



Webinaire de PIARC COVID-19

14 octobre 2020



Bienvenue !



Nos orateurs aujourd'hui

- **Patrick Malléjacq** - Secrétaire général, PIARC
- **Héctor S Ovalle Mendivil**
 - Directeur, COCONAL, Mexique
- **Jim Tymon**
 - Directeur exécutif, American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), États-Unis
- **Bill Halkias**
 - Directeur général et PDG de l'Autorité d'exploitation du péage d'Attica, Attikes Diadromes SA, Grèce
 - Président de la Fédération routière internationale (IRF), Genève, Suisse
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - MITMA, Espagne
 - Secrétaire du Comité technique PIARC 1.1 sur la performance des administrations de transport
- **Mark Henry Rubarenzya**
 - Chef, Recherche et développement, Direction de la planification et de l'ingénierie du réseau, Autorité nationale des routes de l'Ouganda, Ouganda
 - Membre du Comité technique PIARC 1.4 sur le changement climatique et la résilience du réseau routier
- **Christos Xenophontos**
 - Rhodes Island DoT, États-Unis
 - Président du Comité technique PIARC 1.1 sur la performance des administrations de transport

Participation au webinar.



Votre caméra et votre microphone doivent rester éteints.



Vous pouvez poser des questions dans le chat. À la fin de toutes les présentations, Christos Xenophonos vérifiera le chat et posera des questions aux intervenants.



Un nombre limité de questions peut être répondu en raison du grand nombre de participants.



Veillez fermer le chat pour voir les présentations complètes.



Introduction au webinaire

Patrick Malléjacq

Secrétaire général, PIARC

#PIARCCOVID19



Règles de base pour les réunions Zoom on line



Lors des présentations, **assurez-vous d'y accéder à partir d'un appareil qui vous permette de voir des visuels** (par exemple un ordinateur portable ou un ipad)



Veillez **vous mettre en sourdine et ne pas diffuser la vidéo** pendant les présentations **afin d'éviter les bruits de fond et la surcharge de la connexion**



Utilisez la fonction de chat et posez des questions à tout moment. Nous les collecterons et les dirigerons pendant la session de questions-réponses

Veillez à ce que votre nom complet et votre pays soient affichés. Vous trouverez ici des informations utiles :

Pour changer votre nom après être entré dans une réunion Zoom, cliquez sur le bouton "Participants" en haut de la fenêtre Zoom.



Ensuite, passez votre souris sur votre nom dans la liste des "participants" à droite de la fenêtre de zoom. Cliquez sur "Renommer".

Entrez la formule Nom, Prénom (pays) et cliquez sur "OK".



Comment poser une question, soulever un problème ou partager une pratique ?

- **Cela est fortement encouragé !**
- Seules les questions spécifiques aux routes ou au transport routier
- **Utilisez le bouton « Questions et réponses »**
 - ⇒ Si vous souhaitez adresser la question à un intervenant, commencez par « *Question to...* » .
 - ⇒ Utiliser la langue anglaise
- Vous pouvez également utiliser la fonction « Chat » de Zoom
 - ⇒ Il se trouve en bas à droite de la fenêtre principale sous « ... ».
 - ⇒ Envoyer un message à « Tous les participants » (c'est l'une des options de « chat »)
- Ce canal est surveillé par Christos Xenophontos (Président du CT 1.1 de PIARC)

A propos de votre nom dans Zoom

- **Nous recommandons aux participants de se nommer avec précision dans l'application Zoom :**
 - Prénom Nom de famille Pays
- Cela favorise l'interaction entre les participants

Participation au webinaire

Ce séminaire est en cours d'enregistrement et sera rendu public sur le site Internet de PIARC et sur la chaîne YouTube.

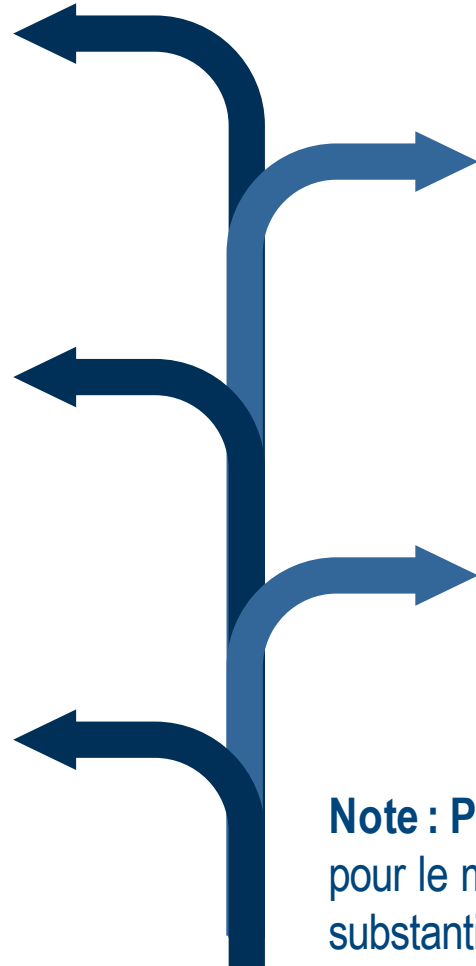


Concept clé : Se concentrer sur le court terme

Le monde traverse une crise et chaque jour compte.

Il s'agit de connaissances et de pratiques dont la validité ou l'efficacité n'est pas encore confirmée.

Une bonne idée peut maintenant sauver des vies, améliorer la résilience des entreprises et pourrait minimiser la perturbation des services.



Partager d'urgence les connaissances et les pratiques entre les pays membres de PIARC afin de fournir un soutien en temps quasi réel.



Ce qui fonctionne dans un pays peut ne pas fonctionner dans un autre, mais cela peut vous inspirer.

Note : PIARC travaille également sur le moyen et le long terme, pour le moment où la pandémie est dans un état gérable et substantiellement sous contrôle.

Clause de non-responsabilité

Comme le temps est un facteur essentiel, il est probable que les connaissances et les pratiques partagées n'auront pas été officiellement approuvées par les autorités officielles de chaque pays.

"Les idées et les exemples partagés ici ne sont donnés qu'à titre d'illustration. Ils ne représentent pas nécessairement la politique officielle. Les idées présentées feront l'objet d'une évaluation plus approfondie et seront utilisées en temps utile pour formuler des recommandations sur la politique et la pratique. Bien qu'un soin particulier ait été apporté à la préparation de ce matériel, aucune responsabilité n'est acceptée pour tout dommage qui pourrait être causé".

Nos orateurs aujourd'hui

- **Patrick Malléjacq** - Secrétaire général, PIARC
- **Héctor S Ovalle Mendivil**
 - Directeur, COCONAL, Mexique
- **Jim Tymon**
 - Directeur exécutif, American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), États-Unis
- **Bill Halkias**
 - Directeur général et PDG de l'Autorité d'exploitation du péage d'Attica, Attikes Diadromes SA, Grèce
 - Président de la Fédération routière internationale (IRF), Genève, Suisse
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - MITMA, Espagne
 - Secrétaire du Comité technique PIARC 1.1 sur la performance des administrations de transport
- **Mark Henry Rubarenzya**
 - Chef, Recherche et développement, Direction de la planification et de l'ingénierie du réseau, Autorité nationale des routes de l'Ouganda, Ouganda
 - Membre du Comité technique PIARC 1.4 sur le changement climatique et la résilience du réseau routier
- **Christos Xenophontos**
 - Rhodes Island DoT, États-Unis
 - Président du Comité technique PIARC 1.1 sur la performance des administrations de transport

Ordre du jour et structure

- Brève introduction à PIARC
- Notre travail jusqu'à présent

- Présentations des panélistes
- Questions et réponses

- Conclusion et prochaines étapes



Présentation institutionnelle PIARC

Notre travail jusqu'à présent

Patrick Malléjacq

Secrétaire général, PIARC

#PIARCCOVID19

Qu'est-ce que PIARC ?

- **PIARC** est le nouveau nom de l'**Association mondiale de la Route**
- Nous avons été **fondés en 1909** en tant qu'association à but non lucratif et apolitique
- **Notre objectif est d'organiser l'échange de connaissances sur toutes les questions liées aux routes et au transport routier**
- Nous comptons 124 gouvernements membres, ainsi que des régions, des groupes/entreprises et des particuliers.
- Il s'agit du premier forum mondial pour l'échange de connaissances, de politiques et de pratiques sur les routes et le transport routier.



Les quatre missions clés de PIARC

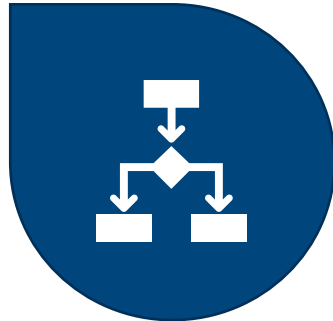
- Être un **forum international de premier plan pour l'analyse et la discussion** de tout l'éventail des questions liées aux routes et au transports connexes.



- Identifier, développer et diffuser les **meilleurs pratiques** et **donner un meilleur accès aux informations internationales**.



- **Prendre** pleinement en compte dans ses activités les besoins des **pays en développement et des pays en transition**.



- Concevoir, produire et promouvoir des **outils efficaces pour la prise de décision** sur les questions liées aux routes et au transports connexes.

L'Association mobilise l'expérience et les connaissances de 1 200 experts de plus de 80 pays au sein de 22 comités techniques et groupes d'étude.

Site web du COVID-19 de PIARC

<https://www.piarc.org/fr/Agenda-Actualites-PIARC/Coronavirus-PIARC-et-Covid-19>



- Les enregistrements des séminaires en ligne "COVID-19 et les routes"
- Les présentations de ces séminaires
- Rapports techniques de PIARC relatifs à la gestion de la pandémie



Questions clés sur COVID-19 et les routes



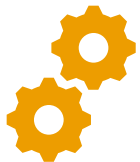
Garantir autant que possible la santé et la sécurité des employés et des usagers de la route



Réponse à l'impact sur les transports



Relations et collaboration avec les clients, les utilisateurs et les autres parties intéressées



Maintenir l'activité et la continuité du service



Gérer les impacts sur l'économie et les chaînes d'approvisionnement ; relancer l'économie après la crise



Sécurité (y compris la cybersécurité)

Plus de vingt webinaires... ... en anglais, français et espagnol

Covid-19 Phase 0 – Economic consequences for a NRA



- The decrease of traffic
 - was higher in the toll motorway network than in the non-tolled motorways and the ordinary roads
 - was higher for light traffic than heavy traffic

Source: PIARC, 2020. <https://www.piarc.org/fr/actualites/2020/09/01/le-transport-roule-tout-une-fois-avec-le-covid-19>

Freight & Logistics

- On site, main concerns are
 - Drivers health and food
 - Employees health and safety (O&M is Egis Exploitation Aquitaine, 100 people)
 - Maintain area clean and secure
 - Service provider economic sustainability (limited turnover) – 4 service stations (total approx. 100 employees)



Source: Egis Exploitation Aquitaine, 2020. <https://www.egis.com/fr/actualites/2020/09/01/le-transport-roule-tout-une-fois-avec-le-covid-19>

1. Ensuring employees health and safety

- Primary concern for contractors and their Professional Associations (PA)
- In many countries, recommendations were published regarding appropriate safety measures to be applied by contractors
- Often drawn up jointly by government and PAs
- Either general or specific (e.g. in France, road contractors, pipe-fitters, ...)
- Also differences urban/rural environment, building infrastructure
- PAs have organized training sessions (mainly aimed at SMEs), pilot jobsites



Source: CITA, 2020. <https://www.cita.org/fr/actualites/2020/09/01/le-transport-roule-tout-une-fois-avec-le-covid-19>

COVID-19 & roads in Paraguay



Source: PIARC, 2020. <https://www.piarc.org/fr/actualites/2020/09/01/le-transport-roule-tout-une-fois-avec-le-covid-19>

