



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Association suisse des transports routiers
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

Plan de protection **ASTAG** pour la branche suisse des voyages en autocar

Manuel d'utilisation Explications de la Confédération Liste de contrôle

Auteur André Kirchhofer
Version 2.0
Date d'émission 8 mai 2020

Liste de distribution

ASTAG

- Comité central
- Comité du GP Car Tourisme Suisse
- Membres CTS

Offices fédéraux

- Office fédéral de la santé publique OFSP
- Office fédéral des routes OFROU
- Office fédéral des transports OFT
- Secrétariat d'Etat à l'économie SECO

Organisations partenaires

- BUS CH
- Union des transports publics UTP
- Fédération suisse du tourisme FST
- Bundesverband dt. Omnibusunternehmer bdo
- Internationaler Bus Touristik Verband RDA
- International Road Transport Union IRU

Gestionnaires du système TP

- CarPostal SA (route)
- CFF (rail)

Ce document est exclusivement destiné à l'usage interne de l'Association suisse des transports routiers ASTAG et de ses membres dans le domaine du transport de personnes par autocar.

Il ne peut être transmis ou distribué à des tiers sans l'approbation de l'ASTAG, ni être publié, reproduit ou utilisé à d'autres fins que celles prévues. Il en va de même pour les parties de ces dernières.

Copyright © Tous droits réservés.

ASTAG Association suisse des véhicules utilitaires
Wölflistrasse 5
3006 Berne

031 370 85 85
astag@astag.ch
www.astag.ch

Contenu

1. Situation initiale	5
1.1 Restrictions dues au COVID-19	5
1.2 Importance de la branche	5
1.3 Les effets du "lockdown"	6
1.4 Attentes	6
1.5 Intention	6
2. Besoin de protection	7
2.1 Directives de la Confédération	7
2.2 Problématique d'infection	7
2.3 Personnes ayant un besoin de protection	8
3. Objectif et finalité	9
3.1 Respect des règles d'hygiène / de comportement	9
3.2 Confiance des clients	9
3.3 Prévention d'une deuxième vague	9
3.4 Clause de non-responsabilité	9
4. Portée du plan de protection	10
4.1 Groupes cibles / activités	10
4.2 Clients issus de groupes à risque	10
5. Organisation	11
5.1 Mise en œuvre	11
5.2 Matériel de protection	11
6. Structure	12
6.1 Manuel d'utilisation	12
6.2 Liste de contrôle	12
7. Libération	13
7.1 Manuel d'utilisation	13
7.2 Liste de contrôle	13
8. Annexe 1: Explications de la Confédération	14
8.1 Transmission du nouveau coronavirus	14
8.2 Protection contre la transmission	14
8.3 Mesures de protection	15
8.4 «Principe STOP»	15
8.5 Mesures de protection individuelle	16
9. Annexe 2: Liste de contrôle	17

NOTE TERMINOLOGIQUE

Pour des raisons de lisibilité, la forme masculine a été utilisée dans tout le texte, mais les informations concernent les personnes de tous les genres.

1. Situation initiale

1.1 Restrictions dues au COVID-19

Afin de protéger la santé publique, le Conseil fédéral a imposé le 16 mars 2020 des restrictions très importantes à la vie publique dans toute la Suisse. L'objectif est d'empêcher une nouvelle propagation du coronavirus. Le "lockdown" est valable jusqu'au 26 avril 2020, après quoi un assouplissement progressif est prévu en plusieurs phases, en fonction du développement de nouvelles infections. La base juridique de toutes les mesures est l'ordonnance 2 COVID-19 (818.101.24).

Le transport de passagers n'est pas mentionné dans l'ordonnance 2 COVID-19. La branche des voyages en autocar n'est donc **pas directement concernée**. Il n'y a pas d'interdiction officielle de voyager en autocar.

En revanche, les restrictions suivantes affectent l'intérêt et la demande pour les trajets en autocar (excursions d'un jour/vacances, circuits, transports scolaires, sorties d'entreprise, etc.):

- Fermeture des frontières nationales
- Interdiction de réunions avec plus de 5 personnes
- Interdiction d'événements
- Interdiction d'événements sportifs / d'activités associatives
- Fermeture d'écoles et de centres de formation (interdiction de cours présentiels)
- Fermeture des magasins / marchés
- Fermeture des musées, bibliothèques, cinémas, théâtres, zoos, etc.
- Fermeture de centres sportifs, de piscines, etc.

