

## IV

(Informations)

## INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

## COMMISSION EUROPÉENNE

## COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**sur la mise en œuvre des voies réservées prévues par les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels**

(2020/C 96 I/01)

**Résumé**

- Les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels <sup>(1)</sup>, adoptées par la Commission européenne le 16 mars 2020, insistent sur le principe de garder toutes les frontières intérieures de l'UE ouvertes pour le transport de marchandises et de garantir les chaînes d'approvisionnement des produits de première nécessité. La libre circulation des biens requiert, surtout dans les situations d'urgence et dans l'intérêt de tous, que les États membres respectent et mettent pleinement en œuvre les lignes directrices à tous les points de passage des frontières intérieures. Le présent document a pour objet d'aider les États membres à mettre en œuvre les lignes directrices en ce qui concerne les voies réservées. Il vise à susciter un processus de coopération dans toute l'UE afin d'assurer l'acheminement rapide, sans aucun retard, de toutes les marchandises, y compris, mais pas uniquement, des produits de première nécessité tels que les denrées alimentaires et les fournitures médicales.
  - Afin de préserver l'activité des chaînes d'approvisionnement à l'échelle de l'UE et d'assurer le fonctionnement du marché unique des biens, dans les cas où des contrôles aux frontières intérieures existent ou ont été instaurés, les États membres sont tenus de désigner immédiatement tous les points de passage aux frontières intérieures du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), ainsi que des points supplémentaires, s'il y a lieu, qui auront le statut de points de passage frontaliers pour les voies réservées et ce, à l'intention des services de transport terrestres (ferroviaires et routiers), maritimes et aériens.
  - Le passage aux points ainsi désignés, y compris les contrôles sanitaires et autres auxquels sont soumis les travailleurs du secteur des transports, ne devrait pas durer plus de 15 minutes aux frontières terrestres intérieures. Les points de passage frontaliers pour les voies réservées devraient être ouverts à tous les véhicules de transport de marchandises, quel que soit le type de marchandises qu'ils transportent.
  - Les États membres devraient prendre les mesures qui s'imposent pour suspendre immédiatement, à titre temporaire, tout type de restriction d'accès au réseau routier existant sur leur territoire (interdictions de circuler le week-end ou la nuit, interdictions sectorielles, etc.) pour le transport routier de marchandises et pour la nécessaire libre circulation des travailleurs du secteur des transports.
  - Les travailleurs du secteur des transports devraient être autorisés, indépendamment de leur nationalité et de leur lieu de résidence, à franchir les frontières intérieures. Il convient de lever les restrictions telles que la restriction des déplacements et la mise en quarantaine obligatoire des travailleurs du secteur des transports, sans préjudice des mesures proportionnées et spécifiquement adaptées que les autorités compétentes pourraient prendre pour réduire au minimum les risques de contagion.
1. L'épidémie de COVID-19 perturbe considérablement le transport et la mobilité en Europe. Le maintien de la chaîne d'approvisionnement européenne est assuré par un vaste réseau de services de transport de marchandises, qui comprend tous les modes de transport. Il est d'une importance stratégique majeure pour l'ensemble de l'UE que les services de transport de marchandises terrestres, maritimes et aériens continuent à être assurés de manière ininterrompue. Les chaînes d'approvisionnement terrestres, notamment le transport routier, qui représente aujourd'hui 75 % du transport de marchandises, ont été très durement touchées par l'instauration d'interdictions d'entrée aux frontières intérieures et/ou de restrictions d'accès pour les conducteurs professionnels dans certains États membres. Ces derniers jours, les temps d'attente à certaines frontières intérieures de l'UE ont quelquefois dépassé 24 heures, même pour des fournitures médicales.

<sup>(1)</sup> [https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316\\_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf](https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf)

2. La présente communication invite instamment les États membres à mettre pleinement en œuvre les lignes directrices relatives à la gestion des frontières pour tous les transports de marchandises à l'intérieur de l'UE <sup>(?)</sup> et fournit aux États membres des orientations spécifiques supplémentaires sur les modalités de mise en œuvre des points 1 à 6, 8, 10, 11, 19 et 22 desdites lignes directrices. Elle invite les États membres à mettre en place les mesures opérationnelles et organisationnelles nécessaires, étant entendu que ces mesures exceptionnelles seront temporaires et limitées à la durée du confinement lié au Coronavirus.