The road transport situation

- Generalisation of electronic toll collection on motorways and limitation of the loading of toll cards on line
- Prohibition of inter-city travel without highly justified authorization
- Abolition of collective means of transport except for taxis with only one passenger per taxi
- Limitation of vehicular movements in the residential area except for justified professional necessity



Source: PIARC, 2020. <https://www.piarc.org/fr/actualites/2020/09/01/le-transport-roule-tout-une-fois-avec-le-covid-19>

RECOVERY

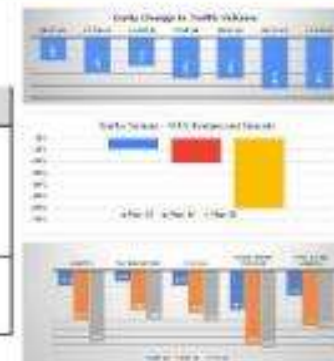


Source: PIARC, 2020. <https://www.piarc.org/fr/actualites/2020/09/01/le-transport-roule-tout-une-fois-avec-le-covid-19>

COVID-19 Transportation Impacts: New York City

Summary of Transportation Impacts across New York City

Mode	Percent Change in Mid-March
Road Traffic	-80% (peak) -30% (end of March)
Taxi	-90% (average)
Public Transit	-80% (average) -90% (average)
Ferries	-90% (average) -95% (average)



Source: MTA, 2020. <https://www.mta.info/press-releases/2020/03/20/covid-19-impacts>



De nombreuses organisations partenaires de PIARC ont accepté de participer à nos webinaires en tant que panélistes



- En plus des nombreux panélistes du réseau des membres de PIARC

Site web du COVID-19 de PIARC

<https://www.piarc.org/fr/Agenda-Actualites-PIARC/Coronavirus-PIARC-et-Covid-19>

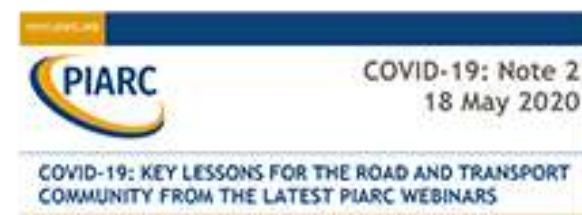


- Les enregistrements des **plus de 20 webinaires** organisés sur le thème "COVID-19 et les routes"
 - **Y compris les séances de questions-réponses animées et informatives**
- Les présentations de ces séminaires en PDF
 - **Disponibles en anglais, français et espagnol dans la plupart des cas**
- Rapports techniques de PIARC relatifs à la gestion de la pandémie
- Notes de synthèse



Deux notes de synthèse sont disponibles... ... et un article dans Routes & Roads

- Ces notes présentent les résultats des premiers webinaires.
- Elles sont pertinentes pour la communauté routière et peuvent être utiles pour les décisions de planification et d'exploitation qui doivent être prises sur le terrain de toute urgence.
- Disponible sur www.piarc.org
 - Gratuites
 - En anglais, français et espagnol



COVID-19 à travers le monde (8 octobre 2020)

Global Summary

36,219,883

Total Cases

1,054,126

Total Deaths

349,255

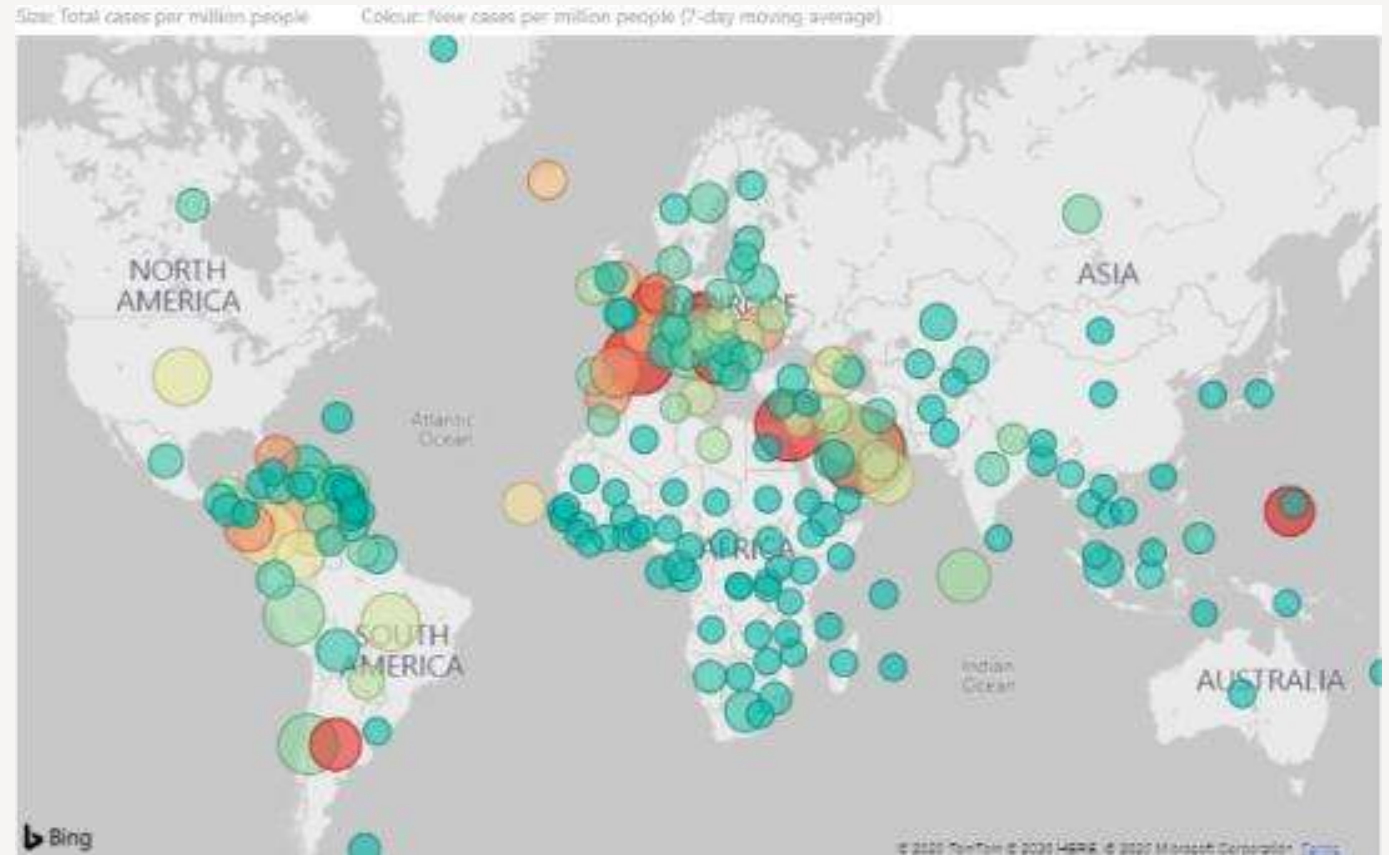
New Daily Cases

5,846

New Daily Deaths

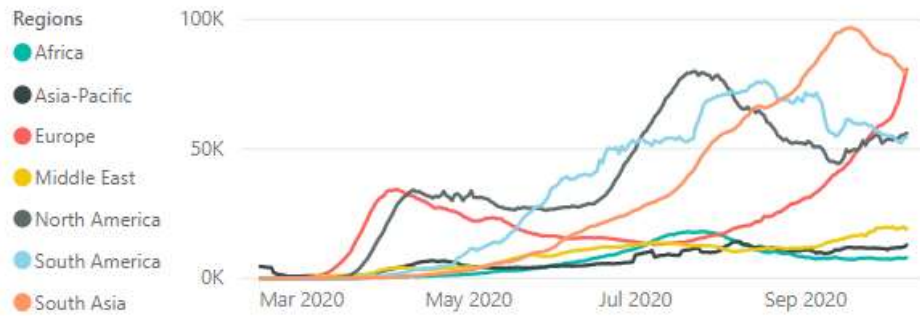
2.9%

Case-Fatality Ratio

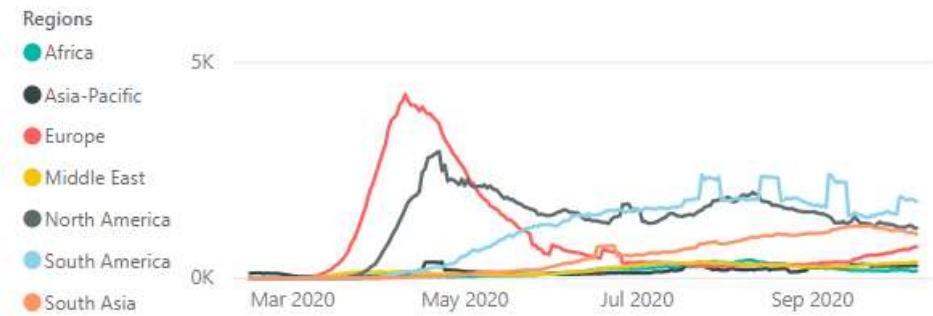


COVID-19 à travers le monde (8 octobre 2020)

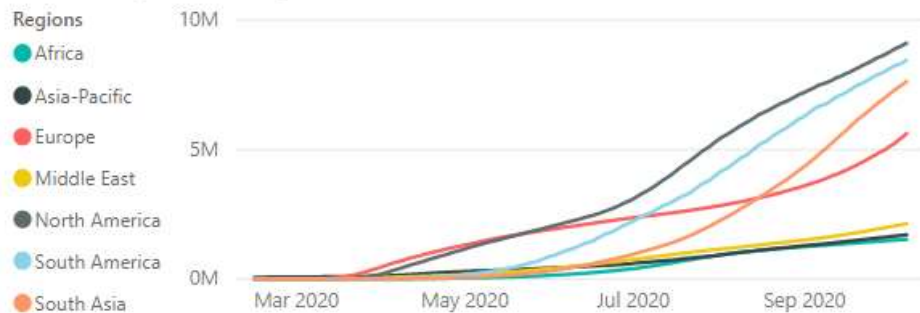
New Cases (7-day moving average) by Date and Regions



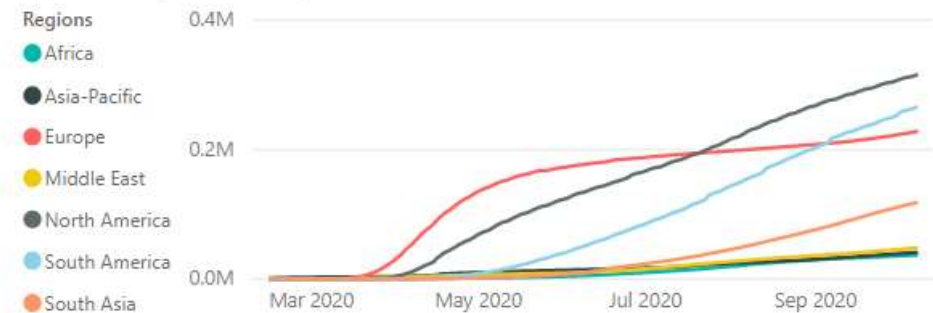
New Deaths (7-day moving average) by Date and Regions



Total Cases by Date and Regions



Total Deaths by Date and Regions



Merci de votre attention



Patrick Mallejacq

Secrétaire général de PIARC

patrick.mallejacq@piarc.org

@PMallejacq

World Road Association (PIARC)
Grande Arche – Paroi Sud – 5^e étage
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org





Un regard sur le présent et l'avenir...

Ce que nous avons appris...

