**Suite donnée à la résolution non législative du Parlement européen**
**sur le tourisme et les transports en 2020 et au-delà**

1. **Résolution présentée conformément à l’article 132, paragraphes 2 et 4, du règlement intérieur du Parlement européen**
2. **Numéros de référence:** 2020/2649 (RSP) / RC-B9-0166/2020 / P9\_TA-PROV(2020)0169
3. **Date d’adoption de la résolution:** 19 juin 2020
4. **Commission parlementaire compétente:** sans objet
5. **Analyse/évaluation succincte de la résolution et des demandes qu’elle contient:**

La résolution répond aux conséquences de la crise de la COVID-19 sur le tourisme et les transports dans l’Union, salue le train de mesures sur les transports et le tourisme adopté par la Commission le 13 mai et demande de nouvelles mesures de soutien et de coordination en vue d’une relance durable à court et à long terme. En ce qui concerne la relance, les plans européens de relance du tourisme et des transports à la suite de la pandémie de COVID-19 devraient moderniser les secteurs du tourisme et des transports dans l’Union sur le long terme. Il convient à cet effet de commencer à considérer le tourisme comme un écosystème industriel avec des objectifs d’investissement, un capital humain, des besoins en matière d’innovation technologique et des indicateurs de performance et de le rendre plus durable et plus accessible aux personnes handicapées. En ce qui concerne les transports, il importe d’augmenter les investissements dans les chaînons manquants et dans les infrastructures de transport stratégiques au niveau de l’Union. Les plans de relance devraient se concentrer sur les perspectives de croissance innovantes et durables, ainsi que sur le soutien visant à maintenir la continuité des activités de l’écosystème des transports au sens large.

Les points d’action spécifiques pour la Commission sont présentés en détail ci-après et peuvent être résumés comme suit:

Paragraphes 1 à 19: la résolution propose une série de mesures visant à améliorer la coordination de l’UE en ce qui concerne les restrictions en matière de de déplacement liées à la COVID-19, des mesures de suivi de la situation épidémiologique, de confinement, d’hygiène et de sécurité ainsi que des mesures de communication visant à renforcer la confiance des citoyens et des entreprises (par exemple, un mécanisme au niveau l’UE visant à lever/introduire des restrictions en matière de déplacement, un label de certification de la sécurité du tourisme, des modalités et conditions communes pour les bons à valoir émis dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et un système de garantie pour les voyages de l’UE, une campagne de communication de l’UE).

Paragraphes 20 à 28: la résolution insiste sur la nécessité de renforcer la coordination de l’UE dans le secteur du tourisme de l’Union et souligne l’importance de mettre en place une «véritable politique européenne du tourisme» qui promeut la coopération entre les États membres et les régions et crée des possibilités de nouveaux investissements et d’innovation. Elle invite la Commission i) à adopter, en 2021, une nouvelle stratégie et un nouveau plan d’action pour le tourisme de l’Union («programme de travail européen pour le tourisme 2050») fondés sur les conclusions de la convention européenne sur le tourisme; ii) à accorder toute l’importance nécessaire au secteur du tourisme dans le cadre du plan de relance et à publier des orientations visant à garantir un accès rapide aux financements; iii) à soutenir les entreprises et les travailleurs; iv) à mettre en place une stratégie révisée axée sur les PME qui tienne compte des répercussions de la COVID-19. Enfin, elle déplore l’absence d’une ligne budgétaire spécifique pour le tourisme durable dans le prochain cadre financier pluriannuel (CFP 2021-2027).

Paragraphes 29 à 44: la résolution met l’accent sur les conditions et les mesures qui rendent le secteur du tourisme «paré pour l’avenir». Elle souligne le lien étroit qui existe entre les transports et le tourisme et la nécessité de disposer d’un réseau d’infrastructures développées, modernes, sûres, et durables, de promouvoir plusieurs modes de transport durables (aviation, trains de nuit, infrastructures cyclistes) et de faciliter les déplacements transfrontaliers au sein de l’UE. Elle appelle la Commission i) à réaliser des bilans de qualité sur le réseau d’infrastructures existant, et à proposer des mesures supplémentaires pour les régions les moins avancées et les régions éloignées; ii) à veiller à ce que les États membres aient mis en place une planification appropriée de manière à ce que l’ensemble du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) puisse être achevé d’ici à 2030 et le réseau global d’ici à 2050; iii) à avancer sur le projet sur le ciel unique européen; iv) à envisager la possibilité de mettre en place une procédure de demande de visa en ligne; et v) à soutenir diverses formes de tourisme (inclusive, accessible, culturel, de santé, rural).

En particulier, la résolution souligne que tant un soutien à court terme qu’un soutien à long terme aux secteurs des transports et du tourisme sont nécessaires pour garantir leur survie et leur compétitivité, tandis que la mise en œuvre de mesures qui donnent aux touristes la confiance nécessaire pour voyager de nouveau vers l’Europe et en son sein est indispensable pour réduire au minimum les pertes supplémentaires dans ce secteur, ainsi que pour sa viabilité à long terme.

Dans sa résolution, le Parlement invite la Commission:

* ***Redémarrage dans de bonnes conditions de sécurité et plans européens de relance du tourisme et des transports (paragraphes 1 à 19)***
* à soutenir la «relance du tourisme» grâce à une recommandation mettant en lumière le «tourisme durable»;
* à évaluer la possibilité de lever les restrictions aux déplacements non essentiels appliquées aux frontières extérieures de l’Union (sans entraver la santé et la sécurité publiques, en tenant compte de la situation épidémiologique dans chaque pays tiers et en œuvrant à la reconnaissance mutuelle des mesures de protection contre la COVID-19);
* à soutenir financièrement la mise en œuvre de ces mesures par le secteur du tourisme et des voyages, en coopérant pleinement avec les entreprises de ce secteur et en se conformant aux ambitions du pacte vert pour l’Europe et en matière de numérisation;
* à créer un label européen de certification de la sécurité et des protocoles sanitaires clairs et efficaces, garantissant, qu’au sein de l’Union, les installations touristiques, les établissements touristiques et les organisateurs de voyage respectent les normes d’hygiène et de sécurité les plus élevées, en coopération avec les autorités publiques des États membres, les acteurs du tourisme concernés et les organisations internationales.
* à lancer une campagne de communication de l’Union sur les voyages et le tourisme, y compris au moyen d’une application d’information à l’échelle de l’Union, qui aurait pour but de promouvoir les déplacements à l’intérieur de l’Union, de restaurer la confiance des citoyens dans les voyages et le tourisme en cette période caractérisée par la pandémie de COVID-19, de former les touristes aux mesures de santé et de sécurité en vigueur et de diffuser des valeurs durables et fédératrices grâce à un «label européen du tourisme»;
* à faire en sorte que la notion de «destination sûre et intelligente» joue un rôle essentiel afin d’assurer le développement d’un tourisme durable, responsable et accessible;
* à proposer des règles communes de l’Union concernant les modalités et conditions des bons à valoir émis dans le contexte de la pandémie de COVID-19, tout en maintenant un niveau élevé de protection des consommateurs, qui dépendent toujours de leur acceptation volontaire par les consommateurs, et sans préjudice de l’obligation pour les entreprises de rembourser les voyageurs dans les délais prescrits par le droit de l’Union;
* à étudier la possibilité d’élaborer, en s’appuyant sur l’expérience acquise dans le contexte de la crise de la COVID-19 et les systèmes similaires existant dans les États membres, un système de garantie pour les voyages afin d’assurer aux entreprises une liquidité financière dans l’optique de garantir les remboursements aux voyageurs ainsi que la couverture des frais de rapatriement, outre une juste indemnisation des dommages éventuels en cas de faillite;
* ***Renforcement de la solidarité et de la coordination dans le secteur du tourisme de l’Union (paragraphes 20 à 28)***
* à coopérer avec les États membres et les parties prenantes afin d’élaborer dès que possible et en veillant à leur clarté des lignes directrices et des plans d’action de préparation à une éventuelle deuxième vague pandémique;
* à élaborer une stratégie de l’Union en matière de tourisme en 2021, qui comprenne un plan d’action plus concret et détaillé assorti d’objectifs à court, moyen et long terme, comprenant les objectifs de développement durable des Nations unies, afin de maintenir la position de l’Europe en tant que destination de premier plan, et qui propose aux États membres de définir des objectifs clairs, stratégiques et axés sur les résultats.

