

Journal officiel de l'Union européenne

C 169



Édition
de langue française

Communications et informations

63^e année

15 mai 2020

Sommaire

II *Communications*

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

Commission européenne

2020/C 169/01	Communication de la Commission Orientations de l'Union européenne relatives à la reprise progressive des services touristiques et aux protocoles sanitaires dans les établissements du secteur de l'hébergement et de la restauration — COVID-19	1
2020/C 169/02	Communication de la Commission Lignes directrices sur le rétablissement progressif des services de transport et de la connectivité — COVID-19	17
2020/C 169/03	Communication de la Commission Pour une approche coordonnée par étapes du rétablissement de la libre circulation et de la levée des contrôles aux frontières intérieures — COVID-19	30

FR

II

(Communications)

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

COMMISSION EUROPÉENNE

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Orientations de l'Union européenne relatives à la reprise progressive des services touristiques et aux protocoles sanitaires dans les établissements du secteur de l'hébergement et de la restauration — COVID-19

(2020/C 169/01)

I. Introduction

1. Le 15 avril 2020, la Commission a présenté, en coopération avec le président du Conseil européen, une feuille de route européenne commune ⁽¹⁾ en vue d'une suppression graduelle des mesures de confinement liées à la pandémie de COVID-19. Cette feuille de route établit des critères et des recommandations à l'intention des États membres sur les conditions qui encadreront la levée des mesures et le rétablissement de la libre circulation. Les mesures devraient être progressives, avec comme axes clés la nécessité d'assurer la distanciation physique et celle de mettre en place des mesures de prévention des infections et de lutte contre celles-ci.
2. La situation en matière de santé publique commençant à s'améliorer, les États membres envisagent de lever les mesures de restriction imposées à la population. Cela ouvrira la voie à l'allègement en toute sécurité des mesures de prévention et de protection, en particulier des restrictions générales applicables aux déplacements.
3. Avec la levée ultime des restrictions pesant sur les activités liées aux déplacements, les citoyens devraient, progressivement, recommencer à voyager à l'intérieur de leur pays et au sein de l'Union européenne.
4. La levée trop rapide des mesures peut se traduire par une résurgence soudaine des infections. Tant qu'un vaccin ne sera pas disponible, les besoins et les effets positifs en matière de déplacements et de tourisme doivent être mis en balance avec les risques d'une résurgence des cas qui nécessiterait une réintroduction des mesures de confinement.
5. Avec l'assouplissement des mesures de confinement, il conviendra de conserver la plus grande vigilance en ce qui concerne le maintien des mesures de distanciation physique interpersonnelle, afin que puissent reprendre, en toute sécurité, les activités touristiques qui, par définition, attirent des personnes venant de zones géographiques différentes.
6. La protection de la santé des citoyens, y compris les travailleurs du secteur du tourisme et les touristes, demeure la priorité essentielle.
7. Les orientations établissent un cadre commun objectif et non discriminatoire pour les citoyens, les autorités publiques, les entreprises et les intervenants dans le secteur du tourisme, en vue du redémarrage progressif des services touristiques.
8. Les orientations formulent des critères et des principes aux fins de la reprise progressive et en toute sécurité des activités touristiques et de l'élaboration de protocoles sanitaires pour les établissements du secteur de l'hébergement et de la restauration.

⁽¹⁾ Commission européenne (CE), Feuille de route européenne commune pour la levée des mesures visant à contenir la propagation de la COVID-19: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020XC0417\(06\)&from=FR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020XC0417(06)&from=FR)

9. Les orientations sont fondées sur les avis du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) ⁽²⁾. Elles s'appuient sur la feuille de route européenne commune pour la levée des mesures visant à contenir la propagation de la COVID-19 ⁽³⁾ et devraient être mises en œuvre conjointement. Il convient de les lire en liaison avec les orientations publiées par la Commission en ce qui concerne la restriction des déplacements non essentiels ⁽⁴⁾, l'exercice de la libre circulation des travailleurs ⁽⁵⁾, les mesures de gestion des frontières ⁽⁶⁾, les passagers et autres personnes à bord des navires ⁽⁷⁾ et le rétablissement progressif des services de transport ⁽⁸⁾, ainsi qu'avec la communication intitulée «Pour une approche coordonnée par étapes du rétablissement de la libre circulation et de la levée des contrôles aux frontières intérieures» ⁽⁹⁾. Enfin, l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail (EU-OSHA) a publié des mesures générales en matière de sécurité et de santé au travail qui concernent le retour sur le lieu de travail ⁽¹⁰⁾.

II. Principes pour la reprise progressive et en toute sécurité des activités touristiques

10. Les États membres devraient porter une attention particulière aux critères suivants lorsqu'ils décident d'un éventuel assouplissement des mesures strictes imposées à la population ⁽¹¹⁾ en vue de permettre la reprise des activités touristiques:

10.i *L'incidence de la COVID-19 a diminué pour atteindre des niveaux faibles*

La principale condition préalable à l'assouplissement des mesures de restriction imposées à la population en raison de la COVID-19 et à la reprise des activités touristiques est l'existence de données épidémiologiques montrant que la propagation de la maladie a considérablement diminué et s'est stabilisée sur une période prolongée, et qu'elle est susceptible de demeurer stable avec l'augmentation du nombre de touristes.

10.ii *Les systèmes de santé disposent de capacités suffisantes*

Il faut s'assurer que les systèmes de santé disposent de capacités suffisantes pour la population locale et les touristes, afin que, dans l'éventualité d'une hausse soudaine des cas, les services de soins de santé primaires, de soins hospitaliers et de soins intensifs ne soient pas submergés. Cet aspect est particulièrement important au niveau régional, pour les régions touristiques qui peuvent s'attendre à un nombre de visiteurs plus élevé, notamment les stations, les zones proches des plages, les monuments, etc., qui peuvent ne pas se trouver nécessairement à proximité d'infrastructures de soins de santé. Il est possible que les zones touristiques éloignées disposent de services de soins de santé limités et si un nombre considérable de visiteurs supplémentaires peut être escompté, la mise en œuvre de mécanismes de réaction additionnels, tels que des vols d'évacuation sanitaires entre autres, peut se révéler nécessaire. Les lignes directrices relatives aux soins de santé transfrontières pour les cas de COVID-19 devraient s'appliquer ⁽¹²⁾. En outre, les États membres, dont les ressortissants ou les résidents sont touchés par l'infection alors qu'ils se trouvent dans un autre État membre, devraient faciliter le rapatriement de ces personnes.

10.iii *Une surveillance et un suivi fiables sont en place*

Avant d'envisager l'assouplissement des mesures, y compris la reprise du tourisme, les États membres doivent disposer de systèmes aptes à suivre l'évolution des indicateurs des capacités des services de santé et à réagir en conséquence.

Des capacités de surveillance et de suivi accrues au niveau local sont nécessaires pour empêcher l'introduction du virus par l'intermédiaire des voyageurs dans les régions touristiques ainsi que la propagation du virus des populations locales aux touristes, le cas échéant conformément au droit de l'Union en matière de protection des données.

⁽²⁾ Clause de non-responsabilité: les présentes orientations formulent, dans une perspective de santé publique, des considérations destinées au secteur du tourisme sur la prévention de la COVID-19 et la lutte contre celle-ci. Elles contiennent des considérations à l'intention des clients avant, pendant et après leur séjour dans un lieu d'hébergement donné, et à l'intention du personnel, ainsi qu'en ce qui concerne la fréquentation de restaurants, de cafés ou de bars en lien avec le tourisme. Elles n'englobent pas les parcs à thèmes ou d'attractions, les musées ou les croisières notamment. Les présentes orientations donnent une indication de l'approche recommandée au secteur du tourisme, tout en tenant compte des spécificités des établissements de tourisme dans l'Union européenne/l'Espace économique européen.

⁽³⁾ JO C 126 du 17.4.2020, p. 1.

⁽⁴⁾ COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final et C(2020) 2050 final (JO C 102 I du 30.3.2020, p. 12).

⁽⁵⁾ Communication de la Commission — Lignes directrices concernant l'exercice de la libre circulation des travailleurs pendant l'épidémie de COVID-19 2020/C 102 I/03.

⁽⁶⁾ C(2020) 1753 final (JO C 86 I du 16.3.2020, p. 1).

⁽⁷⁾ C(2020) 3100 final (JO C 119 I du 14.4.2020, p. 1).

⁽⁸⁾ C(2020) 3139.

⁽⁹⁾ C(2020) 3250.

⁽¹⁰⁾ COVID-19: RETOUR SUR LE LIEU DE TRAVAIL — Adapter les lieux de travail et protéger les travailleurs, <https://osha.europa.eu/en/publications/covid-19-back-workplace-adapting-workplaces-and-protecting-workers/view>

⁽¹¹⁾ Comme décrit par le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies dans son évaluation rapide des risques datant du 23 avril 2020: <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/rapid-risk-assessment-coronavirus-disease-2019-covid-19-pandemic-ninth-update>

⁽¹²⁾ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/guidelines_on_eu_emergency_assistance_in_cross-bordercooperationin_healthcare_related_to_the_covid-19_crisis.pdf

10.iv *Des capacités de dépistage sont en place*

L'un des critères clés de la feuille de route européenne commune pour la levée des mesures visant à contenir la propagation de la COVID-19 est la capacité d'assurer un dépistage à grande échelle permettant de détecter les cas et de surveiller la propagation du virus, combinée au traçage des contacts et à des mesures d'isolement pour ralentir la transmission. Un manque de capacités de dépistage a initialement entravé les approches visant à tester à grande échelle la population. Pour une identification précoce des cas, un dépistage et un diagnostic rapides sont essentiels ⁽¹³⁾. Il serait important de veiller à ce que les visiteurs disposent d'un accès identique au dépistage.

10.v *Un traçage des contacts est en place*

Le traçage des contacts est une mesure de santé publique efficace et essentielle pour la lutte contre la COVID-19. L'objectif est d'identifier et de gérer rapidement les personnes avec lesquelles les cas de COVID-19 ont été en contact afin de réduire le nombre de transmissions. Un tel traçage doit permettre le partage d'informations pertinentes entre pays où il existe un tourisme international, y compris la préparation au rapatriement des ressortissants, si nécessaire. Une collaboration et une coordination étroites entre les États membres en matière de traçage des contacts seront d'autant plus importantes avec la réouverture des frontières. La collecte et le stockage des données personnelles doivent se faire dans le respect de la législation pertinente de l'Union européenne, y compris le règlement général sur la protection des données et la directive «vie privée et communications électroniques».

Les principaux éléments du traçage des contacts sont exposés en détail dans les orientations récentes du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies ⁽¹⁴⁾ et, en ce qui concerne la protection des données, dans les orientations sur les applications soutenant la lutte contre la pandémie de COVID-19 ⁽¹⁵⁾ et les lignes directrices du Centre européen de la protection des données ⁽¹⁶⁾. La Commission et les États membres publieront un protocole relatif aux principes d'interopérabilité afin de garantir que des applications de traçage des contacts approuvées et utilisées sur une base volontaire pourront fonctionner entre les pays, et ce de manière fiable où que leurs utilisateurs se trouvent en Europe.

10.vi *Des mécanismes de coordination et de communication sont en place*

Il est primordial que des mécanismes soient en place pour garantir la coordination et la communication entre les autorités et les opérateurs intervenant dans le secteur du tourisme ainsi qu'entre les administrations locales et nationales/régionales dans les États membres. En outre, la coordination, le partage des informations et la communication transfrontières au moyen des canaux établis sont essentiels lorsque le tourisme transfrontière est autorisé. Les États membres devraient informer les autres États membres et la Commission en temps utile avant l'annonce de mesures liées à la reprise du trafic touristique transfrontière et tenir compte de leurs points de vue. Outre les mécanismes exposés dans la communication connexe sur le rétablissement de la libre circulation et la levée des contrôles aux frontières intérieures, le comité de sécurité sanitaire, le comité consultatif dans le domaine du tourisme et les autres canaux de coordination existants pour les transports et les voyages devraient être utilisés conformément à leur mandat respectif.

La communication des risques, y compris grâce aux moyens numériques, est également vitale pour les voyageurs et les touristes et leur permet d'être informés du contexte local, des mesures à suivre en cas de suspicion de cas de COVID-19, des modalités d'accès aux soins de santé, etc.

11. L'assouplissement des mesures de confinement devrait être fondé sur les connaissances scientifiques et axé sur la santé publique, et devrait s'effectuer dans un cadre coordonné en place dans chaque État membre. Ce cadre coordonné est la base de la réouverture des entreprises et des services liés au tourisme. Compte tenu des vacances d'été à venir, il est essentiel que les entreprises et les destinations touristiques bénéficient d'avis éclairés en matière de santé publique.

12. Une évaluation de la situation épidémiologique locale doit être effectuée pour évaluer le risque global lié à la reprise des activités touristiques, afin d'éviter qu'une transmission du virus ne se fasse des touristes à la population locale et inversement.

⁽¹³⁾ À l'heure actuelle, aucun test rapide pour la détection du SARS-CoV-2 n'a été validé ou recommandé à des fins de diagnostic.

⁽¹⁴⁾ <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19-contact-tracing-public-health-management>

⁽¹⁵⁾ C(2020) 2523 final du 16.4.2020.

⁽¹⁶⁾ https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_fr

13. Des plans de préparation reposant sur des critères clairs doivent être définis pour rétablir les mesures de restriction, si nécessaire.
14. Les recommandations figurant dans la feuille de route européenne commune pour la levée des mesures visant à contenir la propagation de la COVID-19 incluent des principes qui présentent une importance particulière pour le secteur du tourisme; ceux-ci devraient être respectés lors de la reprise du tourisme.
15. La levée des mesures devrait être graduelle. Les mesures plus générales devraient être remplacées par des mesures plus ciblées, permettant une remise en marche progressive des sociétés et des activités touristiques, pour autant que des mesures proportionnées et efficaces soient déployées pour protéger la santé des touristes et des travailleurs.
16. Le retour à l'emploi devrait être organisé conformément aux conseils de l'UE pour un retour sans risque sur le lieu de travail ⁽¹⁷⁾ et devrait privilégier les groupes et les secteurs les moins exposés qui peuvent faciliter l'activité économique, tout en se faisant dans le respect des règles en matière de santé et de sécurité au travail imposées par la pandémie.
17. Les mesures visant à restreindre les services touristiques, ainsi que les mesures de protection et de prévention à caractère sanitaire devraient être limitées dans leur portée et leur durée à ce qui est strictement nécessaire pour protéger la santé publique. Outre leur caractère objectif et proportionné, toutes les mesures devraient être dûment motivées, pertinentes, spécifiques à chaque mode de services et non discriminatoires et elles devraient permettre le maintien de conditions équitables au sein du marché unique.
18. L'ECDC, en coopération avec les États membres et le Centre commun de recherche, élabore actuellement une carte ⁽¹⁸⁾ du niveau de transmission de la COVID-19 à l'échelle infranationale, carte qu'il actualisera en continu. Les États membres sont invités à fournir des données pour garantir que cette carte sera complète et mise à jour. Cette démarche aura des répercussions positives sur tous les aspects des stratégies de déconfinement (ouverture/fermeture de secteurs économiques spécifiques, évaluation des différentes stratégies de dépistage, évaluation de l'efficacité des gestes barrières, etc.). En outre, il est demandé aux États membres de fournir des données sur les capacités disponibles en ce qui concerne les hôpitaux, le dépistage, la surveillance et le traçage des contacts et de publier les critères régissant la levée ou l'imposition de restrictions. La carte de transmission et les mesures d'accompagnement sont conçues comme un outil transparent permettant de fournir, à l'échelle de l'Union européenne, des informations qui seront utilisées par les autorités, les opérateurs des transports et les intervenants du secteur du tourisme, ainsi que par les citoyens pour la prise de décisions individuelles responsables quant à leurs projets de vacances.

III. Orientations de l'Union européenne relatives aux protocoles sanitaires dans les établissements du secteur de l'hébergement et de la restauration

19. La présente partie des orientations propose des principes pour aider les États membres dans la conception et la mise en œuvre des mesures et protocoles de prévention des infections et de lutte contre celles-ci qui s'appliqueront aux prestataires de services d'hébergement et de restauration, tels que les hôtels et autres établissements d'hébergement et de restauration, afin de garantir un établissement touristique plus sûr et de protéger la santé des clients et des travailleurs.
20. Les orientations relatives aux protocoles sanitaires sont non contraignantes. Elles visent à garantir la cohérence dans l'élaboration et la mise en œuvre des mesures de prévention des infections et de lutte contre celles-ci grâce à une approche coordonnée au sein des régions et des États membres.
21. Outre les recommandations suivantes et les considérations opérationnelles pour la gestion des risques liés à la COVID-19 publiées par les autorités sanitaires compétentes, à savoir l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ⁽¹⁹⁾ et le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) (annexe), les États membres sont invités à tenir compte des présentes orientations lors de l'élaboration des protocoles pertinents conformément à leur situation spécifique au niveau national/régional/local.