La branche des voyages en autocar est donc **indirectement touchée** à grande échelle.

1.2 Importance de la branche

Les autocars apportent une contribution indispensable à la mobilité touristique, professionnelle et des loisirs en Suisse et au-delà de ses frontières. Leurs points forts sont la flexibilité, le confort et la sécurité. Leur bilan environnemental et climatique est meilleur que celui de tout autre moyen de transport. La branche des autocars privés revêt donc une importance exceptionnelle et croissante pour l'économie, la population et le tourisme.

Il y a environ 450 compagnies d'autocars en Suisse. Ils exploitent environ 3 000 autocars et transportent ainsi plus de 10 millions de passagers par an. Avec une proportion très élevée de petites et moyennes entreprises, l'industrie est dominée par les PME. Seul 1 % des entreprises possèdent plus de 20 véhicules.

La valeur ajoutée brute en Suisse s'élève à environ 800 millions de francs. A cela s'ajoutent les achats de services préalables comme le carburant, qui s'élèvent à près de 400 millions de francs.

Le chiffre d'affaires annuel de l'ensemble des entreprises est estimé à 1 milliard de francs. Avec l'achat de véhicules d'une valeur de plus de 100 millions de francs par an, la branche des autocars déclenche également un volume d'investissement important. La charge fiscale en faveur des pouvoirs publics au moyen de la redevance forfaitaire sur les poids lourds (RPLF), de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'impôt sur le bénéfice/le capital et de la taxes sur les huiles minérales s'élève à 100 millions de francs par an. En tant qu'employeur, le secteur offre environ 4 200 emplois (équivalents temps plein), sans oublier un nombre très élevé de salariés à temps partiel.

La branche des autocars privés est donc un facteur économique important. Toutes les régions du pays et surtout le tourisme en bénéficient.

1.3 Les effets du "lockdown"

La branche des autocars a été confronté à la crise du coronavirus à un stade très précoce. Par crainte de la contagion, les premières annulations de voyages vers l'Italie - destination très prisée au printemps - ainsi que vers d'autres destinations du trafic international, ont été effectuées dès la mi-février. Une véritable vague d'annulations a suivi en mars, en raison de la fermeture des frontières, de l'incertitude croissante et du "lockdown" en Suisse. Il y a également un manque de réservations pour les mois suivants jusqu'à l'automne. En conséquence, les ventes ont presque sans exception chuté à zéro. Des flottes entières de véhicules se sont arrêtées et les plaques d'immatriculation ont été déposées auprès des services des automobiles. Il s'agit en fait d'une fermeture imposée par l'État - même sans interdiction officielle.

La recommandation du gouvernement fédéral de rester chez soi pour le moment et de s'abstenir de voyager a des conséquences importantes. Combinée à la fermeture d'installations touristiques, cette mesure aura pour effet, d'un point de vue psychologique, de freiner massivement, voire de suspendre tout désir de voyager. Les déplacements et la mobilité de loisirs (voyages d'un jour/circuits, voyages de groupe, vacances, transports d'entreprise et scolaires, etc.

A la demande et sous la pression de l'ASTAG, le Conseil fédéral a en effet promis toute une série d'instruments d'aide économique. Outre l'indemnisation du chômage partiel, étendue à 6 mois et désormais également disponible pour les contrats à durée déterminée, pour le travail temporaire et pour les personnes ayant une position assimilable à celle d'un employeur (par exemple les actionnaires d'une société à responsabilité limitée), et l'indemnisation pour perte de gain, des prêts COVID de la Confédération sans intérêt sont disponibles pour combler les manques de liquidités.

Néanmoins, de nombreuses entreprises sont en proie à d'énormes difficultés. Les petites et moyennes entreprises, en particulier, ne disposent pas de suffisamment de liquidités, de fonds propres et de réserves pour survivre pendant une longue période sans revenus. Plus la crise dure longtemps, plus le risque de fermeture et de faillite d'entreprises est grand, ce qui se traduit par la perte de PME de valeur et de nombreux emplois.