Une stratégie appropriée en matière de tourisme durable devrait être adoptée en coordination avec le Parlement et les États membres, qui comprenne des mesures à appliquer et à respecter par tous les États membres, le secteur et les touristes (cette stratégie à long terme doit inclure un plan de numérisation du secteur et des programmes de revitalisation des zones touristiques. La stratégie doit soutenir la transition écologique du secteur par l’adaptation des processus et le renouvellement des infrastructures et des installations);

* à accorder toute l’importance nécessaire au secteur du tourisme dans le cadre du plan de relance et à publier des orientations visant à garantir un accès rapide aux financements sans que des charges administratives disproportionnées ne pèsent sur les programmes en cours ou à venir. Le Parlement souligne l’importance des investissements dans ce secteur grâce à la facilité pour la reprise et la résilience, qui permettra l’élaboration d’une stratégie pour un secteur du tourisme durable, flexible et compétitif dans l’ensemble de l’Union;
* à mettre en place une stratégie européenne révisée axée sur les PME qui tienne compte des répercussions de la COVID-19 sur les PME et propose des initiatives de relance concrètes assorties d’une feuille de route pour les soutenir par une réduction de la bureaucratie et des coûts d’accès au financement, et par des mesures en faveur des investissements dans les chaînes de valeur stratégiques, conformément à la politique industrielle européenne fondée sur les écosystèmes, le pacte vert et la transition numérique;
* ***Vers un secteur du tourisme européen paré pour l’avenir (paragraphes 29 à 44)***
* à étudier la faisabilité et les avantages potentiels d’un mécanisme de gestion de crise pour le secteur du tourisme dans l’Union afin non seulement de répondre de manière adéquate et rapide à l’actuelle pandémie de COVID-19, mais également de se préparer à des défis d’une nature et d’une ampleur similaires qui pourraient apparaître à l’avenir;
* à faciliter l’accès au financement de l’Union pour les acteurs du secteur du tourisme, en particulier les petites structures d’accueil dans tous les segments du marché, qui doivent bénéficier d’une attention et d’un soutien particuliers;
* à soutenir le rétablissement des chaînons transfrontaliers manquants, à réaliser des bilans de qualité sur le réseau d’infrastructures existant, et à proposer des mesures supplémentaires immédiates pour les régions les moins avancées et les régions éloignées afin de disposer d’infrastructures modernes, sûres, et durables afin de faciliter les déplacements dans l’ensemble de l’Union;
* à garantir un soutien adéquat au tourisme culturel, au tourisme rural et à l’agrotourisme, ainsi qu’au tourisme de santé et au tourisme sportif, et à garantir des normes d’accessibilité.
1. **Réponse à ces demandes et aperçu des mesures que la Commission a prises ou envisage de prendre:**

*Note: la présentation suit l’ordre des paragraphes de la résolution. Lorsque cela s’avère pertinent, les paragraphes sont regroupés.*

**Paragraphes 4, 6 et 11 – *Sécurité des voyages***

Afin de garantir la sécurité des voyages et du tourisme, en particulier pour les services transfrontaliers, la Commission a publié le 13 mai 2020, dans le cadre du train de mesures sur le tourisme et les transports, des [lignes directrices sur le rétablissement progressif des services de transport et de la connectivité](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0515(04)), qui établissent des principes généraux pour un rétablissement sûr et progressif du transport de passagers par voie aérienne, ferroviaire, routière et navigable. En outre, le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC), l’Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), l’Agence de l’Union

européenne pour les chemins de fer (AFE) et l’Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) ont publié des orientations pour des opérations sûres pour la santé, fondées sur des preuves scientifiques solides. Depuis la réouverture des frontières intérieures de l’UE, la Commission publie la liste des mesures en place sur le site web «ReopenEU».

L’AESA, en collaboration avec l’ECDC, a publié une version actualisée du [protocole AESA-ECDC sur la sécurité sanitaire de l’aviation](https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/covid-19-aviation-health-safety-protocol), qui tient compte des enseignements tirés de sa première mise en œuvre opérationnelle. La nouvelle version du protocole s’inscrit dans le cadre d’un ensemble de mises à jour destinées à préparer les compagnies aériennes et les aéroports pour la saison estivale, en adaptant les conseils et les instructions donnés pour s’aligner sur la situation actuelle liée à la COVID-19 et en tenant compte de l’ouverture des frontières intra-UE à partir du 1er juillet 2020.

En outre, la Commission, en collaboration avec l’AESA, suit de près la mise en œuvre de ces lignes directrices au sein des États membres au moyen d’une enquête. L’AESA a également publié une charte dans laquelle les acteurs sont engagés à appliquer les lignes directrices de l’AESA-ECDC, qui doivent être signées par les compagnies aériennes et les exploitants aéroportuaires et, bientôt, par les autorités compétentes des États membres.

L’AESA a également publié un nouveau bulletin d’information de sécurité [(SIB 2020-02R5)](https://ad.easa.europa.eu/ad/2020-02R5) recommandant au minimum la mise en œuvre du rapport du CART de l’**Organisation de l’aviation civile internationale** (OACI) (également connu sous le nom d’«[orientations du CART “Paré au décollage”](https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Take-off.aspx)»). La plupart des recommandations formulées par l’OACI sont énoncées plus en détail dans le protocole AESA-ECDC sur la sécurité sanitaire de l’aviation. Enfin, le bulletin d’information de sécurité souligne l’importance de l’harmonisation pour favoriser la sécurité des déplacements et la croissance du trafic.

En outre, deux directives sur la sécurité ([2020-03](https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-03) et [2020-04](https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-04)), publiées le 25 juin 2020, chargent tous les exploitants effectuant des vols en provenance ou à destination de l’UE de nettoyer et de désinfecter intégralement les aéronefs au moins une fois toutes les 24 heures, ou plus fréquemment si cela est jugé nécessaire, sur la base de l’évaluation des risques réalisée par l’exploitant. Les aéronefs utilisés pour les vols long-courriers doivent être désinfectés avant chaque vol. Les directives sur la sécurité s’appliquent aussi bien aux transporteurs européens qu’aux transporteurs non européens.

Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer (AFE)

Suivant l’exemple de l’AESA, l’AFE et l’ECDC ont convenu d’un [protocole ferroviaire](https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Covid-19-Rail-Protocol_v1.4.pdf) contenant des recommandations destinées au secteur ferroviaire en vue d’une réaction appropriée face à la crise de la COVID-19. Le protocole conseille en particulier les exploitants de services ferroviaires et les gestionnaires des gares sur la manière de former le personnel, d’informer les voyageurs et, par ailleurs, de garantir la sécurité et la santé des voyages ferroviaires pendant la pandémie. Une attention particulière est accordée à la distanciation et à la protection, aux mesures d’hygiène ainsi qu’au suivi et au traçage des passagers.

Agence de l’Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA)

En ce qui concerne l’aviation, la version actualisée du [protocole AESA-ECDC sur la sécurité sanitaire de l’aviation](https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/covid-19-aviation-health-safety-protocol) fournit des lignes directrices opérationnelles pour la gestion des passagers aériens et du personnel de l’aviation en rapport avec la pandémie de COVID-19, notamment des mesures de dépistage sanitaire, des mesures d’hygiène et la gestion des passagers et du personnel de l’aviation.

Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)

L’AESM et l’ECDC ont également élaboré des [orientations pour la reprise progressive des voyages des navires de croisière](http://emsa.europa.eu/emsa-documents/latest/download/6376/3978/23.html) dans l’Union européenne dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Ces orientations fournissent un cadre global couvrant à la fois le point de vue du navire et celui du port, tout en encourageant une coopération étroite entre les parties afin de veiller à ce que la sécurité de l’équipage, des passagers et des collectivités visitées ne soit pas compromise.

**Paragraphes 3, 4, 6, 11, 17 et 37**

***Rétablissement de la liberté de circulation, levée des contrôles aux frontières intérieures et restrictions temporaires aux déplacements non essentiels vers l’UE, demande de visa en ligne***

Le rétablissement du marché unique et la garantie de son fonctionnement complet et de la libre circulation des personnes et des biens ont été au cœur des efforts déployés par la Commission face à cette crise.

Pour limiter la propagation du virus, les États membres ont adopté diverses mesures, dont certaines ont eu une incidence sur le droit des citoyens de l’EU de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres, telles que des restrictions à l’entrée ou des exigences de mise en quarantaine pour les voyageurs transfrontaliers. De telles mesures prises unilatéralement sont susceptibles de provoquer des perturbations, car les entreprises et les citoyens sont alors confrontés à un large éventail de mesures divergentes et en évolution rapide. Cet élément est particulièrement néfaste dans une situation où l’économie européenne a déjà été fortement touchée par le virus.

Compte tenu de l’évolution de la pandémie, certains États membres ont maintenu ou réintroduit certaines restrictions à la libre circulation au sein de l’UE. Les mesures unilatérales ont entraîné d’importantes perturbations. Si les interdictions d’entrée ont, dans une large mesure, été levées depuis lors, les entreprises et les citoyens sont toujours confrontés à un large éventail de mesures divergentes, qui sont souvent adoptées dans des délais très courts, reposent sur des critères très différents ou ne sont pas suffisamment coordonnées avec les autres États membres. Tant les citoyens que les entreprises se trouvent dès lors confrontés à un degré élevé d’incertitude.