⁽¹⁷⁾ Coronavirus: conseils de l'UE pour un retour sans risque sur le lieu de travail https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_20_729

⁽¹⁸⁾ <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu>

⁽¹⁹⁾ <http://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/publications/2020/operational-considerations-for-covid-19-management-in-the-accommodation-sector-interim-guidance,-31-march-2020>

22. Les mesures de santé publique dans le secteur du tourisme devront être conformes aux mesures générales appliquées par les autorités compétentes et tenir compte des conseils relatifs au lieu de travail ⁽²⁰⁾. Ces mesures devront également respecter le droit de l'Union en matière de protection des données ⁽²¹⁾.
23. Les États membres sont invités à collaborer étroitement avec les parties prenantes lors de l'élaboration des mesures et des protocoles de prévention des infections et de lutte contre celles-ci et à veiller à ce que ces protocoles soient adaptés et proportionnés à la taille et à la nature du service fourni par les établissements du secteur de l'hébergement et de la restauration. Les États membres devraient envisager d'apporter une aide à leur mise en œuvre.
24. Il convient d'accorder une attention spécifique aux mesures et protocoles de prévention des infections et de lutte contre celles-ci en ce qui concerne les hébergements pour des séjours de courte durée et autres hébergements de l'économie collaborative. Les orientations et principes présents sont pleinement applicables à ces types de services d'hébergement et de restauration et toutes les adaptations et solutions de substitution qui pourraient être apportées ne devraient en aucun cas compromettre la santé des visiteurs et augmenter le risque de transmission du virus.
25. Les mesures visant à protéger la santé des clients et des travailleurs dans les établissements du secteur de l'hébergement et de la restauration devraient faire l'objet d'une réévaluation et d'un ajustement continu, compte tenu de l'ensemble de l'expertise et des considérations pertinentes, afin de demeurer proportionnées au niveau actuel des nécessités de santé publique.
26. Au fur et à mesure que de nouvelles solutions plus efficaces deviendront disponibles, leur déploiement devrait être favorisé et les mesures moins efficaces ou plus pesantes devraient être abandonnées. Il y a lieu de respecter le principe du rapport coût/efficacité. Cela signifie que s'il existe plusieurs options permettant d'obtenir le même effet sur le plan de la sécurité des clients et des travailleurs, la moins coûteuse devrait être privilégiée, en particulier pour les PME.
27. Lors de l'élaboration des mesures de prévention des infections et de lutte contre celles-ci ainsi que pour les protocoles dans les établissements du secteur de l'hébergement et de la restauration (ci-après les «établissements»), il y a lieu de prendre en considération les principes directeurs suivants afin de prévenir la propagation de la COVID-19 et de garantir la sécurité publique:
 - a) *Situation épidémiologique*

L'une des conditions préalables à la reprise de toute activité touristique est que l'incidence de la COVID-19 ait diminué pour atteindre des niveaux faibles et que tous les autres critères exposés en détail dans la partie II «Principes pour la reprise progressive et en toute sécurité des activités touristiques» aient été attentivement pris en considération.
 - b) *La santé et la sécurité des clients et des travailleurs constituent une priorité essentielle*

Pour que les services d'hébergement et de restauration puissent être rétablis, il est essentiel que les clients de l'établissement d'hébergement ou de restauration et les travailleurs qui participent à la prestation du service suivent les mesures visant à empêcher, autant que possible, toute infection et transmission du virus. Lesdites mesures devraient être communiquées d'une manière claire, visible et efficace, y compris par des moyens numériques, aussi bien aux clients qu'aux travailleurs.
 - c) *Mesures à l'échelle locale*

Il devrait y avoir une coordination permanente entre les autorités de santé publique locales et/ou nationales et les prestataires de services d'hébergement et de restauration afin de garantir le partage et l'application des règles et réglementations les plus récentes dans une zone géographique donnée, ainsi que le suivi de leur mise en œuvre.
 - d) *Plan d'action en cas d'infection*

Les établissements devraient disposer d'un plan de préparation comprenant les mesures à prendre en cas d'infection dans l'établissement et couvrant les périodes allant de la décision de réouverture jusqu'à 14 jours après le départ des clients de l'établissement. Un plan d'action spécifique précisant le rôle et les responsabilités des membres du personnel devrait être présenté à l'ensemble des membres du personnel et mis à disposition à tout moment.

⁽²⁰⁾ Coronavirus: conseils de l'UE pour un retour sans risque sur le lieu de travail

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_20_729

Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail, «COVID-19: guidance for the workplace» [Internet], [mise à jour le 20 avril 2020, citation le 4 mai 2020], disponible à l'adresse suivante: https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See

⁽²¹⁾ Voir également la déclaration du Comité européen de la protection des données (EDPB): https://edpb.europa.eu/sites/edpb/files/files/file1/edpb_statement_2020_processingpersonaldataandcovid-19_en.pdf

e) *Formation*

Tous les membres du personnel travaillant dans les établissements touristiques devraient avoir connaissance des symptômes associés à la COVID-19 et devraient être informés des mesures fondamentales de prévention des infections et de lutte contre celles-ci. Les membres du personnel devraient recevoir une formation sur les mesures de prévention des infections et de lutte contre celles-ci et les mesures à prendre lorsque des clients présentent des symptômes susceptibles d'être liés à la COVID-19 ou lorsqu'eux-mêmes présentent de tels symptômes.

f) *Gestion du personnel*

Les mesures visant à limiter la présence des membres du personnel dans l'établissement devraient être envisagées, telles que le travail à domicile pour tous les membres du personnel qui exercent des fonctions pouvant être compatibles avec le télétravail.

Les mesures visant à restreindre le nombre de contacts physiques et la durée de ces contacts entre les personnes dans l'établissement devraient être envisagées, y compris les rotations en matière de travail, de temps de repas, ainsi que l'utilisation de téléphones et de moyens de communication électroniques.

g) *Informations destinées aux clients*

Les clients devraient recevoir toutes les informations nécessaires d'une manière accessible, y compris par des moyens numériques, avant leur arrivée et sur le site de l'établissement d'hébergement ou de restauration, en ce qui concerne l'ensemble des orientations existantes des autorités de santé publique locales ainsi que les mesures spécifiques mises en place qui s'appliquent au moment de leur arrivée, de leur séjour et de leur départ.

Les clients devraient être informés au moyen d'un affichage spécifique (panneaux d'information, y compris des versions adaptées pour les clients malvoyants) placé devant l'entrée de l'établissement, présentant les signes et symptômes de la COVID-19 et indiquant ce qu'il convient de faire dans le cas où ils développeraient des symptômes au cours de leur séjour ou dans les 14 jours suivant leur départ. L'établissement pourrait également fournir des brochures contenant ces informations.

Les établissements devraient s'assurer que les coordonnées des clients sont disponibles pour le cas où elles seraient nécessaires au traçage des contacts. Les mesures de traçage des contacts devraient être strictement limitées à des fins de lutte contre la pandémie de COVID-19 et être établies conformément à la boîte à outils commune de l'UE du réseau «Santé en ligne» en ce qui concerne les applications mobiles permettant le traçage des contacts dans le cadre de la lutte de l'UE contre la COVID-19 ⁽²²⁾ et aux orientations de la Commission sur les applications ⁽²³⁾, en garantissant le plus haut niveau de protection de la vie privée et des données.

h) *Distanciation physique et hygiène*

L'établissement devrait mettre en place des mesures ciblées afin de garantir que la distanciation physique est respectée dans les espaces communs où les clients sont susceptibles de se retrouver ensemble pendant une durée prolongée (c'est-à-dire plus de 15 minutes), par exemple en fixant un nombre maximal de clients autorisés dans chaque espace commun (restaurants, cafés, bars, hall d'accueil). L'attribution de créneaux horaires ou la mise à disposition d'une réservation (numérique) de créneaux horaires pour les temps de repas ou l'utilisation des piscines ou des salles de sport devrait être envisagée.

Lorsque la distanciation physique ne peut pas être pleinement respectée, d'autres mesures devraient être envisagées pour protéger les clients et les travailleurs, telles que l'utilisation de panneaux de séparation en verre ou en plexiglas, le port de masques, etc.

En principe, une distance de 1,5 à 2 mètres devrait être respectée dans les espaces communs de l'ensemble de l'établissement (à l'exception des personnes voyageant ensemble et partageant une chambre), cette mesure pouvant être complétée par d'autres mesures (par exemple, le port d'un masque), lorsque cela n'est pas possible.

Pour les espaces extérieurs (plages, piscines, cafés, bars, restaurants, etc.) et les zones de restauration en plein air, des mesures spécifiques devraient être mises en place pour permettre la distanciation physique et des mesures d'hygiène particulières devraient être appliquées. Des mesures d'hygiène strictes devraient également être applicables dans les espaces intérieurs, tels que les salles de soins thermaux et les piscines. Chaque établissement devrait examiner attentivement la question d'une fermeture éventuelle des structures spéciales (par exemple, les structures de garde d'enfants). Les événements à plus grande échelle, par exemple les concerts, devraient être reportés.

Les mesures spéciales concernant les services de transport proposés par l'établissement, tels que les navettes, doivent être mises en œuvre conformément aux lignes directrices sur le rétablissement progressif des services de transport et de la connectivité ⁽²⁴⁾.

i) *Mesures de prévention des infections et de lutte contre celles-ci*

Outre la distanciation physique, des mesures barrières spécifiques et des protocoles de nettoyage et de désinfection doivent être envisagés, communiqués aux membres du personnel et aux clients et mis en œuvre.

⁽²²⁾ https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf

⁽²³⁾ Communication de la Commission intitulée «Orientations sur les applications soutenant la lutte contre la pandémie de COVID-19 en ce qui concerne la protection des données» (JO C 124 I du 17.4.2020, p. 1).

⁽²⁴⁾ C(2020) 3139.

Ces mesures sont notamment les suivantes:

i) Hygiène respiratoire:

les règles strictes en matière d'hygiène respiratoire (toux ou éternuement dans un mouchoir en papier ou dans le pli du coude) devraient être communiquées aux clients et membres du personnel et appliquées par ceux-ci. Les établissements devraient garantir la disponibilité de mouchoirs en papier et de poubelles.

ii) Hygiène des mains:

l'hygiène des mains constitue une mesure de lutte essentielle et les règles en la matière devraient être communiquées aux clients et travailleurs au moyen de panneaux d'information placés dans les zones/installations clés (par exemple, à l'entrée, dans les toilettes, près des caisses, etc.). Les établissements devraient garantir un accès aisé aux installations permettant de se laver les mains et équipées de savon, de serviettes en papier jetables ou de sèche-mains automatiques, et à du gel hydroalcoolique.

iii) Utilisation de masques:

l'utilisation de masques par les membres du personnel et les clients devrait être considérée en tant que mesure complémentaire uniquement, qui ne remplace pas les principales mesures de prévention. L'utilisation appropriée des masques est importante et devrait être communiquée aux clients et aux membres du personnel.

iv) Aération:

il est recommandé d'augmenter la fréquence de renouvellement de l'air ambiant par heure et de faire entrer le plus d'air extérieur possible au moyen d'une aération naturelle ou d'un système de ventilation mécanique, selon les établissements. Une aération renforcée des chambres pendant au moins une heure après le départ des clients est recommandée.

v) Nettoyage et désinfection:

il est essentiel de nettoyer les surfaces fréquemment touchées aussi souvent que possible (au moins une fois par jour et plus si possible). Il s'agit, par exemple, des boutons de porte et des poignées de porte, des chaises et des accoudoirs, des plateaux de table, des interrupteurs, des mains courantes, des robinets, des boutons d'ascenseur, des comptoirs des bars, etc. Les membres du personnel devraient être informés de la procédure de nettoyage et appliquer celle-ci après le départ d'un client, y compris en ce qui concerne le traitement du matériel de nettoyage, la gestion des déchets, la blanchisserie et l'hygiène personnelle à la suite du nettoyage.

j) *Infections potentielles parmi les clients ou les membres du personnel*

En présence d'un cas suspect de COVID-19 parmi les clients ou les membres du personnel présents sur le lieu de travail, la mise en œuvre du plan d'action décrit au point d) devrait suivre les orientations correspondantes émises par l'ECDC (annexe) et les autorités sanitaires nationales et locales, en ce qui concerne:

i) les mesures d'isolement et de distanciation à appliquer à la personne potentiellement infectée;

ii) la procédure, basée sur le droit national, de notification des services médicaux en vue d'un avis médical, d'un test ou d'un éventuel transfert vers un établissement médical;

iii) la procédure, basée sur le droit national, de notification des autorités de santé publique locales et les activités éventuelles de traçage des contacts;

iv) les procédures nécessaires de nettoyage et de désinfection à exécuter;

v) la coopération et l'information nécessaires en ce qui concerne les autres clients ou les membres du personnel qui ont pu être en contact avec le cas suspect au sein de l'établissement au cours de la période allant de deux jours avant à 14 jours après l'apparition des symptômes chez le cas suspect.

28. Il convient de prendre en considération les principes directeurs énoncés ci-dessus parallèlement aux recommandations générales du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies qui figurent à l'annexe.

IV. Conclusion

29. Les États membres sont encouragés à partager les présentes orientations avec les autorités compétentes et les parties concernées au niveau régional/local.

30. Les acteurs du secteur du tourisme, tels que les associations professionnelles et les plateformes de tourisme en ligne, sont encouragés à diffuser et à faire connaître les présentes orientations.

31. Les États membres sont invités à coopérer en permanence avec l'ECDC pour s'assurer que la carte de transmission, mentionnée au point 18 ci-dessus, constitue un outil transparent permettant de fournir, à l'échelle de l'Union européenne, des informations qui seront utilisées par les autorités, les opérateurs de transport et les acteurs du secteur du tourisme.
 32. Les États membres sont encouragés à envisager de soutenir le secteur de l'hébergement et de la restauration et, plus largement, les établissements fournissant des services touristiques, dans la mise en œuvre des présentes orientations ainsi que des mesures et protocoles pertinents de prévention des infections et de lutte contre celles-ci, et à contrôler leur respect. À cette fin, les États membres peuvent utiliser les fonds nationaux et de l'UE disponibles.
 33. Sur la base des présentes orientations, la Commission poursuivra sa coordination avec les États membres en vue d'une approche cohérente à l'égard des mesures et protocoles de prévention des infections et de lutte contre celles-ci dans les établissements du secteur de l'hébergement, de la restauration et du tourisme dans l'UE.
 34. Les présentes orientations devraient aider les États membres et les acteurs du secteur du tourisme à élaborer des mesures et protocoles de prévention des infections et de lutte contre celles-ci plus spécifiques, qui soient alignés sur ces orientations, et à contrôler leur respect, et, partant, améliorer les conditions permettant aux entreprises de renforcer la confiance des consommateurs.
 35. La Commission mettra en place un site web spécifique comportant une carte interactive combinant des informations provenant des États membres et du secteur du tourisme et des voyages, y compris des informations sur les protocoles nationaux ou sectoriels et les régimes en matière de conformité.
 36. Pour soutenir les États membres, la Commission facilitera l'échange de bonnes pratiques, notamment par l'intermédiaire du comité consultatif dans le domaine du tourisme.
 37. La Commission continuera à collaborer avec les autorités publiques des États membres, les acteurs du secteur du tourisme et les organisations internationales pour faciliter la mise en œuvre des présentes orientations.
-

ANNEXE

Recommandations générales du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies destinées au secteur du tourisme, en particulier aux établissements du secteur de l'hébergement et de la restauration**Mesures à l'échelle locale**

Les mesures de santé publique dans le secteur du tourisme devront être conformes aux mesures générales appliquées par les autorités locales et nationales et tenir compte des orientations concernant le lieu de travail ⁽¹⁾. De telles mesures en place dans le secteur du tourisme doivent être au moins aussi strictes que les recommandations adressées au grand public.

Il devrait y avoir un dialogue permanent entre les autorités de santé publique locales et/ou nationales et les lieux d'hébergement afin de garantir le partage et l'application des règles et réglementations les plus récentes dans une zone géographique donnée, parmi lesquelles:

- les modalités spécifiques applicables aux clients, y compris les clients provenant d'autres pays, leur permettant d'obtenir des conseils et des traitements médicaux, y compris d'accéder aux soins ambulatoires et hospitaliers, dans le cas où ils présenteraient des symptômes associés à la COVID-19;
- la nécessité, pour les propriétaires de lieux d'hébergement, de recueillir les coordonnées précises des clients, qui sont utilisées lors des enquêtes de santé publique en cas de survenance d'un cas sur le lieu d'hébergement.

Communication sur les risques et formation en la matière*Plan d'action*

Les établissements devraient disposer d'un plan de préparation comprenant les mesures à prendre et couvrant les périodes suivantes:

- lorsque la décision de réouverture sera prise et avant l'arrivée des clients. Cette phase comprendra la diffusion d'informations aux membres du personnel et leur formation, ainsi que la mise en œuvre des mesures nécessaires de prévention des infections dans l'établissement et la définition du type d'informations à fournir aux clients avant leur arrivée;
- lorsque des clients séjournent dans les établissements, depuis la réservation, l'enregistrement, et jusqu'à leur départ;
- jusqu'à 14 jours après le départ des clients de l'établissement.

Un plan d'action spécifique précisant le rôle et les responsabilités des membres du personnel devrait être présenté à l'ensemble des membres du personnel et mis à disposition à tout moment.

Formation et gestion du personnel*Formation:*

- Tous les membres du personnel travaillant dans les établissements touristiques devraient avoir connaissance des symptômes associés à la COVID-19 (tels que la fièvre, la toux, le mal de gorge, etc.) et devraient être informés des mesures fondamentales de prévention des infections et de lutte contre celles-ci.
- Les membres du personnel qui sont eux-mêmes, ou des membres de leur foyer, des cas confirmés de COVID-19 ne devraient pas pénétrer dans l'environnement de travail au cours de la période infectieuse, telle qu'elle est définie par les autorités sanitaires locales, normalement jusqu'à 8 jours après l'apparition des symptômes dans les cas où ceux-ci sont légers.
- Les membres du personnel présentant des symptômes qui pourraient être liés à la COVID-19 ne devraient pas pénétrer dans l'environnement de travail, devraient s'auto-isoler et être invités à suivre les orientations des autorités de santé publique locales et à rechercher une aide médicale si les symptômes s'aggravent en s'appuyant sur les orientations au niveau local.
- Il convient d'envisager une formation spécifique destinée aux membres du personnel sur les mesures de prévention des infections et de lutte contre celles-ci et les mesures à prendre lorsque des clients présentent des symptômes susceptibles d'être liés à la COVID-19.

Gestion:

- Les membres du personnel âgés et les membres du personnel prédisposés car souffrant de maladies chroniques (maladies cardiaques, maladies pulmonaires, immunodéficience ou traitement récent contre le cancer, etc.), connues pour augmenter le risque d'une évolution défavorable en cas d'infection par la COVID-19, devraient, dans la mesure du possible, se voir confier des activités dans le cadre desquelles les contacts avec les clients sont limités.

⁽¹⁾ Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail, «COVID-19: guidance for the workplace» [Internet] [mise à jour le 20 avril 2020, citation le 4 mai 2020], disponible à l'adresse suivante: https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See

- Les mesures visant à restreindre le nombre de membres du personnel présents dans l'établissement devraient être envisagées, telles que le travail à domicile pour tous les membres du personnel qui exercent des fonctions pouvant être compatibles avec le télétravail.
- Les mesures visant à limiter le nombre de contacts physiques et la durée de ces contacts entre les personnes dans l'établissement devraient être envisagées, y compris les rotations en matière de travail, de temps de repas, ainsi que l'utilisation de téléphones et de moyens de communication électroniques.

Informations destinées aux clients

- Avant leur arrivée sur un lieu d'hébergement, les clients devraient recevoir des informations sur les orientations existantes des autorités de santé publique locales ainsi que les mesures spécifiques mises en place sur le lieu d'hébergement. Les clients devraient être informés du fait qu'ils devraient reporter leur séjour s'ils présentent des symptômes pouvant être liés à la COVID-19 ou s'ils ont été en contact avec une personne atteinte de la COVID-19 ou une personne ayant des symptômes faisant penser à la COVID-19 dans les 14 jours précédant leur séjour prévu.
- Un affichage spécifique (panneaux d'information) ou d'autres informations accessibles, y compris des versions adaptées pour les clients malvoyants, placé devant l'entrée du lieu d'hébergement devrait informer les clients des signes et symptômes de la COVID-19 et leur indiquer ce qu'il convient de faire dans le cas où ils développeraient des symptômes. Le lieu d'hébergement pourrait également fournir des brochures contenant ces informations.
- Au moment du départ, il est explicitement demandé aux clients de prévenir immédiatement le lieu d'hébergement s'ils développent des symptômes associés à la COVID-19 ou si le résultat de leur test pour la COVID-19 est positif, dans les 14 jours suivant leur départ.
- Il convient de s'assurer que les coordonnées des clients sont disponibles pour le cas où elles seraient nécessaires à des fins de traçage des contacts.