1.4 Attentes

La reprise des activités quotidiennes est d'une importance capitale pour la branche des autocars. Bien entendu, la protection de la santé de la population est une priorité absolue. Les succès obtenus jusqu'à présent dans la lutte contre le COVID-19 ne doivent pas être mis en péril par des mesures hâtives. Néanmoins, l'ASTAG préconise un retour à la "normalité" le plus rapidement possible. Les membres de l'association ont besoin d'une perspective claire sur le moment où les trajets en car seront à nouveau possibles, c'est-à-dire quand les frontières nationales, la restauration et les installations touristiques seront rouvertes. C'est la seule façon de garantir la sécurité de leur planification et de leurs investissements et donc la pérennité de la branche.

1.5 Intention

L'ASTAG, avec son groupe professionnel Car Tourisme Suisse, et l'ensemble de la branche des autocars font tout leur possible pour relancer la mobilité de voyage et de loisirs. Dans l'intérêt de la fidélisation de la clientèle (confiance) et pour promouvoir le désir de voyager, ils sont disposés à prendre toutes les mesures nécessaires, efficaces et raisonnables pour

se protéger contre l'infection par le coronavirus et s'efforcent de le faire. Le risque d'infection doit être réduit autant que possible. L'accent est mis sur le bien-être et la santé des clients.

Les principes suivants sont essentiels :

- Effet maximal pour une charge minimale
- Proportionnalité des mesures
- Responsabilité individuelle des différentes compagnies de voyage en car

2. Besoin de protection

2.1 Directives de la Confédération

Depuis l'apparition de maladies liées au COVID-19 en Italie et ensuite en Suisse, le Conseil fédéral et l'Office fédéral de la santé publique OFSP ont publié en permanence des règles d'hygiène et de comportement personnel. Toutefois, il s'agit de recommandations. Elles ne sont **pas contraignantes juridiquement**. Les points les plus importants sont les suivants :

- Gardez ses distances (au moins 2 mètres)
- Se laver soigneusement les mains
- Ne pas se serrer la main
- Tousser et éternuer dans un mouchoir ou le creux du coude
- Rester à la maison en cas de symptômes
- Toujours vous annoncer par téléphone avant d'aller chez le médecin ou aux urgences

Dans l'ordonnance 2 COVID-19, la distance minimale de deux mètres n'est **juridiquement contraignante** que pour les rassemblements de cinq personnes au maximum dans des lieux publics et pour la protection des travailleurs vulnérables.

Des exigences claires s'appliquent aux secteurs dont l'exploitation est autorisée après la fin du "lockdown" à partir du 27 avril 2020. Selon l'art. 6a al. 1 de l'ordonnance 2 COVID-19 (modification du 16 avril 2020), un "plan de protection" est obligatoire. Toutefois, seules sont explicitement concernées les entreprises qui a) étaient auparavant autorisées à poursuivre leurs activités en vertu de l'art. 6, al. 3, de l'ordonnance 2 COVID-19 à titre exceptionnel, par exemple les magasins d'alimentation, les banques, les stations-service ou les ateliers, et b) sont autorisées à rouvrir leurs activités, c'est-à-dire les magasins de bricolage, les coiffeurs ou les stations de lavage.

Le transport de passagers - malgré son effet indirect - n'a jamais été interdit. Par conséquent, aucune obligation de disposer d'un plan de protection pour les trajets en car ne s'applique légalement.

2.2 Problématique d'infection

La distance minimale de 2 mètres recommandée par l'Office fédéral de la santé publique OFSP à des fins de prévention ne peut pas être respectée dans les autocars en raison des conditions techniques (incontestées !) et des exigences légales concernant la longueur et la largeur des véhicules conformément à l'art. 9, al. 1 et 4 de la loi sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) et aux art. 64-66 de l'ordonnance sur la circulation routière (OCR ; 741.11). Presque sans exception, les trajets en car durent également plus de 15 minutes. La distance de 2 mètres n'est donc pas respectée pendant une période plus longue que l'OFSP ne le juge souhaitable pour prévenir l'infection. La proximité des passagers dans le véhicule (disposition des sièges) est donc la plus grande problématique d'infection.

Les autres sources de risque sont les suivantes :

- Attente du véhicule (bousculades, attente debout)
- Rangement des bagages
- Embarquement et débarquement
- Toucher les poignées
- Restauration en cours de route (distribution de snacks / boissons)
- Utilisation des toilettes de bord
- Proximité des passagers par rapport au chauffeur
- Système de ventilation du véhicule
- Billetterie (pour les voyages d'une journée)
- Utilisation du microphone par plusieurs personnes

2.3 Personnes ayant un besoin de protection

Des mesures de protection sont requises pour les passagers (clients) ainsi que pour tous les employés d'une compagnie d'autocars. Les conducteurs professionnels ont un besoin particulièrement important de protection. De toutes les personnes concernées, ce sont elles qui sont exposées au plus grand risque d'infection (fréquence des voyages, durée, nombre de contacts).