Compte tenu des enseignements tirés des premiers stades de la pandémie, une approche bien coordonnée, prévisible et transparente de l’adoption de restrictions à la libre circulation est nécessaire. La prévention de la propagation du virus, la préservation de la santé des citoyens et le maintien de la libre circulation au sein de l’Union, dans des conditions sûres, sont d’une importance essentielle pour les efforts de reconstruction de l’économie en toute sécurité et pour assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

C’est pour cette raison que la Commission a adopté, le 4 septembre 2020, une proposition de [recommandation du Conseil relative à une approche coordonnée de la restriction à la libre circulation en réaction à la pandémie de COVID-19](https://ec.europa.eu/info/files/proposal-council-recommendation-coordinated-approach-restriction-free-movement-response-covid-19-pandemic_fr). Une telle approche coordonnée entre les États membres requiert une action conjointe sur quatre points clés: l’application de critères et de seuils communs pour décider s’il y a lieu ou non d’introduire des restrictions à la libre circulation, une cartographie de critères communs utilisant un code couleurs établi d’un commun accord, l’adoption d’une approche commune à l’égard des mesures appliquées aux personnes voyageant à destination ou en provenance des zones considérées comme étant à plus haut risque, et la communication au public d’informations claires, complètes et en temps utile au sujet d’éventuelles restrictions et exigences associées.

Les restrictions à la libre circulation des personnes au sein de l’Union mises en place pour limiter la propagation de la COVID-19 devraient être fondées sur des motifs d’intérêt public spécifiques et limités, à savoir la protection de la santé publique. Il convient de les appliquer dans le respect des principes généraux du droit de l’Union, en particulier la proportionnalité et la non-discrimination.

Comme indiqué dans la [communication «Préparation des systèmes de santé de l’UE à réagir rapidement en cas de nouvelle flambée de COVID-19»](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication_-_short-term_eu_health_preparedness.pdf), il est préférable de répondre par des contre-mesures non médicales ciblées et localisées, étayées par des études et des éléments probants, plutôt que par des restrictions générales applicables à l’ensemble des États membres et décidées par ceux-ci. Les restrictions locales ou régionales au sein du territoire d’un État membre, y compris les restrictions aux déplacements à destination et en provenance de ces zones ou régions imposées par les autorités sanitaires, ne doivent pas nécessairement entraîner des restrictions aux déplacements à destination et en provenance d’autres parties de cet État membre.

En ce qui concerne les déplacements non essentiels vers l’UE, la Commission a proposé, dans la [communication](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication-assessment-temporary-restriction-non-essential-travel_en.pdf) susmentionnée du 11 juin 2020, une courte prolongation générale de la restriction aux déplacements non essentiels à destination de l’UE jusqu’au 30 juin 2020. Elle a également défini une approche pour la levée progressive de cette restriction au-delà du 30 juin 2020. À cette fin, la [Commission a proposé](https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/FR/COM-2020-287-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF), le 25 juin 2020, une série de critères à appliquer pour décider si les restrictions aux déplacements vers des pays tiers devaient être levées. Sur cette base, le Conseil a adopté [la recommandation (UE) 2020/912 du Conseil](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020H0912&from=FR) du 30 juin 2020 concernant la restriction temporaire des déplacements non essentiels vers l’UE et la possible levée de cette restriction[[1]](#footnote-1). Une première liste de 15 pays pour lesquels les restrictions aux déplacements ont été levées le 1er juillet 2020 a également été approuvée et est annexée à la recommandation[[2]](#footnote-2). La liste a été mise à jour pour la dernière fois le 6 août et ne contient plus que 11 pays. D’autres décisions concernant la levée de la restriction des déplacements non essentiels à destination de l’UE seront prises régulièrement (soit toutes les deux semaines). Les restrictions aux déplacements peuvent être totalement ou partiellement levées ou réintroduites pour un pays tiers spécifique figurant déjà dans l’annexe, en fonction de l’évolution de la situation épidémiologique. Il convient que la prise de décision soit rapide si la situation dans un pays tiers s’aggrave rapidement.

La restriction des déplacements non essentiels devrait être maintenue pour tous les pays tiers qui, jusqu’à présent, n’ont pas été inclus dans la liste.

La Commission se félicite de la demande du Parlement d’évaluer la possibilité de mettre en place une procédure de demande de visa en ligne. En 2019, la Commission a déjà achevé une [étude](https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/4cb4fbb8-4c82-11ea-b8b7-01aa75ed71a1) sur la faisabilité et les implications des options visant à numériser le traitement des

demandes de visa. À partir de cette année, la Commission et l’Agence de l’Union européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d’information à grande échelle au sein de l’espace de liberté, de sécurité et de justice (eu-LISA) mettront en œuvre conjointement un projet visant à élaborer et à tester un prototype de portail de demande de visa en ligne de l’UE, en vue de préparer une éventuelle proposition législative. La Commission estime que les données biométriques des demandeurs de visa devraient toujours être collectées au moment de la demande; toutefois, la procédure de demande en ligne permettrait aux demandeurs qui ont précédemment fourni leurs données biométriques (dans un délai de cinq ans) de soumettre leur demande en ligne sans devoir se présenter en personne.

**Paragraphe 10**

***Capacités de test, aide aux États membres pour utiliser efficacement les outils de test***

La Commission reconnaît pleinement l’importance de la disponibilité de tests de haute qualité pour la COVID-19 afin de contenir la propagation du virus. En vertu de la [décision nº 1082/2013/UE relative aux menaces transfrontières graves sur la santé](https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/preparedness_response/docs/decision_serious_crossborder_threats_22102013_fr.pdf), la Commission travaille en étroite collaboration avec les États membres pour définir les besoins et les stratégies, y compris par l’intermédiaire du comité de sécurité sanitaire, où sont examinés les échanges d’informations et les meilleures pratiques en matière de dépistage de la COVID-19.

Afin de contribuer à une approche ciblée des essais, la Commission a publié des [recommandations européennes sur des stratégies d’essai](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/covid19_-_eu_recommendations_on_testing_strategies_v2.pdf) fondées sur les avis scientifiques du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies et complétées par le groupe consultatif d’experts. En outre, la Commission prend des mesures afin de garantir une évaluation correcte des tests, comme prévu dans la [communication sur les lignes directrices relatives aux tests de diagnostic in vitro de la COVID-19 et à leurs performances](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ:C:2020:122I:TOC). Ces lignes directrices sur les tests de diagnostic du coronavirus et leurs performances visent à aider les États membres à utiliser efficacement les outils de test dans le cadre de leurs stratégies nationales et aux différentes étapes de la pandémie, y compris lors de la levée progressive des mesures de confinement. Le Centre commun de recherche a lancé une [base de données pour les dispositifs de diagnostic et les méthodes de test de la COVID-19](https://covid-19-diagnostics.jrc.ec.europa.eu/). La Commission continuera à soutenir les États membres au moyen des différents mécanismes mis en place: la passation conjointe de marchés, l’instrument d’aide d’urgence (ESI) et rescEU dans les domaines où des pénuries sont susceptibles d’entraver les capacités de test. Une procédure conjointe d’acquisition de fournitures de laboratoire a été lancée le 19 mars 2020. Onze contrats ont été signés jusqu’à présent pour 28 produits (dont des plaques PCR, des écouvillons et des moyens de transport, ainsi que des réactifs). Les pays participants peuvent passer des commandes depuis le 7 mai. L’intérêt et la possibilité de lancer des procédures conjointes de passation de marchés sont régulièrement examinés avec les États membres et les signataires de l’accord de passation conjointe de marché au sein du comité de sécurité sanitaire ainsi que du comité directeur de passation conjointe de marché.

**Paragraphes 12, 13 et 28**

***Orientations de l’Union européenne relatives aux protocoles sanitaires, soutien aux PME pour adapter les mesures sanitaires et de sécurité, possible label européen de certification de la sécurité***

En adoptant, le 13 mai, les [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](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication_tourismservices_healthprotocols.pdf), la Commission a fourni un cadre coordonné au niveau de l’Union. Elle a proposé des critères et des principes communs pour relancer les services touristiques et élaborer des protocoles sanitaires spécifiques pour les établissements du secteur de l’hébergement et de la restauration afin de garantir la sécurité des clients et du personnel. Il appartient aux États membres d’établir des protocoles et des règles sanitaires qui correspondent le mieux à leur situation propre au niveau national ou régional. Certains États membres ont également accompagné leurs protocoles nationaux d’un label de certification afin de renforcer la confiance des consommateurs. La Commission examine actuellement la possibilité d’éventuels produits de normalisation dans le domaine des protocoles de santé et de sécurité pour le tourisme et le secteur de l’hébergement et de la restauration, sans pouvoir préjuger de la faisabilité d’une telle action à ce stade.

Afin de soutenir les entreprises et les régions touchées, la Commission a fourni immédiatement des liquidités d’environ 8 milliards d’EUR provenant des Fonds structurels pour aider les entreprises, entre autres, dans le cadre de l’initiative d’investissement en réaction au coronavirus (CRII)[[3]](#footnote-3). Avec l’instrument CRII +, la Commission a proposé une flexibilité maximale pour permettre aux États membres d’utiliser les fonds de cohésion non dépensés pour soutenir la trésorerie des PME des secteurs les plus touchés par la crise, notamment le tourisme, ainsi que pour s’adapter aux mesures de santé et de sécurité.

Bien que ni la finalité ni l’objectif des instruments de l’Union ne consistent à empêcher la faillite d’entreprises privées dans le contexte d’une économie de marché dans des circonstances normales, la nouvelle [directive (UE) 2019/1023](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1023&from=FR) relative aux restructurations et à l’insolvabilité vise à éviter l’insolvabilité des entreprises en offrant aux entreprises viables en difficulté financière le recours à des mécanismes d’alerte précoce ou à des procédures de restructuration préventive.