Distanciation physique

- La transmission du SARS-CoV-2 se produit principalement par des gouttelettes respiratoires et contact direct avec des personnes infectées, et par contact indirect avec des surfaces ou objets contaminés (vecteurs passifs) dans l'environnement immédiat. La distance parcourue par de grosses gouttelettes respiratoires est d'environ 1 mètre lorsqu'une personne respire, 1,5 mètre lorsqu'elle parle et 2 mètres lorsqu'elle tousse ⁽²⁾.
- L'établissement devrait s'assurer que la distanciation physique est respectée, conformément aux dernières orientations, dans les espaces communs où les clients sont susceptibles de se retrouver ensemble pendant une durée prolongée (par exemple, plus de 15 minutes).
- Les clients qui voyagent ensemble et qui partagent une chambre ne doivent pas être tenus de respecter une distance physique entre eux.
- Lorsqu'il n'est pas possible de garantir une distanciation physique, des mesures spécifiques devraient être envisagées pour prévenir la propagation des gouttelettes, par exemple dans les zones de réception, à l'aide de panneaux de séparation en verre ou en plexiglas.
- Les établissements touristiques, y compris les hôtels et les restaurants, devraient fixer un nombre maximal de clients autorisés dans chaque établissement et espace afin de garantir la distanciation physique requise. Le nombre maximal de clients ne devrait pas être dépassé.
- Les manifestations à des fins de divertissement devraient être reportées ou annulées, à moins qu'une distanciation physique puisse être garantie.
- Des mesures particulières applicables aux moyens de transport doivent être envisagées afin de garantir une distanciation physique.

Mesures de prévention des infections et de lutte contre celles-ci

Les entreprises du secteur du tourisme proposent généralement des produits et des services qui créent des rassemblements de personnes dans des espaces fermés (hôtels, restaurants, cafés) et ouverts (campings, plages, piscines) pendant une durée prolongée, ce qui accroît la possibilité de transmission du virus. La distanciation physique et les mesures spécifiques de prévention des infections et de lutte contre celles-ci (gestes barrières et protocoles de nettoyage et de désinfection) doivent être envisagées et mises en œuvre dans toutes les situations où l'on peut s'attendre à des rassemblements ⁽³⁾. Ces mesures de prévention des infections et de lutte contre celles-ci comprennent:

⁽²⁾ Bourouiba L., «Turbulent Gas Clouds and Respiratory Pathogen Emissions: Potential Implications for Reducing Transmission of COVID-19», *JAMA*, 26 mars 2020.

⁽³⁾ Centre européen de prévention et de contrôle des maladies, «Infection prevention and control in the household management of people with suspected or confirmed coronavirus disease (COVID-19)» [Internet], 31 mars 2020 [4 mai 2020], disponible à l'adresse suivante: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Home-care-of-COVID-19-patients-2020-03-31.pdf>

— *Hygiène respiratoire*

- Il convient d'appliquer une hygiène respiratoire stricte: le nez et la bouche doivent être recouverts d'un mouchoir en papier en cas d'éternuement ou de toux. Il faut toujours garder à portée de main quelques mouchoirs en papier propres.
- Les mouchoirs en papier doivent être jetés dès qu'ils ont été utilisés, le mieux étant dans une poubelle munie d'un couvercle, et les mains doivent être lavées ou nettoyées de la manière prescrite.
- Quand on est à court de mouchoirs en papier, il est recommandé de tousser ou d'éternuer dans son coude.

— *Hygiène des mains*

- L'hygiène des mains est une mesure de lutte essentielle pour limiter la propagation de la COVID-19.
- Il faut prévoir un accès facile à des lavabos équipés de savon et de serviettes en papier jetables ou de sèche-mains automatiques, et à des solutions hydroalcooliques (contenant au moins 70 % d'alcool).
- Il convient de placer dans tous les établissements touristiques des panneaux d'information expliquant l'importance de l'hygiène des mains et les manières de procéder pour qu'elle soit efficace, et ce en différents endroits (à l'entrée, dans les toilettes, près des caisses etc.).
- L'hygiène des mains doit être pratiquée très régulièrement.

— *Utilisation de masques*

- L'utilisation de masques, qu'ils soient chirurgicaux ou non, voire improvisés, par le personnel et les clients dans les établissements touristiques peut être considérée comme un moyen de lutte contre l'infection à la source (puisque'elle empêche la dispersion des postillons des personnes infectées, présentant ou non des symptômes) ⁽⁴⁾.
- L'utilisation de masques ne devrait représenter qu'une mesure complémentaire qui ne remplace pas les mesures de prévention principales.
- Il est fondamental de veiller à la bonne utilisation du masque. Celui-ci doit recouvrir complètement le visage entre l'arête du nez et le menton.
- Il convient de diffuser des informations sur la bonne utilisation des masques, et notamment qu'il est crucial de se nettoyer les mains au savon ou au gel hydroalcoolique avant de placer le masque et après l'avoir enlevé.
- La population peut porter des masques chirurgicaux et non chirurgicaux, en fonction des difficultés d'approvisionnement et tant que les masques médicaux restent réservés en priorité aux établissements de soins.
- L'utilisation de masques de protection FFP n'est pas recommandée pour l'ensemble de la population, car ils doivent être réservés en priorité aux établissements de soins.

— *Aération*

- Il existe un lien entre une mauvaise aération des espaces clos et une augmentation de la transmission des maladies respiratoires ⁽⁵⁾. Les gouttelettes respiratoires semblent constituer le mode principal de transmission de la COVID-19. Le rôle des aérosols, qui peuvent flotter longtemps dans l'air, reste mal connu dans la transmission de la COVID-19 et par conséquent, il est difficile de déterminer quelle est la place de l'aération dans la prévention

⁽⁴⁾ Centre européen de prévention et de contrôle des maladies, «Using face masks in the community. Reducing COVID-19 transmission from potentially asymptomatic or pre-symptomatic people through the use of face masks» [Internet], 8 avril 2020 [4 mai 2020], disponible à l'adresse suivante: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>

⁽⁵⁾ Knibbs L. D., Morawska L., Bell S. C., Grzybowski P., «Room ventilation and the risk of airborne infection transmission in 3 health care settings within a large teaching hospital», *AM J Infect Control* déc. 2011, 39(10):866-72.

de cette transmission. On a cependant pu associer de nombreux cas de transmission de la COVID-19 à un séjour dans un espace clos ⁽⁶⁾. Il est probable que pour réduire les risques de transmission que représentent les aérosols, on peut accroître la fréquence de renouvellement de l'air ambiant et faire pénétrer le plus d'air extérieur possible au moyen d'une aération naturelle ou d'un système de ventilation mécanique, selon les établissements ⁽⁷⁾.

— Lorsque des systèmes de ventilation mécanique sont utilisés, il est indispensable de les entretenir conformément aux instructions du fabricant, en particulier pour le nettoyage ou le remplacement des filtres.

— *Nettoyage et désinfection*

— La bonne exécution du nettoyage et de la désinfection est primordiale dans le contexte pandémique que nous connaissons ⁽⁸⁾.

— Les surfaces fréquemment touchées doivent être nettoyées aussi souvent que possible (au moins une fois par jour et plus si possible). Ces surfaces comprennent les poignées de porte, clenches et barres, chaises et accoudoirs, dessus de tables, interrupteurs, mains courantes, robinets, boutons d'ascenseur, etc.

— La survie du virus sur les surfaces dépend du matériau, le temps de survie le plus court ayant été observé pour le cuivre ⁽⁹⁾.

— Après le départ d'un client, il est recommandé d'effectuer un nettoyage complet de la chambre qu'il a occupée avec des détergents classiques et d'aérer pendant au moins une heure.

— Les détergents ordinaires sont suffisants pour ce nettoyage de routine.

— Les ustensiles de nettoyage doivent être correctement nettoyés à la fin de chaque opération de nettoyage.

— Il convient d'appliquer l'hygiène des mains après le nettoyage.

— Pour les déchets, il convient de procéder comme à l'ordinaire. Les déchets produits pendant le nettoyage devraient être placés dans les ordures non triées.

— Pour le nettoyage du linge de lit et de table et des serviettes de toilette, il convient de procéder comme à l'ordinaire.

⁽⁶⁾ Centre européen de prévention et de contrôle des maladies, «Using face masks in the community. Reducing COVID-19 transmission from potentially asymptomatic or pre-symptomatic people through the use of face masks» [Internet], 8 avril 2020 [4 mai 2020], disponible à l'adresse suivante: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>
Knibbs L. D., Morawska L., Bell S. C., Grzybowski P., «Room ventilation and the risk of airborne infection transmission in 3 health care settings within a large teaching hospital», *AM J Infect Control* déc. 2011, 39(10):866-72.

Lu J., Gu J., Li K., Xu C., Su W., Lai Z. e.a., «COVID-19 Outbreak Associated with Air Conditioning in Restaurant, Guangzhou, China, 2020», *Emerg Infect Dis.* 2 avril 2020, 26(7).

⁽⁷⁾ Organisation mondiale de la santé, «Ventilation naturelle pour lutter contre les infections en milieu de soins» [Internet], 2010 [mise à jour de la version anglaise le 4 mai 2020], disponible à l'adresse suivante: http://whqlibdoc.who.int/publications/2010/9789242547856_fre.pdf?ua=1

Fédération européenne des associations de génie HVAC, «How to operate and use building services in order to prevent the spread of the coronavirus disease (COVID-19) virus (SARS-CoV-2) in workplaces» [Internet, mise à jour le 17 mars 2020; citation le 4 mai 2020], disponible à l'adresse suivante: https://www.rehva.eu/fileadmin/user_upload/REHVA_covid_guidance_document_2020-03-17_final.pdf

⁽⁸⁾ Centre européen de prévention et de contrôle des maladies, «Disinfection of environments in healthcare and non-healthcare settings potentially contaminated with SARS-CoV-2», Stockholm 2020 [26 avril 2020], disponible à l'adresse suivante: <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/disinfection-environments-covid-19#no-link>

⁽⁹⁾ Organisation mondiale de la santé, «Ventilation naturelle pour lutter contre les infections en milieu de soins» [Internet], 2010 [mise à jour de la version anglaise le 4 mai 2020], disponible à l'adresse suivante: http://whqlibdoc.who.int/publications/2010/9789242547856_fre.pdf?ua=1

Cas présumé d'infection par la COVID-19: test, traçage des contacts, isolement et quarantaine

Si un cas de COVID-19 est suspecté parmi les clients ou les membres du personnel présents dans l'établissement, il convient d'activer le plan d'action propre à l'établissement ⁽¹⁰⁾.

Il convient de demander immédiatement à la personne présumée porteuse du virus de mettre un masque et de suivre les pratiques de l'hygiène respiratoire et des mains. La personne en question doit rester à une distance d'au moins 2 m des autres personnes. Dans la mesure du possible, il faut lui donner une chambre d'isolement individuelle équipée de ses propres sanitaires.

Il y a lieu de notifier le cas présumé, dans le respect du droit de l'UE en matière de protection des données, aux services médicaux locaux qui conseilleront la marche à suivre pour les tests et, le cas échéant, la prise en charge du cas et son transfert vers un hôpital ou autre établissement de soins conformément au suivi médical mis en place au niveau local.

Quand le cas présumé est considéré comme probable ou confirmé, les autorités sanitaires locales en sont informées et indiquent s'il convient d'entamer un traçage des contacts. Le traçage des contacts commence généralement immédiatement après la notification d'un cas probable ou confirmé et relève généralement de la responsabilité des autorités sanitaires locales. L'établissement de tourisme est invité à coopérer et à fournir toutes les informations nécessaires concernant les clients ou membres du personnel qui pourraient avoir été en contact avec la personne infectée dans l'établissement au cours des 2 jours précédant et des 14 jours suivant l'apparition des symptômes chez cette personne.

Les membres du personnel qui développent des symptômes devraient être isolés chez eux et se faire suivre par un médecin.

Il convient d'aérer pendant au moins une heure les espaces intérieurs dans lesquels est passé le cas présumé ou confirmé de COVID-19, puis de les nettoyer avec soin, au moyen d'un détergent neutre, puis de décontaminer les surfaces avec un désinfectant virucide efficace. Pour cette décontamination intervenant après le nettoyage à l'aide d'un détergent neutre, on peut ainsi utiliser de l'hypochlorite de sodium à 0,05-0,1 % ou des produits à base d'éthanol (au moins 70 %). Tous les textiles potentiellement contaminés (serviettes de toilette, draps, rideaux, nappes etc.) doivent être lavés dans un cycle à 90 °C au moyen de détergents textiles ordinaires. Si le textile en question ne supporte pas un cycle d'eau chaude, il faut ajouter au cycle de lavage de l'eau de Javel ou d'autres produits de décontamination des textiles.

Recommandations spécifiques aux aménagements dans les hôtels

Il est recommandé de prendre les mesures suivantes pour diminuer la probabilité de transmission de la COVID-19:

1. Administration et gestion

- a. Élaborer un plan de préparation détaillant les mesures de prévention de la COVID-19 et de lutte contre celle-ci en concertation avec les autorités sanitaires locales.
- b. Suivre de près les recommandations des autorités sanitaires pour avoir connaissance de l'évolution de la situation et évaluer les risques d'infection du personnel et des clients.
- c. Assurer la formation du personnel sur les procédures à suivre pour tous les aspects pertinents de la prévention de la COVID-19 et de la lutte contre celle-ci, comme la désinfection et le nettoyage, la bonne utilisation des masques, la prise en charge des cas présumés.
- d. Fixer une limite au nombre de clients pouvant être présents simultanément dans des espaces communs pour garantir la distanciation physique conformément aux orientations sur la distanciation physique et les rassemblements de masse — veiller à ce que le nombre autorisé de clients soit conforme aux recommandations des autorités sanitaires locales concernant les rassemblements.
- e. Garantir la disponibilité du matériel d'information destiné à la clientèle sur l'hygiène des mains et la bonne utilisation des masques, les symptômes de la COVID-19, les consignes et procédures locales en cas de maladie.

⁽¹⁰⁾ Centre européen de prévention et de contrôle des maladies, «Contact tracing: Public health management of persons, including healthcare workers, having had contact with COVID-19 cases in the European Union» — deuxième mise à jour, Stockholm [27 avril 2020], disponible à l'adresse suivante: <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19-contact-tracing-public-health-management>

- f. Utiliser l'affichage (comme des affichettes sur les murs des espaces communs et des chambres) pour informer les clients des protocoles visant à limiter les contacts entre le personnel et les clients.
 - g. Envisager l'annulation des activités dans des espaces clos où la distanciation physique ne peut être garantie, surtout si ces activités peuvent avoir lieu à l'air libre.
2. *Réception et service d'accueil*
- a. Garantir la disponibilité d'un désinfectant à base d'alcool pour les mains.
 - b. Envisager des solutions telles que l'enregistrement ou l'acquittement de la note en ligne pour limiter les contacts entre les clients et le personnel — si l'établissement est équipé d'un appareil d'auto-enregistrement à l'aide d'un écran tactile ou d'un clavier, veiller à ce qu'il soit régulièrement nettoyé pour limiter les risques de transmission.
 - c. Assurer la distanciation physique entre le réceptionniste et les autres membres du personnel et les clients, dans l'idéal avec une paroi de protection en plexiglas ou en verre.
 - d. Assurer une distanciation physique entre les clients avec, par exemple, un marquage au sol.
3. *Restaurants, salles à manger et bars*
- a. Garantir la disponibilité d'un désinfectant à base d'alcool pour les mains et un affichage à l'entrée rappelant les consignes de l'hygiène des mains.
 - b. Servir les clients à leurs tables plutôt qu'à un buffet et si ce n'est pas possible, renforcer les mesures d'hygiène et rappeler aux clients de se désinfecter les mains non seulement à l'entrée du restaurant, mais aussi avant et après leur passage au buffet.
 - c. Veiller à faire respecter la distanciation physique si un buffet est mis en place.
 - d. Limiter le nombre de clients pouvant être présents simultanément dans la salle pour garantir la distanciation physique.
 - e. Évitez la formation de files d'attente ou, si ce n'est pas possible, assurer une distanciation physique avec, par exemple, un marquage au sol.
 - f. Garantir une distance de 2 mètres entre les tables.
 - g. Assurer une aération suffisante conformément aux fréquences horaires de renouvellement de l'air et d'introduction d'air extérieur fixées par les orientations sur la ventilation des restaurants.
 - h. Veiller à ce que les filtres de la climatisation soient régulièrement nettoyés conformément aux instructions du fabricant.
 - i. S'il existe un système de climatisation, limiter autant que possible la réutilisation de l'air en circuit fermé.
 - j. Assurer un nettoyage régulier des surfaces fréquemment touchées avec un détergent classique.
4. *Salles de sport*
- a. Garantir la disponibilité d'un désinfectant à base d'alcool pour les mains.
 - b. Assurer le nettoyage des appareils et en particulier des surfaces touchées (comme les poignées) après chaque utilisation et la mise à disposition de matériel de nettoyage approprié.
 - c. Garantir la distanciation physique entre les utilisateurs.
 - d. Limiter les entrées pour garantir la distanciation physique.
 - e. Éviter l'utilisation des vestiaires et encourager les utilisateurs à se changer dans leurs chambres.
5. *Salles de soins, bains et piscines intérieures*
- a. Garantir la disponibilité de désinfectants à base d'alcool et de lavabos pour se désinfecter ou se laver les mains.
 - b. Recommander le port de masques à la fois par la personne effectuant un soin thermal et par le client puisqu'il n'est pas possible d'éviter les contacts physiques à l'occasion de tels soins, ni d'établir une distanciation physique entre ces personnes.