### 1. Garantir la continuité des flux sur le RTE-T

3. Le **réseau transeuropéen de transport**, <sup>(i)</sup> qui comprend les principaux axes de transport routier, ferroviaire et fluvial et intègre ports, aéroports et terminaux multimodaux, joue un rôle essentiel pour assurer la circulation des biens. Il est primordial d'assurer la fluidité de circulation de toutes les marchandises sur ce réseau pour pouvoir apporter une réponse sanitaire efficace à la pandémie, rassurer la population sur le fait que les approvisionnements seront assurés et atténuer l'impact du virus sur l'économie.
4. **Les États membres devraient mettre en œuvre immédiatement les mesures suivantes afin de garantir le transport sans entrave des marchandises sur l'ensemble du RTE-T.**
5. **Tous les conducteurs et véhicules de transport de marchandises devraient être traités sans discrimination, quels que soient le pays d'immatriculation du véhicule, son origine, sa destination ou la nationalité du conducteur. Les États membres ne devraient pas opérer de distinction entre les véhicules transportant des marchandises destinées à être utilisées sur leur territoire et ceux qui ne font que transiter.**
6. Lorsque des contrôles aux frontières intérieures existent ou ont été instaurés, les États membres sont invités à désigner les points de passage aux frontières intérieures du RTE-T <sup>(\*)</sup>, ainsi que des points importants supplémentaires, s'il y a lieu, qui auront le statut de **points de passage frontaliers pour les voies réservées**.
7. Le temps de passage aux points ainsi désignés, y compris les contrôles et autres vérifications, **ne devrait pas dépasser 15 minutes**. Des points de passage frontaliers supplémentaires devraient être ouverts, réservés au passage des marchandises, en cas de saturation de ceux du RTE-T. Ces points devraient être situés le plus près possible de ceux du RTE-T.
8. **Les points de passage frontaliers pour les voies réservées devraient être ouverts à tous les véhicules de transport de marchandises**, c'est-à-dire aussi bien aux poids lourds qu'aux véhicules utilitaires légers et, le cas échéant, aux trains et aux bateaux.
9. La Commission est consciente que, dans ce contexte de crise, certains États membres souhaitent accorder la priorité à certains types de marchandises. Cependant, étant donné la complexité des chaînes d'approvisionnement et la nécessité d'assurer la libre circulation de tous les biens, **les véhicules transportant tout type de marchandises devraient pouvoir emprunter les points de passage frontaliers pour les voies réservées**. La Commission est disposée à examiner si d'autres mesures s'imposent, le cas échéant, pour donner la priorité à certaines catégories de marchandises, en s'inspirant notamment des meilleures pratiques au niveau national, mais insiste pour que les États membres mettent tout en œuvre pour permettre la circulation de *toutes* les marchandises. Il convient d'assurer la priorité en toutes circonstances aux services de transport d'urgence.
10. Il convient **de réduire** au strict nécessaire **les procédures** aux points de passage frontaliers pour les voies réservées **et de les rationaliser** au maximum. Les conducteurs de véhicules de transport de marchandises ne devraient pas avoir à présenter d'autres documents que leur pièce d'identité et leur permis de conduire et, le cas échéant, une lettre type de l'employeur (annexe 3). La présentation/l'affichage de documents par voie électronique devrait suffire.

<sup>(?)</sup> Les principes relatifs au transport de marchandises figurant dans la présente communication s'appliquent par analogie aux transferts de déchets en vertu du règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets (JO L 190 du 1.7.2006, p. 1).

<sup>(i)</sup> <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

<sup>(\*)</sup> Voir, à titre de référence, l'annexe 1 et en ligne: Points de passages aux frontières intérieures du RTE-T routier