**Paragraphes 14 et 15**

***Bons à valoir et système européen de garantie pour les voyages afin d’assurer aux entreprises une liquidité financière dans l’optique de garantir les remboursements aux voyageurs***

La Commission a adopté la [recommandation (UE) 2020/648](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020H0648&from=FR) du 13 mai 2020 concernant des bons à valoir destinés aux passagers et voyageurs à titre d’alternative au remboursement des voyages à forfait et des services de transport annulés dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Elle rappelle que le droit des voyageurs et des passagers, au titre de la [directive sur les voyages à forfait](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L2302&from=FR)[[4]](#footnote-4) et des règlements de l’Union relatifs aux droits des passagers, d’obtenir un remboursement intégral en cas d’annulation de leur voyage s’applique également dans les circonstances inédites actuelles. La Commission recommande en outre que les systèmes de bons à valoir soient couverts par une protection contre l’insolvabilité du transporteur ou de l’organisateur afin qu’ils puissent constituer une option suffisamment attrayante et fiable aux remboursements en espèces.

Le 2 juillet 2020, la Commission a engagé une procédure d’infraction en adressant des lettres de mise en demeure à dix États membres (République tchèque, Chypre, Grèce, France, Italie, Croatie, Lituanie, Pologne, Portugal et Slovaquie) pour violation des règles de l’UE relatives aux voyages à forfait et à la protection des droits des passagers. En effet, dans ces dix États membres, des règles nationales spécifiques relatives aux voyages à forfait ont été adoptées et permettent aux organisateurs de voyages à forfait de délivrer des bons à valoir, au lieu du remboursement en espèces, pour les voyages annulés, ou de reporter le remboursement bien au-delà du délai de 14 jours fixé dans la directive sur les voyages à forfait. En ce qui concerne les droits des passagers de l’UE, alors que la Commission évalue également la situation dans d’autres États membres en demandant de plus amples informations sur l’application des règles relatives à la protection des droits des passagers, la Grèce et l’Italie ont adopté une législation permettant aux transporteurs de proposer des bons à valoir comme seule forme de remboursement. Or, en vertu des règlements de l’Union relatifs aux droits des passagers, ceux-ci ont le droit de choisir entre le remboursement en espèces et d’autres formes de remboursement, comme un bon à valoir. S’ils se voient proposer des bons à valoir, les passagers doivent accepter cette solution. La Commission évalue actuellement les réponses reçues de ces dix États membres afin de décider des prochaines étapes appropriées.

La Commission n’envisageait pas la création d’un fonds européen de garantie pour les voyages. Un tel fonds au niveau de l’UE aurait pu interférer avec les solutions nationales. La Commission estime que les États membres et/ou le secteur privé devraient garantir la viabilité des systèmes de bons à valoir comme solution de remplacement aux remboursements en espèces immédiats. La Commission est bien consciente que le Parlement européen avait déjà demandé, en 2014, dans sa position sur la proposition de révision du [règlement (CE) nº 261/2004](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:439cd3a7-fd3c-4da7-8bf4-b0f60600c1d6.0004.02/DOC_1&format=PDF), confirmée en septembre 2019, qu’une protection contre l’insolvabilité soit intégrée dans ce règlement et qu’il proposait «la création d’un fonds de garantie ou d’un système d’assurance obligatoire». Le Parlement européen a réitéré sa demande dans sa [résolution sur les conséquences de la faillite du groupe Thomas Cook](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2019-0047_FR.html), le 24 octobre 2019. À ce jour, le Conseil n’a pas encore adopté d’approche commune pour cette proposition.

**Paragraphes 5 et 16**

***Une campagne de communication de l’Union sur les voyages et le tourisme afin de rétablir la confiance, la notion de «destination sûre et intelligente»***

Afin d’aider les Européens à planifier leurs voyages et leurs vacances, la Commission a lancé, le 15 juin, une plateforme en ligne, «[Re-open EU](https://reopen.europa.eu/fr)», sur laquelle figurent des informations en temps réel sur les restrictions en matière de déplacements, les moyens de transport disponibles, les restrictions de déplacement, les mesures de santé publique et de sécurité et d’autres informations pratiques pour les voyageurs. Au 26 août, la plateforme avait enregistré près de 5 millions de visites et plus de 15 millions de pages consultées.

La plateforme «Re-open EU» relie également les visiteurs à l’offre touristique dans les États membres, telle que présentée par l’intermédiaire des organismes de promotion touristique nationaux et locaux, et à des programmes de soutien locaux tels que des initiatives et des offres de systèmes de bons d’achat[[5]](#footnote-5). Cela permet aux initiatives régionales et locales qui ne parviennent pas facilement à attirer l’attention des touristes d’autres États membres d’attirer des clients de toute l’Europe. La Commission collabore avec les États membres, les organisations locales de tourisme et les acteurs du marché pour recenser, multiplier et étendre ces initiatives de bons d’achat afin de renforcer leurs effets.

La Commission soutient la campagne de promotion «[We are Europe](https://etc-corporate.org/campaign/we-are-europe-campaign/)», lancée sur Euronews en partenariat avec la Commission européenne du tourisme, dans le but d’inviter les Européens à redécouvrir leur continent cet été. Elle mène également des campagnes de promotion en ligne des offres touristiques culturelles (*Europeana*, l’application «Cultural gems»). [*Europeana*](https://www.europeana.eu/fr), la plateforme du patrimoine culturel numérique de l’Europe soutenue par la Commission lancée le 15 juin[, Discovering Europe](https://www.europeana.eu/fr/discovering-europe), une collection en ligne d’œuvres d’art et de photographies de villes et de paysages magnifiques, de lieux historiques et de pépites cachées dans toute l’Europe, ainsi que la campagne en ligne [#Discovering Europe](https://www.europeana.eu/fr/discovering-europe). En outre, un **pôle consacré au tourisme a été créé sur** [**Europeana Pro**](https://pro.europeana.eu/page/discovering-europe) afin d’aider les professionnels du patrimoine culturel à découvrir des initiatives en faveur du tourisme dans l’ensemble de l’Union.

La Commission met également en œuvre l’initiative «[Capitale européenne du tourisme intelligent](http://www.smarttourismcapital.eu/)» proposée par le Parlement en tant qu’action préparatoire visant à promouvoir le développement du tourisme intelligent et innovant par les villes européennes et à mettre en avant les pratiques remarquables des destinations touristiques durables, accessibles, numériques et mettant à profit le patrimoine culturel et la créativité.

Au cours de l’été, la Commission a lancé une campagne sur les médias sociaux intitulée «**Europe’s culture close to you**» en vue d’encourager les citoyens européens à (re)découvrir la beauté et la richesse des destinations proches de chez eux en lançant une campagne sur les médias sociaux et un concours photo. Cette campagne couronnée de succès a rassemblé des acteurs culturels dans toute l’Europe et a présenté des sites et des événements dans tous les États membres de l’UE. Son principal mot-dièse, #EuropeForCulture, a été cité 12 000 fois sur les plateformes de médias sociaux au cours de l’été. Le concours a également été bien accueilli, recevant plus de 230 candidatures de qualité.

**Paragraphes 4, 5, 18, 32, 34 et 35**

***Coordination de la préparation, coopération entre les États membres, échange de bonnes pratiques, coopération avec les organisations internationales***

La Commission fait tout son possible, dans les limites qui lui sont conférées par les traités, pour coordonner la réaction des États membres face à la pandémie de COVID-19.

La Commission travaille avec les États membres à l’interopérabilité transfrontière des applications de traçage des contacts numériques grâce à la boîte à outils commune de l’UE approuvée par les États membres participant au réseau «Santé en ligne» le 16 avril 2020.

Cette boîte à outils s’appuie sur la recommandation de la Commission du 8 avril, qui vise à mettre en place une approche commune et coordonnée pour soutenir la levée progressive des mesures de confinement. La boîte à outils et la recommandation sont complétées par les orientations de la Commission sur le respect de la vie privée et la protection des données, adoptées le 16 avril, par les lignes directrices sur l’interopérabilité élaborées par les États membres avec le soutien de la Commission le 13 mai, et par les spécifications techniques d’interopérabilité adoptées le 16 juin. Il s’agit là de mesures importantes sur la voie de l’interopérabilité des applications de traçage, qui favorisent la réouverture en toute sécurité de l’UE pour les voyages et le tourisme.

En particulier, à la suite de l’accord sur les spécifications techniques pour l’échange sécurisé d’informations entre les applications nationales de traçage des contacts (sur la base d’une architecture décentralisée) et de l’adoption, le 15 juillet 2020, de la décision d’exécution de la Commission jetant les bases du traitement transfrontière des données, la Commission a affecté des fonds provenant de l’instrument d’aide d’urgence au développement d’un serveur de passerelle fédéré qui permettra l’interopérabilité des applications nationales. Ces fonds faciliteront la recherche de contacts sans discontinuité pour les personnes voyageant à l’étranger. Cela permettra de minimiser le volume de données échangées et ainsi de réduire la consommation de données des utilisateurs. Le développement du serveur de passerelle a déjà commencé et des activités pilotes et de test ont été lancées en septembre 2020.