- c. Recommander la désinfection ou le lavage des mains avant et après chaque soin.
 - d. Assurer un entretien régulier et un nettoyage des espaces concernés.
6. *Équipements extérieurs (piscines, plages, aires de jeu)*
- a. Garantir la disponibilité de désinfectants à base d'alcool et de lavabos pour se désinfecter ou se laver les mains.
 - b. Assurer une distanciation physique de 2 mètres entre les tables et les installations de plage, entre les clients au cours des différentes activités, ainsi que dans les piscines.
 - c. Les clients faisant chambre commune peuvent partager les mêmes tables, installations de plage etc.
 - d. Assurer un entretien régulier et un nettoyage des espaces concernés.
7. *Espaces intérieurs consacrés aux enfants (crèches d'hôtel, par exemple)*
- a. Comme il n'est pas possible d'éviter les contacts physiques ni d'établir une distanciation physique dans ces espaces, il convient de réfléchir à l'opportunité de les maintenir en service.
- S'il est décidé de maintenir ces espaces en service, les recommandations suivantes s'appliquent:
- b. Envisager le port d'un masque par le personnel en charge des enfants.
 - c. Garantir la disponibilité de désinfectants à base d'alcool et de lavabos pour se désinfecter ou se laver les mains.
 - d. Limiter le nombre d'enfants accueillis simultanément.
 - e. Assurer un nettoyage régulier des surfaces fréquemment touchées, des jouets et des équipements avec un détergent classique.
8. *Salles de conférences et de réunion*
- a. Rappeler aux organisateurs de conférences et de réunions les instructions prises au niveau local quant au nombre de participants autorisés.
 - b. Garantir la disponibilité de désinfectants et de lavabos pour se désinfecter ou se laver les mains.
 - c. Garantir une distanciation physique entre les participants conformément aux lignes directrices du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies.
9. *Toilettes*
- a. Garantir la disponibilité ininterrompue de savon et d'eau, ainsi que de serviettes en papier jetables ou de sèche-mains automatiques.
10. *Ascenseurs*
- a. Dissuader autant que possible les personnes ne faisant pas chambre commune d'emprunter ensemble un ascenseur en raison des impératifs de distanciation physique — l'utilisation des ascenseurs pourrait être réservée en priorité aux personnes handicapées ou portant des bagages.
 - b. Encourager l'utilisation des escaliers si possible (par exemple dans les bâtiments peu élevés).
 - c. Assurer un nettoyage régulier des surfaces fréquemment touchées (panneau de commande et mains courantes).
 - d. Assurer une bonne ventilation de l'ascenseur conformément aux instructions du fabricant et aux règles de construction en vigueur.
11. *Clients vulnérables*
- a. Dissuader les personnes vulnérables de participer à des activités dans lesquelles la distanciation physique ne peut être constamment garantie, en particulier lorsque ces activités se déroulent dans des espaces clos, et inciter les personnes vulnérables à appliquer méticuleusement la distanciation physique et l'hygiène des mains — pour que les clients vulnérables puissent demeurer dans l'hôtel, on peut envisager de leur servir les repas dans leurs chambres.
12. *Manifestations dans l'enceinte de l'établissement*
- a. Envisager l'annulation de toute manifestation impliquant un grand nombre de participants (comme un concert) et se tenir informé des recommandations nationales et locales en matière de santé publique sur le nombre de participants autorisés.

Documents apportant des informations supplémentaires

1. «Lutte anti-infectieuse lors de la prise en charge des patients chez lesquels on suspecte une infection par un nouveau coronavirus (nCoV): orientations provisoires», Organisation mondiale de la santé, Genève 2020
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/330675>
 2. «Water, sanitation, hygiene and waste management for COVID-19: Interim guidance», <https://www.who.int/publications-detail/water-sanitation-hygiene-and-waste-management-for-covid-19> (version française non encore disponible)
 3. «Global surveillance for COVID-19 caused by human infection with COVID-19 virus: interim guidance», Organisation mondiale de la santé, Genève 2020 <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/surveillance-and-case-definitions> (version française non encore disponible)
 4. «Considérations relatives au placement en quarantaine de personnes dans le cadre de l'endiguement de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19): orientations provisoires», Organisation mondiale de la santé, Genève 2020 <https://apps.who.int/iris/handle/10665/331364>
-

COMMUNICATION DE LA COMMISSION**Lignes directrices sur le rétablissement progressif des services de transport et de la connectivité — COVID-19**

(2020/C 169/02)

I. Introduction

1. La pandémie de COVID-19 a des répercussions majeures sur le transport et la connectivité dans l'UE. Les mesures visant à endiguer la propagation du virus ont entraîné une réduction spectaculaire des activités de transport, en particulier du transport de passagers ⁽¹⁾. Les flux de marchandises ont été moins touchés, en partie grâce aux efforts collectifs consentis par l'UE pour assurer la continuité du fret, bien qu'ils aient accusé une réduction en raison du déclin de l'activité économique et de la perturbation des chaînes d'approvisionnement.
2. La Commission a publié des orientations concernant la restriction temporaire des déplacements non essentiels ⁽²⁾ et a proposé des mesures spécifiquement axées sur le transport, parmi lesquelles des lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières ⁽³⁾, à la mise en œuvre des voies réservées pour le transport de marchandises ⁽⁴⁾, à la facilitation des opérations de fret aérien ⁽⁵⁾ et à la situation des gens de mer, des passagers et des autres personnes présentes à bord des navires ⁽⁶⁾. La Commission a fourni des orientations sur la meilleure façon de protéger les travailleurs du secteur des transports et les voyageurs, tout en assurant la continuité du fret.
3. Tant que les restrictions à la circulation des personnes sont en vigueur et que le fret risque lui aussi d'être perturbé, ces mesures et recommandations concernant les flux de marchandises, la libre circulation des travailleurs exerçant des professions critiques ⁽⁷⁾, le transit et le rapatriement des passagers et des équipages, devraient continuer d'être appliquées de manière cohérente et coordonnée par tous les États membres. Les États membres devraient continuer d'utiliser le réseau de points de contact nationaux pour les transports dans le contexte de la COVID-19 coordonné par la Commission.
4. Lorsque la situation en termes de santé publique donnera des signes d'amélioration, il sera important de rétablir de façon progressive les services de transport et la connectivité dans la mesure où les conditions épidémiologiques le permettent, car ces secteurs sont des catalyseurs essentiels de l'économie de l'UE et du monde, et jouent un rôle fondamental dans la vie quotidienne des Européens.
5. Le 15 avril 2020, la Commission européenne, en coopération avec le président du Conseil européen, a présenté une feuille de route européenne commune ⁽⁸⁾ contenant des recommandations sur la levée des mesures visant à contenir la propagation de la COVID-19. La feuille de route européenne commune annonçait que la Commission proposerait également «des orientations plus détaillées sur la manière de rétablir progressivement les services de transport, la connectivité et la libre circulation dès que la situation sanitaire le permettra, également dans la perspective de la planification des voyages pour les vacances d'été».

⁽¹⁾ On enregistre, par exemple, une baisse d'environ 90 % du trafic aérien par rapport à l'année dernière (source: Eurocontrol), de 85 % des services de transport ferroviaire de voyageurs à longue distance, de 80 % des services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs (y compris les services suburbains), un arrêt presque total des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs (source: CCFE), et une baisse plus de 90 % de l'activité des navires de croisière et des navires à passagers à la mi-avril par rapport à l'année dernière (source: AESM)

⁽²⁾ COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final et C(2020) 2050 final (JO C 102I du 30.3.2020, p. 12).

⁽³⁾ C(2020) 1753 final (JO C 86I du 16.3.2020, p. 1).

⁽⁴⁾ C(2020) 1897 final (JO C 96I du 24.3.2020, p. 1).

⁽⁵⁾ C(2020) 2010 final (JO C 100I du 27.3.2020, p. 1).

⁽⁶⁾ C(2020) 3100 final (JO C 119 du 14.4.2020, p. 1).

⁽⁷⁾ C(2020) 2051 final (JO C 102I du 30.3.2020, p. 12).

⁽⁸⁾ Feuille de route européenne commune pour la levée des mesures visant à contenir la propagation de la COVID-19 (JO C 126 du 17.4.2020, p. 1).

6. La principale priorité demeure la santé des citoyens, y compris les travailleurs du secteur des transports et les voyageurs. Il convient de prêter une attention particulière aux populations vulnérables, comme les personnes âgées et les personnes souffrant d'une affection sous-jacente, dans le strict respect de leur vie privée. L'assouplissement des restrictions en matière de déplacements et d'exploitation devrait donc être progressif, dans un souci de protection de la santé et afin que les systèmes et les services de transport, ainsi que les dispositifs connexes (par exemple, les contrôles aux frontières extérieures), puissent se réadapter à l'augmentation du volume de marchandises et du nombre de passagers. Cela devrait s'accompagner de campagnes de communication constamment actualisées de manière à ce que les voyageurs puissent planifier et agir en étant parfaitement informés de la situation, et donc conscients de leur responsabilité individuelle quant au respect des recommandations sanitaires pendant leurs déplacements.
7. Le rétablissement progressif des services de transport et de la connectivité sera entièrement fonction de l'approche suivie concernant les restrictions en matière de déplacements, des résultats des évaluations épidémiologiques, ainsi que de l'avis des experts médicaux sur les mesures de protection et de précaution nécessaires en matière de santé et d'hygiène. Les présentes lignes directrices de l'UE pour le rétablissement des services de transport et de la connectivité sont donc données sous réserve de ces éléments de choix politique, avec lesquels elles doivent rester pleinement alignées et cohérentes, et elles devraient être mises en œuvre dans le respect de la feuille de route européenne commune.
8. Elles offrent un cadre commun pour soutenir les autorités, les parties prenantes, les partenaires sociaux et les entreprises actives dans le secteur des transports pendant la période de rétablissement progressif de la connectivité. Les lignes directrices contiennent des principes généraux applicables à tous les services de transport et des recommandations spécifiques conçues pour répondre aux caractéristiques de chaque mode de transport de façon réaliste et pratique. Elles visent à fournir des orientations supplémentaires sur la manière de rétablir progressivement les services de transport, la connectivité et la libre circulation dès que la situation sanitaire le permettra, tout en protégeant la santé des travailleurs du secteur des transports et des voyageurs. Elles devraient être appliquées aux activités de transport dans et entre les États membres. Cependant, compte tenu de la nature transfrontalière des transports, ces lignes directrices devraient être appliquées de manière adéquate aux services de transport entre les États membres et les pays tiers, dès que la situation épidémiologique le permettra.
9. La pandémie de COVID-19 a touché l'ensemble de l'UE, mais ses incidences varient d'un État membre, d'une région ou d'une zone à l'autre. Pour rétablir la connectivité dans l'UE d'une manière qui soit sûre pour toutes les personnes concernées, et ramener la confiance du public dans les services de transport, les États membres et les institutions et agences de l'UE vont devoir coopérer étroitement. Un environnement où les déplacements seraient totalement exempts de risques n'est pas réalisable, pas plus que toute autre activité, mais les risques devraient, dans toute la mesure du possible, être réduits au minimum pendant la durée de la pandémie. Tant qu'un vaccin efficace n'aura pas été développé et largement mis à disposition, une deuxième vague d'infections ou l'apparition de nouveaux foyers restent possibles. Dans cette hypothèse, il convient d'élaborer des plans adaptés, au cas où la réintroduction de mesures serait nécessaire.
10. Compte tenu de la dimension planétaire de la pandémie de COVID-19 et du caractère international des services de transport, le rétablissement progressif, en temps opportun et sûr des systèmes de transport, à l'échelle non seulement européenne mais aussi mondiale, requiert un cadre d'acceptation mutuelle de la situation en matière de santé publique et des mesures en vigueur entre les pays, régions et zones, y compris entre les États membres et entre l'UE et les pays tiers. Dans ce contexte, les autorités compétentes de l'UE devraient coopérer dans toute la mesure possible avec les pays tiers et les organisations internationales sectorielles ^(*). Les mesures prises devront donc, autant que possible, être alignées en ce qui concerne leurs objectifs et leurs effets, et être considérées comme équivalentes.
11. Comme indiqué dans la feuille de route européenne commune, ces lignes directrices sont également utiles dans la perspective des vacances d'été et pour la planification des modalités de déplacement qu'elles impliquent. Le tourisme est un secteur important de l'économie de l'UE, intrinsèquement lié au transport et au voyage: la disponibilité des services de transport de passagers est une condition préalable et un catalyseur fondamental du tourisme. Par conséquent, le rétablissement en temps opportun d'une connectivité adéquate sera essentiel pour permettre une reprise progressive du tourisme.

(*) Telles que l'Organisation maritime internationale, l'Organisation internationale du travail, l'Organisation de l'aviation civile internationale, le secrétariat permanent de la Communauté des transports, etc.

II. Principes pour un rétablissement sûr et progressif du transport de passagers

a) Principes généraux pour un rétablissement de la connectivité

12. Tous les modes de transport devraient être progressivement remis en service, de façon prioritaire, sous réserve du déploiement effectif de mesures proportionnées et efficaces pour protéger la santé des travailleurs du secteur des transports et des voyageurs. Ces mesures devraient être conformes aux critères, principes et recommandations généraux énoncés dans la feuille de route européenne commune, notamment en ce qui concerne la situation épidémiologique et les politiques de contrôles aux frontières et de restrictions en matière de circulation et de voyage.
13. Par conséquent, les mesures susceptibles de restreindre les activités de transport, ainsi que les mesures de protection et de prévention sanitaires, devraient rester limitées, dans leur portée et leur durée, à ce qui est nécessaire pour protéger la santé publique. Toutes les mesures devraient non seulement être proportionnées, mais aussi dûment motivées, transparentes, adéquates, spécifiques au mode de transport et non discriminatoires; elles devraient en outre préserver des conditions de concurrence équitables sur le marché unique. Les États membres devront veiller à la conformité de ces mesures avec les règles en matière d'aides d'État et toutes les autres composantes du droit de l'UE.
14. Les mesures devraient faire l'objet d'un suivi constant afin de pouvoir être réévaluées et adaptées, le cas échéant, compte tenu de tous les avis d'experts et éléments d'appréciation pertinents, afin de rester proportionnées au niveau actuel des besoins en matière de santé publique. Lorsque des solutions nouvelles et plus efficaces seront disponibles, il conviendra d'accorder une priorité à leur déploiement, de sorte que les mesures moins efficaces ou plus contraignantes puissent être levées. Le principe de rapport coût/efficacité devrait être respecté. En d'autres termes, s'il existe plusieurs options permettant d'obtenir des effets comparables pour assurer la protection de la santé des travailleurs du secteur des transports et des voyageurs, il convient de privilégier la moins coûteuse.
15. Aux fins de protéger et de rétablir le fonctionnement total du marché unique, la fourniture transfrontières de services de transport, la pleine efficacité des mesures sanitaires et la confiance du public, les États membres devraient agir de façon coordonnée et coopérative. Les États membres devraient fonder leurs décisions quant à la levée des restrictions des déplacements liées à la COVID-19 sur les lignes directrices de la Commission concernant les frontières intérieures du 13 mai 2020 ⁽¹⁰⁾. Ces décisions devraient être notifiées à la Commission et à tous les États membres. La Commission est disposée à coordonner la levée des restrictions et le rétablissement des services de transport par l'intermédiaire du réseau de points de contact nationaux.
16. Cela nécessite également une approche coordonnée avec les pays voisins de l'UE, et au-delà. Les canaux de coordination ont déjà été étendus, par exemple dans les Balkans occidentaux, aux autorités nationales compétentes qui travaillent en étroite collaboration avec le réseau européen de points de contact nationaux pour les transports. L'objectif commun est d'assurer la fourniture de services de transport et la connectivité.
17. Conformément aux principes susmentionnés, selon lesquels les mesures devraient être proportionnées et spécifiques aux modes de transport, il convient de définir des options de mobilité sûres plutôt que des mesures d'interdiction générale qui entraînent une paralysie des services de transport au sein de l'UE. Par exemple, une option pourrait consister à nettoyer de façon plus approfondie et régulière, à désinfecter et à ventiler de manière appropriée les infrastructures servant de plateformes de transport et les véhicules ⁽¹¹⁾, au lieu d'interdire totalement les services de transport concernés. Une telle approche devrait permettre de cibler les sources de risque tout en facilitant un retour progressif aux activités économiques et quotidiennes ordinaires. Une coopération étroite entre les autorités compétentes en matière de santé et de transport ainsi qu'avec les principales parties prenantes sera cruciale à cet égard.

⁽¹⁰⁾ Communication de la Commission intitulée «Pour une approche coordonnée par étapes de la levée des contrôles aux frontières intérieures et du rétablissement de la libre circulation — COVID-19» du 13 mai 2020.

⁽¹¹⁾ Dans la présente communication, le terme «véhicule» peut désigner, en fonction du contexte, tout type de véhicules, et notamment les voitures, les camions, les autobus, les autocars, les trains, les avions, les navires, les bateaux, les bacs, etc.

18. Il importe de continuer de préserver le transport de marchandises afin que les chaînes d'approvisionnement restent opérationnelles. Comme indiqué dans la feuille de route européenne commune, «[d]urant la phase de transition, il convient de redoubler d'efforts en vue de maintenir la libre circulation des marchandises et de sécuriser les chaînes d'approvisionnement». Sur la base du délai maximal actuel de 15 minutes pour le passage des frontières via des voies réservées, les contrôles effectués devraient être allégés progressivement et de façon coordonnée, en utilisant les canaux de coordination établis, tels que les points de contact nationaux pour les transports dans le contexte de la COVID-19 et le dispositif intégré pour une réaction au niveau politique dans les situations de crise (IPCR), afin de permettre, à terme, le franchissement des frontières intérieures dans les mêmes conditions qu'avant l'introduction des restrictions liées à la COVID-19 pour tous les véhicules de transport de marchandises et tous les biens. Au fur et à mesure de l'augmentation du trafic, le rôle que les plateformes multimodales, telles que les ports ou les terminaux de conteneurs, peuvent jouer pour soutenir les voies réservées mérite une attention particulière. Il conviendra d'utiliser au mieux tous les modes de transport, y compris les voies navigables intérieures et le fret ferroviaire, pour garantir le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement. Il faut que les travailleurs essentiels dans le secteur des transports puissent circuler librement et sans entraves et il y a donc lieu d'envisager, à cette fin, un accès à des files prioritaires dans les infrastructures servant de plateformes de transport. Pendant la phase de sortie progressive et suivant les recommandations des autorités de santé publique, il conviendra de diminuer peu à peu les contrôles sanitaires, de lever les quarantaines systématiques (c'est-à-dire imposées indépendamment des symptômes présentés ou de tout résultat de test) et d'abolir les convois. Il sera également possible de réintroduire les interdictions de circuler si la fluidité du trafic le permet et il y aura lieu d'harmoniser davantage les autres dérogations aux règles relatives aux temps de conduite et de repos après la fin du mois de mai 2020 et de les limiter à ce qui est strictement nécessaire, afin de rétablir progressivement des règles de l'Union uniformes et facilement applicables.
19. Dès que la situation de santé publique le permettra, les restrictions applicables aux modes de transport individuel (par exemple, les voitures, les motocyclettes ou les bicyclettes) devraient être levées. L'assouplissement des restrictions permettra une reprise rapide de la mobilité, en particulier aux niveaux local et régional (elle donnera par exemple aux personnes la possibilité de parcourir de plus longues distances et de se déplacer plus rapidement au niveau local ou au sein d'un État membre). La levée de ces restrictions, destinée à faciliter le transport individuel, devrait se faire dans le respect des mesures générales de distanciation et de prévention imposées ou préconisées par chaque État membre.
20. Dans le même temps, il convient de renforcer la disponibilité de moyens de transport collectifs sûrs, parallèlement au processus progressif de déconfinement, afin d'offrir à tous les citoyens des alternatives en matière de mobilité. Les mesures prises à cet effet ainsi que le mode de communication adopté devraient contribuer à restaurer la confiance des passagers en ce qui concerne l'utilisation sûre des transports collectifs.
21. Il convient de veiller à ce que les opérateurs de transport et les prestataires de services qui fournissent des services équivalents pour une même liaison soient soumis à des mesures équivalentes. L'objectif devrait être de garantir aux passagers le même niveau de sécurité, de clarté et de prévisibilité, d'éviter toute discrimination et de préserver des conditions de concurrence équitables.
22. Afin de garantir que les mesures prises au départ et à l'arrivée soient comparables, quel que soit le mode de transport, de manière à éviter que tout déplacement devienne exagérément compliqué, voire impossible, il est essentiel de veiller à ce que des mesures équivalentes fondées sur des principes communs, chacune atténuant de manière appropriée les risques sanitaires pertinents, soient acceptées mutuellement aux points de départ et d'arrivée. La coordination entre les États membres et avec les pays tiers devrait faciliter ce processus.
23. Afin que les voyageurs puissent planifier leurs déplacements en connaissance de cause, les opérateurs de transport et les prestataires de services pourraient mettre à disposition des informations sur les taux d'occupation moyens pour des liaisons ou des heures particulières. Cette mesure revêtira une importance particulière pour les services sans réservation de place et pour les transports publics locaux. Ces informations pourraient être mises à disposition du public en ligne ou via des applications mobiles spécifiques.
24. Plusieurs États membres, régions et villes sont déjà en train de repenser la mobilité urbaine, par exemple en élargissant les trottoirs et les pistes cyclables, en adaptant les horaires des services de transport et en développant des technologies innovantes permettant de gérer les flux de passagers et d'éviter les concentrations de personnes. La Commission encourage et soutient l'élaboration et la mise en œuvre de nouvelles solutions de mobilité urbaine ainsi que de mesures visant à faciliter la mobilité active, collective et partagée en toute sécurité et à susciter la confiance des citoyens.
25. Le cas échéant, des règles claires concernant les droits et obligations des opérateurs de transport et des prestataires de services devraient s'appliquer. Ainsi, si c'est aux opérateurs qu'il incombe de faire respecter les mesures de distanciation ou de refuser l'accès à une infrastructure ou à un véhicule aux voyageurs ne portant pas de masque ou lorsqu'un certain nombre maximal de passagers est dépassé, il convient de définir clairement le cadre juridique qui leur confère le pouvoir de mettre en place ces mesures.