Selon l'art. 10b de l'ordonnance 2 COVID-19, des mesures de protection spécifiques s'appliquent aux personnes vulnérables. Il s'agit notamment des personnes âgées de plus de 65 ans et des personnes présentant certaines conditions préexistantes. Ils doivent rester à la maison et éviter les foules.

3. Objectif et finalité

3.1 Respect des règles d'hygiène / de comportement

L'ASTAG se base sur le principe de l'auto-assistance. Pour soutenir ses membres, elle propose donc un plan de protection détaillé pour la branche des autocars. Ce plan vise à assurer le respect des règles d'hygiène et de comportement de l'Office fédéral de la santé publique OFSP pour la meilleure protection possible des clients et des collaborateurs.

3.2 Confiance des clients

Dans le même temps, il s'agit de documenter la volonté et l'intention de gagner la confiance des clients dans l'utilisation des autocars avec le moins de risques possible. Malgré la persistance du COVID-19 et l'absence de possibilités de vaccination, il devrait être possible de reprendre les trajets en car. L'objectif est de promouvoir le désir de voyager et de reprendre les activités commerciales des compagnies d'autocars tout en observant des mesures de protection avec le risque d'infection le plus faible possible et en tenant compte des avantages sociaux et économiques.

3.3 Prévention d'une deuxième vague

Un nouveau "lockdown" menacerait l'existence de la branche des autocars ainsi que de graves effets négatifs pour l'ensemble de l'économie suisse. L'objectif de l'ASTAG est de prévenir dans tous les cas une deuxième vague de maladies COVID-19 avec un nombre de cas en augmentation. Dans une branche qui s'engage pour une mobilité sûre et fiable, personne n'est donc favorable à une démarche irréfléchie.

L'ASTAG vise un retour progressif à la normale, y compris l'ouverture d'installations touristiques (restaurants, hôtels, tourisme, musées, parcs, etc.) le plus tôt possible. La branche des autocars en dépend absolument pour la reprise de ses activités ou le retour des clients.

Cependant, la situation sanitaire générale en Suisse est toujours déterminante. Elle a la priorité sur toutes les mesures d'assouplissement. L'ASTAG s'appuie donc sur l'évaluation des épidémiologistes et les ordres du Conseil fédéral qui en découlent - même si la situation devait se dégrader à nouveau.

3.4 Clause de non-responsabilité

L'utilisation du plan de protection ASTAG par les membres est volontaire. L'ASTAG décline toute responsabilité en cas d'infection par le COVID-19 et exclut toute responsabilité.

4. Portée du plan de protection

4.1 Groupes cibles / activités

Les mesures du plan de protection ASTAG concernent les personnes et les activités d'une compagnie d'autocars en relation avec un voyage en car, c'est-à-dire l'utilisation du véhicule par les clients. Le délai entre l'arrivée du client (attente du véhicule) et le départ du client (fin du voyage, départ du périmètre de l'entreprise) ainsi que le nettoyage et l'entretien préalables et ultérieurs du véhicule sont déterminants.

Des mesures individuelles, par exemple dans le domaine de l'information, sont déjà nécessaires lorsqu'une offre est faite ou après que le client a effectué une réservation (pas seulement avant le début du voyage).

Ne sont pas inclus dans le plan de protection tous les autres processus et procédures opérationnels d'une entreprise d'autocars, par exemple le conseil à la clientèle sur place, l'administration, le nettoyage des locaux ou la réparation des véhicules.

Attention !

Aux arrêts intermédiaires et à la destination du voyage (par exemple restaurants, téléphériques, hôtels, parcs), les plans de protection des institutions et installations concernées s'appliquent.

4.2 Clients issus de groupes à risque

La décision d'accueillir ou non des personnes vulnérables (groupe d'âge de 65 ans et plus et personnes souffrant de certaines pathologies) en tant que clients d'un voyage en autocar est laissée à la discrétion de chaque compagnie d'autocars. Dans tous les cas, les exigences particulières de l'ordonnance 2 COVID-19 s'appliquent (*voir chapitre 2.3*).