Hector S Ovalle M

PDG - Coconal

Octobre 2020

Héctor S. Ovalle

- Mexique
- PDG de Coconal
- Ingénieur civil
- Membre du CT 1.3 et du GE de PIARC sur la sécurité des infrastructures et des transports
- Ancien président de l'Association mexicaine d'ingénierie des routes



Les principaux points de discussion

- L'investissement dans les routes est-il une priorité pour la reprise économique ?
- Avons-nous évalué l'efficacité de certaines mesures qui ont été déployées en cas d'urgence ?
- Quelles sont les mesures que nous mettons en œuvre pour être prêts à faire face à la nouvelle vague de la pandémie ?
- Ce que nous avons appris...



L'exploitation des routes pendant la pandémie de la COVID-19

L'investissement dans les routes est-il une priorité pour la reprise économique ?

L'objectif du gouvernement mexicain est d'investir de manière continue dans les infrastructures à hauteur d'environ 25 % du PIB (accumulé) dans les 4 prochaines années.

Pour 2020 et 2021, 28 projets routiers sont prévus au budget, soit environ 3,2 milliards de dollars d'investissement total.

Cela ne peut être réalisé qu'avec le soutien important de l'investissement privé, tous les projets ci-dessus étant réalisés dans le cadre d'un PPP.



Les principaux points de discussion

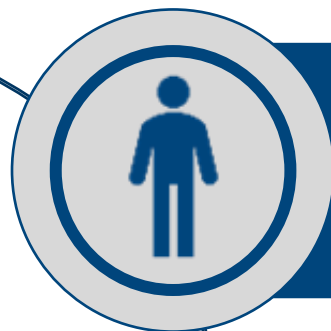
- L'investissement dans les routes est-il une priorité pour la reprise économique ?
- **Avons-nous évalué l'efficacité de certaines mesures qui ont été déployées en cas d'urgence ?**
 - 3,34 % des personnes ont contracté le virus... de mars au début octobre**
- Quelles sont les mesures que nous mettons en œuvre pour être prêts à faire face à la nouvelle vague de la pandémie ?
- Ce que nous avons appris...



L'exploitation des routes pendant la pandémie de la COVID-19

Quelles sont les mesures que nous mettons en œuvre pour être prêts à faire face à la nouvelle vague de la pandémie ?

- Au cas où quelqu'un montre des symptômes...



Isolement immédiat



Dès que possible

- Des tests de Covid-19
- L'évaluation de la traçabilité
- L'isolement des personnes de l'évaluation de la traçabilité
- La désinfection des zones
- Des tests supplémentaires en fonction des résultats

L'exploitation des routes pendant a pandémie de la COVID-19

Ce que nous avons appris...

- Après un remède et un vaccin, il y a des choses qui devraient rester...
 - La propreté
 - L'hygiène
 - Le souci de la sécurité des autres
- Nous devons **ÉVITER**
 - les espaces fermés
 - des lieux très fréquentés
 - des contacts étroits
- En tant que groupe, nous avons investi dans des mesures liées à la COVID pour un montant d'environ 3 millions de dollars, montant qui n'a été pris en compte dans aucun des contrats.



L'exploitation des routes pendant la pandémie de la COVID-19

Ce que nous avons appris...

- **Des bonnes pratiques communes... la propreté et l'hygiène**
 - Désinfection continue des véhicules, des aires de repos et des bureaux
 - Une communication et une formation constantes en matière de désinfection
 - Une bonne distanciation
 - Lavage constant des mains
 - Éviter de se toucher le visage
- **Certaines personnes n'acceptent pas des choses comme**
 - Une bonne distanciation
 - Utilisation des masques
 - Le fait qu'en étant ensemble il y a des choses qui se passent

Il faut donc être prêt et protéger notre peuple, face à cette attitude.



L'exploitation des routes pendant la pandémie de la COVID-19



L'exploitation des routes pendant la pandémie de la COVID-19



L'exploitation des routes pendant la pandémie de la COVID-19



Merci de votre attention !



Héctor S Ovalle

PDG de Coconal

hovallem@coconal.com

World Road Association (PIARC)
Grande Arche – Paroi Sud – 5^e étage
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org





Webinaire COVID-19 de PIARC

Jim Tymon

Directeur exécutif de l'Association américaine des fonctionnaires des routes et des transports des États (AASHTO)

Président du Comité national de PIARC des États-Unis

14 octobre 2020

Qu'est-ce que l'AASHTO ?



- Une association à but non lucratif, fondée en 1914
- Les membres comprennent :
 - Les départements des transports des 50 États, du district de Columbia et de Porto Rico
 - Membres associés des agences fédérales, étatiques et locales et d'autres pays
- L'AASHTO est le Comité national de PIARC des États-Unis



La COVID-19 aux États-Unis

- 215 000 personnes sont décédées aux États-Unis à cause de la COVID-19
- 7 815 000 cas de COVID-19 ont été signalés
- Le nombre de **décès** par COVID par jour a atteint un sommet à la mi-avril
- Le nombre de **cas** COVID signalés par jour a atteint son maximum à la mi-juillet

L'impact de COVID-19 sur le transport

- En avril, le nombre de kilomètres parcourus par des véhicules (VMT) a diminué de 50 % par rapport à 2019.
- Depuis juin, le nombre de VMT n'a diminué que de 10 % par rapport à 2019
- En avril, la fréquentation des transports en commun a diminué de plus de 90 % par rapport à 2019

Ce que nous avons appris depuis mars

- La COVID-19 a un impact différent sur chaque État
 - Certains projets de construction ont été retardés par manque de financement
 - Certains projets de construction se sont accélérés pour profiter de la réduction du trafic
- La diminution du trafic s'accompagne d'une augmentation des excès de vitesse, des accidents et des décès
- La circulation revient à son niveau normal, mais les habitudes de voyage évoluent
- Les travailleurs et les organisations du secteur des transports sont résilients et dévoués

Comment on se prépare pour la prochaine vague

- Mieux préparés aux défis opérationnels
 - Utiliser les systèmes de transport intelligents (STI) pour mieux surveiller et gérer les opérations du système
 - Prêts à coordonner les autorisations pour le déplacement de camions plus lourds à travers les frontières de l'État afin de livrer des fournitures et des équipements essentiels
- Adapter les pratiques de construction et d'entretien pour garantir la sécurité des travailleurs
 - La distribution d'appareils de protection individuelle (masques)
 - Éviter les contacts étroits pour les travailleurs de la construction et de l'entretien
- Maximiser le travail à domicile / le télétravail

Recherche sur l'efficacité des mesures déployées

- Travailler avec le Transportation Research Board (TRB) sur les projets de recherche suivants :
 - Produire un guide pour la gestion de la réponse d'une agence de transport à une pandémie
 - L'identification des problèmes de la chaîne d'approvisionnement et solutions pour les biens essentiels
 - Le développement de procédures pour l'assouplissement des restrictions de poids des camions pour les livraisons de fournitures d'urgence
 - Meilleures pratiques pour l'utilisation des plateformes virtuelles afin d'impliquer le public dans la prise de décision
 - Des outils et pratiques efficaces pour optimiser le télétravail / le travail à domicile

L'investissement dans les infrastructures pour la relance économique

- Le financement de l'aide COVID pour le transport a été axé sur le fonctionnement
- L'AASHTO a demandé au Congrès 37 milliards de dollars pour remplacer les pertes de revenus dues à la diminution du trafic
- Nous espérons que le Congrès adoptera un plan de relance économique avec un financement routier en 2021

Avez-vous des questions ?



Jim Tymon

Directeur exécutif de l'AASHTO

www.transportation.org



Webinaire COVID-19 de PIARC

L'impact de la pandémie sur les autoroutes Les perspectives de circulation sur les routes à péage européennes

Bill M. Halkias, PE, F. ASCE, F. ITE

14 octobre 2020

Directeur général, **Autorité d'exploitation du péage d'Attica**, Athènes, Grèce

Président de la **Fédération routière internationale (IRF)**, Genève, Suisse



Bill M. Halkias, PE, F. ASCE, F. ITE est depuis 1999 le directeur général et le PDG de la société d'exploitation et de maintenance Attiki Odos (Attica Tollway) « Attikes Diadromes SA » à Athènes, Grèce, et a participé en tant que directeur technique à l'équipe de développement du péage depuis l'attribution de la concession en 1996.

Vice-président (2018-2020) et membre (2008-2018) du conseil d'administration de « AKTOR CONCESSIONS SA », une société actionnaire de "Aegean Motorway SA" (en tant que directeur général) et de « Olympia Odos Operation SA » (en tant que membre du conseil d'administration).

Président (depuis 2019) de l' « IRF » (International Road Federation) basée à Genève, en Suisse.

Président (2014-2019) de « HELLASTRON », (Association hellénique du réseau routier à péage).

Président (2018-2019) d' « ASECAP », l'Association européenne des autoroutes à péage basée à Bruxelles, pour un mandat de quatre ans (2016-2020) au sein du Comité exécutif.

Président (2010-2012) de « H.ITE » (Hellenic Institute of Transportation Engineers,

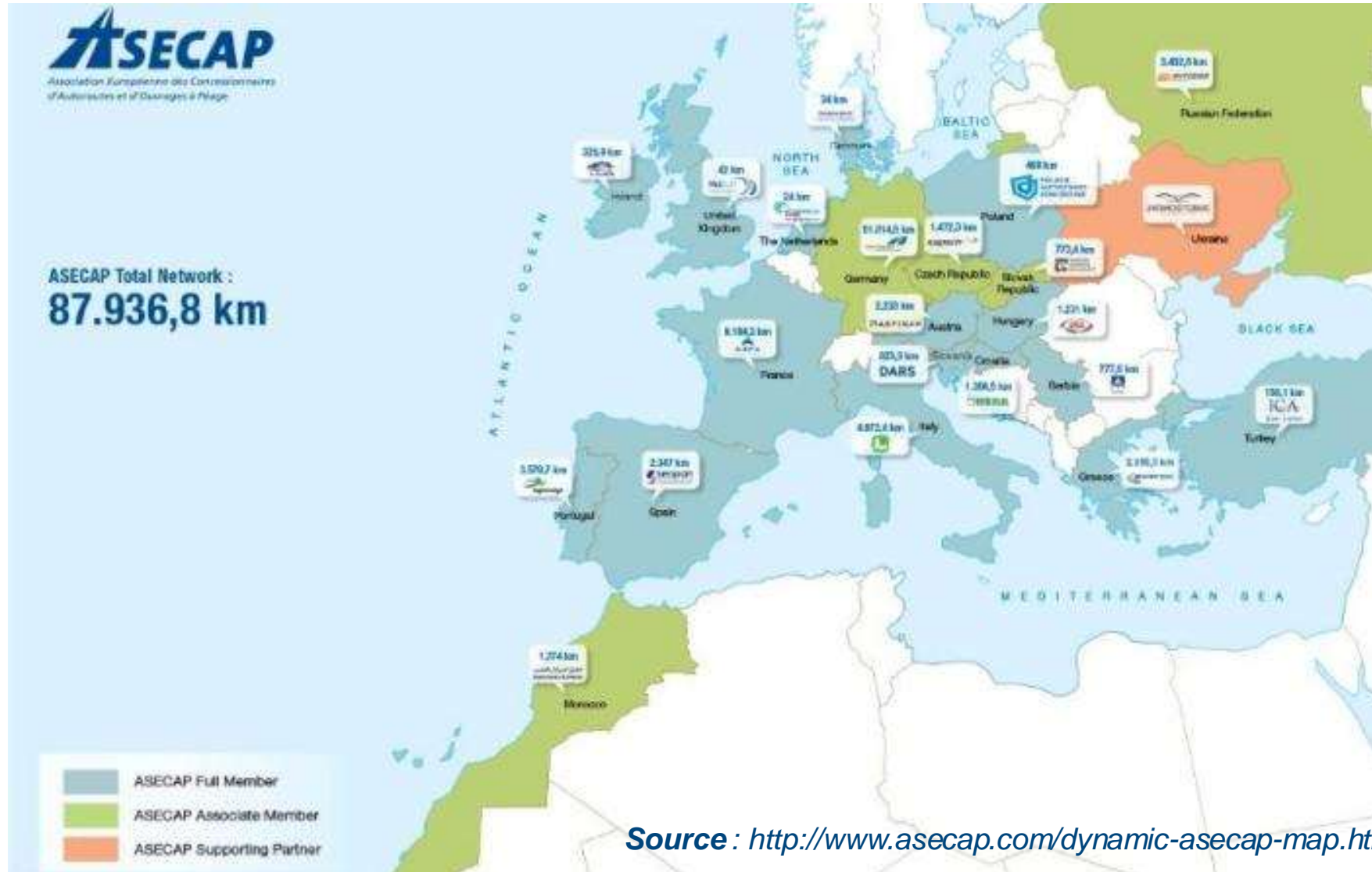
Membre du conseil d'administration (2007-2010 et 2018-2021) de l' « IBTTA » (International Bridge Tunnel Turnpike Association).