b) *Protéger les travailleurs du secteur des transports*

26. Pendant la crise, les travailleurs du secteur des transports, quel que soit le mode, ont joué un rôle essentiel en acheminant les marchandises, en soutenant le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement, en rapatriant les citoyens de l'UE et en transportant les travailleurs essentiels vers leur lieu de travail, en s'exposant à un risque accru pour leur santé et leur bien-être. Les infrastructures servant de plateformes de transport, les fournisseurs de services et les opérateurs devraient appliquer des principes de continuité des activités afin que l'exploitation se poursuive en toute sécurité, en concertation avec les partenaires sociaux. Cela signifie également que les travailleurs du secteur des transports devraient être suffisamment consultés, équipés et formés et qu'ils devraient recevoir des instructions adéquates sur la manière de s'acquitter de leur mission en réduisant au minimum les risques pour leur santé ainsi que celle de leurs familles, de leurs collègues et de leurs passagers. Il pourrait s'agir, par exemple, d'informations sur la manière d'utiliser correctement les équipements de protection, de maintenir un bon niveau d'hygiène, de réduire au minimum les contacts inutiles avec les autres et, dans la mesure du possible, de déceler les infections potentielles.
27. Lorsque des travailleurs du secteur des transports sont tenus, en raison de la nature de leur travail, d'avoir un niveau élevé d'interaction avec d'autres personnes (par exemple le personnel navigant, le personnel chargé des inspections de sécurité et de sûreté dans les aéroports et les ports, les contrôleurs de billets, les chauffeurs de bus et de camionnettes, les équipages de navires à passagers, les pilotes maritimes, le personnel fournissant une assistance aux passagers, notamment aux personnes handicapées et à mobilité réduite), leurs employeurs devraient leur fournir des équipements de protection individuelle d'un niveau approprié, comme indiqué ci-dessous. Il convient que ces équipements soient renouvelés régulièrement, et que leur élimination se fasse en toute sécurité. L'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail a publié des lignes directrices à l'intention des employeurs concernant le retour au travail après la COVID-19, qui contiennent des informations utiles concernant des secteurs spécifiques, notamment le secteur des transports ⁽¹²⁾.

c) *Protection des passagers*

28. Pour toutes les formes de transport collectif de passagers, il convient de prendre des mesures raisonnables pour limiter les contacts entre les travailleurs du secteur des transports et les passagers, ainsi qu'entre les passagers. Dans la mesure du possible, il y a lieu d'appliquer les pratiques de distanciation entre les passagers tant que la situation sanitaire générale l'exige. D'autres mesures qui réduisent le risque d'infections devraient être appliquées, parmi lesquelles:
- le port d'équipements de protection individuelle (masques, gants, etc.) par les travailleurs du secteur des transports;
 - la réduction, dans la mesure du possible, de la densité des passagers dans les transports collectifs et dans les zones d'attente (il pourrait être envisagé de soutenir le fonctionnement de ces services à plus faible capacité pour en préserver la viabilité, par exemple au moyen d'obligations de service public temporaire conformes aux règles de l'UE applicables ⁽¹³⁾);
 - le maintien ou l'installation de barrières de protection dans les infrastructures servant de plateformes de transport et les véhicules (par exemple, au niveau des conducteurs, des guichets ou des points de contrôle d'accès);
 - la délimitation de files distinctes ou la séparation, par d'autres moyens, des différents flux de passagers dans les infrastructures servant de plateformes de transport (ports, aéroports, gares ferroviaires, arrêts de bus, embarcadères de ferry, pôles de transports publics urbains, etc.);
 - au niveau de ces infrastructures, la suppression des équipements qui favorisent les concentrations de personnes (par exemple les bancs ou les tables) ou, tout au moins, un agencement différent pour garantir le respect des mesures de distanciation;
 - la présentation claire d'informations accessibles sur les pratiques recommandées (par exemple, le lavage ou la désinfection fréquents des mains, le maintien des distances appropriées) et sur les mesures spécifiques en place dans l'infrastructure ou le mode de transport concerné;

⁽¹²⁾ «COVID-19: guide pour le lieu de travail» et «COVID-19: Retour sur le lieu de travail - Adapter les lieux de travail et protéger les travailleurs», https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_Retour_sur_le_lieu_de_travail_-_Adapter_les_lieux_de_travail_et_prot%C3%A9ger_les_travailleurs

⁽¹³⁾ Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1); règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3); règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (JO L 364 du 12.12.1992, p. 7).

- g. des mesures adéquates à l'embarquement et au contrôle de sûreté (par exemple, dans les bus, pas de montée ou de descente des passagers par la porte avant; ouverture des portes par défaut; désinfection des plateaux) et d'autres mesures qui contribuent à réduire les contacts au minimum (par exemple sur les courtes liaisons par ferry, possibilité d'autoriser les passagers à rester dans leur véhicule si un niveau de sécurité général suffisant peut être assuré),
- h. il convient d'accorder la priorité au transport de personnes handicapées et à mobilité réduite ainsi qu'aux personnes âgées. Les travailleurs du secteur des transports qui, conformément aux règles de l'UE en matière de droits des passagers, fournissent une assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite ainsi qu'aux personnes âgées, devraient disposer des équipements de protection individuelle nécessaires.
29. Les passagers devraient porter des masques faciaux dans les infrastructures servant de plateformes de transport et les véhicules utilisés dans les transports collectifs, en particulier lorsque les mesures de distanciation physique ne peuvent pas être respectées en permanence ⁽¹⁴⁾. Il convient de présenter de manière claire des informations accessibles sur les comportements sûrs à l'intention des passagers (respect des distances, hygiène des mains, etc.). Il y a lieu d'élaborer des protocoles pour la gestion des infections potentielles dans ces installations. Ces protocoles devraient être communiqués clairement aux travailleurs du secteur des transports et facilement accessibles aux passagers.
30. Lorsqu'il est plus difficile d'établir des distances physiques, il convient de mettre en place des mesures de sauvegarde supplémentaires assurant des niveaux de protection équivalents. En outre, s'il existe différentes possibilités pour atteindre une destination, il convient de privilégier les options qui permettent d'assurer de manière adéquate le respect des mesures de distanciation physique, conformément aux recommandations des autorités de santé publique.
31. La réduction du risque d'infections dans les infrastructures servant de plateformes de transport et dans les véhicules, pour tous les modes de transport devrait être une priorité. Il y a lieu de procéder régulièrement au nettoyage et à la désinfection intensifiés des infrastructures servant de plateformes de transport et des véhicules pour tous les modes de transport. Du gel hydroalcoolique/désinfectant devrait être disponible dans ces infrastructures et dans les véhicules.
32. Il convient de prévoir des aménagements et de mettre en œuvre des protocoles dans les infrastructures servant de plateformes de transport afin d'isoler immédiatement les cas d'infection présumée par la COVID-19 jusqu'à ce que d'autres mesures appropriées puissent être prises. À cette fin, il y a lieu de désigner des zones de sécurité et du personnel spécialisé et formé disposant d'un équipement de protection adéquat. Les installations médicales et le personnel médical existants (par exemple, dans les aéroports, dans les ports ou à bord des navires) devraient être renforcés pour faire face à l'augmentation du volume de trafic au fur et à mesure de la levée des restrictions.
33. Il convient de privilégier la vente de billets électroniques et les réservations de places afin de réduire les concentrations de groupes de voyageurs dans certaines zones (telles que les distributeurs de billets et les points de vente) et de mieux contrôler le nombre autorisé de passagers, tout en garantissant que les ventes de billets restent accessibles aux personnes qui n'ont pas accès à des outils électroniques ou ne sont pas en mesure de les utiliser. Il y a lieu, dans la mesure du possible, de favoriser un environnement sans contact.
34. Les ventes d'autres produits, telles que les produits alimentaires et les boissons, peuvent être limitées dans les véhicules. Pour réduire le risque d'infection, les exploitants de points de vente du commerce de passage, tels que les boutiques hors taxes, devraient prendre des mesures adéquates, telles que: la gestion des flux de passagers pour assurer le respect des mesures de distanciation (y compris l'utilisation de marquage au sol, l'optimisation de l'agencement, si nécessaire, la limitation du nombre de clients); le nettoyage et la désinfection réguliers des locaux, du matériel et des marchandises; l'installation de barrières entre les clients et le personnel aux caisses; l'utilisation obligatoire, en particulier à l'entrée et à la sortie du point de vente, de points de distribution de gel hydroalcoolique mis à disposition en nombre suffisant; la présentation, de manière clairement visible pour les clients, d'informations sur les comportements sûrs à adopter; et des dispositions visant à faire en sorte que le personnel de vente soit correctement formé et équipé pour interagir avec les clients et manipuler les marchandises conformément aux orientations fournies par les autorités sanitaires quant aux pratiques sûres à adopter pendant la pandémie de COVID-19.

⁽¹⁴⁾ Le terme «masque facial» est un terme générique qui couvre à la fois les masques à usage médical et non médical. L'ECDC indique que l'utilisation de masques à usage non médical fabriqués à partir de divers textiles pourrait être envisagée, en particulier si, en raison de problèmes d'approvisionnement, les masques à usage médical doivent être utilisés en priorité comme des équipements de protection individuelle par les professionnels de la santé (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Il appartiendra aux autorités nationales de santé et de sécurité d'apporter d'autres précisions dans le cadre de leurs discussions avec les acteurs des différents modes de transport, en fonction du risque épidémiologique dans le pays concerné, de la disponibilité et d'autres considérations. Certains travailleurs du secteur des transports et passagers, respectivement, peuvent être exposés à des niveaux de risque différents.

35. En sus d'autres mesures visant à limiter le risque d'infection, il serait possible d'avoir recours à des mesures de traçage des contacts et d'alerte, par exemple via des applications mobiles, utilisées par les passagers sur une base volontaire pour détecter et interrompre les chaînes d'infection et réduire le risque de propagation tant que des risques de transmission subsistent. L'accès aux services de transport ne devrait pas être subordonné à l'utilisation d'applications de traçage des contacts. En raison de la nature transfrontalière des transports, il importe de garantir l'interopérabilité et l'acceptation mutuelle de ces mesures. Si elles sont mises en œuvre, les mesures de traçage des contacts devraient être strictement limitées aux fins de la lutte contre la pandémie de COVID-19 et établies conformément à la boîte à outils commune de l'UE du réseau «Santé en ligne» concernant les applications mobiles permettant le traçage des contacts dans le cadre de la lutte de l'UE contre la COVID-19 ⁽¹⁵⁾, des orientations de la Commission sur les applications ⁽¹⁶⁾ et des lignes directrices du comité européen de la protection des données ⁽¹⁷⁾, afin de garantir le niveau le plus élevé possible de protection des données.
36. Les transporteurs et les prestataires de services devraient se doter de protocoles spécifiques lorsque des passagers tombent malades ou présentent des symptômes de COVID-19 pendant ou immédiatement après leur voyage ou leur passage par une plateforme de transport. Ces protocoles devraient prévoir des zones de sécurité clairement définies pour les passagers présentant des symptômes, ainsi que des mesures précises pour réduire au minimum leur exposition aux autres passagers et aux travailleurs du secteur des transports, procéder à la collecte et à l'analyse de toutes les informations pertinentes sur les contacts avec les autres passagers et les travailleurs, etc. Dans le cas de voyages qui impliquent une réservation, il convient d'y ajouter la possibilité d'identifier et d'alerter les autres passagers qui se sont trouvés à proximité de ces personnes.

d) *Prochaines étapes*

37. Afin de rétablir la régularité des services de transport et la connectivité, il sera nécessaire, en l'absence de vaccin, d'adopter une approche souple combinant une utilisation accrue d'équipements de protection individuelle adaptés, une ventilation appropriée et sûre, utilisant si possible l'air extérieur et évitant la simple circulation de l'air intérieur, une augmentation des capacités de traçage volontaire des contacts et un renforcement des moyens de décontamination.
38. À moyen et à long terme, il est recommandé que toutes les mesures extraordinaires mises en place pendant l'épidémie de COVID-19 fassent l'objet d'un suivi et d'une évaluation continue et soient réexaminées en temps utile, sauf si la situation épidémiologique requiert leur prolongation, ou lorsqu'elles ont été bénéfiques pour l'amélioration des systèmes de transport et de l'efficacité des transports.
39. Ni l'application des mesures de confinement en cours ni leur assouplissement et le rétablissement progressif des services de transport et de la connectivité ne doivent conduire à un relâchement, même temporaire, des normes de sécurité et de sûreté élevées de l'UE dans le secteur des transports, y compris en matière de santé et de sécurité des travailleurs du secteur des transports. Il faut éviter que des problèmes de sécurité et de sûreté des transports ne s'ajoutent à ceux que pose l'épidémie de COVID-19.

III. Orientations pratiques sur les mesures particulières à prendre pour assurer la sécurité du transport de passagers, tous modes de transport confondus, dans le contexte de l'épidémie de COVID-19

a) *Recommandations transversales*

40. Les principes visés plus haut devraient présider à la reprise et au renforcement progressifs du transport de passagers dans l'ensemble de l'UE pour tous les modes de transport lorsque les restrictions liées à la pandémie de COVID-19 seront levées et que les activités reprendront. Ces principes communs devraient faciliter l'acceptation mutuelle des mesures mises en œuvre au sein de l'UE mais aussi à l'égard des pays tiers pour assurer la continuité effective des services de transport. Ainsi qu'il est précisé au point précédent, certains principes et mesures devraient s'appliquer aux plateformes de transport et aux véhicules pour tous les modes de transport, moyennant des ajustements spécifiques pour tenir compte des circonstances, des besoins et de la faisabilité propres à chaque mode.
41. Ce dispositif transversal comprend notamment les mesures suivantes.
- a. Il pourra se révéler nécessaire, au moins lors des premières phases d'assouplissement des restrictions, de réduire le nombre de passagers à bord des véhicules dans certains modes de transport terrestre, afin que les exigences de distanciation sociale applicables soient dûment respectées.

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf.

⁽¹⁶⁾ Communication de la Commission intitulée «Orientations sur les applications soutenant la lutte contre la pandémie de COVID-19 en ce qui concerne la protection des données (JO C 124I du 17.4.2020, p. 1).

⁽¹⁷⁾ https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en

- b. L'utilisation volontaire d'applications de traçage des contacts devrait être envisagée pour créer un niveau supplémentaire d'atténuation des risques.
 - c. Les travailleurs du secteur des transports devraient être munis d'EPI et, si possible, séparés des passagers par des barrières.
 - d. Nettoyage et désinfection fréquents des infrastructures servant de plateformes de transport et des véhicules, et augmentation de la fréquence de collecte des déchets.
 - e. Installation systématique et, dans la mesure du possible, utilisation obligatoire de points de désinfection des mains.
 - f. Renforcement de la ventilation, filtrage de l'air et, le cas échéant, priorité à l'utilisation de l'air naturel.
 - g. Port d'un masque par les passagers, surtout dans les cas où les mesures de distanciation ne peuvent être pleinement respectées à tout moment.
 - h. La billetterie et la fourniture d'informations doivent être assurées de manière électronique et automatique. La prévente électronique de billets devrait être fortement encouragée et préférée, ainsi que les procédures d'enregistrement et de réservation anticipés.
 - i. L'enregistrement, le chargement et le déchargement des bagages devraient être organisés de manière à éviter les concentrations de passagers.
 - j. Il convient, dans la mesure du possible, de favoriser la commande préalable de services et de repas à bord au moment de la réservation, afin de réduire les contacts entre le personnel et les passagers.
 - k. Des informations accessibles sur les procédures mises en œuvre pour garantir un comportement sûr ainsi que sur les équipements de protection individuelle requis pour les passagers devraient être présentées très clairement dans les plateformes de transport et à bord des véhicules.
42. Les organisations de parties prenantes, les exploitants et les prestataires de services exerçant leurs activités dans les divers modes de transport devraient élaborer et mettre en œuvre des mesures adéquates qui tiennent compte des circonstances propres à chacun de ces modes. Ces mesures devraient être compatibles avec les principes et recommandations généraux et spécifiques à chaque mode exposés dans les présentes lignes directrices. Elles devraient être réévaluées en permanence et, le cas échéant, adaptées afin de garantir efficacement la protection de la santé des travailleurs du secteur des transports et des passagers.
43. Il convient, par ailleurs, de mettre en œuvre et d'appliquer les mesures exposées ci-après, qui tiennent compte des caractéristiques et des besoins spécifiques de chaque mode de transport.

b) *Transport aérien*

44. Le secteur de l'aviation possède une longue expérience de la gestion des risques de sûreté et de sécurité et est coutumier d'un environnement très contrôlé. Pour sortir de cette crise, il faudra regagner la confiance des passagers et les convaincre que l'aviation est un mode de transport sûr. À cette fin, il sera essentiel que les parties prenantes du secteur de l'aviation et de la santé communiquent largement sur les mesures mises en place, ainsi que sur la manière dont elles permettent d'atténuer les risques. Le secteur de l'aviation devrait veiller à ce que les mesures soient très visibles, coordonnées et communiquées aux voyageurs à tout moment.
45. L'atténuation du risque de propagation de la COVID-19 devrait obéir aux mêmes principes que ceux utilisés pour la gestion des risques de sûreté et de sécurité, comprenant le contrôle du respect des règles, la réévaluation de l'efficacité des mesures à intervalles réguliers et l'adaptation des mesures en fonction de l'évolution des besoins et de l'amélioration des méthodes et des technologies, mais en gardant à l'esprit que les aéroports et les compagnies aériennes ne sont pas qualifiés pour assurer des services sanitaires, comme la prise de décisions quant au dépistage sanitaire des passagers, qui incombent aux autorités compétentes.
46. Pour que les mesures au départ et à l'arrivée soient comparables et pour éviter, par là même, que voyager ne devienne trop contraignant, voire impossible, il est essentiel de veiller à ce que des mesures équivalentes, fondées sur des principes communs et atténuant chacune de manière adéquate les risques sanitaires auxquels elles se rapportent, soient acceptées mutuellement aux points de départ et d'arrivée. Pour faciliter ce processus, il est utile de mettre au point des critères concrets à transposer dans une approche internationalement reconnue. L'utilisation de normes équivalentes et l'application de la réciprocité en ce qui concerne les mesures et leur acceptation peuvent être des éléments déterminants pour l'aviation dans l'UE et à l'échelle mondiale. Par conséquent, une coopération étroite avec les pays tiers et les partenaires internationaux, dont l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), sera essentielle.