En ce qui concerne la coordination entre la Commission et les États membres et à titre de suivi du [paquet «Tourisme et transports» du 13 mai](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/QANDA_20_870), les États membres se réunissent chaque semaine dans le cadre du dispositif intégré pour une réaction au niveau politique dans les situations de crise (IPCR) et examinent et coordonnent la préparation également sur des aspects touchant le tourisme et les voyages (situation épidémiologique, restrictions aux déplacements, transports et services touristiques). En outre, la Commission facilite l’échange d’informations et de bonnes pratiques grâce aux structures existantes et aux nouvelles structures mises en place avec la participation des États membres, telles que le comité consultatif du tourisme, le comité de sécurité sanitaire, ainsi que dans les domaines des transports et des frontières. En guise de suivi aux orientations publiées sur la mise en œuvre des [voies réservées](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_en.pdf) afin de garantir la disponibilité des biens et des services essentiels, la Commission a créé un réseau opérationnel de points de contact nationaux afin d’éviter la congestion et les retards aux frontières.

La Commission partage l’avis du Parlement sur l’importance de la coopération internationale dans le secteur des voyages et du tourisme. La Commission coopère avec l’Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et l’Organisation mondiale du tourisme des Nations unies (OMT).

La Commission continuera de coopérer étroitement avec le Parlement afin de soutenir les États membres dans la relance de l’écosystème touristique de l’Union et dans sa transition écologique, numérique et résiliente.

**Paragraphes 3, 21, 23 et 39**

***Tourisme durable, nouvelle stratégie de l’UE en matière de tourisme, transition écologique et numérique du tourisme de l’Union***

La Commission partage pleinement l’avis du Parlement qui insiste sur l’importance des secteurs du tourisme et des transports pour l’économie européenne, ainsi que sur les graves perturbations et répercussions dues à la pandémie de COVID-19.

Grâce à ses actions, la Commission soutient la compétitivité et la croissance durable du tourisme de l’UE dans les domaines prioritaires suivants:

- durabilité: renforcer le développement du tourisme durable au profit de l’environnement, des entreprises et des communautés locales;

- numérisation et innovation: développer le tourisme intelligent en Europe en soutenant la transition numérique et la capacité d’innovation du secteur dans une économie fondée sur les données, ainsi que le développement équilibré de nouveaux modèles économiques, y compris dans l’économie collaborative;

- compétences: améliorer la qualité et la résilience de la main-d’œuvre en la dotant des compétences nécessaires pour l’avenir;

- concurrence mondiale: promouvoir l’Union européenne en tant que destination mondiale sur les marchés tiers et soutenir l’internationalisation des entreprises touristiques, en particulier des PME.

La Commission examinera, sur la base des renseignements recueillis auprès de l’industrie et des États membres, des recherches/études qu’elle a commandées et des résultats de la convention européenne sur le tourisme, le suivi le plus approprié pour définir la feuille de route vers un programme de travail européen pour le tourisme 2050.

La transition numérique et écologique ainsi que la résilience du secteur restent au cœur de la politique et des actions futures de la Commission en matière de tourisme et de relance dans l’UE. Il s’agit, entre autres, de stimuler l’innovation et la capacité de numérisation des PME du secteur du tourisme, d’améliorer les compétences numériques, de soutenir les partenariats public-privé en matière de gestion des données dans le cadre de la spécialisation intelligente dans la modernisation industrielle, de favoriser et de promouvoir le tourisme intelligent au niveau des destinations et de soutenir les renseignements sur l’évolution des nouveaux modèles commerciaux de l’économie des plateformes dans le tourisme. Ces priorités sont prises en compte dans le [programme de travail COSME 2020](http://www.ipyme.org/es-ES/UnionEuropea/UnionEuropea/PoliticaEuropea/Marco/Documents/COSME_WP2020_EN.pdf), [dans la proposition de la Commission relative au CFP 2021-2027 renforcé et dans l’instrument pour la relance](https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/eu-long-term-budget/2021-2027_fr). Elles seront au centre des discussions lors des prochains grands événements sur le tourisme (convention européenne sur le tourisme) et au sein des forums thématiques des parties prenantes.

La transition vers des modes de voyage et de tourisme verts, plus responsables et durables contribuera à la réalisation des objectifs du pacte vert pour l’Europe et orientera la relance et le programme à long terme pour les entreprises et les destinations touristiques. Des programmes et des fonds de l’UE sont en place pour soutenir cette transition [par exemple, les Fonds ESI (Fonds structurels et d’investissement européens) et InvestEU][[6]](#footnote-6). Un engagement est nécessaire à tous les niveaux et nous collaborerons avec les États membres, les régions, le secteur et les destinations pour définir des actions concrètes qui formeront une feuille de route pour une croissance durable et responsable du tourisme européen.

Dans sa communication intitulée «Tourisme et transport en 2020 et au-delà», la Commission a annoncé qu’elle mettra en œuvre, par l’intermédiaire des pôles d’innovation numérique, un soutien spécifique aux entreprises locales du secteur touristique afin de les aider à faire face aux nouvelles réalités de la saison touristique. Par la suite, la Commission a utilisé son réseau de pôles d’innovation numérique pour soutenir le projet «Creative Accelerators for Sustainable Tourism (CAST)» cofinancé par le programme COSME dans le cadre de l’organisation d’un concours de trois jours en juillet 2020. Cent trente participants venus de toute l’Europe et d’Israël ont mis au point des solutions innovantes qui répondent aux défis les plus urgents créés par la COVID-19 dans le domaine du tourisme.

La Commission a l’intention de collaborer avec d’autres institutions de l’UE, l’industrie et les parties prenantes sur un programme européen commun pour le tourisme qui soit stratégique et adopte une vision à long terme des principales priorités au niveau européen, sur la base d’objectifs et de critères concrets pour le tourisme durable. La Commission coordonnera également la mise en place d’indicateurs de performance clés pour mesurer les progrès accomplis ainsi que les résultats et l’efficacité des investissements.

**Paragraphes 24, 25, 27, 28 et 38**

***Soutien financier (y compris au moyen d’une ligne budgétaire spécifique) en faveur du tourisme dans le cadre du prochain CFP et du plan de relance***

L’UE a réagi rapidement pour offrir une bouée de sauvetage à l’économie et au secteur du tourisme en mobilisant tous les outils disponibles pour, entre autres, empêcher la désintégration de l’écosystème touristique et de ses entreprises individuelles.

* + Injection de liquidités pour stabiliser les entreprises – 8 milliards d’EUR de capital pour les PME par l’intermédiaire du Fonds européen d’investissement ont été rapidement mis à disposition et alloués immédiatement après.
	+ Assouplissement des règles en matière d’aides d’État afin que les États membres puissent soutenir leurs entreprises. Il existe désormais 165 aides d’État dans l’ensemble de l’UE à destination du système touristique.
	+ Un système de chômage temporaire pour permettre aux personnes de conserver leur emploi. L’UE a créé un nouvel instrument, SURE, doté de 100 milliards d’EUR, qui soutient les systèmes nationaux de chômage temporaire.
	+ Des liquidités immédiates de 8 milliards d’EUR provenant des fonds structurels ont été fournies pour aider les entreprises, entre autres, dans le cadre de l’initiative d’investissement en réaction au coronavirus (CRII). Le CRII+ a offert des flexibilités extraordinaires supplémentaires permettant aux États membres d’utiliser au mieux le financement disponible au titre de la cohésion de 54 milliards d’EUR pour 2020 afin de faire face aux effets de la pandémie de COVID-19.

Afin d’atténuer les effets de la crise actuelle, la Commission a proposé un [instrument de relance et un budget de l’UE ambitieux](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/recovery-plan-europe_fr) pour la période 2021-2027, afin de répondre à la nécessité de relancer l’économie européenne, le tourisme étant l’un des domaines les plus touchés. La Commission convient que, pour l’avenir à long terme de l’écosystème touristique de l’UE, il est essentiel de garantir un soutien adéquat à la transformation écologique et numérique de l’industrie du tourisme et des PME, de stimuler l’innovation tout au long de la chaîne de valeur du tourisme et de doter la main-d’œuvre des compétences nécessaires à l’avenir.

Dans les propositions de la Commission relatives aux programmes de dépenses de l’UE pour la période 2021-2027, plusieurs des programmes proposés prévoient un soutien au tourisme, à savoir: les fonds structurels au titre de la politique de cohésion [par exemple: Fonds européen de développement régional (FEDER) Fonds social européen (FSE), Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader), Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP), InvestEU, programme du marché unique, Europe créative et Horizon Europe]. Cela reflète une approche intégrée intégrant les investissements liés au tourisme dans divers programmes de financement de l’UE, qui tient compte des interdépendances entre le tourisme et d’autres secteurs de l’économie et garantit un soutien au tourisme grâce à un large éventail d’objectifs stratégiques (infrastructures durables, recherche, innovation, compétitivité des PME, développement régional, culture et industries créatives, etc.)