Membre du comité d'exploitation des autoroutes du « TRB » (Transportation Research Board) basé à Washington DC (2004-2010) et fondateur des symposiums internationaux sur l'exploitation des autoroutes et des péages.

Membre du conseil d'administration (depuis 2020) du « HCIC » (Conseil hellénique de l'industrie de la construction).

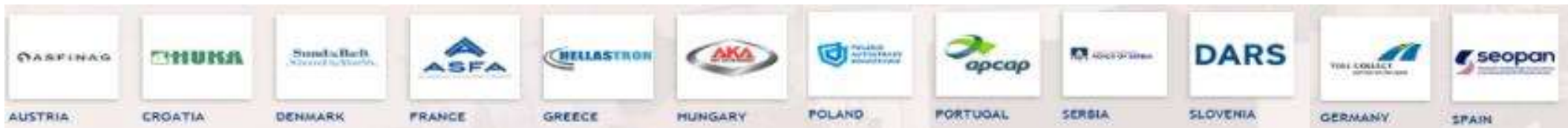
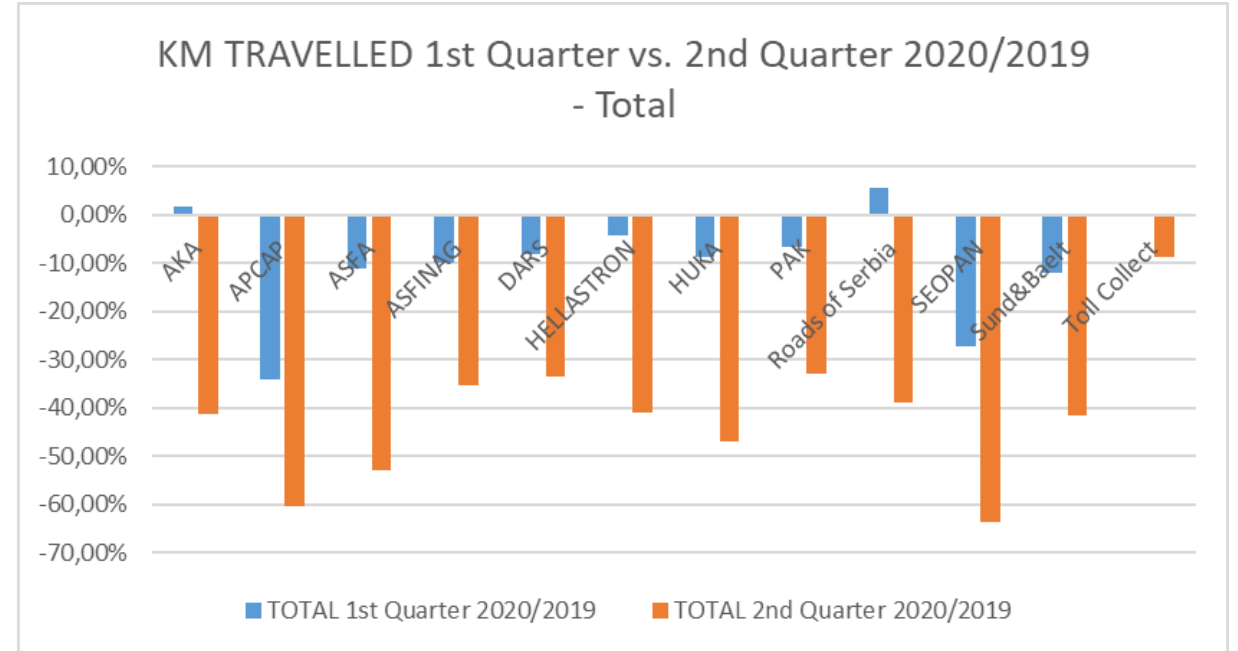
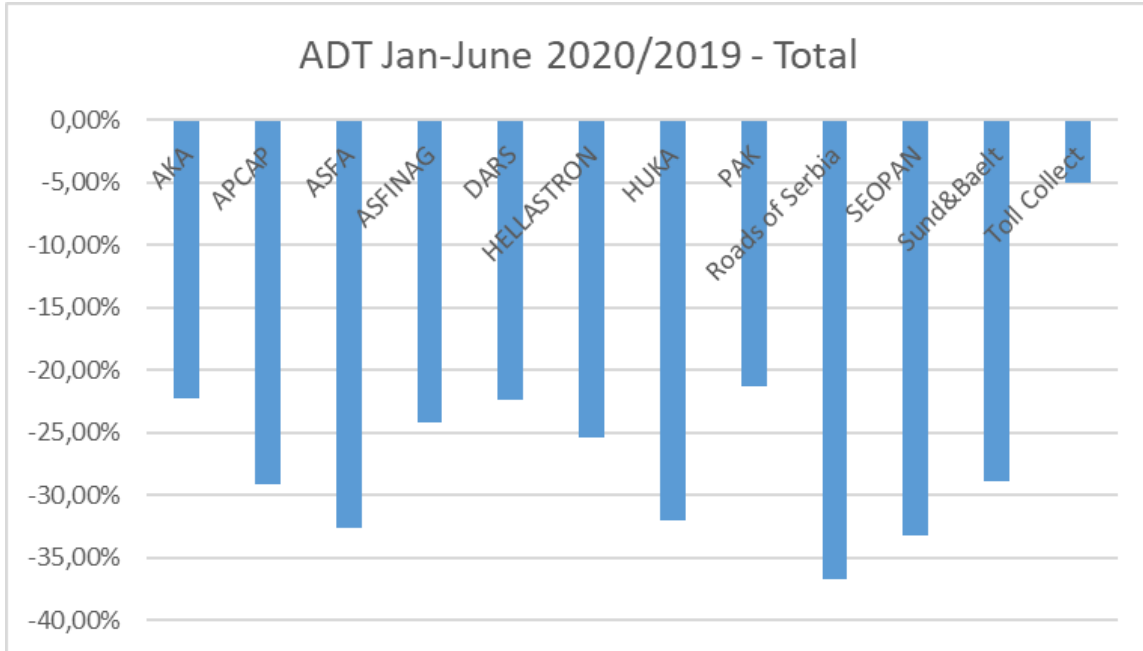
Il est titulaire d'une licence en génie rural et en topographie de l'Université technique nationale d'Athènes (1981) et d'une maîtrise en génie civil du NJIT (New Jersey Institute of Technology) (1984). Il est ingénieur professionnel agréé en Grèce et dans huit États américains. Il a 40 ans d'expérience dans le domaine des transports internationaux, dont les 15 premières années aux États-Unis dans divers postes en tant que consultant. Associé et vice-président exécutif de la société de conseil « VMI-Maris & Associates », (1987-1995) à Hackensack, New Jersey.

Le réseau routier à péage européen (membres de l'ASECAP)

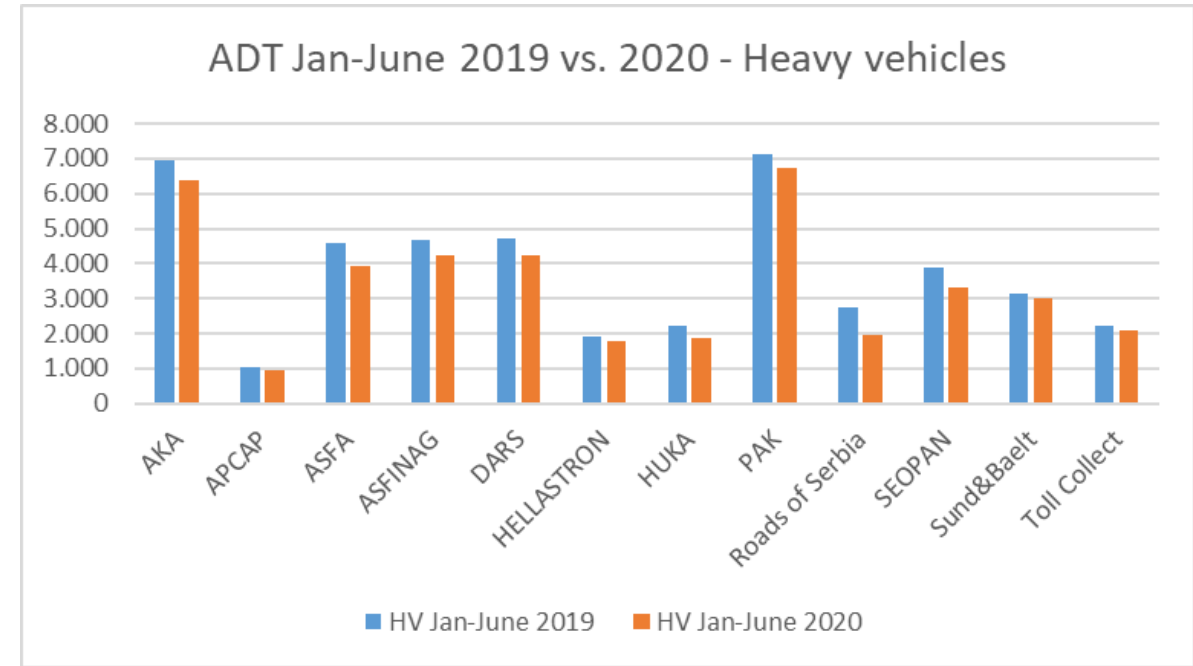
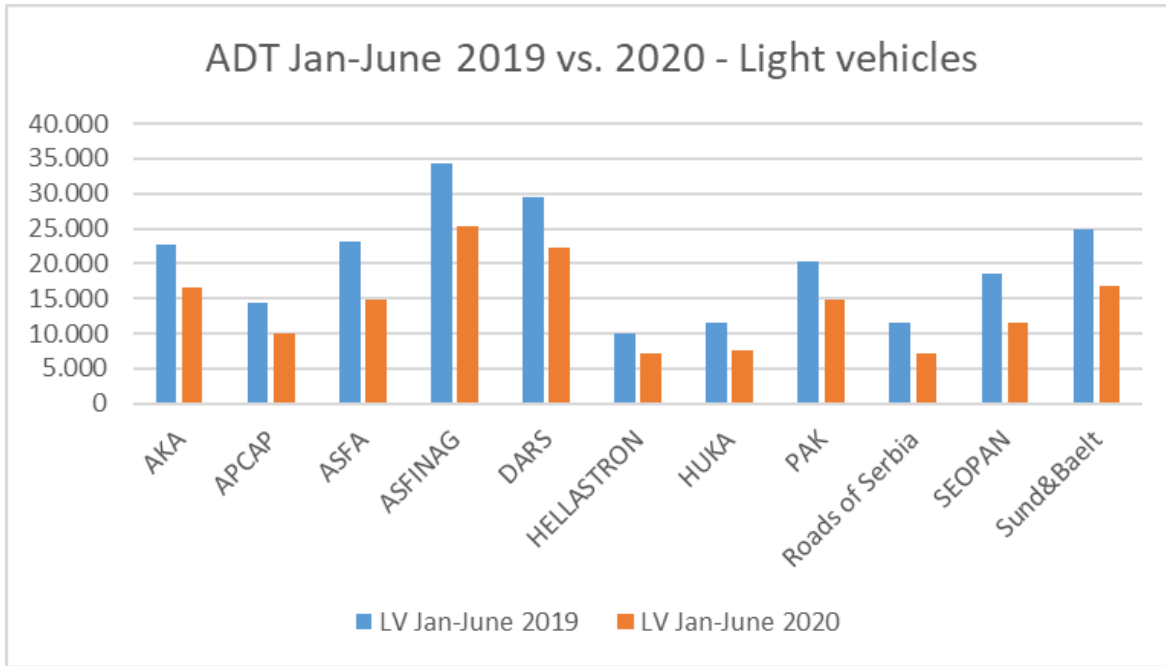