47. En collaboration avec la Commission, le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) et les autorités compétentes, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) présentera dans les semaines à venir des lignes directrices opérationnelles techniques visant à faciliter une approche coordonnée et à aider les autorités aéronautiques nationales, les compagnies aériennes, les aéroports et les autres parties prenantes du secteur de l'aviation. Ces lignes directrices opérationnelles techniques tiendront compte des principes de gestion de la sécurité élaborés pour garantir la sécurité du système aéronautique européen et établiront un protocole de référence pour la sécurité sanitaire dans le secteur de l'aviation, qu'il sera proposé d'appliquer dans l'ensemble de l'UE.
48. Le protocole devrait comprendre les mesures suivantes:
- renforcement de la ventilation, filtrage de l'air de type hospitalier et circulation d'air verticale;
 - limitation des risques de contamination à toutes les étapes du voyage (par exemple, en évitant les concentrations de passagers, en limitant les interactions à bord, en optimisant l'attribution des sièges en fonction des contraintes techniques et en privilégiant les documents et moyens de paiement électroniques);
 - réduction des mouvements en cabine (par exemple, moins de bagages de cabine, moins d'interactions avec l'équipage);
 - gestion adéquate des flux de passagers (par exemple, en diffusant des informations sur les arrivées avant l'heure prévue à l'aéroport; en donnant la priorité à l'enregistrement électronique et à l'auto-enregistrement; en veillant à la distanciation et en réduisant au minimum les contacts aux points de collecte des bagages, aux points de contrôle de sûreté, au contrôle frontalier, à l'embarquement et lors de la récupération des bagages); des informations accessibles sur les procédures aéroportuaires devraient être fournies aux passagers avant leur voyage.
49. Les lignes directrices opérationnelles techniques que publieront prochainement l'AESA et l'ECDC définiront des mesures d'atténuation supplémentaires, en étroite coordination avec les autorités nationales compétentes, dont le déploiement devra permettre une exploitation cohérente des vols dans l'ensemble de l'UE.
- c) *Transport routier*
50. Des niveaux élevés d'hygiène devront être assurés dans toutes les parties des terminaux, espaces de repos (par exemple, sur les autoroutes), parkings couverts, stations de ravitaillement et de recharge, notamment par des nettoyages et désinfections réguliers, afin de limiter le risque de contagion pour les usagers de la route. La gestion des flux de voyageurs devrait être mise en œuvre dans les gares. Lorsque des niveaux adéquats de santé publique ne peuvent être garantis, il convient d'envisager la fermeture de certains points d'arrêt ou gares.
51. Transport par autobus et autocar: pour permettre une reprise graduelle des voyages en autobus et en autocar, des mesures appropriées s'imposeront, en distinguant les services régionaux et longue distance. Pour être efficaces, les approches concernant tout particulièrement les services internationaux de transport par autobus et autocar devraient être coordonnées entre les États membres et les exploitants. Des pratiques d'exploitation sûres devraient être établies, comme l'embarquement par l'arrière et, autant que faire se peut, l'aération par les fenêtres de préférence à la climatisation. De plus, l'allocation des sièges devrait être optimisée dans la mesure du possible (par exemple, en regroupant les membres d'une même famille et en séparant les personnes qui ne voyagent pas ensemble). Dans les minibus, les passagers ne devraient pas être autorisés à prendre place à côté du chauffeur, sauf si une séparation physique est possible. Il faudra permettre aux exploitants de services réguliers de transport par autobus de reconstituer progressivement le réseau, en fonction des restrictions nationales. Pour faciliter ce processus, les États membres devraient établir des procédures simplifiées et rapides qui permettent aux exploitants d'adapter rapidement leurs services, sans mettre en danger la santé et la sécurité des travailleurs du secteur des transports. Si possible, les contacts du personnel avec les bagages des voyageurs devraient être limités et les passagers devraient assurer le chargement et le déchargement de leurs propres bagages.
52. Transport en voiture/camionnette à la demande (taxi, véhicules de transport avec chauffeur): les services de taxi et de location de véhicules avec chauffeur ont été largement maintenus moyennant des mesures de protection spécifiques pour les chauffeurs et l'instauration d'une limite fixée à un seul passager ou à plusieurs personnes vivant sous le même toit. Ces services devraient continuer à fonctionner dans le respect de mesures spécifiques d'hygiène et d'atténuation des risques. Les entreprises devraient fournir des masques et des désinfectants aux chauffeurs. L'intérieur des véhicules devrait être désinfecté le plus souvent possible. Les chauffeurs de taxi et de véhicule de location avec chauffeur devraient éviter les contacts physiques avec les passagers, et les paiements électroniques devraient être privilégiés en toute circonstance. Les entreprises devraient fournir aux chauffeurs des séparations physiques (par exemple, des rideaux ou des barrières en plastique) permettant de limiter les contacts avec les passagers à bord des véhicules. Les passagers ne devraient pas être autorisés à prendre place à côté du chauffeur, sauf si une séparation physique est possible. Les entreprises devraient partager les informations utiles avec les voyageurs avant le voyage.

d) *Transport ferroviaire*

53. Pour la reprise du transport de passagers, il importera de donner à ces derniers l'assurance qu'il est sans danger de prendre les transports en commun. Les mesures devront être bien communiquées, visibles et efficaces. En ce qui concerne tout particulièrement les services ferroviaires internationaux, les approches, pour être efficaces, doivent être coordonnées entre les États membres et les exploitants. Les associations et les organisations de travailleurs du secteur ferroviaire s'efforcent d'établir des règles communes.
54. Compte tenu du nombre élevé de passagers transportés quotidiennement et du nombre de gares desservies, le respect des règles générales relatives à un comportement sûr pour protéger la santé publique, notamment le respect de distances suffisantes, dépend également de la diligence et du sens des responsabilités de chaque passager. Des contrôles aléatoires devraient garantir un bon niveau de conformité.
55. Étant donné que les chemins de fer ont continué à fonctionner tout au long de la pandémie de COVID-19, un certain nombre de mesures ont déjà été mises en place. Elles peuvent être maintenues et adaptées, si nécessaire:
- Les obligations de distanciation devraient s'appliquer dans les trains, le cas échéant, en particulier aussi longtemps que le nombre de voyageurs est relativement faible. Pour permettre la distanciation, la fréquence et la capacité des trains devraient être augmentées si cela s'avère nécessaire pour réduire la densité des passagers.
 - Les opérateurs ferroviaires devraient rendre obligatoire la réservation des sièges dans les trains à grande distance et régionaux, avec identification du nom/de l'origine et de la destination des voyageurs. Par ailleurs, et en particulier pour les petits trajets, les passagers devraient être tenus de laisser des places vides entre eux, à l'exception des voyageurs provenant du même ménage.
 - Les opérateurs ferroviaires devraient utiliser les systèmes embarqués de comptage des voyageurs, notamment disponibles pour les trains de banlieue et les trains suburbains (basés sur le poids, le nombre de pas près des portes, ainsi que les algorithmes de comptage par caméras de surveillance qui ne permettent pas l'identification des individus) pour gérer les capacités. L'établissement des horaires et la répartition des sillons peuvent nécessiter des ajustements flexibles, notamment en optimisant les capacités de manière coordonnée afin de répondre à la demande tout en respectant la nécessité de réduire la densité de passagers.
 - Il convient d'assurer la gestion des flux de voyageurs dans les gares. Lorsque des niveaux adéquats de santé publique ne peuvent être garantis, il convient d'envisager la fermeture de certains arrêts ou gares.
 - Il convient d'encourager les trajets effectués en dehors des heures de pointe au moyen de mesures d'incitation, telles qu'un ajustement des prix ou des heures de travail flexibles, afin d'éviter les concentrations de voyageurs.
 - Pour éviter que les passagers ne doivent toucher les poignées ou boutons de porte, les portes devraient être ouvertes à chaque arrêt, soit automatiquement, soit à distance par le conducteur.
56. L'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, qui dispose d'une expertise pertinente dans le domaine des activités ferroviaires et des méthodes de sécurité communes, ainsi que d'un vaste réseau de canaux de communication (avec les autorités, les exploitants et les fabricants), est disposée à jouer un rôle crucial pour échanger les bonnes pratiques. L'entreprise commune Shift2Rail est déjà en train d'étudier les moyens de soutenir le développement d'applications, fondées sur des données anonymisées et agrégées ⁽¹⁸⁾, permettant de comprendre les phénomènes de concentration de voyageurs dans les gares, ce qui pourrait également profiter aux transports publics.

e) *Transport par voie navigable*

57. Le transport de voyageurs par voie navigable a été considérablement réduit. Des mesures visant à garantir la santé publique seront nécessaires pour rétablir la confiance, tant des passagers que des équipages. Les mesures devraient être adaptées au type de navire ainsi qu'au type et à la durée du voyage, qui peuvent varier considérablement dans le secteur du transport par voie navigable. Il peut s'avérer nécessaire d'augmenter le nombre de navires et de voyages, en particulier lorsque le transport par transbordeur est essentiel pour des raisons de connectivité avec les zones reculées et les îles.

⁽¹⁸⁾ Recommandation (UE) 2020/518 de la Commission du 8 avril 2020 concernant une boîte à outils commune au niveau de l'Union en vue de l'utilisation des technologies et des données pour lutter contre la crise de la COVID-19 et sortir de cette crise, notamment en ce qui concerne les applications mobiles et l'utilisation de données de mobilité anonymisées (JO L 114 du 14.4.2020, p. 7).

58. Les mesures relatives aux travailleurs du secteur du transport maritime sont exposées en détail dans les lignes directrices relatives à la protection de la santé des personnes à bord des navires ⁽¹⁹⁾. Les travailleurs, y compris ceux à bord des navires et dans les ports, devraient avoir accès à des équipements de protection individuelle ⁽²⁰⁾ et à des soins médicaux adéquats à tout moment durant leur travail. Les interactions directes entre les personnes à bord devraient être réduites autant que possible pour éviter le risque de transmission.
59. L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) est disposée à faciliter le partage des bonnes pratiques et des informations utiles aux autorités compétentes et aux parties prenantes (par exemple, en ce qui concerne le suivi des navires, l'établissement de rapports sanitaires, etc.). En outre, compte tenu de la nature internationale du transport maritime, la coopération avec les pays tiers et les organisations internationales, y compris l'Organisation maritime internationale (OMI), sera importante pour faciliter la coopération mondiale ainsi que l'équivalence et la réciprocité entre les mesures et les pratiques liées à la pandémie de COVID-19.
60. Sur la base de l'expérience acquise et des mesures déjà appliquées par les États membres, les opérateurs et toutes les autres entités impliquées dans le transport par voie d'eau (ports, terminaux de transbordeurs, autorités nationales compétentes) devraient appliquer les mesures suivantes:
- Faire en sorte que les exigences de distanciation puissent être observées à bord des navires, notamment en réduisant le nombre de passagers autorisés.
 - Limiter l'accès aux quais d'embarquement et de débarquement aux seuls passagers disposant de billets; attribuer des sièges aux passagers.
 - Les ports devraient envisager de prévoir des allées distinctes afin de séparer les flux de passagers entrants et sortants.
 - Lorsque les conditions le permettent, il convient de déplacer le plus de passagers possible vers les espaces ouverts du navire.
 - S'il est recommandé ou obligatoire que les passagers restent dans leurs véhicules à bord de transbordeurs pendant des voyages courts (moins d'une heure, par exemple), cette mesure ne devrait s'appliquer que sur les ponts découverts, à moins que des mesures de précaution supplémentaires ne soient prises conformément aux règles applicables de l'UE. Le cas échéant, la capacité des ponts devrait être ajustée pour garantir la sécurité et du personnel formé à la lutte contre les incendies devrait être présent.
 - Le nettoyage et la désinfection des navires et des installations terrestres devraient se faire dans le respect des «procédures suggérées» ⁽²¹⁾ par l'action conjointe «Healthy Gateways» de l'UE.
 - Les navires de croisière et, le cas échéant, les transbordeurs devraient mettre au point des protocoles spécifiques de nettoyage et d'hygiène qui minimisent le risque de contamination croisée entre les cabines de passagers.
 - Il y a lieu d'établir des protocoles entre les exploitants de navires et les installations terrestres pour les personnes atteintes d'une infection présumée ou confirmée de COVID-19. Ces protocoles devraient prévoir des mesures avant, pendant et après le voyage. À cette fin, des procédures de contrôle sanitaire devraient être disponibles, des salles de quarantaine mises à disposition et une interaction adéquate avec la personne en quarantaine organisée.
 - Les navires de croisière devraient disposer de suffisamment de tests COVID-19 à bord, à utiliser lorsqu'un passager ou un membre d'équipage est suspecté d'être infecté.
61. Les précédents foyers de COVID-19 sur des bateaux de croisière ont mis en évidence la vulnérabilité particulière des environnements fermés lors des voyages de longue durée. Avant la reprise de l'exploitation des navires de croisière, les exploitants devraient mettre en place des procédures strictes afin de réduire le risque de transmission à bord et de fournir des soins médicaux adéquats en cas d'infection. La restauration progressive des services de croisière devrait être coordonnée au niveau de l'UE et au niveau international, en tenant compte de la situation de santé publique dans les pays concernés. Avant tout départ, les opérateurs de bateaux de croisière devraient s'assurer auprès des ports situés le long de la route que, si nécessaire, ils pourront prendre des dispositions pour

⁽¹⁹⁾ Communication de la Commission - Lignes directrices relatives à la protection de la santé, au rapatriement et aux modalités de déplacement des gens de mer, des passagers et des autres personnes à bord des navires (JO C 119 du 14.4.2020, p. 1).

⁽²⁰⁾ Action conjointe «Healthy Gateways» de l'UE, vue d'ensemble des équipements de protection individuelle (EPI) recommandés pour le personnel des points d'entrée et l'équipage à bord dans le cadre de la pandémie de COVID-19.

⁽²¹⁾ Suggested procedures for cleaning and disinfection of ships during the pandemic or when a case of COVID-19 has been identified on board; https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237

que les passagers et les membres d'équipage bénéficient d'un traitement médical et que des rapatriements et des changements d'équipage puissent être organisés. Afin de garantir la continuité et la sécurité du transport maritime, la Commission continuera de prendre des mesures pour faciliter et coordonner les efforts déployés par les États membres pour permettre les changements d'équipage dans leurs ports.

f) *Mobilité urbaine*

62. Dans de nombreuses villes et régions, les transports publics (bus, métros, tramways, trains urbains et suburbains, etc.) ont continué à fonctionner pendant toute la durée de la pandémie de COVID-19. Pour se préparer à l'augmentation du nombre de voyageurs, des mesures devraient être mises en place, le cas échéant, afin d'assurer le niveau de sécurité le plus élevé pour les passagers, notamment:
 - a. Exiger une distanciation minimale, par exemple en utilisant des vignettes adhésives ou un marquage au sol pour guider les passagers dans les véhicules en maintenant une distance de sécurité.
 - b. Les contacts entre chauffeurs et passagers devraient être réduits au minimum (par exemple, en utilisant des barrières, en fermant les entrées par les portes avant, en promouvant les billets et les méthodes de paiement électroniques).
 - c. Augmenter et adapter la fréquence opérationnelle et réajuster des lignes, afin de permettre la distanciation minimale lors de l'augmentation du nombre de passagers et de mieux desservir certaines destinations (par exemple, lorsque la demande est particulièrement élevée).
 - d. Pour éviter que les passagers ne doivent toucher les poignées ou boutons de porte, les portes devraient être ouvertes à chaque arrêt, soit automatiquement, soit à distance par le conducteur.
 - e. Optimiser les flux de passagers dans les gares et les infrastructures servant de plateformes de transport afin d'éviter les concentrations de passagers et les heures de pointe, et de réduire au minimum les contacts, grâce à l'utilisation de technologies innovantes et d'applications mobiles (par exemple, prévoir la densité et la formation de foule, installer des compteurs de passagers aux portes avec une limite maximale, organisation des créneaux horaires par réservation pour les déplacements, etc.) et autoriser la flexibilité des horaires de travail.
63. Il est essentiel de communiquer clairement toutes les mesures prises, de faciliter leur mise en œuvre harmonieuse, de rassurer les citoyens et de maintenir leur confiance dans les transports publics. Les campagnes de communication (par exemple, les marquages adhésifs au sol) se sont également avérées efficaces. Un grand nombre des mesures qui pourraient être nécessaires (par exemple, la gestion des foules, l'accès aux infrastructures servant de plateformes de transport et aux véhicules, le maintien de la distanciation physique, etc.) ont des effets qui vont au-delà de la mission de transport public et qui devraient être développées en coopération avec les autorités sanitaires et d'autres parties prenantes, avec une définition claire des droits et des obligations de chaque acteur. Les surcoûts qui en résultent pourraient être intégrés dans les contrats de service public.
64. Solutions de mobilité partagée: les sociétés de mobilité partagée devraient prendre diverses mesures pour protéger les conducteurs et les passagers contre l'infection. Les véhicules de location devraient être soigneusement désinfectés après chaque utilisation, et les véhicules utilisés pour le covoiturage devraient être désinfectés au moins une fois par journée d'utilisation. Il convient de renforcer la désinfection des services liés à une station (tels que les vélos partagés). Les entreprises de location de trottinettes et de vélos électriques devraient désinfecter ceux-ci au moins à chaque changement de batterie.
65. Mobilité active: de nombreuses villes européennes prennent des mesures pour faire de la mobilité active (par exemple, la marche et le vélo) une option de mobilité sûre et plus attrayante durant la pandémie de COVID-19. Les zones urbaines pourraient envisager un élargissement temporaire des trottoirs et davantage d'espace sur la voirie pour les options de mobilité active afin de permettre à la population de se déplacer de manière sûre et efficace, tout en réduisant la vitesse autorisée des véhicules dans les zones élargies de mobilité active.
66. Le partage des bonnes pratiques, idées et innovations en vue d'une mobilité sûre dans les zones urbaines et périurbaines au cours de la pandémie de COVID-19 a commencé par l'intermédiaire de plateformes et de réseaux spécifiques, et il est essentiel de développer davantage ce type de coopération et de partage des connaissances. La Commission réunira également les États membres, les autorités locales et les parties prenantes actives dans le domaine de la mobilité urbaine afin d'analyser les effets de cette pandémie, de tirer des enseignements et de recueillir les expériences acquises jusqu'à présent, tout en recensant les opportunités d'une mobilité future plus durable dans l'UE, conformément au pacte vert pour l'Europe.