Compte tenu de ce qui précède, la Commission n’a pas proposé de ligne budgétaire distincte pour le tourisme.

Le tourisme durable et innovant peut être soutenu par différents programmes et fonds de l’UE, la transition écologique et numérique étant un pilier essentiel des investissements pour tous les secteurs, y compris le tourisme. La Commission encouragera les États membres à soutenir un tourisme équilibré et de qualité, en s’attaquant à des défis communs tels que la nécessité de mesurer et de comparer la durabilité, de lutter contre le tourisme de masse et de diversifier davantage l’offre touristique de qualité.

Afin de faciliter l’accès aux informations sur les possibilités de financement, la Commission prévoit d’élaborer un nouveau guide sur le financement du tourisme par l’UE, comme cela a été fait pour la période [2014-2020](https://ec.europa.eu/growth/content/guide-eu-funding-tourism-sector-updated-version_fr), afin de fournir les informations nécessaires sur le soutien disponible. Ce guide est disponible en ligne et existe dans toutes les langues de l’UE.

Les besoins d’investissement de l’écosystème touristique de l’UE (161 milliards d’EUR pour la période 2020-2022; soit 22 % de l’ensemble des besoins parmi 14 écosystèmes) sont bien illustrés dans la proposition de la Commission. En outre, au titre du [«plan de relance»](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/QANDA_20_948) proposé par la Commission le 28 mai 2020 dans le cadre de la politique de cohésion, un nouvel objectif spécifique lié à la culture et au tourisme est prévu au titre de l’objectif stratégique nº 4 (une Europe plus sociale): il devrait donner plus de visibilité à ces secteurs en ce qui concerne les investissements du FEDER pour la période 2021-2027.

En outre, la facilité pour la reprise et la résilience peut appuyer les besoins d’investissement du secteur, en particulier en ce qui concerne la transition écologique et numérique.

La proposition de la Commission sur la relance ne prévoit pas d’affectation budgétaire par écosystème ni de ligne budgétaire distincte pour le tourisme. Les États membres élaboreront leurs plans de relance nationaux en fonction de leurs spécificités. La Commission jouera un rôle de coordination en vue d’assurer la cohérence globale et aidera les États membres à recenser les besoins d’investissement ainsi que les modules et projets phares adéquats à l’échelle européenne afin de réparer et de transformer l’écosystème touristique pour l’avenir.

***Stratégie et soutien en faveur des PME***

Quelques jours après l’adoption, le 10 mars, de la [nouvelle stratégie de l’UE axée sur les PME](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication-sme-strategy-march-2020_fr.pdf), la crise de la COVID-19 a frappé l’Union de plein fouet, avec des effets dévastateurs pour ses PME en raison du confinement et de la fermeture des frontières nationales. **La stratégie est aujourd’hui plus importante que jamais en tant qu’instrument essentiel pour la relance après la crise.** En mettant l’accent sur le renforcement des capacités et le soutien à la double transition vers une économie durable et numérique, en réduisant la bureaucratie et en améliorant l’accès au marché au sein de l’UE et au-delà; et en améliorant l’accès au financement, la **stratégie couvre les priorités de la période de relance:** la relance de l’**économie européenne après la crise doit être écologique et sociale et tirer pleinement parti des possibilités offertes par la numérisation**. La stratégie offre **une certaine souplesse pour recentrer les actions clés et les adapter à la nouvelle réalité si nécessaire.** Certaines des **actions clés de la stratégie axée sur les PME ont déjà été ajustées** et leur mise en œuvre est en cours.

Comme promis dans la [communication sur le tourisme et les transports](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication-commission-tourism-transport-2020-and-beyond_en.pdf), la Commission travaillera avec des réseaux à travers l’Europe, tels que le réseau «Entreprise Europe», l’Alliance européenne des clusters et les pôles européens d’innovation numérique, afin de soutenir la durabilité et la numérisation et d’aider les entreprises touristiques locales à devenir plus résilientes et compétitives. Cela contribuera à harmoniser les meilleures pratiques, à élaborer des stratégies communes et à améliorer les synergies. Le réseau des représentants des PME est essentiel pour coordonner les actions au niveau de l’UE et au niveau national en faveur de la relance des PME. Le réseau a été chargé d’assumer des tâches supplémentaires afin de veiller à ce que le principe «Think Small First» soit pleinement mis en œuvre dans la législation de l’UE. Le réseau participe également à la task-force chargée du respect des règles du marché unique, qui revêt une importance particulière dans le contexte de la COVID-19, dans lequel le marché unique est soumis à de fortes menaces et pressions.

La Commission fait également progresser les **activités de renforcement des capacités liées aux compétences numériques** afin d’aider les PME à s’adapter aux circonstances actuelles (par exemple, le commerce électronique, les solutions de télétravail), et le réseau Entreprise Europe sera doté de conseillers spécialisés en matière de durabilité et d’autres services de durabilité afin de fournir aux PME le soutien nécessaire dans le cadre de la double transition. L’instrument de garantie à mettre en place dans le cadre du volet «PME» d’InvestEU répondra aux besoins de financement des PME ayant un **accès limité au financement** afin de leur permettre d’entreprendre les investissements nécessaires, y compris ceux qui sont nécessaires pour garantir la sécurité des consommateurs et le respect de la distanciation sociale.

Étant donné que les PME jouent un rôle clé dans les **chaînes de valeur** mondiales et constituent l’écrasante majorité des entreprises dans les écosystèmes de l’UE, la stratégie devrait, par extension, contribuer à rendre les **écosystèmes industriels** européens plus résilients et plus écologiques dans l’ensemble du marché unique.

**Paragraphes 7, 19 et 26**

***Programme SURE, travailleurs, travailleurs saisonniers et formation***

La Commission reconnaît pleinement l’importance des travailleurs saisonniers pour certains secteurs de l’économie européenne, notamment le secteur du tourisme. À ce titre, elle a adopté, le 16 juillet 2020, des [lignes directrices concernant la protection des travailleurs saisonniers dans l’Union dans le contexte de la pandémie de COVID-19](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ:C:2020:235I:TOC). Le document indique aux autorités nationales et aux partenaires sociaux comment garantir les droits, la santé et la sécurité des travailleurs saisonniers et veiller à ce que ces travailleurs soient informés de leurs droits. Il est essentiel que les travailleurs saisonniers et leurs employeurs disposent de toutes les informations nécessaires sur la protection dont ils jouissent et les obligations qui leur incombent.

Les lignes directrices portent sur une série d’aspects, tels que[[7]](#footnote-7):

* le droit des travailleurs saisonniers à travailler dans un État membre de l’UE, qu’ils soient des citoyens de l’UE ou soient originaires de pays tiers,
* des conditions de vie et de travail convenables, y compris la distanciation physique et des mesures d’hygiène appropriées,
* la communication claire aux travailleurs de leurs droits,
* le travail non déclaré,
* les aspects de sécurité sociale.

La Commission a également prévu, dans les lignes directrices, un certain nombre d’actions visant à renforcer la protection des droits des travailleurs transfrontaliers saisonniers, notamment:

* une enquête sur les professions à haut risque, y compris les travailleurs saisonniers, réalisée par l’Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail (EU-OSHA), en étroite collaboration avec le comité des hauts responsables de l’inspection du travail;
* une campagne de sensibilisation ciblant les secteurs plus exposés au travail saisonnier, coordonnée par l’Autorité européenne du travail.

La Commission rappelle qu’elle a déjà adopté, le 30 mars 2020, une [communication présentant des «lignes directrices concernant l’exercice de la libre circulation des travailleurs pendant l’épidémie de COVID-19»](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ:C:2020:102I:TOC). Ces lignes directrices visent à faire en sorte que les travailleurs mobiles, y compris les travailleurs frontaliers, en particulier ceux occupant des emplois critiques pour lutter contre la pandémie de coronavirus, puissent atteindre leur lieu de travail.

[SURE](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/sure_factsheet.pdf) (Support to mitigate Unemployment Risks in an Emergency – soutien temporaire à l’atténuation des risques de chômage en situation d’urgence) est un instrument temporaire, proposé par la Commission dans le cadre de la réponse de l’UE au niveau mondial face à la pandémie de COVID-19 et adopté par le Conseil le 19 mai. L’instrument permettra à l’UE d’accorder jusqu’à 100 milliards d’EUR sous forme de prêts aux États membres, de financer des dépenses consacrées à des dispositifs de chômage partiel et à des mesures similaires, ainsi qu’à certaines mesures liées à la santé. L’instrument deviendra opérationnel une fois que tous les États membres auront fourni les garanties budgétaires respectives.

Cet instrument aidera les États membres à protéger les emplois et donc les travailleurs salariés et les travailleurs indépendants contre le risque de chômage et de perte de revenus. En empêchant la destruction d’emplois, les dispositifs de chômage partiel protègent les travailleurs, ce qui permet un partage plus équitable de l’effort d’ajustement. Ils aident également les entreprises à préserver leurs capacités de production et leur capital humain, ce qui permet un rebond plus rapide lorsque les activités reprennent. Par conséquent, ces dispositifs sont particulièrement adaptés pour faire face à la situation actuelle, dans laquelle un grand nombre d’entreprises sont contraintes de suspendre ou de réduire sensiblement leurs activités afin de contribuer à contenir la contagion.

La proposition concernant SURE respecte totalement les compétences nationales dans le domaine des systèmes de protection sociale. Elle a été rédigée de manière à ce que la diversité des dispositifs nationaux de chômage partiel et des mesures similaires puisse être prise en compte. Elle n’impose aucune exigence spécifique à la conception des programmes de travail nationaux.

SURE exprime clairement la solidarité en vigueur au sein de l’UE. Tous les États membres sont touchés de la même manière par la pandémie et sont confrontés aux mêmes risques et défis. Les évolutions négatives dans un État membre peuvent avoir de graves répercussions sur tous les autres États membres.

Le soutien à l’apprentissage tout au long de la vie et au renforcement des capacités reste notre priorité commune, en particulier dans le contexte d’une transition vers une économie plus numérique et plus verte. La réduction du temps de travail peut constituer une occasion de perfectionnement professionnel ou de reconversion professionnelle, si des besoins de formation existent. L’apprentissage à distance pourrait être encouragé et favorisé dans le contexte actuel. Des incitations à la formation pourraient être incluses dans les programmes nationaux. Dans le même temps, aucune exigence de formation n’a été ajoutée à la proposition concernant SURE. La préservation des emplois devrait rester la principale priorité. L’organisation de l’offre de formation ne devrait pas ralentir (ni entraver) le déploiement rapide de l’aide. L’offre de formation pourrait constituer un élément facultatif et non obligatoire des programmes nationaux bénéficiant d’un soutien.

**Paragraphes 2, 29, 30 et 31**

***Investissements dans les infrastructures de transport stratégiques***

[Le plan de relance](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0456&from=EN) proposé par la Commission le 27 mai a pour objectif de venir en aide aux États membres durement touchés par la crise de la COVID-19, mais aussi à stimuler les investissements publics et privés et les réformes visant à relancer l’économie européenne. Il devrait soutenir les investissements dans les infrastructures de transport ainsi que la décarbonation et la transition numérique du secteur des transports. Tel sera notamment le cas en ce qui concerne l’augmentation du budget du mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE), qui permettrait d’accélérer l’achèvement du réseau transeuropéen de transport
(RTE-T) central d’ici à 2030 et du programme InvestEU en faveur des infrastructures durables et des investissements stratégiques. La nouvelle facilité pour la reprise et la résilience offre également aux États membres des possibilités supplémentaires d’entreprendre des réformes et des investissements publicsdans les infrastructures de transport, conformément aux recommandations par pays formulées dans le cadre du Semestre européen et des plans nationaux en matière d’énergie et de climat. En outre, le paquet proposé reconnaît le tourisme comme l’écosystème industriel le plus touché par la pandémie [document de travail des services de la Commission SWD(2020) 98].

***Modes de transport durables/Année européenne du rail 2021, infrastructures cyclistes/trains de nuit, RTE-T – chaînons manquants/Ciel unique européen***

[Le règlement (UE) nº 1315/2013 sur le RTE-T](http://publications.europa.eu/resource/cellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0006.01/DOC_1) combine et intègre le développement des infrastructures de transport et les aspects pertinents de la politique de transport dans tous les secteurs. Au niveau de l’UE, la politique en matière d’infrastructures de transport est conçue comme une politique de réseau unique et cohérente qui vise à soutenir les services de transport au sein et entre les modes de transport et permet d’atteindre les principaux objectifs de la politique de transport, tels que la décarbonation. Garantir la connectivité et l’accessibilité de toutes les régions de l’UE et promouvoir des normes de sécurité et d’interopérabilité entre les modes de transport sont au cœur des objectifs de la politique du RTE-T. La Commission réexamine actuellement le règlement sur le RTE-T et une proposition de législation révisée devrait être présentée en juin 2021. La révision doit notamment garantir l’alignement de la politique du RTE-T sur les objectifs du pacte vert et intégrer de nouveaux aspects de la numérisation et de la qualité des infrastructures.

Dans le cadre de la directive sur les systèmes de transport intelligents (STI), la Commission a établi des spécifications visant à soutenir le développement de services d’information sur les déplacements multimodaux ([règlement délégué 2017/1926](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R1926&from=EN)). Le règlement délégué est en cours de mise en œuvre et aidera les touristes à obtenir de plus amples informations sur les différents modes de transport à leur disposition au cours de leur voyage. La Commission envisage également de réviser le règlement délégué afin de mettre en place un cadre qui favorisera la poursuite de la réservation multimodale et de l’achat de billets. Ces services devraient également contribuer à favoriser le choix de modes de transport plus durables.

La Commission a proposé que 2021 soit l’Année européenne du rail dans le cadre de nos efforts au titre du pacte vert pour l’Europe. Le rail est durable, innovant, économe en énergie et sûr. Il est également essentiel pour la cohésion territoriale. Nous devons convaincre davantage de personnes et d’entreprises d’utiliser le rail. Dans le contexte post-COVID-19, le rail sera plus important que jamais: tous les modes de transport collectifs doivent regagner la confiance des passagers, comme indiqué dans la récente communication de la Commission sur le tourisme et les transports.

L’Année européenne du rail sera mise en œuvre au moyen d’événements, d’expositions, de projets et de campagnes de communication spécifiques. Bien que la proposition de la Commission doive encore être adoptée par les colégislateurs, plusieurs services de la Commission travaillent de concert en vue de préparer sa mise en œuvre en 2021, en coopération avec les parties prenantes actives dans le domaine du transport ferroviaire.

Le cadre de l’Année européenne en l’état est relativement ouvert. Il pourrait en effet couvrir des aspects liés au tourisme durable, aux trains de nuit, à l’intermodalité et à la découverte du patrimoine culturel de l’UE. En 2021, nous avons effectivement l’intention de promouvoir le rail en tant que l’un des modes de transport les plus durables pour voyager et se rendre dans des destinations touristiques.

Dans le cadre des Fonds structurels et d’investissement européens, les États membres ont la possibilité d’investir et de promouvoir les infrastructures cyclistes. L’[initiative d’investissement en réaction au coronavirus](https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-5-2020-INIT/fr/pdf) adoptée en avril offre une flexibilité supplémentaire à cet égard. La [nouvelle facilité pour la reprise et la résilience](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/com_2020_408_en_act_part1_v9.pdf), proposée par la Commission le 27 mai, offrirait également aux États membres des possibilités supplémentaires d’entreprendre des investissements dans des plans d’infrastructures cyclistes conformément aux recommandations par pays formulées dans le cadre du Semestre européen et des plans nationaux en matière d’énergie et de climat.

La Commission s’emploie à intégrer davantage le vélo dans la politique des transports multimodaux, comme suit:

* en renforçant les aspects liés au vélo dans le cadre des initiatives actuelles, telles que CIVITAS et la Semaine européenne de la mobilité,
* en accordant une plus grande attention à l’amélioration de la sécurité routière pour le vélo,
* en renforçant le dialogue avec les organisations intergouvernementales et les parties prenantes concernées, par l’intermédiaire d’un point de contact cycliste nommé au sein de la DG MOVE: MOVE-CYCLING@ec.europa.eu;
* en renforçant les statistiques des transports liées au vélo.

La Commission a soutenu, avec des fonds de l’UE, le développement des pistes cyclables longue distance EuroVelo. En 2019, la Commission a publié des [orientations sur les projets cyclistes](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu_en) dans l’UE, qui rassemblent les conseils existants en une ressource en ligne unique, cohérente et universelle qui permet aux utilisateurs de repérer les informations les plus pertinentes pour leur situation. En outre, en tant que pierre angulaire de sa politique de mobilité urbaine, la Commission européenne recommande vivement que les villes européennes de toutes tailles adoptent son concept de plans de mobilité urbaine durable. De tels plans peuvent considérablement améliorer la qualité de vie globale des habitants en s’attaquant à des défis majeurs tels que la congestion, la pollution atmosphérique, les nuisances sonores excessives, le changement climatique, les accidents de la route, le stationnement invisible dans les rues et l’intégration de nouveaux services de mobilité.

Le projet pilote sur les trains de nuit, proposé par le Parlement européen, prendra la forme d’une étude visant à recenser 1) les obstacles aux services transfrontaliers de transport de voyageurs sur de longues distances (trains de nuit) et 2) les mesures visant à lever ces obstacles. L’étude sera attribuée à l’automne 2020 et les résultats sont attendus pour l’été 2021. En outre, la DG MOVE a eu des discussions avec la Suède et les Pays-Bas au sujet de leurs projets de (ré)introduction des services de trains de nuit assurant la liaison avec d’autres États membres.

En ce qui concerne le RTE-T, les chaînons manquants/le ciel unique européen, la Commission a l’intention d’adopter une proposition modifiée de SES II+ dans le but d’assurer la sécurité, d’améliorer l’efficacité et la résilience du système européen de gestion du trafic aérien et de réduire l’empreinte environnementale de celui-ci. La Commission a déjà souligné, dans sa communication sur le pacte vert pour l’Europe, que le ciel unique européen devait être réformé compte tenu notamment des conséquences de la pandémie de COVID-19 sur le secteur de l’aviation.

En garantissant la connectivité et l’accessibilité de toutes les régions de l’UE, y compris les régions frontalières et périphériques, la sécurité et la durabilité sont au cœur de la politique du RTE-T. En outre, la politique du RTE-T vise à assurer des liaisons transnationales cohérentes et continues, sans lacunes ni goulets d’étranglement, pour le transport ferroviaire, routier et fluvial, et favorise l’interopérabilité, le cas échéant par la normalisation. Toute révision du règlement RTE-T respectera les objectifs d’achèvement du réseau central et global. Elle devrait également renforcer les outils dont dispose la Commission pour atteindre cet objectif.

**Paragraphes 21 et 36**

***Informations sur les déplacements multimodaux, réservation/billetterie multimodales***

Dans le cadre de la directive sur les [systèmes de transport intelligents (STI)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:32010L0040), la Commission a établi des spécifications visant à soutenir le développement de services d’information sur les déplacements multimodaux ([règlement délégué 2017/1926](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R1926&from=EN)). Le règlement délégué est en cours de mise en œuvre et aidera les touristes à obtenir de plus amples informations sur les différents modes de transport à leur disposition au cours de leur voyage.

Dans sa [communication sur le pacte vert pour l’Europe](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF), la Commission a reconnu la valeur ajoutée de la réservation et de l’achat de billets multimodaux, également appelés mobilité à la demande (Mobility-as-a-Service – MaaS) dans les zones urbaines. Dans ce contexte, afin d’atteindre nos objectifs concernant la durabilité et l’efficacité du système de transport, la Commission envisage de réviser le règlement délégué (UE) 2017/1926 afin de mettre en place un cadre qui favorisera la poursuite de la réservation et de l’achat de billets multimodaux. Cette révision facilitera l’accès des touristes aux informations sur tous les modes de transport, ainsi que la réservation de billets pour le voyage le plus efficace et *le plus durable*.

**Paragraphes 40, 41 et 42**

***Tourisme culturel, rural et de santé***

La Commission a soutenu la diversification des offres touristiques ces dernières années afin de relever les défis liés aux capacités de transport, à la saisonnalité et au renforcement de la compétitivité des PME du secteur du tourisme, en encourageant de nouvelles formes de tourisme durable, y compris dans les domaines du tourisme culturel et rural.

Dans le cadre du Feader, la Commission soutient en particulier les activités de tourisme rural ou les activités liées au développement économique territorial, notamment les investissements dans l’hébergement rural, l’offre de services touristiques, la restauration, les transports, les magasins (produits hors annexe I), les restaurants, les cafés, etc. Le développement des activités artisanales et des produits faits à la main est également soutenu.

Le soutien au tourisme dans les zones rurales peut également prendre la forme d’investissements touristiques dans l’«agrotourisme», voir le tourisme au sein de l’exploitation, où il existe des activités productives pour les plantes et l’élevage animal. Cette sous-catégorie comprend également, par exemple, les «exploitations agricoles pédagogiques» et les «exploitations agricoles sociales».

Enfin, dans le cadre du Feader, la Commission soutient les investissements destinés à l’usage public dans les infrastructures récréatives, les informations touristiques et les infrastructures touristiques à petite échelle, telles que la signalisation des sites touristiques et la modernisation des centres d’information touristique, l’information et l’orientation des visiteurs, la construction d’abris et d’installations de sécurité liés au tourisme doux, la mise en place de systèmes de réservation électronique pour le développement des services touristiques du tourisme doux avec ses caractéristiques essentielles (à petite échelle, produits locaux spécifiques, propriété et main-d’œuvre locales, liens commerciaux locaux, affinités socioculturelles fortes, impact négatif limité sur l’environnement).

Par ailleurs, les [propositions de la Commission relatives à la politique de cohésion](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8d2f7140-6375-11e8-ab9c-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF) pour la période 2021-2027 offrent des possibilités d’investissement dans la culture et le tourisme, à condition qu’elles contribuent aux objectifs stratégiques pertinents.

Par exemple, le terme «culturel» est spécifiquement mentionné dans l’objectif stratégique 5 «une Europe plus proche des citoyens par l’encouragement du développement durable et intégré des zones urbaines, rurales et côtières et des initiatives locales». Le patrimoine culturel et le tourisme peuvent y être soutenus, pour autant qu’ils répondent aux besoins de développement local et qu’ils soient fondés sur des stratégies intégrées de développement durable (conformément à l’article 23 de la [proposition de règlement portant dispositions communes](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:26b02a36-6376-11e8-ab9c-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_1&format=PDF)).

Pour faire face aux lourdes conséquences de la pandémie de COVID-19 sur de nombreuses régions, la Commission a proposé une [modification de ses propositions relatives à la future politique de cohésion dans le cadre du plan de relance](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/com_2020_452_en_act_v8.pdf), afin de soutenir encore davantage les investissements en faveur de la relance, y compris dans les secteurs du tourisme et de la culture. Par exemple, un objectif spécifique intitulé «renforcer le rôle de la culture et du tourisme dans le développement économique, l’inclusion sociale et l’innovation sociale» est ajouté dans le cadre de l’objectif stratégique 4 «une Europe plus sociale mettant en œuvre le socle européen des droits sociaux».

Enfin, dans le cadre du [programme urbain de l’UE](https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda), l’un des partenariats établis travaille sur les défis urbains liés à la culture et au patrimoine culturel. Un groupe de travail est consacré à la résilience du patrimoine culturel et naturel. D’autres groupes de travail s’intéressent aux sites culturels sous l’angle du tourisme de masse ou de la réutilisation adaptative. Les résultats des travaux menés dans le cadre de ce partenariat visent à éclairer l’évolution future des politiques de l’UE en matière de culture et de patrimoine culturel.

Enfin, la Commission promeut également le tourisme de santé et de bien-être par l’intermédiaire des prix «Destinations européennes d’excellence» (EDEN). Ce prix récompense des destinations européennes non traditionnelles, moins connues, qui promeuvent des modèles de développement touristique durable. Dix-sept destinations à travers l’Europe ont remporté le prix du tourisme de santé et de bien-être et seront annoncées par la Commission le 20 juillet 2020. Les destinations gagnantes ont été récompensées pour leur excellence dans les offres touristiques proposant des services de tourisme de bien-être. Le prix contribue à accroître la visibilité des destinations primées et constitue une bonne plateforme pour partager les bonnes pratiques et soutenir le tourisme durable dans toute l’Europe en invitant les destinations récompensées à rejoindre le réseau EDEN.

**Paragraphe 43**

***Tourisme accessible, carte européenne du handicap, norme internationale***

La Commission s’est engagée à améliorer l’accessibilité des services de voyage et de tourisme pour la population vieillissante, les personnes handicapées et les personnes présentant des limitations fonctionnelles. L’élaboration de la norme de l’Organisation internationale de normalisation sur les services touristiques accessibles contribuera effectivement à des améliorations concrètes dans ce domaine et méritera une mise en œuvre rapide et correcte au sein des États membres. La Commission est également pleinement investie dans la transposition et/ou la mise en œuvre des directives récemment adoptées dans le domaine de l’accessibilité (la directive web, la directive sur les services de médias audiovisuels et l’acte législatif européen sur l’accessibilité). Ces actes législatifs contribueront à terme à améliorer l’accessibilité des services de voyage et de tourisme.

Enfin, la Commission termine actuellement l’évaluation externe du projet pilote relatif à la carte européenne du handicap. Les résultats de cette évaluation appuieront le suivi à donner à ce projet dans le cadre de la future stratégie européenne en faveur des personnes handicapées.

1. JO L 208I du 1.7.2020, p. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. Cette liste est régulièrement tenue à jour par le Conseil et une liste révisée a été adoptée le 15 juillet. [↑](#footnote-ref-2)
3. . https://ec.europa.eu/regional\_policy/fr/newsroom/news/2020/04/04-02-2020-coronavirus-response-investment-initiative-plus-new-actions-to-mobilise-essential-investments-and-resources. [↑](#footnote-ref-3)
4. Directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées, modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE (JO L 326 du 11.12.2015, p. 1). [↑](#footnote-ref-4)
5. Les bons d’achat permettent aux clients de manifester leur soutien envers leurs hôtels ou restaurants préférés en payant aujourd’hui un séjour ou un repas dont ils profiteront plus tard. Le montant payé par le client revient directement au prestataire de services, un élément important du point de vue des flux de trésorerie. [↑](#footnote-ref-5)
6. Les programmes et fonds de l’UE proposés pour le CFP 2021-2027 sont dotés d’un montant important destiné à soutenir la transition vers une Europe neutre pour le climat. Le tourisme bénéficie d’un soutien dans le cadre de plusieurs programmes et fonds de l’UE. [↑](#footnote-ref-6)
7. De plus amples informations sont disponibles ici: [Communication - Lignes directrices concernant les travailleurs saisonniers](https://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=fr&catId=89&furtherNews=yes&newsId=9738). [↑](#footnote-ref-7)