Source : <http://www.asecap.com/dynamic-asecap-map.html>

Les routes à peage européennes et la COVID-19 : l'évolution du trafic (2020 vs 2019)

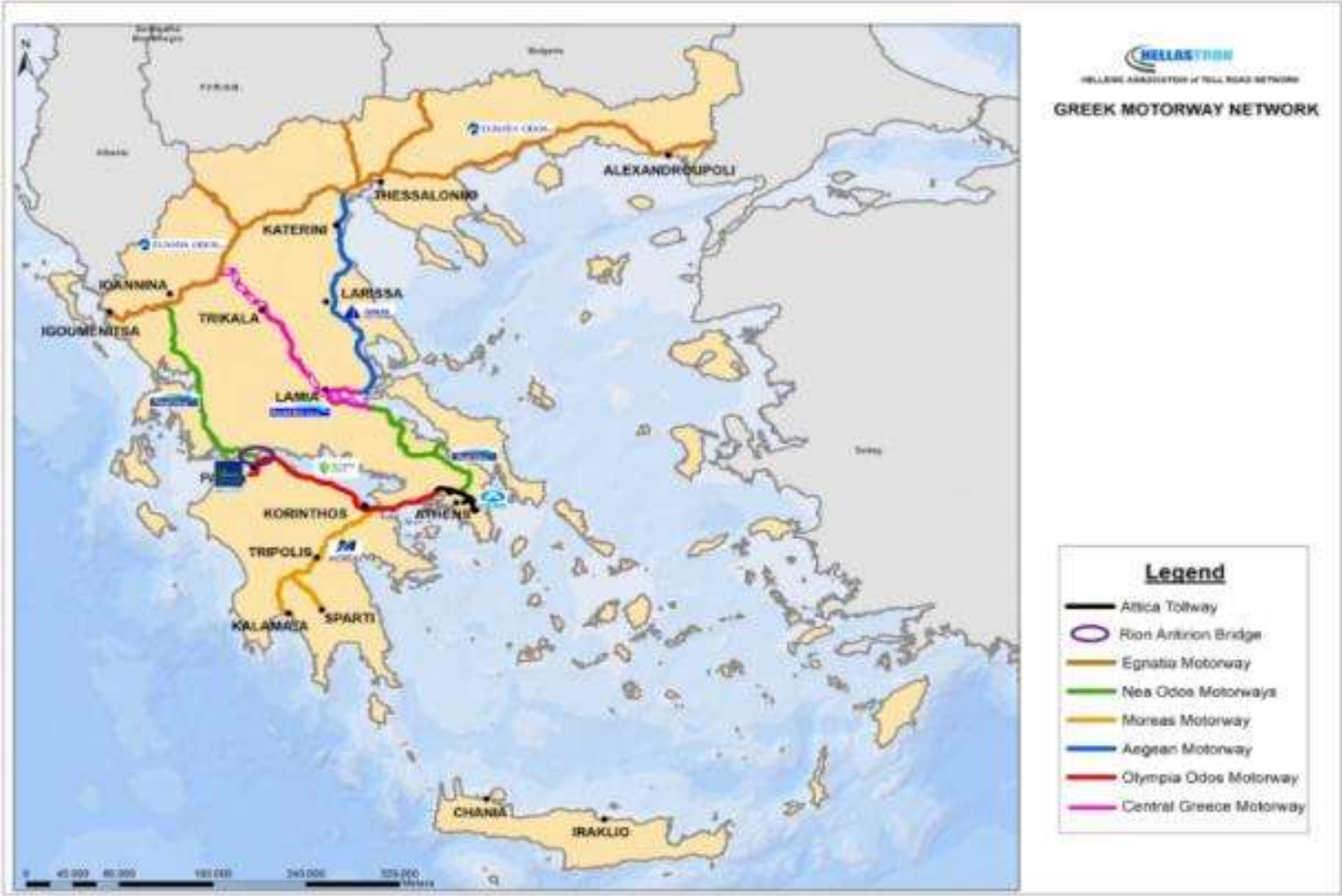


Les péages européens et la COVID-19 : l'évolution du trafic (2020 vs 2019) des véhicules légers et aux poids lourds



Source : ASECAP

Le réseau routier à péage grec (membres de HELLASTRON)

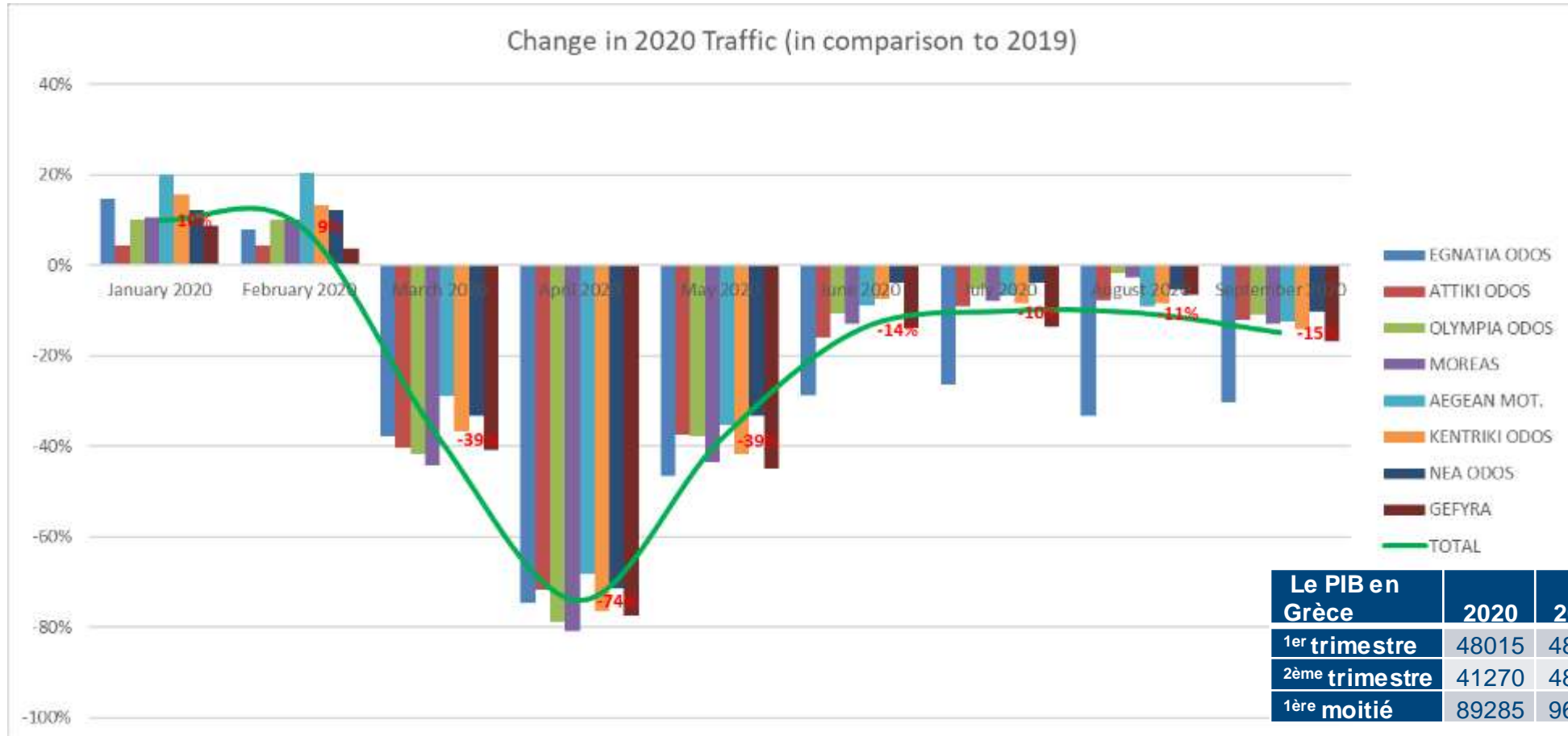


Le péages grecs (HELLASTRON) et la COVID-19 : l'évolution du trafic (2020 vs 2019)

L'ÉVOLUTION DU TRAFIC 2020-2019 - TOTAL DES VÉHICULES LÉGERS ET AUX POIDS LOURDS									
	EGNATIE ODOS	ATTIKI ODOS	OLYMPIA ODOS	MOREAS	AUTOROUTE DE LA MER ÉGÉE	KENTRIKI ODOS	NEA ODOS	GEFYRA	TOTAL
JANVIER 2020	15%	4%	10%	11%	20%	16%	12%	9%	10%
FÉVRIER 2020	8%	4%	10%	10%	20%	13%	12%	4%	9%
MARS 2020	-38%	-40%	-42%	-44%	-29%	-37%	-33%	-41%	-39%
AVRIL 2020	-75%	-72%	-79%	-81%	-68%	-77%	-72%	-77%	-74%
MAI 2020	-47%	-37%	-38%	-44%	-36%	-42%	-33%	-45%	-39%
JUIN 2020	-29%	-16%	-11%	-13%	-9%	-7%	-4%	-14%	-14%
JUILLET 2020	-27%	-9%	-5%	-8%	-7%	-8%	-4%	-14%	-10%
AOÛT 2020	-33%	-8%	-2%	-3%	-9%	-8%	-5%	-7%	-11%
SEPTEMBRE 2020	-30%	-12%	-11%	-13%	-13%	-14%	-10%	-17%	-15%
<u>JAN - SEPT 2020</u>	<u>-30%</u>	<u>-21%</u>	<u>-18%</u>	<u>-21%</u>	<u>-15%</u>	<u>-19%</u>	<u>-16%</u>	<u>-23%</u>	<u>-21%</u>

**Perte totale de revenus estimée : environ 96 millions d'euros pour la période mars - juin 2020
(pour toutes les routes à péage grecques)**

Les péages grecs (HELLASTRON) et la COVID-19 : l'évolution du trafic (2020 vs 2019)



Les péages grecs (HELLASTRON) et la COVID-19 : l'évolution du trafic (2020 vs 2019) des véhicules légers et aux poids lourds

CHANGEMENT DANS LE TRAFIC 2020-2019 – VÉHICULES LÉGERS									
	EGNATIE ODOS	ATTIKI ODOS	OLYMPIA ODOS	MOREAS	AUTOROUTE DE LA MER ÉGÉE	KENTRIKI ODOS	NEA ODOS	GEFYRA	TOTAL
JANVIER 2020	17%	4%	11%	11%	25%	18%	14%	10%	11%
FÉVRIER 2020	9%	4%	11%	11%	31%	17%	15%	5%	10%
MARS 2020	-45%	-42%	-46%	-47%	-38%	-44%	-39%	-45%	-43%
AVRIL 2020	-84%	-74%	-86%		-83%	-87%	-81%	-84%	-81%
MAI 2020	-52%	-38%	-41%	-46%	-41%	-46%	-37%	-49%	-42%
JUIN 2020	-33%	-17%	-11%	-13%	-10%	-7%	-4%	-14%	-15%
JUILLET 2020	-30%	-9%	-5%	-8%	-7%	-9%	-3%	-13%	-11%
AOÛT 2020	-36%	-8%	-1%	-2%	-9%	-9%	-5%	-6%	-11%
SEPTEMBRE 2020	-34%	-13%	-12%	-13%	-15%	-16%	-12%	-17%	-16%