IV. Conclusion

67. La Commission continuera de collaborer avec les autres institutions, agences et organes de l'UE, les États membres, les acteurs du transport et les partenaires internationaux afin de coordonner les mesures et de faciliter la mise en œuvre des présentes lignes directrices de manière transparente et objective. La Commission veillera en particulier à ce que les mesures de confinement et leur levée progressive ne sapent pas le marché unique ni n'induisent d'effets discriminatoires contraires aux traités entre les opérateurs de transport et les prestataires de services de l'UE et qu'ils n'opèrent pas de discrimination entre les citoyens ou les travailleurs de l'UE en raison de leur nationalité.
 68. La situation évoluant constamment, la Commission continuera de travailler avec les autorités compétentes, les organisations de parties prenantes, les opérateurs de transport et les prestataires de services pour adapter et mettre à jour nos approches et mesures, en tenant compte des dernières évolutions épidémiologiques, du retour d'information sur l'efficacité des mesures actuelles et des besoins des citoyens de l'UE et de notre économie. Tant que la pandémie de COVID-19 se poursuit, les pouvoirs publics, les parties prenantes et les citoyens doivent rester vigilants et maintenir un niveau élevé de préparation en vue d'une possible recrudescence des infections. Dans ce contexte, la Commission suivra en permanence l'application des présentes lignes directrices et les mettra à jour si cela s'avère nécessaire pour garantir leur efficacité selon l'évolution de la situation.
 69. Tout en se concentrant sur le rétablissement des services de transport et de la connectivité, il est nécessaire de s'atteler à la reprise durable et intelligente du secteur des transports de l'UE afin qu'il puisse retrouver son niveau d'avant la crise, rester compétitif à l'échelle mondiale et demeurer un élément fondamental de l'économie de l'UE et de la vie des citoyens. Les enseignements tirés de la crise COVID-19 seront pris en compte dans la prochaine stratégie pour une mobilité intelligente et durable en 2020.
-

COMMUNICATION DE LA COMMISSION**Pour une approche coordonnée par étapes du rétablissement de la libre circulation et de la levée des contrôles aux frontières intérieures — COVID-19**

(2020/C 169/03)

I. INTRODUCTION

La pandémie de COVID-19 a provoqué une situation d'urgence sanitaire sans précédent dans tous les pays européens. En l'absence de traitement efficace ou de vaccin et devant la croissance exponentielle des contaminations en Europe depuis février 2020, de nombreux États membres de l'UE et pays associés à l'espace Schengen ⁽¹⁾ (ci-après les «États membres») ont décidé de mettre en œuvre des mesures d'une ampleur inédite au sein de leur population, et en particulier des mesures de confinement et de distanciation physique. Dans presque tous les États membres, ces mesures ont consisté à imposer des restrictions à la libre circulation dans le but de protéger la santé publique — et notamment à effectuer des contrôles temporaires aux frontières intérieures ⁽²⁾. En outre, des restrictions concernant les déplacements non essentiels ont été appliquées aux frontières extérieures de l'Union, depuis la publication des recommandations des 16 mars ⁽³⁾, 8 avril ⁽⁴⁾ et 8 mai ⁽⁵⁾, étayées par les orientations du 30 mars ⁽⁶⁾.

Tout au long de ces dernières semaines, la Commission et les États membres ont approfondi la coordination, l'action commune et l'échange d'informations. Cela a contribué à atténuer les effets de ces restrictions grâce au rétablissement de certains volets du fonctionnement du marché unique, dont la fourniture de biens et de services essentiels en Europe et la libre circulation pour les déplacements transfrontaliers importants. Ces premières mesures visaient à atteindre un point d'équilibre entre d'une part, l'objectif qui consiste à retarder la propagation de l'épidémie et à réduire le risque de pression excessive sur les systèmes de soins de santé, et d'autre part, la nécessité de limiter les effets négatifs sur la libre circulation des personnes, des marchandises et des services.

Au fur et à mesure de l'amélioration de la situation sanitaire, cet équilibre devrait évoluer vers un retour à la libre circulation sans restrictions et le rétablissement de l'intégrité de l'espace Schengen qui constitue l'un des acquis majeurs de l'intégration européenne. La levée des restrictions est essentielle à la reprise économique. Les restrictions à la libre circulation et la réintroduction des frontières intérieures nuisent au marché unique et au bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement. Qui plus est, notre mode de vie européen en pâtit, dans une Union où les citoyens peuvent se déplacer librement à travers les frontières, en tant que travailleurs, étudiants, membres d'une famille ou touristes. Nous devons œuvrer à rétablir le fonctionnement de ce fleuron de l'intégration européenne.

L'objet de la présente communication est d'inviter les États membres à s'engager sur la voie d'un rétablissement de la libre circulation transfrontalière dans l'Union. Le rétablissement de la libre circulation des personnes et la levée des contrôles aux frontières intérieures doivent être progressifs et fondés sur le critère essentiel de la sauvegarde de la vie et de la santé des citoyens. C'est pourquoi, la situation épidémiologique constituera le critère majeur conditionnant la reprise des déplacements, qui s'accompagnera de mesures telles que des exigences en matière de sécurité sanitaire applicables aux différents modes de déplacement et d'hébergement, afin d'atténuer les risques pour la santé. La réouverture de la circulation transfrontalière est le préalable indispensable à la reprise des activités des secteurs du tourisme et des transports.

En même temps que la présente communication, la Commission propose un paquet de mesures visant à restaurer l'écosystème touristique, qui constitue l'un des moteurs économiques, sociaux et culturels de l'Europe. La communication décrit la manière dont la levée progressive des restrictions nationales et transfrontières, conformément au principe de non-discrimination, devrait s'accompagner du rétablissement progressif de la libre circulation pour les européens et de la levée des contrôles aux frontières intérieures.

⁽¹⁾ Les pays associés à l'espace Schengen sont l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse.

⁽²⁾ Comme indiqué au point 18 des lignes directrices de la Commission C (2020) 1753 du 16 mars 2020, les États membres peuvent réintroduire des contrôles aux frontières intérieures temporaires si cela est justifié par des raisons d'ordre public ou de sécurité intérieure. Dans une situation extrêmement critique, un État membre peut identifier la nécessité de réintroduire les contrôles aux frontières en réaction au risque présenté par une maladie contagieuse. Les États membres doivent notifier la réintroduction des contrôles aux frontières conformément au code frontières Schengen.

⁽³⁾ COM(2020) 115 final.

⁽⁴⁾ COM(2020) 148 final.

⁽⁵⁾ COM(2020) 222.

⁽⁶⁾ Orientations concernant la mise en œuvre de la restriction temporaire des déplacements non essentiels vers l'UE, la facilitation du régime de transit pour le rapatriement des citoyens de l'UE et les effets sur la politique des visas, C(2020)2050 du 30 mars 2020.

II. FEUILLE DE ROUTE EUROPÉENNE COMMUNE

Le 15 avril 2020, la présidente de la Commission européenne et le président du Conseil européen ont présenté une feuille de route européenne commune pour la levée des mesures visant à contenir la propagation de la COVID-19 (ci-après la «feuille de route commune»). Elle adresse une série de recommandations aux États membres en vue d'une levée progressive des mesures prises et préconise une approche par étapes pour rétablir la libre de circulation sans restrictions et lever les contrôles temporaires aux frontières intérieures appliqués par la plupart des États membres. Elle prévoit également, dans un deuxième temps, la suppression des limites aux déplacements non essentiels vers l'UE par la frontière extérieure, qui fait l'objet d'un suivi permanent de la Commission.

La feuille de route commune invite la Commission à continuer 1) d'analyser la **proportionnalité des mesures** prises par les États membres pour faire face à la pandémie de COVID-19 au fur et à mesure de l'évolution de la situation, et 2) à demander la levée des mesures jugées disproportionnées, en particulier lorsqu'elles ont une incidence sur le marché unique. Elle souligne en outre l'intérêt européen commun d'assouplir **de manière coordonnée** les mesures prises au titre de la COVID-19. Au-delà de la nécessité urgente de lutter contre la pandémie de COVID-19 et ses conséquences immédiates, les sociétés et les économies européennes doivent retrouver un fonctionnement normal. La suppression des restrictions en matière de déplacements et des contrôles aux frontières intérieures devrait être réexaminée parallèlement au processus de levée des restrictions sur le territoire des États membres. À chaque étape, il y a lieu de prendre pleinement en considération les risques de déclencher, au sein des populations nationales, une deuxième vague de transmission du virus qui nécessiterait des mesures de confinement plus strictes. La feuille de route commune souligne également la nécessité de tenir compte de la situation des pays du voisinage de l'UE. Conformément à sa communication intitulée «Soutien aux Balkans occidentaux dans la lutte contre la COVID-19 et la relance après la pandémie »⁽⁷⁾, la Commission est prête à associer de nouveau étroitement cette région à la mise en œuvre de sa feuille de route commune.

La feuille de route commune mentionne trois ensembles de critères à prendre en compte pour apprécier si le moment est venu de lever progressivement les restrictions en matière de déplacements et les contrôles aux frontières intérieures: 1) les critères épidémiologiques; 2) les capacités des systèmes de santé et 3) des capacités de suivi adéquates. Dans ce contexte, la feuille de route précise que les contrôles aux frontières intérieures et en conséquence les restrictions appliquées actuellement en matière de déplacement devraient être supprimés dès que les situations épidémiologiques des régions frontalières convergeront de façon suffisante et que les règles en matière de distanciation sociale seront appliquées de manière généralisée et responsable⁽⁸⁾. Il y est également précisé que la levée progressive des restrictions à la libre circulation et la réouverture des frontières devraient donner la priorité aux travailleurs transfrontaliers et saisonniers et éviter toute discrimination à l'encontre des travailleurs mobiles de l'UE⁽⁹⁾.

III. LEVÉE DES MESURES DE CONFINEMENT LIÉES À LA PANDÉMIE DE COVID-19 AUX FRONTIÈRES INTÉRIEURES: CRITÈRES ET ÉTAPES

Le processus de levée des restrictions en matière de déplacements et de contrôles aux frontières intérieures nécessitera la mise en balance et l'équilibrage de différents critères, compte tenu des situations épidémiologiques spécifiques dans chaque État membre, qui peuvent à leur tour varier d'une région à l'autre. Cette base objective est essentielle pour permettre de lever les restrictions d'une manière non discriminatoire. Les étapes proposées dans la présente communication devraient être mises en œuvre de manière coordonnée. Ce processus devrait également être souple, et prévoir la possibilité de réintroduire certaines mesures si la situation épidémiologique l'exige, voire de permettre une accélération de la levée des mesures si la situation le permet. Le calendrier de ce processus sera également fonction du respect, par les citoyens, des mesures de distanciation physique. Toutes les étapes devraient être fondées sur l'évolution de la situation et sur un suivi constant des critères. À cette fin, le mécanisme de coordination décrit à la section IV sera essentiel pour assurer à la fois la confiance mutuelle et la cohérence opérationnelle.

III.1 Critères

La suppression des restrictions en matière de déplacements et des contrôles aux frontières intérieures doit reposer sur l'examen attentif de la situation épidémiologique dans toute l'Europe et dans les différents États membres. Les mesures à prendre à l'échelon national en vue de lever progressivement les restrictions en matière de déplacements devraient tenir compte cumulativement a) de l'évaluation de la convergence des situations épidémiologiques dans les États membres et b) de la nécessité d'appliquer des mesures de confinement, y compris la distanciation physique, tout en construisant et en

⁽⁷⁾ COM(2020) 315 final.

⁽⁸⁾ Le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) tiendra, en coopération avec les États membres, une carte montrant les données épidémiologiques régulièrement mises à jour au niveau régional.

⁽⁹⁾ Lignes directrices concernant l'exercice de la libre circulation des travailleurs, adoptées par la Commission, le 30 mars 2020: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0330\(03\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0330(03))

maintenant la confiance dans les sociétés, et c) de la proportionnalité, c'est-à-dire de l'équilibre entre les avantages qu'il y a à maintenir des restrictions générales et les considérations économiques et sociales, y compris l'impact sur la mobilité et les échanges transfrontières⁽¹⁰⁾. Ces critères permettront une approche progressive, souple et coordonnée de la levée des contrôles et des restrictions en matière de déplacements.

Sur la base des consultations du groupe d'information COVID-19 de la DG Migration et affaires intérieures et compte tenu des avis scientifiques fournis par le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC), la Commission recommande aux États membres de tenir compte des éléments et considérations stratégiques suivants pour la levée des restrictions à la libre circulation et des contrôles aux frontières intérieures.

a) *Situation épidémiologique*

Au sein de l'UE, les restrictions en matière de déplacements devraient d'abord être levées dans les zones où l'on constate, sur la base des orientations données par l'ECDC, une amélioration constante de la situation épidémiologique, et lorsque des capacités suffisantes en ce qui concerne les hôpitaux, les tests, la surveillance et les capacités de traçage des contacts, sont en place. Cette précaution est nécessaire pour prévenir les mesures discriminatoires et pour permettre une action coordonnée dans l'ensemble de l'UE. En outre, l'ECDC, en collaboration avec les États membres, développe actuellement, et mettra à jour constamment, une carte⁽¹¹⁾ de la transmission de la COVID-19 y compris au niveau infranational (niveau NUTS3). Cette carte a pour but de fournir des informations à l'échelle de l'UE, destinées aux autorités, aux opérateurs et aux prestataires de services dans le secteur des transports. Il est essentiel que les États membres fournissent à l'ECDC les informations nécessaires de surveillance pour permettre la mise à jour constante de la carte et son utilisation comme référence par les citoyens. Les États membres devraient communiquer les données nécessaires à l'ECDC ou par l'intermédiaire du Comité de sécurité sanitaire, afin de garantir un suivi régional aussi précis et efficace que possible, des niveaux de transmission, y compris des taux de transmission et de contamination, des taux d'admission en unité de soins intensifs et du pourcentage de tests effectués, à des fins de comparaison.

L'état de la situation, à tout moment dans chaque État membre ou dans les régions ou les zones infranationales, doit faire l'objet de campagnes de communication intensives et constamment actualisées. Il faut en effet veiller à ce que les personnes qui franchissent les frontières puissent s'appuyer sur des informations transparentes et à ce qu'elles aient parfaitement connaissance de la situation, de manière à pouvoir mettre en œuvre leurs projets et leurs actions, en assumant pleinement leur responsabilité individuelle quant au respect des recommandations sanitaires lors de leurs déplacements. La Commission soutiendra cet effort de communication en continuant à afficher sur son site web à l'intention du public, entre autres, la liste des contrôles aux frontières en place à un moment donné⁽¹²⁾.

b) *Mesures de confinement, y compris distanciation physique*

La capacité de garantir que les mesures de confinement, telles que la distanciation physique, puissent être appliquées pendant toute la durée d'un déplacement, du point de départ au point d'arrivée, y compris au moment du franchissement de la frontière, constitue une condition préalable à la levée des restrictions en matière de déplacements, y compris en ce qui concerne le franchissement des frontières. Dans les situations où la distanciation physique est plus difficile à mettre en œuvre, il convient de mettre en place des sauvegardes et des mesures supplémentaires produisant des niveaux de protection équivalents supplémentaires, conformément aux recommandations applicables aux secteurs du transport et de l'hébergement⁽¹³⁾. Dans ce contexte, les applications de traçage des contacts sont utiles, et conformément aux lignes directrices du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC)⁽¹⁴⁾ et aux orientations sur les applications soutenant la lutte contre la pandémie de COVID-19 en ce qui concerne la protection des données⁽¹⁵⁾, la Commission et les États membres ont publié un protocole sur les principes d'interopérabilité afin d'assurer que des applications approuvées de traçage des contacts sur une base volontaire puissent être fonctionnelles à l'échelle transfrontière et soient fiables quel que soit l'endroit où se trouvent leurs utilisateurs en Europe⁽¹⁶⁾.

Tandis qu'il est prévu d'assouplir les mesures de confinement dans le cadre d'une stratégie globale de sortie de crise, certaines mesures, y compris les mesures de distanciation physique et organisationnelle seront maintenues.

Tous les États membres devraient maintenir des mesures ciblées individuellement afin de réduire le risque de transmission du virus⁽¹⁷⁾. La réalisation des tests et la montée en puissance de la capacité de dépistage, de traçage des contacts, ainsi que le recours à l'isolement et à la quarantaine en cas de suspicion de COVID-19 revêtent une importance capitale. Les États membres peuvent aussi envisager de recourir au dépistage, qu'il soit systématique, aléatoire, ou fondé sur les risques, en tant qu'outil de surveillance des risques de rebond des contaminations par le virus, en ce qui concerne les voyageurs de retour chez eux.

⁽¹⁰⁾ Par exemple, les travailleurs frontaliers et saisonniers.

⁽¹¹⁾ <https://qap.ecdc.europa.eu/public/extensions/COVID-19/COVID-19.html>

⁽¹²⁾ Voir https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen/reintroduction-border-control_en

⁽¹³⁾ C(2020) 3139 et C(2020) 3251.

⁽¹⁴⁾ <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19-contact-tracing-public-health-management>

⁽¹⁵⁾ C(2020) 2523 final du 16.4.2020.

⁽¹⁶⁾ Protocole relatif aux principes d'interopérabilité pour les applications de traçage volontaire des contacts, du 13 mai 2020.

⁽¹⁷⁾ Ces mesures devraient comprendre: une répétition constante de l'information au public, des conseils concernant l'isolement et les contacts avec les services de santé aux personnes présentant des symptômes; l'hygiène des mains; l'hygiène respiratoire; la distance physique entre les personnes; le port de masques peut quant à lui être considéré comme un moyen de contrôle à la source (en ce sens qu'il peut empêcher la diffusion de gouttelettes de personnes contaminées, qu'elles soient symptomatiques ou non).

L'ECDC, continuera, avec le soutien de la Commission et des États membres, à recueillir des informations pertinentes auprès des États membres afin d'obtenir une vue d'ensemble des mesures de confinement, y compris des mesures relatives à la distanciation physique en vigueur dans les États membres.