11. **Les dépistages sanitaires peuvent être effectués avant ou après le passage de la frontière intérieure, en fonction des infrastructures disponibles, afin de préserver la fluidité du trafic. Les États membres devraient se coordonner pour que les dépistages portant sur la santé soient réalisés d'un seul côté de la frontière afin d'éviter les chevauchements et les délais d'attente. Ces dépistages devraient en principe reposer sur la mesure électronique de la température corporelle, sauf si des méthodes aussi rapides mais plus efficaces sont disponibles.**
12. Les **autres contrôles effectués sur les documents et les marchandises**, tels que les contrôles routiers, devraient être réduits au minimum et ne pas dépasser les niveaux normaux, de manière à garantir la libre circulation des biens et d'éviter les retards supplémentaires.
13. **Les dépistages sanitaires et les contrôles** devraient être réalisés de manière à réduire au minimum les retards et, partant, sans que les conducteurs doivent quitter leur véhicule.
14. Les **points de contact nationaux** mis en place à la suite de la téléconférence des ministres des transports du 18 mars devraient coopérer afin d'assurer le bon fonctionnement des points de passage frontaliers pour les voies réservées. La Commission a créé une plateforme chargée de fournir des informations sur les mesures de crise pertinentes prises par les États membres en matière de transport <sup>(5)</sup>.
15. En ce qui concerne le Royaume-Uni, qui est considéré comme un membre de l'UE jusqu'à la fin de la période de transition, les pays voisins non membres de l'UE, les membres de l'EEE, la Suisse, les pays et les économies des Balkans occidentaux, ainsi que la coopération avec les pays participant au mécanisme de protection civile de l'Union, notamment ceux qui se trouvent sur le RTE-T étendu, leurs autorités nationales respectives sont invitées à coopérer étroitement avec le réseau de points de contact de l'UE. Il s'agit d'un élément essentiel pour harmoniser pleinement toutes les procédures nécessaires afin d'assurer la circulation de tous les biens, qu'ils soient destinés aux pays concernés ou transitent d'une région de l'UE (ou de ce groupe de pays élargi) à une autre. La Commission travaillera également en étroite collaboration avec le secrétariat permanent de la Communauté des transports afin de faciliter la coordination et la mise en œuvre des mesures entre l'UE et les six pays des Balkans occidentaux. Sans préjudice des contrôles spécifiques pratiqués de manière inhérente et habituelle sur les biens et les travailleurs du secteur des transports en cas de franchissement des frontières extérieures du marché unique, de l'union douanière ou de l'espace Schengen, les États membres devraient appliquer dans toute la mesure du possible à ces frontières extérieures les orientations de mise en œuvre figurant dans la présente communication.
16. Sur l'ensemble de leurs territoires, les États membres devraient temporairement **suspendre tous les types de restrictions à la circulation** qui existent (interdictions de circuler le week-end ou la nuit, interdictions sectorielles, etc.) pour le transport routier de marchandises. La suspension de ces interdictions de circuler contribuera à fluidifier le trafic.
17. Les États membres devraient veiller à ce que les travailleurs du secteur des transports aient accès à des installations sanitaires adéquates et à des produits d'alimentation et des possibilités de restauration en suffisance sur les principaux axes de transport. Étant donné l'absence probable de possibilités de logement le long de ces axes routiers, et afin de limiter l'exposition à la contagion, les États membres devraient envisager de suspendre d'urgence l'interdiction faite à ces travailleurs de passer leurs périodes de repos dans la cabine de leur véhicule, conformément à l'article 14 du règlement (CE) n° 561/2006 <sup>(6)</sup>. Pour les périodes supérieures à 30 jours, si les problèmes persistent, la Commission examinera favorablement les demandes soumises par les États membres en vue de prolonger ces dérogations.
18. La Commission invite instamment les États membres à mettre en place des **couloirs de transit** sûrs pour permettre aux conducteurs et aux passagers de voitures particulières, tels que des travailleurs des secteurs de la santé et des transports, ainsi qu'à tous les citoyens de l'UE qui sont rapatriés, quelle que soit leur nationalité, d'avoir priorité pour la traversée directe d'un pays, dans le sens nécessaire, sur le réseau RTE-T, tout en se conformant à l'obligation de rester strictement sur l'itinéraire désigné et d'observer les pauses minimales nécessaires. Les États membres devraient également faire en sorte qu'au moins un de leurs aéroports soit opérationnel pour les vols liés à des opérations de rapatriement et d'aide internationale.

