



Bruxelles, le 13.5.2020  
C(2020) 3139 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION**

**COVID-19: Lignes directrices sur le rétablissement progressif des services de transport  
et de la connectivité**

## COMMUNICATION DE LA COMMISSION

### COVID-19: Lignes directrices sur le rétablissement progressif des services de transport et de la connectivité

#### 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<sup>1</sup>. 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<sup>2</sup> et a proposé des mesures spécifiquement axées sur le transport, parmi lesquelles des lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières<sup>3</sup>, à la mise en œuvre des voies réservées pour le transport de marchandises<sup>4</sup>, à la facilitation des opérations de fret aérien<sup>5</sup> et à la situation des gens de mer, des passagers et des autres personnes présentes à bord des navires<sup>6</sup>. 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<sup>7</sup>, 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.

---

<sup>1</sup> 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)

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

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

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

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

<sup>6</sup> C(2020) 3100 final (JO C 119 du 14.4.2020, p. 1).

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

5. Le 15 avril 2020, la Commission européenne, en coopération avec le président du Conseil européen, a présenté une feuille de route européenne commune<sup>8</sup> 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».
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.

---

<sup>8</sup> 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.

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<sup>9</sup>. 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.

## 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**

---

<sup>9</sup> 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.

**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<sup>10</sup>. 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<sup>11</sup>, 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.

---

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

<sup>11</sup> 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<sup>12</sup>.

### 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:
- a. le port d'équipements de protection individuelle (masques, gants, etc.) par les travailleurs du secteur des transports;
  - b. 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<sup>13</sup>);
  - c. 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);
  - d. 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.);

---

<sup>12</sup> «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](https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_Retour_sur_le_lieu_de_travail_-_Adapter_les_lieux_de_travail_et_prot%C3%A9ger_les_travailleurs)

<sup>13</sup> 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.



- e. 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;
  - f. 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;
  - 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<sup>14</sup>.** 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

---

<sup>14</sup> 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.

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.
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<sup>15</sup>, des orientations de la Commission sur les applications<sup>16</sup> et des lignes directrices du comité européen de la protection des données<sup>17</sup>, 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

<sup>15</sup> [https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19\\_apps\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf).

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> [https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing\\_en](https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en)

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.
- 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:

- a. renforcement de la ventilation, filtrage de l'air de type hospitalier et circulation d'air verticale;
- b. 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);

- c. réduction des mouvements en cabine (par exemple, moins de bagages de cabine, moins d'interactions avec l'équipage);
- d. 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:
  - a. 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.
  - b. 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.
  - c. 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.

- d. 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.
- e. 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.
- f. 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<sup>18</sup>, 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.

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<sup>19</sup>. Les travailleurs, y compris ceux à bord des navires et dans les ports, devraient avoir accès à des équipements de protection individuelle<sup>20</sup> 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

---

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> 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).

<sup>20</sup> 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.



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:
- a. Faire en sorte que les exigences de distanciation puissent être observées à bord des navires, notamment en réduisant le nombre de passagers autorisés.
  - b. Limiter l'accès aux quais d'embarquement et de débarquement aux seuls passagers disposant de billets; attribuer des sièges aux passagers.
  - c. Les ports devraient envisager de prévoir des allées distinctes afin de séparer les flux de passagers entrants et sortants.
  - d. Lorsque les conditions le permettent, il convient de déplacer le plus de passagers possible vers les espaces ouverts du navire.
  - e. 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.
  - f. Le nettoyage et la désinfection des navires et des installations terrestres devraient se faire dans le respect des «procédures suggérées»<sup>21</sup> par l'action conjointe «Healthy Gateways» de l'UE.
  - g. 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.
  - h. 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.
  - i. 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

---

<sup>21</sup> 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](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)

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 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.

**AMPLIATION CERTIFIÉE CONFORME**

Pour la Secrétaire générale,

**Jordi AYET PUIGARNAU**

Directeur du Greffe

**COMMISSION EUROPÉENNE**