Les citoyens doivent être dotés des moyens nécessaires pour se protéger eux-mêmes et protéger les autres par un comportement responsable. Pour ce faire, il est nécessaire d'adopter une approche coordonnée des mesures de distanciation physique, parmi les États membres qui ont commencé à lever les restrictions en matière de déplacements. Il importe d'éviter dans la mesure du possible une situation dans laquelle des informations contradictoires se traduiraient par une confusion et un manque de respect de la distanciation sociale. À cet effet, les États membres pourraient par exemple veiller à la mise en place d'un site web unique, accessible aux fins d'une consultation préalable par les voyageurs, et à ce que, dès l'entrée sur leur territoire, les voyageurs reçoivent un SMS automatique contenant des informations relatives au point d'information national ou régional concernant les mesures spéciales et les restrictions appliquées au cours de la pandémie de COVID-19, ainsi que des informations sur la personne à contacter en cas d'apparition de symptômes liés à la COVID-19.

c) *Considérations économiques et sociales*

Le marché unique est un espace partagé. Les chaînes d'approvisionnement et les prestataires de services n'opèrent pas le long de murs invisibles, en particulier dans les régions frontalières. Il va de soi que les mesures mises en œuvre pour protéger la santé publique sont nécessaires, mais leur coût économique et social étant particulièrement élevé, elles doivent fortement tenir compte de l'impact sur le marché unique. Eu égard notamment à l'effort européen commun sans précédent pour relancer l'économie, les restrictions doivent être effectives et proportionnées et ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour contenir la pandémie et protéger la santé publique.

D'une manière générale, les restrictions mises en place pour protéger la santé publique et lutter contre la crise de la COVID-19 ont entraîné de graves conséquences économiques et sociales, et notamment l'effondrement de la demande de produits et de services qui a quasiment paralysé certains secteurs, et notamment l'ensemble de l'écosystème du tourisme, et perturbé les chaînes d'approvisionnement et la libre circulation transfrontière des travailleurs et des services.

À mesure que les États membres parviendront à réduire la circulation du virus, les restrictions générales à la libre circulation à destination et en provenance d'autres régions/zones situées dans des États membres présentant un profil de risque global similaire devront faire place à des mesures plus ciblées, en complément des mesures de distanciation physique, de traçage et de dépistage efficaces des cas suspectés. Assouplir les restrictions restantes concernant les déplacements transfrontière dans des secteurs importants de l'activité sanitaire, sociale et économique doit demeurer la priorité, jusqu'au rétablissement complet de la libre circulation.

Cela est important pour remettre l'économie sur la voie d'une reprise complète, mais cela répond aussi à des considérations sociales et familiales. De nombreuses familles ont enduré les longues périodes de séparation imposées pour essayer d'endiguer la propagation du virus. Beaucoup de citoyens ont renoncé à retourner dans leur famille parce qu'ils ont voulu apporter leur contribution dans cette crise, que ce soit dans les hôpitaux, dans les maisons de repos, dans le secteur agricole ou des services. Dès que la situation épidémiologique le permettra, les gens doivent pouvoir se déplacer en toute sécurité, afin de retrouver leur famille.

Ces questions ont été débattues avec les représentants des États membres et le diagramme suivant résume les critères et les principes d'une approche coordonnée.

Criteria and principles of a coordinated approach for removing restrictions on free movement and lifting internal border control

Economic and social considerations:

Ensure facilitated transit
Healthcare, cross-border and frontier workers, seasonal workers in agriculture, transport workers
Important family reasons, repatriation
Prioritise transport of goods and provision of services
Construction and manufacturing activities
Other economic purposes
Leisure and tourism (holiday houses, hotels, parks)

Gradual Approach
Information Exchange
Clear Communication to all stakeholders and citizens
Proportionate & non-discriminatory measures
Constant monitoring of measures
Building mutual trust

Epidemiological situation:

- ▶ Sustained reduction in the number of new infections/ reproduction rate, (net) hospitalisations and patients in intensive care
- ▶ Capacity and readiness of national health systems
- ▶ Testing, contact tracing, isolation and quarantine

Containment and physical distancing:

- Health checks as appropriate
- Personal protective equipment
- Technological solutions, e.g. use of interoperable voluntary cross-border tracing applications (apps)
- Separation of passengers or other additional safeguards/equivalent measures
- Coordination between origin and destination countries as regards air travel, ferries, etc
- Strong monitoring

III.2. Une approche par étapes

Dans son évaluation des risques, l'ECDC conclut qu'une levée des restrictions trop rapide ou non coordonnée, en l'absence de capacités appropriées en matière de suivi et au sein des systèmes de santé, risque d'entraîner un rebond soudain des contaminations au sein des populations nationales⁽¹⁸⁾. C'est pourquoi, de la même manière que les restrictions nationales font l'objet d'un assouplissement progressif, une approche graduelle devrait être envisagée pour la levée des restrictions en matière de déplacements et des contrôles aux frontières. Ce processus peut être structuré en trois étapes, en tenant compte des critères mentionnés dans la section III.1. Le passage de l'étape 0, qui correspond à la situation actuelle, aux étapes suivantes devrait s'effectuer de manière souple, avec la possibilité de faire marche arrière en cas de détérioration de la situation épidémiologique. À cet égard, des plans de préparation adéquats devraient être mis en place pour permettre de rétablir les restrictions sans tarder ou de les lever plus tôt que prévu selon l'évolution de la situation épidémiologique.

Lors de la levée graduelle des restrictions de déplacement, on pourrait envisager de tenir compte des progrès pratiques réalisés en matière de distanciation sociale ou des mesures de confinement équivalentes dans les domaines les plus pertinents pour les déplacements, en particulier dans les différents modes de transport et types d'hébergement. Les lignes directrices sur le rétablissement progressif des services de transport et de la connectivité des transports, ainsi que les orientations relatives aux protocoles sanitaires dans les établissements du secteur de l'hébergement, adoptées par la Commission en même temps que la présente communication⁽¹⁹⁾, fournissent des éléments concrets aux autorités compétentes ou aux organisations professionnelles, ainsi qu'aux opérateurs économiques, qui pourront respectivement définir davantage et mettre en place des mesures à même de garantir des niveaux de protection équivalents, en particulier dans les secteurs des transports et du tourisme. La mise en œuvre pratique de ces lignes directrices et de ces principes devrait être prise en compte dans le processus décisionnel conduisant à la levée des restrictions de déplacement et des contrôles aux frontières intérieures.

En ce qui concerne plus particulièrement le **tourisme et les transports**, la suppression progressive des restrictions de déplacement et des contrôles aux frontières intérieures devrait également tenir compte des répercussions économiques et sociales de la pandémie et des mesures préventives prises dans ce contexte. L'application de nouvelles lignes directrices⁽²⁰⁾, de nouvelles normes et de nouveaux protocoles dans le cadre de la lutte contre la pandémie de COVID-19 peut apporter la garantie que des mesures concrètes, avantageuses et proportionnées sont en place pour réduire les risques liés aux déplacements: pour différents modes de transport de passagers, la location de voitures, la navigation de plaisance, et divers types d'hébergement, l'hôtellerie-restauration, les attractions, les expositions, etc. Dès lors que ces protocoles seront effectivement appliqués, les restrictions de déplacement pourraient être levées pour ces modes de transport et certains types d'activités touristiques, dans la perspective de la planification des voyages pour les vacances d'été, comme indiqué dans la Feuille de route commune.

— Étape 0 — Situation actuelle

La pandémie de COVID-19 a conduit de nombreux États membres à mettre en œuvre des mesures communautaires de grande envergure, notamment des mesures de confinement et de distanciation sociale, qui ont eu de sérieuses conséquences pour les déplacements à l'intérieur et au-delà des frontières de chaque pays. La quasi-totalité des États membres ont instauré des contrôles temporaires aux frontières intérieures avec pour objectif la protection de la santé publique. En outre, des restrictions concernant les déplacements non essentiels sont appliquées aux frontières extérieures de l'Union depuis l'adoption des orientations de la Commission du 30 mars dernier.

Afin de remédier aux graves problèmes causés par le rétablissement des contrôles aux frontières intérieures et de limiter les répercussions sur le fonctionnement du marché intérieur, la Commission a mobilisé toutes les ressources nécessaires et assuré une coordination au niveau de l'UE. La Commission a également présenté des orientations pratiques pour assurer la continuité de la circulation des biens essentiels dans toute l'UE par des voies réservées, pour faciliter le fret aérien et pour garantir l'exercice de la libre circulation des travailleurs⁽²¹⁾.

Dans de nombreuses régions de l'UE, des professions critiques sont exercées par des personnes qui vivent dans un État membre et travaillent dans un autre. Les restrictions imposées par les États membres en matière de franchissement de leurs frontières causent donc des difficultés supplémentaires et peuvent compromettre les efforts déployés pour combattre la pandémie de COVID-19. Même si la situation sur le terrain s'est améliorée depuis l'adoption des lignes directrices relatives à l'exercice de la libre circulation des travailleurs, d'importants problèmes subsistent en ce qui concerne le franchissement de certaines frontières intérieures. Les États membres devraient donc permettre aux travailleurs, notamment aux travailleurs frontaliers et saisonniers, ainsi qu'aux prestataires de services, de franchir leurs frontières et d'accéder librement à leur lieu de travail⁽²²⁾. Cette disposition devrait également s'appliquer dans les cas où ces travailleurs et prestataires de services ne font que transiter par un État membre. Les États membres devraient aussi attirer l'attention des employeurs sur la nécessité d'assurer une protection adéquate en matière de santé et de sécurité.

⁽¹⁸⁾ Évaluation des risques de l'ECDC.

⁽¹⁹⁾ C(2020) 3139 et C(2020) 3251.

⁽²⁰⁾ C(2020) 3139.

⁽²¹⁾ Il est possible de consulter tous ces documents à l'adresse https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation-during-coronavirus-pandemic_fr

⁽²²⁾ Pour consulter la liste non exhaustive des professions critiques, voir le considérant 2 des «Lignes directrices concernant l'exercice de la libre circulation des travailleurs pendant l'épidémie de COVID-19», adoptées par la Commission le 30 mars 2020: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0330\(03\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0330(03))

La Commission travaille en étroite collaboration avec le Parlement européen et le Conseil pour finaliser dans les meilleurs délais la révision en cours des règles de coordination des systèmes de sécurité sociale [règlement (CE) n° 883/2004 et règlement (CE) n° 987/2009], qui doit être achevée rapidement afin que les travailleurs mobiles affectés par la crise, et notamment par les fermetures de frontières, puissent compter sur le bon fonctionnement d'un système de coordination de la sécurité sociale, qui soit assorti de règles modernisées à même de garantir davantage leurs droits.

Les lignes directrices de la Commission susmentionnées ont permis d'atténuer considérablement l'effet des restrictions sur le marché unique et sur la libre circulation et devraient être appliquées jusqu'à la levée des contrôles aux frontières intérieures et des restrictions de déplacement plus générales.

— **Étape 1 — Vers un rétablissement de la libre circulation grâce à une levée partielle des restrictions et des contrôles aux frontières intérieures**

Les restrictions de déplacement et les contrôles aux frontières devraient être progressivement levés **sur la totalité du territoire de l'UE** si l'évolution favorable de la situation épidémiologique dans l'Union se poursuit, notamment si l'on enregistre un faible taux de transmission du virus. Si une telle mesure n'est pas immédiatement possible, les restrictions de déplacement et les contrôles aux frontières devraient être levés pour les **régions, les zones et les États membres** qui présentent une situation épidémiologique favorable et suffisamment similaire. Dans les cas où la situation épidémiologique est moins similaire, des sauvegardes et des mesures supplémentaires ainsi qu'un suivi pourraient être appliqués.

Il faudrait pour cela, comme première condition devant être remplie, que la situation épidémiologique observée au sein d'un État membre permette un assouplissement des restrictions nationales en matière de libre circulation. En ce qui concerne les transports transfrontaliers, des orientations précisant les exigences de sécurité applicables aux différents modes de transport devraient également être respectées, conformément aux lignes directrices sur le rétablissement progressif des services de transport et de la connectivité des transports, et un suivi pourrait être assuré là où la situation épidémiologique est moins similaire. Lorsqu'un État membre décide d'autoriser les déplacements sur son territoire ou vers des régions ou des zones particulières de celui-ci, il devrait le faire de manière non discriminatoire, en autorisant les déplacements à partir de toutes les régions ou de tous les pays au sein de l'UE qui connaissent une situation épidémiologique comparable.

Si la décision n'a pas encore été prise de lever intégralement les contrôles aux frontières intérieures, des mesures pourraient être prises pour engager le processus consistant à lever les restrictions, par exemple en remplaçant les contrôles systématiques aux frontières par des contrôles aux frontières fondés sur une évaluation des risques ou par des mesures policières locales.

La levée des restrictions à la libre circulation et des contrôles aux frontières nécessitera, entre autres, une coordination étroite entre les États membres. Tous les États membres doivent être informés avant tout nouvel accord et il doit toujours être clair que les décisions sélectives de limiter les déplacements en provenance et à destination de régions déterminées au sein d'un État membre sont prises en toute objectivité: toute autre restriction envisagée ne devrait être fondée que sur des considérations relatives à la santé publique et devrait être conçue de manière proportionnée et non discriminatoire. En particulier, lorsqu'un État membre décide de lever ses restrictions de déplacement en provenance et à destination d'un autre État membre, ou en ce qui concerne des régions ou des zones particulières de cet État membre, cette mesure doit s'appliquer sans discrimination à l'ensemble des citoyens de l'UE et des résidents de l'État membre en question, indépendamment de leur nationalité, et elle devrait être valable dans toutes les parties de l'Union connaissant une situation épidémiologique similaire. La levée des contrôles ne devrait pas être tributaire de la proximité géographique des États membres voisins mais devrait reposer sur des situations épidémiologiques comparables et sur la mise en œuvre d'orientations sanitaires dans les régions, quelle que soit leur proximité. Des déplacements sans heurts devraient être facilités tant pour des raisons professionnelles que pour des raisons personnelles.

Des déplacements fluides et sûrs devraient être possibles pour des raisons professionnelles, mais tout autant pour des **raisons personnelles comme les visites à la famille**. En raison de la crise, il a été nécessaire d'imposer de longues périodes de séparation aux familles composées de membres vivant dans différents États membres, dont beaucoup ont réalisé d'importantes contributions à la lutte contre la pandémie. Permettre la réunion des familles en toute sécurité dans l'ensemble des États membres qui connaissent une situation épidémiologique similaire sera important pour honorer cette contribution.

— **Étape 2 — Levée générale des restrictions et des contrôles aux frontières intérieures**

Cette dernière étape, qui interviendra lorsque la situation épidémiologique dans l'UE sera suffisamment favorable et homogène, consistera à lever toutes les restrictions liées à la COVID-19 et tous les contrôles aux frontières intérieures, tout en maintenant les mesures sanitaires nécessaires (hygiène personnelle, distanciation sociale, etc.) qui sont en place à l'intérieur (ou dans certaines parties) du territoire des États membres et en poursuivant la réalisation de vastes campagnes d'information. Il n'en demeure pas moins que des orientations précisant les exigences en matière de sécurité applicables aux différents modes de transport et d'hébergement doivent être respectées afin que la libre circulation des personnes, des biens et des services puisse être pleinement rétablie.

IV. MÉCANISME DE COORDINATION

Tandis que la Commission peut jouer un rôle de soutien et de coordination dans la préparation des décisions visant à lever les restrictions à la libre circulation et les contrôles aux frontières intérieures, les États membres évaluent quant à eux la situation qui prévaut sur leur territoire sur la base des critères susmentionnés et prennent une décision quant à la levée des restrictions. À l'instar des décisions relatives au rétablissement des contrôles temporaires aux frontières intérieures, les décisions concernant la levée des contrôles devraient être prises en concertation avec les autres États membres, en particulier avec ceux qui sont directement concernés.

Depuis le début de la pandémie, la Commission et les États membres ont procédé à des échanges réguliers d'informations et de bonnes pratiques dans divers forums de discussion, notamment au niveau technique par l'intermédiaire du groupe d'information COVID-19 de la DG Migration et affaires intérieures, et au niveau politique à l'occasion des vidéoconférences hebdomadaires organisées par la Commission. Le maintien d'une coordination étroite entre les États membres, fondée sur la confiance mutuelle et la poursuite d'objectifs communs, revêt une importance capitale et devrait continuer à faire partie de l'approche progressive. La Commission continuera donc à favoriser les échanges au sein de ces forums de discussion dans le but de faciliter et de préparer la prise de décision en ce qui concerne la levée coordonnée et par étapes des restrictions à la libre circulation et des contrôles aux frontières intérieures.

Dans le cadre d'une stratégie de sortie, d'un échange d'informations et d'un suivi des travaux du groupe d'information COVID-19, la coordination devrait être renforcée pour garantir une approche ciblée et cohérente de la levée des restrictions à la libre circulation et des contrôles aux frontières intérieures, qui soit conforme aux règles et aux principes de l'UE, tout en assurant la flexibilité nécessaire pour les pays concernés.

Afin d'éviter la nécessité de créer un nouveau mécanisme ou une nouvelle plateforme de coordination, la Commission propose que l'élaboration de recommandations concrètes s'effectue dans les cadres existants et ayant démontré leur efficacité. Ce travail pourrait, par exemple, être réalisé dans le cadre du dispositif intégré de l'UE pour une réaction au niveau politique dans les situations de crise (IPCR), qui est actuellement en mode «activation totale». Le Conseil pourrait intensifier la coordination informelle entre les États membres et la Commission, y compris pour l'élaboration de recommandations ciblées. La Commission continuera bien entendu à jouer son rôle institutionnel, notamment en facilitant l'échange d'informations et de bonnes pratiques au niveau technique.

V. CONCLUSION

La présente communication apporte une contribution au soutien des États membres dans leurs efforts visant à lever les restrictions à la libre circulation et les contrôles aux frontières intérieures. Compte tenu de l'évolution constante et dynamique de la crise liée à la pandémie de COVID-19, l'échange d'informations entre la Commission et les États membres se poursuivra au niveau technique et fera l'objet d'un suivi, le cas échéant, au niveau politique. Comme le souligne la Feuille de route commune, une approche soigneusement calibrée, coordonnée et progressive sera appliquée. La Commission continuera également d'analyser la proportionnalité des mesures prises par les États membres pour lutter contre la pandémie de COVID-19 au regard des frontières intérieures et extérieures et des restrictions en matière de déplacements, et elle interviendra pour demander la levée des mesures jugées disproportionnées.

S'il est bien évident que la décision de rétablir la liberté de circulation en supprimant les contrôles aux frontières et les restrictions de déplacement est hautement sensible, elle constitue un élément essentiel de la levée progressive des restrictions auxquelles les citoyens et les entreprises font face aujourd'hui. Retarder ce processus au-delà de ce qui est nécessaire pour des raisons de santé publique fait peser une lourde charge non seulement sur le fonctionnement du marché unique, mais aussi sur la vie de millions de citoyens de l'UE privés des avantages de la liberté de circulation qui est un acquis majeur de l'Union européenne. Le rétablissement du fonctionnement fluide du marché unique est une exigence fondamentale pour la reprise des économies de l'UE et notamment pour l'important écosystème touristique et les transports.

La Commission est disposée à collaborer avec les États membres au sein du groupe d'information COVID-19 et de la «Réaction au niveau politique dans les situations de crise» afin de préparer le passage aux étapes 1 et 2, dès que les conditions le permettront, dans le but général de rétablir l'intégrité de l'espace Schengen, ainsi que la libre circulation des personnes, des travailleurs, des biens et des services au sein de l'UE.

ISSN 1977-0936 (édition électronique)
ISSN 1725-2431 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR