconiser une divergence de l'Allemagne dans l'évaluation de base des risques par rapport aux positions de l'OMS, du CDC et de l'autorité épidémiologique européenne.
- 2) Nous ne pouvons pas comprendre pourquoi l'autocar est mal traité ou traité différemment des autres moyens de transport de masse (bus urbain ou de ligne, train, avion, etc.).
- 3) Du point de vue de l'industrie allemande des voyages en autocar, une introduction différente de mesures de protection qui diffèrent d'un État à l'autre n'est ni raisonnable, ni pratique.
- 4) Nous considérons qu'une gestion différente des mesures de protection lors des déplacements en autocars entre pays voisins, dans lesquels la courbe COVID-19 est similaire, n'est ni raisonnable, ni justifiable.