<sup>(5)</sup> [https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response\\_en](https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en); contact: EU-COVID-TRANSPORT@ec.europa.eu

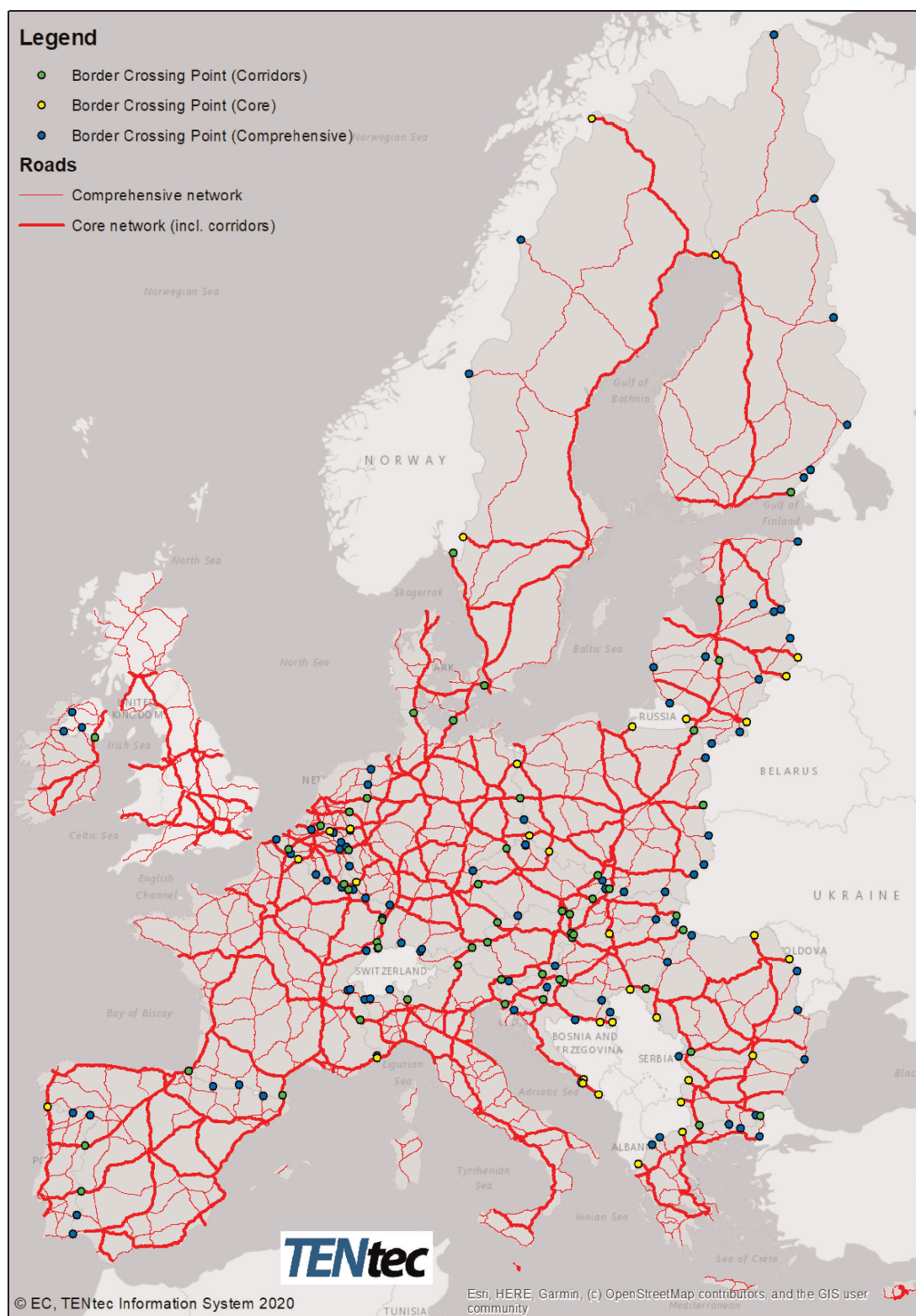
<sup>(6)</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