5. Organisation

5.1 Mise en œuvre

Les personnes responsables (par exemple, le propriétaire, le directeur, le responsable du domaine voyage, etc.) dans les différentes compagnies d'autocars sont les seules responsables de l'introduction, de l'application et de la mise en œuvre correcte du plan de protection ASTAG selon leur propre compétence et à leur appréciation.

Conformément à la clause de non-responsabilité, l'ASTAG décline toute responsabilité quant à la mise en œuvre correcte.

Les changements / ajustements / modifications du plan de protection par les entreprises sont possibles sous leur propre responsabilité.

5.2 Matériel de protection

L'achat de matériel de protection (par exemple désinfectants, masques d'hygiène, masques de la classe de protection FFP-2 ou FFP-3, gants) mentionnés dans le plan de protection ASTAG est de la responsabilité des différentes compagnies d'autocars.

L'ASTAG n'assume aucune fonction de distribution et d'achat.

6. Structure

6.1 Manuel d'utilisation

Le présent document normatif est un manuel d'utilisation de l'ASTAG au sujet du plan de protection ASTAG. Il s'adresse aux utilisateurs du plan de protection, c'est-à-dire aux membres (entrepreneurs) et vise à expliquer pourquoi un plan de protection est nécessaire et comment il est mis en œuvre.

Ce document n'est pas remis aux clients.

6.2 Liste de contrôle

Le plan de protection ASTAG est un document séparé (voir annexe). Il a été élaboré en étroite collaboration avec des entrepreneurs de la branche des autocars et le comité du groupe professionnel de l'ASTAG, Car Tourisme Suisse CTS, qui représente les intérêts de la branche des autocars. La liste de contrôle montre les mesures de protection spécifiques pour l'exécution en toute sécurité d'un trajet en car.

La base est le plan de protection standard commun du Secrétariat d'État à l'économie SECO et de l'Office fédéral de la santé publique OFSP. Cela permet de garantir que les exigences fédérales selon l'art. 6a de l'ordonnance 2 COVID-19 sont respectées.

Le plan de protection ASTAG peut être fourni aux clients.




7. Libération

7.1 Manuel d'utilisation

Le manuel d'utilisation en tant que document normatif du concept de protection ASTAG est la responsabilité de la direction de l'ASTAG. Par décision du 5 mai 2020, il est libéré pour être transmis aux membres de l'association.

7.2 Liste de contrôle

Le plan de protection de l'ASTAG doit être soutenu de la meilleure façon possible dans la branche des autocars. C'est la seule façon de garantir une application la plus large possible dans les entreprises. La libération de la liste de contrôle se fait donc en plusieurs étapes :

Instance	Date	Prénom Nom	Signature
Président CTS (pour le comité)	08.05.2020	Roger Kopf	
Direction ASTAG	08.05.2020	Reto Jaussi	
Président central ASTAG	08.05.2020	Adrian Amstutz	

8. Annexe 1: Explications de la Confédération

8.1 Transmission du nouveau coronavirus

Selon l'Office fédéral de la santé publique OFSP, Les trois **principaux modes de transmission** du nouveau coronavirus (SRAS-CoV-2) sont :

- Contact étroit : quand on se tient à moins de 2 mètres d'une personne malade.
- Gouttelettes : si une personne malade tousse ou éternue, les virus peuvent atteindre directement les muqueuses du nez, de la bouche ou des yeux d'autres personnes.
- Mains : les gouttelettes contagieuses expulsées lors de toux ou d'éternuements se retrouvent sur les mains. De là, les virus peuvent passer sur une surface, puis sur les mains d'autres personnes. Ensuite, ils atteignent la bouche, le nez ou les yeux quand on les touche.

8.2 Protection contre la transmission

Il existe **trois principes fondamentaux** pour prévenir la transmission :

- Respect des distances, propreté, désinfection des surfaces et hygiène des mains
- Protection des personnes vulnérables
- Éloignement social et professionnel des personnes malades et de leurs contacts

Ces principes se fondent sur les modes de transmission mentionnés plus haut.

La transmission lors de contacts étroits ou par gouttelettes peut être évitée en gardant une distance d'au moins 2 mètres ou grâce à des barrières physiques. Pour prévenir la transmission via les mains, il est important d'observer une hygiène régulière et soigneuse des mains et de désinfecter les surfaces fréquemment touchées.

Respect des distances et hygiène

Les personnes infectées peuvent être contagieuses avant, pendant et après l'apparition des symptômes de COVID-19. C'est pourquoi les personnes asymptomatiques doivent, elles aussi, se comporter comme si elles étaient contagieuses (garder leurs distances par rapport aux autres). La campagne de l'OFSP « Voici comment nous protéger » indique les règles d'hygiène et de conduite à observer.

Protection des personnes vulnérables

Les personnes de plus de 65 ans ou atteintes d'une maladie chronique grave (cf. ordonnance 2 COVID-19) présentent un risque de développer une forme sévère de la maladie. Des mesures supplémentaires sont donc nécessaires pour éviter qu'elles ne soient contaminées. C'est le seul moyen d'éviter un taux de mortalité élevé. Les personnes vulnérables continuent d'observer les mesures de protection de l'OFSP et restent à la maison dans toute la mesure du possible. L'ordonnance 2 COVID-19 réglemente de manière détaillée la protection des collaborateurs vulnérables. Des informations complémentaires sont disponibles à l'adresse www.ofsp-coronavirus.ch.

Isolement

Il faut éviter que les personnes atteintes en infectent d'autres. Les personnes malades doivent rester à la maison et porter un masque (masques chirurgicaux / masques OP) pour sortir. Les consignes de l'OFSP sur l'auto-isolement et sur l'auto-quarantaine fournissent des précisions à ce sujet (www.bag.admin.ch/selbstisolation). Afin de protéger la santé des autres collaborateurs, l'employeur est tenu de permettre à l'ensemble du personnel d'observer les consignes de l'OFSP.


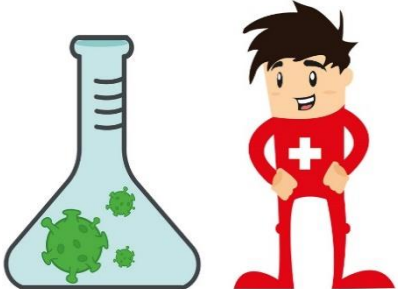
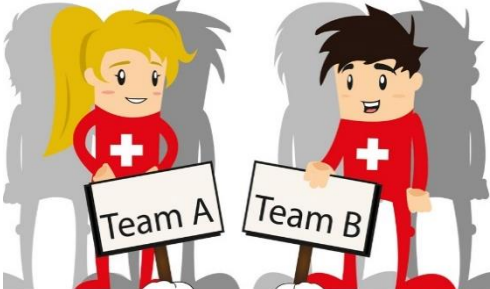

8.3 Mesures de protection

Les mesures de protection ont pour objectif de prévenir la transmission du virus. Elles doivent tenir compte de l'état de la technique, des connaissances en médecine du travail, en hygiène ainsi qu'en sciences du travail. Elles sont planifiées afin d'obtenir une combinaison appropriée entre technique, organisation du travail, autres conditions de travail, relations sociales et influence de l'environnement sur le lieu de travail.

Dans l'ordre, il faut d'abord prendre des mesures de protection **techniques** et **organisationnelles**, puis de protection individuelle. Des mesures supplémentaires sont mises en place pour les collaborateurs vulnérables. Toutes les personnes concernées doivent recevoir les consignes nécessaires concernant les mesures de protection.

8.4 «Principe STOP»

Le principe STOP illustre la succession des mesures de protection à prendre.

S	S pour substitution ; condition <i>sine qua non</i> concernant le COVID-19 : une distance suffisante (p. ex. télétravail).	
T	T pour mesures techniques (p. ex. parois en plastique transparent, postes de travail séparés).	
O	O pour mesures organisationnelles (p. ex. équipes séparées, modification du roulement des équipes).	
P	P pour mesures de protection individuelle (p. ex. masque d'hygiène (masques chirurgicaux / masques OP)).	

8.5 Mesures de protection individuelle

Les mesures de protection individuelle sont mises en place uniquement si aucune autre mesure n'est possible et qu'un équipement adéquat (p. ex. masques (masques chirurgicaux / masques OP)) est disponible. Elles sont moins efficaces que la substitution et que les mesures techniques et organisationnelles.

Les collaborateurs doivent savoir comment utiliser correctement l'équipement de protection et s'y être entraînés. Autrement, le port d'un équipement de protection peut donner un faux sentiment de sécurité, et les mesures de base efficaces (garder ses distances, se nettoyer les mains) sont alors négligées.

9. Annexe 2: Liste de contrôle

(voir document séparé)