## 2 Application mieux adaptée des règles pour les travailleurs du secteur des transports

19. Dans le cadre de l'effort global visant à assurer la continuité des transports essentiels, les États membres devraient également prendre des mesures pour assurer la libre circulation, au sein de l'UE, de tous les travailleurs du secteur des transports internationaux, tous modes confondus: conducteurs, marins, pilotes, équipages, inspecteurs de matériel roulant, personnel d'entretien, etc.
20. En particulier, **il y a lieu de déroger à des règles telles que les restrictions de déplacement et la mise en quarantaine obligatoire des travailleurs du secteur des transports ne présentant pas de symptômes**, sans préjudice de la possibilité, pour les autorités compétentes, de prendre des mesures proportionnées et spécifiquement adaptées afin de réduire au minimum le risque de contagion. Par exemple, les États membres ne devraient pas exiger que les travailleurs du secteur des transports soient munis d'un certificat médical attestant de leur bonne santé. Cette exigence est disproportionnée et d'une valeur limitée étant donné qu'une infection asymptomatique peut survenir après la délivrance d'un tel certificat et que l'accès aux médecins est déjà limité par l'épidémie de COVID-19.
21. Les travailleurs ne devraient pas être empêchés de traverser une frontière intérieure pour exercer leurs fonctions de transporteur: **les certificats de compétence professionnelle internationalement reconnus devraient être considérés comme suffisants pour prouver qu'un travailleur exerce une activité dans le secteur des transports internationaux**. Ces certificats devraient être temporairement réputés en cours de validité pendant une période raisonnable allant au-delà de leur date d'expiration, pendant l'épidémie de COVID-19.
22. Si nécessaire, par exemple en l'absence d'un certificat professionnel internationalement reconnu (cas des conducteurs de camionnettes) ou si la date de validité du certificat est dépassée, les États membres peuvent exiger, en même temps que les documents d'identité appropriés, une lettre de l'employeur attestant leur bonne foi, afin de pouvoir accorder à ces travailleurs l'autorisation de franchir la frontière intérieure dans l'exercice de leur profession. La Commission soutient ce processus en fournissant un modèle de lettre (annexe 3).
23. Si les autorités nationales le jugent nécessaire, les dépistages portant sur la santé devraient en principe se fonder sur la mesure électronique de la température du corps. Les contrôles de température des conducteurs ne devraient pas être effectués plus de trois fois dans la même journée. Lorsqu'un travailleur a de la fièvre et que les autorités frontalières estiment qu'il ne doit pas être autorisé à poursuivre son voyage, ce travailleur doit avoir accès à des soins de santé appropriés. L'État membre en question devrait prévoir des installations appropriées pour le stockage temporaire des véhicules jusqu'à l'arrivée de conducteurs de remplacement.
24. La Commission recommande également de recourir à des mesures visant à améliorer l'hygiène dans les aéroports, les ports, les gares et autres nœuds de transport terrestre. La désignation de personnel prioritaire devrait également être envisagée dans les nœuds de transport, ainsi que des mesures visant à garantir la désinfection, etc. Les recommandations visant à garantir la sécurité des travailleurs du secteur des transports telles que celles visées à l'annexe 2 devraient être suivies.
25. Afin de garantir la continuité de la circulation des marchandises, en particulier les produits alimentaires frais et de première nécessité, les animaux vivants et les aliments pour animaux, les intrants de la production agricole, les médicaments y compris à usage vétérinaire, les équipements de protection individuelle (EPI), les substances d'origine humaine et les intrants industriels pour la production et l'entretien des processus de production, les travailleurs du secteur des transports et les opérateurs de services critiques et essentiels de la chaîne d'approvisionnement dans tous les modes de transport devraient être considérés comme l'un des groupes prioritaires — une fois répondu aux besoins strictement médicaux — pour la distribution et l'allocation des équipements de protection individuelle (EPI) tels que les produits de désinfection et les gants.
26. Les États membres devraient coopérer pour faciliter le rapatriement des travailleurs du secteur des transports dont le contrat a pris fin et leur fournir toute l'assistance nécessaire pour rentrer chez eux.
27. Tous les principes énoncés plus haut devraient également s'appliquer aux ressortissants de pays tiers s'ils sont essentiels pour assurer la libre circulation des marchandises dans l'UE et à destination de celle-ci.

## ANNEXE 1

## Passages frontaliers sur les routes du réseau RTE-T\*



Légende - vert: point de passage frontalier (corridors); jaune: point de passage frontalier (réseau central); bleu: point de passage frontalier (réseau global); ligne rouge fine: réseau global; ligne rouge épaisse: réseau central (y compris les corridors).

## ANNEXE 2

**Recommandations pour les conducteurs et les entreprises concernées en lien avec les transports et pour les autorités publiques compétentes intervenant dans le transport de marchandises à la suite de l'épidémie de COVID-19**

Ces recommandations sont sans préjudice de la nécessité de respecter des règles spécifiques d'hygiène, de distanciation sociale ou d'autres règles imposées par les autorités nationales sur leurs territoires respectifs.

- La distanciation sociale devrait être la règle et les conducteurs devraient éviter, dans la mesure du possible, de quitter la cabine du camion pour des interactions sociales.
- Les employeurs devraient fournir aux conducteurs du gel désinfectant et du savon.
- Les employeurs devraient informer les conducteurs des recommandations figurant dans la présente annexe.
- L'utilisation de documents numériques devrait être encouragée et les employeurs devraient faire tout ce qui est en leur pouvoir pour envoyer les documents à l'avance aux entreprises lorsqu'ils savent que ces documents pourraient être exigés aux points de chargement/déchargement.
- Lorsqu'il est impossible d'éviter des interactions sociales, les conducteurs devraient porter des équipements de protection appropriés tels que des gants.
- La cabine du camion devrait être désinfectée entre chaque nouvelle utilisation (par exemple, lorsqu'un autre conducteur ou un membre du personnel de la plateforme est amené à conduire le véhicule).

**Sur les lieux de chargement et de déchargement:**

- Dans la mesure du possible, les conducteurs devraient rester dans la cabine du camion aux points de chargement et de déchargement.
- Les activités de chargement et de déchargement devraient être effectuées, autant que possible, par le personnel local de l'entreprise qui reçoit/envoie les marchandises. Lorsque des conducteurs sont tenus de surveiller ces activités, ils devraient rester à une distance minimale de sécurité par rapport aux autres membres du personnel et porter du matériel de protection disponible tel que des gants.
- La société devrait envoyer à l'avance par voie électronique tous les documents relatifs à l'opération de transport, lorsque c'est possible. En cas d'échange de documents physiques à un point de chargement ou de déchargement, il est recommandé que les conducteurs et le personnel portent des gants, utilisent du gel antibactérien pour les mains ou se lavent les mains au savon et à l'eau immédiatement après.

**Temps de pause et temps de repos**

- Les chauffeurs devraient respecter la distanciation sociale durant les pauses et les temps de repos en route. Il leur est alors recommandé d'éviter les contacts étroits avec d'autres personnes (chauffeurs, personnel des aires de stationnement, etc.).
- Les repas devraient être pris, dans la mesure du possible, soit en plein air loin des autres personnes soit dans la cabine du camion. Lorsqu'un service de restauration est disponible à leur point d'arrêt, il leur est conseillé de ne pas manger au restaurant ou à la cafétéria, mais de commander plutôt des aliments à emporter qu'ils mangeront loin des autres personnes.

**Pendant les contrôles et les files d'attente aux frontières:**

- En règle générale, les conducteurs ne devraient pas être obligés de quitter la cabine de leur camion pour les contrôles.
- Lors de la vérification des documents, les échanges de documents sur support papier devraient avoir lieu en respectant une distance minimale de sécurité. Lorsque des conducteurs sont tenus de remplir des documents, les agents de contrôle nationaux devraient autoriser les conducteurs à les compléter dans la cabine du camion.
- En cas d'échange ou de contrôle de documents physiques, il est recommandé d'utiliser du gel antibactérien pour les mains ou de se laver les mains au savon et à l'eau immédiatement après. Il est recommandé que les conducteurs et le personnel portent des gants, utilisent du gel antibactérien pour les mains ou se lavent les mains au savon et à l'eau immédiatement après.

## ANNEXE 3

**Modèle de certificat pour les travailleurs dans le secteur des transports internationaux****Certificat pour les travailleurs dans le secteur des transports internationaux****Il est confirmé que la personne suivante:**

Nom et prénom :

Date de naissance:

Domicile:

**exerce des activités dans le secteur des transports internationaux en tant que \***

- conducteur de poids lourd
- conducteur de bus
- membre de l'équipage d'un aéronef de transport public
- conducteur de train
- membre du personnel de bord d'un train
- inspecteur des transports
- capitaine/conducteur de bateau
- membre de l'équipage d'un navire
- membre de l'administration des routes
- conducteur d'un véhicule d'une capacité maximale de 9 personnes transportant l'une des catégories de personnes susmentionnées, qui est un employé du même employeur et qui transporte ces personnes vers ou depuis le lieu de travail ou effectue des trajets à vide liés à ces transports

*\* Marquer d'une croix*

Lieu, date:

**Pour l'entreprise/le bureau/l'organisation (nom et signature):**

---