CHANGEMENT DANS LE TRAFIC 2020-2019 – VÉHICULES AUX POIDS LOURDS									
	EGNATIE ODOS	ATTIKI ODOS	OLYMPIA ODOS	MOREAS	AUTOROUTE DE LA MER ÉGÉE	KENTRIKI ODOS	NEA ODOS	GEFYRA	TOTAL
JANVIER 2020	6%	8%	6%	5%	7%	6%	4%	3%	6%
FÉVRIER 2020	5%	6%	5%	4%	11%	4%	3%	-2%	5%
MARS 2020	-8%	-11%	-11%	-14%	-4%	-8%	-6%	-16%	-8%
AVRIL 2020	-29%	-34%	-32%	-32%	-26%	-34%	-28%	-35%	-30%
MAI 2020	-20%	-25%	-22%	-23%	-20%	-26%	-19%	-24%	-21%
JUIN 2020	-6%	-5%	-12%	-14%	-4%	-8%	-5%	-15%	-7%
JUILLET 2020	-4%	-4%	-10%	-7%	-5%	-8%	-10%	-17%	-7%
AOÛT 2020	-10%	-8%	-8%	-9%	-7%	-8%	-8%	-16%	-8%
SEPTEMBRE 2020	-5%	-2%	-7%	-10%	-5%	-6%	-4%	-17%	-5%
JAN - SEP 2020	-8%	-9%	-11%	-12%	-6%	-10%	-8%	-16%	-9%

Ligne centrale : 70 Kms

Longueur : 140 Kms (bidirectionnelle)

39 gares de péage / 195 postes de péage (92 ETC possibles)

12,6 km de tunnels et de tranchées couvertes (9 % de la longueur)

Moyenne annuelle des entrées quotidiennes :

2009 : 307.300 véh/jour (la plus élevée)

2014 : 196.960 véh/jour (la plus basse)

2019 : 236.090 véh/jour

2020 (9 mois) : 185.223 véh/jour



Le péage de l'Attique et la COVID-19

Données de trafic sur le péage de l'Attique (Attiki Odos)

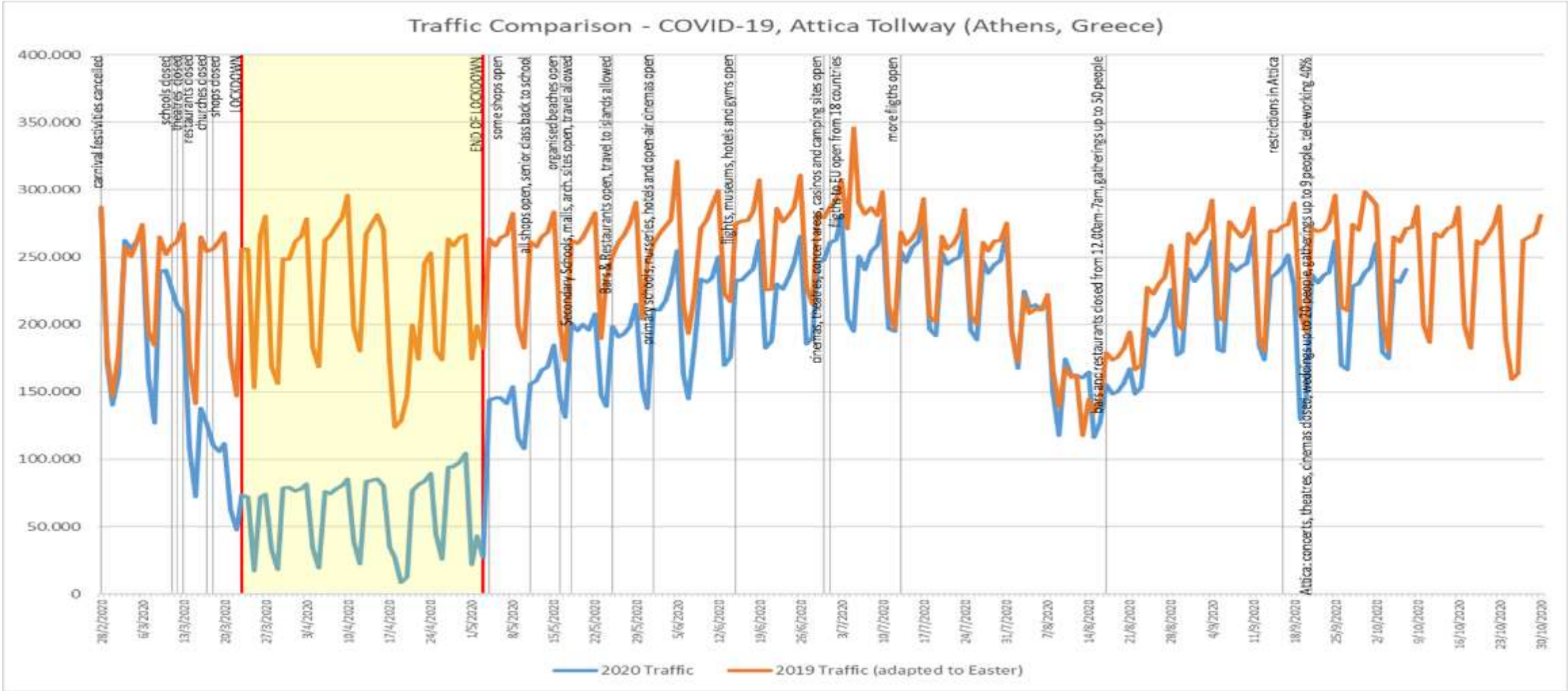
Données relatives au trafic (ADT) - Attiki Odos			
	2019	2020	
Mois	Trafic quotidien moyen	Trafic quotidien moyen	Changement dans la ADT
Janvier	213.592	223.114	4,46%
Février	226.066	235.743	4,28%
Mars	225.835	134.435	-40,47%
Avril	230.698	65.149	-71,76%
Mai	243.944	152.553	-37,46%
Juin	260.491	218.815	-16,00%
Juillet	264.503	240.659	-9,01%
Août	191.261	176.619	-7,66%
Septembre	252.024	221.560	-12,09%
Jan-Sept	234.210	185.223	-20,92%

Dimanche de Pâques : 8 791 entrées à l'Attiki Odos, le plus bas niveau jamais atteint - 93,2 % de réduction par rapport au trafic de 2019.

La Grèce et la COVID-19 : la réponse du gouvernement

- 28/02/2020 Les festivités du carnaval sont annulées
- 11/03/2020 Fermeture des écoles
- 12/03/2020 Théâtres, cinémas, tribunaux fermés
- 13/03/2020 Restaurants fermés
- 17/03/2020 Les lieux de culte fermés
- 18/03/2020 Les magasins de détail sont fermés
- **23/03/2020 DÉBUT DU CONFINEMENT**
- **19/04/2020 Dimanche de Pâques - Interdiction générale de voyager**
- **03/05/2020 FIN DU CONFINEMENT**
- 04/05/2020 Ouverture de certains magasins de détail (librairies, technologie, magasins de sport et MOT), les églises, etc. ouvertes au culte individuel
- 11/05/2020 Tous les magasins sont ouverts, la classe de terminale retourne à l'école
- 16/05/2020 Les plages organisées sont ouvertes
- 18/05/2020 Ecoles secondaires, centres commerciaux, sites archéologiques ouverts, possibilité de se rendre dans d'autres préfectures
- 25/05/2020 Les restaurants sont ouverts, les voyages vers les îles sont autorisés
- 01/06/2020 Les écoles primaires, les crèches, les hôtels et les cinémas en plein air ouvrent
- 15/06/2020 Ouverture des aéroports, musées, hôtels et gymnases
- 15/07/2020 Festivals annulés
- 13/08/2020 Evénements culturels annulés
- 13/08/2020 Contrôle des voyageurs par avion et des visiteurs en voiture – masque obligatoire dans les ferries, les lieux de culte, les services publics
- 24/08/2020 Restriction de 50 invités dans des événements publics et sociaux
- 16/09/2020 Restrictions en Attique
- 21/09/2020 D'autres restrictions en Attique : concerts, théâtres, cinémas fermés, mariages jusqu'à 20 personnes, rassemblements jusqu'à 9 personnes, télétravail 40%.

Le trafic au péage de l'Attique et la COVID-19



Le confinement au péage d'Attica

5 mars 2020 (08:57)

Péage de l'Attique, Place Metamorfosi Est



2 avril 2020 (08:57)

Péage de l'Attique, Place Metamorfosi Est



Le confinement au péage d'Attica

Mars 2019,
Péage d'Attica – Tunnel de Vrilissia



2 avril 2020,
Péage d'Attica – Tunnel de Vrilissia



Des leçons tirées

- L'application des lignes directrices pour la gestion des crises
- Numériser les procédures afin qu'elles puissent être effectuées à distance
- L'accès à distance aux employés pour faciliter le télétravail
- Maintenir la continuité des activités par l'application des plans de rechange
- Développer le paiement numérique (par carte) dans les gares de péage, le rechargement par transpondeur par carte ou par web-banking

Où en sommes-nous en Grèce ?

- **TOTAL DES CAS COVID-19** : 20 947 (au 7/10/2020)
- **TOTAL DES DÉCÈS** : 424 (au 7/10/2020)
- **TOTAL DES TESTS** : 1 379 036 (au 7/10/2020)

- Des restrictions locales sont en place, le cas échéant.
- Le port du masque est obligatoire dans tous les espaces intérieurs.

Des préoccupations futures

Les principales préoccupations sont l'impact à long terme et l'incertitude de l'avenir.

- La COVID va-t-elle modifier le comportement des voyageurs, en ayant un impact sur les projections de trafic ?
- Comment les marchés obligataires et les prêteurs évalueront-ils les nouveaux projets ?
- Enfin et surtout, comment les technologies de rupture, telles que CAV et MaaS, vont-elles influencer les futures projections de trafic ?



***Merci
de votre attention !***

Bill M. Halkias, PE, F. ASCE, F. ITE

Directeur général, *Autorité d'exploitation du péage d'Attica*, Athènes, Grèce

bhalkias@attikesdiadromes.gr www.aodos.gr

Président de la *Fédération routière internationale (IRF)*, Genève, Suisse

bhalkias@irfnet.ch www.irfnet.ch



Résumé du séminaire COVID19 de PIARC en espagnol, tenu le 30 septembre 2020



José Manuel Blanco Segarra

Membre de l'équipe d'intervention COVID-19 de PIARC (PC19RT)

Secrétaire hispanophone du CT 1.1 de PIARC

Espagne

Webinaire du 14 octobre 2020



José Manuel BLANCO SEGARRA



- **Président du Comité national espagnol CT 3 "Financement" de l'ATC**



(ATC, Association technique routière)



- **Doyen de la région d'Estrémadure de l'Association des Ingénieurs civils**
- **Président du Comité national "Matériaux routiers" (2000-2012)**
- **Chef de la démarcation des routes de l'État en Estrémadure (2006-2019)**
- **Président du CT PIARC A.1 « Performance des administrations de transport » (2016-2019)**
- **Secrétaire actuel en langue espagnole du CT 1.1 de PIARC « Performance des administrations de transport »**
- **Membre de l'équipe d'intervention COVID19 de PIARC**



PRÉSENTATIONS ET INTERVENANTS

➤ COVID-19 ET LES ROUTES EN AMÉRIQUE LATINE



Ing. Bianca Bianchi Alves, Spécialiste principale des transports pour l'Amérique latine, Banque mondiale



➤ COVID-19 ET LES ROUTES EN ESPAGNE. L'investissement dans les routes, un but et un moyen

Ing. Civil Javier Herrero Lizano, directeur général des routes (MITMA, Espagne)



➤ COVID-19 ET LES ROUTES AU CHILI. Pas à pas, le Chili se remet

Ing. Jaime Retamal Pinto, Directeur général des routes (Vialidad) (MOP, Chili)



➤ COVID-19 ET LES ROUTES AU MEXIQUE

Ing. Cedric Iván Escalante Sauri, vice-ministre des communications et des transports (SCT, Mexique)



QUELQUES CONCLUSIONS FINALES DU SEMINAIRE EN LANGUE ESPAGNOLE

- ❖ **LE REDRESSEMENT POST-CRISE COVID-19 : UNE OCCASION DE REDÉFINIR LES PRIORITÉS, D'INNOVER, D'UTILISER LES NOUVELLES TECHNOLOGIES ET DE DÉFINIR DE NOUVEAUX OBJECTIFS EN REPENSANT LA LOGISTIQUE ET LA MOBILITÉ**
- ❖ **L'INVESTISSEMENT DANS LES ROUTES A DES EFFETS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX POSITIFS RAPIDES ET ÉTENDUS**
- ❖ **LE DÉFI CONSISTE À OBTENIR LE FINANCEMENT NÉCESSAIRE. IL Y A DES MÉCANISMES POUR CELA**
- ❖ **IL RESTE BEAUCOUP À FAIRE POUR AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ ET LES NIVEAUX DE SERVICE ET POUR RÉPONDRE AUX DEMANDES ET AUX ATTENTES TOUJOURS CROISSANTES DE LA SOCIÉTÉ, DES UTILISATEURS ET DES PARTIES PRENANTES**
- ❖ **COMMUNIQUONS DE MANIÈRE CLAIRE, CONSTANTE, COHÉRENTE ET CONVAINCANTE**

LA COVID-19 ET LES ROUTES EN AMERIQUE LATINE - BANQUE MONDIALE

Des questions traitées lors de la présentation :

- L'impact de la COVID19 en Amérique latine
- Le déficit d'infrastructures en Amérique latine
- Le rôle des routes dans la réactivation économique
- Les types de projets sur lesquels la BM concentre ses financements en Amérique latine



❑ L'impact de la COVID19 : l'engagement de la Banque mondiale à collaborer avec tous les pays

de la région pour lutter contre le **ralentissement économique** actuel sans précédent de **7,2 %**.

Une baisse des exportations en volume et des revenus jusqu'à 8 % : la **pauvreté, pour des millions de personnes, avec un impact majeur sur les femmes**. Si l'économie est plus ou moins agricole, la **période de reprise est estimée entre 15 et 48 mois**.

De grande accélération du commerce électronique, en particulier dans les grandes villes. La nécessité de renforcer les réseaux routiers internes.

❑ Une lacune en matière d'infrastructures : malgré la baisse actuelle de la demande de transport, les pays d'Amérique latine souffrent toujours d'un manque d'infrastructures de transport.

L'investissement public + privé dans les infrastructures est passé de 4 % du PIB dans les années 80 à **1,9 % au cours de la dernière décennie**.

Elle se traduit par de **faibles indices de performance logistique (LPI)**.

« Les défis étaient là, et la COVID-19 les a aggravés ».

LA COVID-19 ET LES ROUTES EN AMERIQUE LATINE - BANQUE MONDIALE

- ❑ **Le rôle des routes dans la réactivation économique** : l'infrastructure s'est avérée fondamentale pour répondre à la pandémie, **quel sera son rôle dans la relance de l'Amérique latine**, maintenant que la crise pandémique a affecté ses recettes fiscales et qu'il est nécessaire que le gouvernement investisse dans les questions sociales ?

Les gouvernements doivent créer des emplois à court terme.

La BM actualise actuellement l'impact de l'inversion des routes sur la création d'emplois, qui **en 2009 était dans l'entretien des routes rurales, de 25 000 à 50 000 pour 100 millions USD, dans les autoroutes, environ 1 000** alors qu'en Énergie moins de 100.



- ❑ **Les types de projets financés par la BM** : la BM se concentre sur des projets nationaux ou infranationaux générateurs d'emplois tels que les routes et l'approvisionnement en eau et le drainage. En outre, ils créent des emplois à long terme.

Les décisions adoptées par la BM après une "mission d'identification" et plusieurs révisions avant la mise en œuvre du prêt.

Les aspects pris en compte : des aspects techniques, libre concurrence, contradictions entre la sélection et la planification, retards dans la mise en œuvre, potentiel de corruption. **L'approche stratégique**, amélioration de la compétitivité et de l'efficacité des pays. De la durabilité, de l'équité, du changement climatique, de la résilience. **La BM collabore avec ses clients en matière de sensibilisation, de réglementation, de normalisation des données, d'amélioration de la conception et fournit un soutien technique.**

Les projets : de l'amélioration de l'accessibilité (notamment rurale), la sécurité routière, des projets durables sur le plan social et environnemental : des projets "verts" avec de la inclusion sociale et l'approche territoriale, de la productivité de la chaîne, la numérisation et l'innovation

LA COVID-19 ET LES ROUTES EN ESPAGNE. L'INVESTISSEMENT ROUTIER, UN BUT ET UN MOYEN



❑ La situation de départ en Espagne :

L'activité économique et le tourisme ont ralenti. Le PIB a baissé de 17,8 % au deuxième trimestre.

L'augmentation du chômage et des licenciements temporaires (*ERTE*) ainsi que du déficit public.

Le transport routier pendant la pandémie s'est poursuivi sans problème sur le **réseau routier national** : (26 405 km, dont 12 020 km de route à double voie) et avec une mobilité sûre.

- ❑ Ces dernières années, les **investissements budgétaires dans les routes** provenaient principalement des revenus fiscaux, mais ils ont été insuffisants en raison de l'expiration récente des concessions des routes à péage, de sorte que celles-ci sont maintenant entretenues par la *DGC* (Direction générale des routes)

L'investissement routier en 2019 pour la *DGC* : entretien 949,7 millions d'euros et construction 767,3 millions d'euros.

La **crainte** que le déficit public n'entraîne une augmentation de la charge fiscale et, partant, une diminution des investissements dans les infrastructures.

Le budget national pour 2021 est en cours d'élaboration. La **maintenance est prioritaire** par rapport aux nouvelles infrastructures.

68 travaux sont en cours de construction (3,301,5 millions d'euros) plus 7 travaux faisant l'objet d'un appel d'offres (174,6 millions d'euros).

❑ L'investissement par le biais de PPP :

Un plan d'investissement routier (*PIC*) ambitieux et actualisé est conçu par le biais de PPP, avec une période de concession de 25 ans et un montant de 5 milliards d'euros, pour la construction et l'entretien. Prêt à être lancé :

- Achever le réseau routier RTE-T en Espagne
- Augmenter la capacité et la fonctionnalité des routes dans les zones périurbaines
- Améliorer l'accessibilité des zones rurales en améliorant les autoroutes gratuites de première génération ("*Autovías*" A1G)

LA COVID-19 ET LES ROUTES EN ESPAGNE. L'INVESTISSEMENT ROUTIER, UN BUT ET UN MOYEN

Le modèle : du paiement de disponibilité modifié par des indicateurs de la demande et de la qualité de la construction, de l'entretien et du service par le concessionnaire. **De la répartition équilibrée des risques réajustée** (par exemple, des expropriations désormais par l'État).

- ❑ « Next generation EU » **750 milliards d'euros 2021-2027**. L'instrument européen de relance pour la reprise de l'économie et de l'investissement privé. Sa pièce maîtresse est le RRF (310 milliards d'euros de subventions, 250 milliards de prêts).

Environ 140 milliards d'euros seront alloués à l'Espagne : une opportunité d'investissement dans les routes si elle est incluse dans le Plan national de relance et de résilience (au moins 37 % pour la transition verte et 20 % pour la transformation numérique).

L'approche espagnole : la reprise de l'économie, de l'activité et de l'emploi par la modernisation, la numérisation, la sécurité et la durabilité des infrastructures de transport.

1,7 milliard d'euros pour les objectifs suivants pour le réseau routier national :

- **L'amélioration et modernisation de la sécurité routière**
y compris les 500 km de tunnels, améliorer et recycler la protection des chaussées et de la faune (**950 millions d'euros**)
- **La durabilité et efficacité énergétique** : des économies d'énergie, la réduction des embouteillages (CO₂), du bruit (**625 millions**)
- De l'inventaire de la **numérisation**, suivi des ponts, BIM (30 millions)
- **La promotion des véhicules électriques** (des points de recharge et des carburants de substitution dans les zones de service) (130 millions)
- Améliorer la **sécurité des utilisateurs vulnérables** (2 millions)
- **La mise en œuvre des STI sur les voies réservées aux bus et aux véhicules à haut taux d'occupation** (voies *BUS - VAO*) (**projet pilote à Madrid, 12 millions**)

LA COVID-19 ET LES ROUTES AU CHILI. PAS A PAS, LE CHILI SE REMET

❑ La situation actuelle de la route et l'étape COVID1 :

Définir la **mission 2020-2022, la vision 2025 et les objectifs stratégiques** de la direction générale des routes du Chili ("*Dirección de Vialidad*") : de la sécurité, la harmonisation du développement territorial, l'approche sociale, la connectivité durable, l'augmentation du pavage, de la circulation et de la transitabilité.

Un rôle important dans le développement national à moyen et long terme. Son budget dépasse 60 % de celui du ministère des travaux publics (*MOP*) pour 85 709 km de routes (17 372 km pavés, 3 309 km en concession).

Le Chili est un pays habitué à lutter contre les catastrophes naturelles qui frappent les infrastructures : tremblements de terre, tsunamis, glissements de terrain, inondations, incendies majeurs... Aujourd'hui, la COVID est une catastrophe contre les personnes et les activités.

L'État de "catastrophe" a été déclaré le 19 mars pour 90 jours. De l'adoption de mesures générales et d'instructions de prévention pour les employés et les travailleurs et grande promotion du travail non présentiel et de la flexibilité, en **maintenant l'activité routière qui est essentielle.** Seuls 6,6 % des 988 travaux ont nécessité une reprogrammation.

Aujourd'hui, le Chili est en phase de déconfinement progressif.

❑ Comment seront les routes après la pandémie ?

Défi : continuer à mettre en œuvre et à maintenir un réseau résilient.

De l'attention particulière est accordée au réseau routier structurant (*Red Vial Estructurante*) et au réseau routier critique.

L'amélioration du réseau routier critique "3R+R" : Robustesse, redondance, réaction rapide + ressources.

LE CHILI EST HABITUÉ À LUTTER CONTRE LES CATASTROPHES NATURELLES

LES CATASTROPHES DE CES DERNIÈRES ANNÉES



Pisagua : tremblement de terre 8,2 et tsunami

- Les régions de Tarapacá et Arica-Parinacota déclarées zones sinistrées
- 6 décédés
- 1.200 USD MM\$
- 900 000 personnes évacuées en raison de l'alerte au tsunami
- 42 DV d'urgence 2,58 USD MM\$
- 17 réhabilitations de DV 41,28 USD MM

1er avril 2014



Eruption du volcan Villarrica Région Araucanie

- Plus de 5 000 personnes ont été évacuées

3 mars 2015



Eruption du volcan Calbuco

- Les provinces de Llanquihue et d'Osorno ont déclaré des zones sinistrées.
- District Los Lagos
- 6 600 personnes évacuées
- 4 communes en situation d'urgence agricole
- 50 USD MM\$ de pertes économiques
- 16 USD MM\$ pour la réhabilitation des routes et des ponts (DV)

30 avril 2015



Inondations dans la région de Valparaíso : 8 août 2015

Ordre de grandeur

Budget
Gestion des routes pour 2016 :

1.476 USD MM\$

2014

2015

2016

12 avril 2014

Grand feu Valparaíso :

- Les communes de Valparaíso et Viña del Mar déclarées zones sinistrées
- 15 décédés
- 10.292 maisons touchées et 2.975 endommagées



23-25 mars 2015

Inondations à Atacama :

• La région d'Atacama déclarée zone sinistrée

- 31 décédés
- 16 disparues
- 246 personnes logées
- 1 200 km touchés
- 500 millions de dollars US pour la



9 août 2015

Alluvions à Tocopilla :

- La région d'Antofagasta déclarée zone sinistrée
- 3 décédés
- 800 personnes évacuées



16 septembre 2015

Séisme 8,4 et tsunami de Coquimbo

- La région de Coquimbo déclarée zone sinistrée
- 15 décédés
- 43 logés
- 27 772 personnes touchées
- 2.485 Logements détruits
- 45 USD MM\$ seulement en cas d'urgence



LA COVID-19 ET LES ROUTES AU CHILI. PAS A PAS, LE CHILI SE REMET

❑ La contribution des routes à la reprise économique du Chili :

Dans le cadre du « Pas à pas, le Chili se remet » (*Plan Paso a Paso Chile se recupera*), le MOP et d'autres ministères lancent des **appels d'offres massifs pour la conception, les travaux et les services, afin de revitaliser l'économie et de créer des emplois.**

Jusqu'à présent, 315 appels d'offres ont été lancés pour un montant de 588 millions de dollars. Et maintenant, nous travaillons pour le Plan d'hiver 2020.

❑ Les projections de croissance et d'investissement du Chili pour 2021 :

Les priorités du gouvernement ont été de maintenir les revenus des ménages, de réduire les pénuries de liquidités des entreprises. À cette fin, il a réagi dans les domaines de la politique budgétaire (12,57 milliards de dollars), du soutien au crédit et des marchés financiers.

Mais les prochains investissements budgétaires dans les routes sont plus élevés : en 2019: 1,39 milliard de dollars, en 2020 : 1,48 milliard, en 2021 : 1,95 milliard de dollars, y compris en 2021 le fonds du plan de relance.

Cela signifiera pour la DGV un grand effort de gestion.

« La crise économique a été choquante, intense, mondiale et incertaine. Nous avons tiré des leçons des crises précédentes. Les incertitudes sont nombreuses, mais les agences travaillent de manière coordonnée pour faire avancer les politiques de relance et de croissance, en mettant à jour les protocoles pour une nouvelle normalité ».

LA COVID-19 ET LES ROUTES AU MEXIQUE

- **La compétitivité** : l'indice de compétitivité globale du Mexique : 64,9 (rang 48 sur 141). Son Pilar 2 « L'infrastructure de transport » est classé 54e, mais sa **composante « Routes » est classée 34e (La connectivité : 22e rang, Qualité : 49e rang).**

Le Transport (2019) : 3,95 milliards de passagers, dont **95,6 % par route**. Fret 1,00 milliard de tonnes (**55,5 % par route, 31,6 % par mer**).

Le réseau routier national 407 958 km : 51 158 km de routes fédérales gérées par le ministère des communications et des transports (SCT) (10 621 km de routes à péage). 112 902 km de réseaux routiers des États. 175 204 km de réseaux ruraux, gérés par le SCT, les États, les municipalités et les entités (*Dependencias*). 68 653 km de « chemins améliorés » (*brechas mejoradas*).

- **L'évolution de la pandémie** : le 30 mars, l'état d'urgence sanitaire a été déclaré. Les activités clés et les infrastructures essentielles du SCT ont été publiées le 8 avril. Le retour à la nouvelle normalité a été déclaré le 1^{er} juin.

La courbe d'infection n'a pas encore été clairement abaissée, mais compte tenu des degrés de contagion, du nombre de décès et de l'occupation des hôpitaux, la situation générale s'améliore "**une lueur d'espoir pour le Mexique**".

Des mesures de prévention par les entrepreneurs et les travailleurs de l'entretien routier (334 équipes dans le cas des routes fédérales gratuites, toutes couvertes par des contrats de conservation ordinaires), un modèle uniforme d'organisation, d'information et de prévention a été établi pour améliorer la sécurité.

Les **travaux de construction n'étant pas considérés comme une activité essentielle**, des mesures ont été discutées avec les entrepreneurs pendant deux mois. De l'attention particulière a été accordée aux **travailleurs sur les routes rurales**.

Le **télétravail** : une diffusion rapide, une mesure à ne pas perdre. Des économies et de l'amélioration de l'efficacité ainsi que certains problèmes.

LA COVID-19 ET LES ROUTES AU MEXIQUE

- ❑ **Les opérations sur les routes à péage et gratuites : le volume du trafic sur les autoroutes à péage a diminué de 45 % en mai, il se situe maintenant autour de 19 %.** Sur les routes gratuites, la réduction maximale est de 45 % dans certains cas, dans d'autres de 13 % à 15 %.

Pendant la pandémie, sur les routes à péage, on a déployé de l'effectif minimum pour l'entretien et les opérations de routine. Du renforcement des mesures de prévention pour le **personnel des postes de péage** une fois que des problèmes de contagion mortelle ont été détectés, et de la **promotion importante du paiement électronique (TAG) aux péages**.

Dans les routes gratuites, le SCT a suspendu les travaux de construction et de modernisation. Seul l'entretien de routine et la conservation/reconstruction des routes rurales ont été maintenus. Les appels d'offres et les soumissions pour les travaux publics se poursuivent et les périodes d'exécution sont reportées pour tenir compte des jours non ouvrables déclarés par l'urgence sanitaire.

- ❑ **L'évolution de l'emploi et la contribution de la route : le chômage est en baisse** puisque 608 000 personnes ont retrouvé un emploi en août, soit 5,2 %, mais il reste supérieur aux 3,7 % d'août 2019.

Sur les routes, ce qui n'était pas essentiel, a été repris à partir de juin, et sera investi ce qui était prévu pour **2020**, soit **quelque 3 milliards de dollars, en générant 100 000 emplois au niveau fédéral (sans compter les investissements privés)**.

En 2020, nous passerons de 22 % de routes fédérales en mauvais état à 14 %.

Pour souligner que le budget routier de 2021 est supérieur de 2,8 % à celui de 2020.

- ❑ **Programme de concessions routières 2019-2024 (4 750 millions USD, 45 projets) :** Nous nous sommes engagés à encourager l'investissement privé. Déjà fait 5 divisions dans des voies doubles (900 millions USD).

D'AUTRES QUESTIONS PROVENANT DES Q & A

- ❑ **Aucun changement organisationnel en tant que tel n'a été apporté jusqu'à présent**, hormis le télétravail et la numérisation, mais plutôt des réponses flexibles aux situations.
- ❑ L'importance d'investir dans la conception des routes pour **éviter l'effondrement des sociétés de conseil**.
- ❑ **Les STI : un des défis est d'intégrer les nouvelles technologies dans notre travail**, la surveillance de nos systèmes de contrôle des actifs, la gestion du trafic... Un autre défi est la mise en œuvre du BIM. Selon le point de vue, les STI seront bientôt une source accélérée de création d'emploi sur les routes et dans l'économie en général.
- ❑ Une **couverture à l'échelle du réseau est nécessaire** pour éviter les situations dangereuses pour les usagers de la route.
- ❑ Le sentiment que la société et les médias ne sont pas clairement conscients de l'importance des réseaux routiers, « **que nous sommes un peu invisibles** ». La bonne nouvelle, c'est que nous ne sommes pas de nouvelles parce que nous travaillons bien. La mauvaise nouvelle est que nous sommes peu présents dans les médias, sauf en cas de catastrophe naturelle, parce que nous ne générons pas de problèmes. « **Une partie de la responsabilité nous appartient parce que nous sommes concentrés sur le travail et non sur la communication et la diffusion** ». De plus, « *l'entretien des routes ne s'accompagne pas de grands événements publics* ».
- ❑ **Toute action sur les routes crée rapidement du travail, de l'activité et du développement économique là où elle est menée, et a un grand rendement économique.** « **Dans certains cas, il est nécessaire d'approfondir les critères de priorisation** ».

Merci de votre attention !

José Manuel Blanco Segarra



Ing. à la Direction générale espagnole des routes (MITMA)

Secrétaire hispanophone du CT 1.1

Membre de l'équipe d'intervention COVID-19 de PIARC @PIARC_Roads



World Road Association PIARC

jmblanco@mitma.es

[@jmblancoseg](https://www.instagram.com/jmblancoseg)

World Road Association (PIARC)
Grande Arche – Paroi Sud – 5^e étage
92055 – La Défense Cedex – France



World Road Association PIARC

World Road Association PIARC

www.piarc.org





Uganda National Roads Authority

COVID-19 : les enseignements tirés jusqu'à présent et les perspectives d'avenir

Dr. Mark Henry Rubarenzya

Chef - Recherche et développement

AUTORITÉ NATIONALE DES ROUTES DE L'OUGANDA

14 octobre 2020

Dr. Mark Henry Rubarenzya

- Chef - Recherche et développement, Uganda National Roads Authority
- Membre de l'Institut de l'environnement et des ressources en eau (F.EWRI)
- Le premier délégué de l'Ouganda chez PIARC
- Coordinateur national pour l'Ouganda, DFID's Research for Community Access Partnership (RECAP)
- Membre du conseil d'administration de la Fédération routière internationale (IRF) en Afrique
- Membre du comité sur le changement climatique et la résilience du réseau routier (PIARC)
- Membre du Comité des normes KSTAT (ASCE)



UNRA



- Une agence semi-autonome
- Responsable de la gestion, de l'entretien et du développement du réseau routier national
- Offre des services de conseil au gouvernement sur les questions relatives aux routes
- Sous la supervision générale du ministre des travaux publics et des transports



COVID-19 : la réponse du gouvernement ougandais

- En mars 2020, tous les transports publics ont été arrêtés, l'utilisation des véhicules privés a été limitée (3 personnes)
- Les camions transfrontaliers avec cargaison autorisés à circuler (3 personnes/ camion)
- L'interdiction des vols de passagers ; autorisation des vols de fret (3 personnes/ avion)
- La création d'un pool central de véhicules au siège du district LG pour les urgences
- Juin 2020, début d'un assouplissement progressif du confinement
- Concevoir des PSO pour rétablir la confiance des consommateurs dans les transports publics
- Octobre 2020, de la reprise du transport aérien de passagers
- À ce jour, 9082 cas ; 84 décès (12 octobre 2020)

COVID-19 : la réponse nationale

Les **trois phases** des interventions contre la pandémie :

1. Des interventions de confinement

- Confinement
 - Mandat de travail à domicile
-
- Des modifications des travaux sur le site incluses :
 - Logement sur place du personnel clé pour supprimer les déplacements
 - Introduction de la technologie vidéo pour des réunions sur le site



COVID-19 : La réponse nationale

2. Des interventions d'atténuation

- L'institutionnalisation des mesures de la FMH (30 % du personnel)
- Poursuivre le développement du pipeline - NPD3
- La redéfinition des priorités du budget
- Un comité directeur multisectoriel pour la relance économique nationale
- La création d'un fonds d'aide aux victimes du coronavirus en Ouganda



Source : NPA, avril 2020

COVID-19 : La réponse nationale

3. Des interventions postérieures à la reprise économique

- Accroître le financement du secteur agricole sur l'ensemble de la chaîne de valeur
 - Augmenter les dépenses de santé
 - Augmenter le financement de la recherche et du développement (R&D)
 - Mettre l'accent sur la numérisation, et l'intégrer dans un certain nombre de secteurs à travers le pays
 - Assurer la continuité des entreprises et des industries en mettant en place des mécanismes de PPP
 - Créer et rendre opérationnel un fonds de stabilisation des entreprises pour soutenir le secteur privé
 - Mettre en œuvre des stratégies de promotion des exportations
 - Une nouvelle norme comme opportunité de mettre en œuvre des politiques de développement « difficiles »
-
- L'investissement dans les infrastructures a été une priorité du gouvernement et reste une priorité pour la reprise économique

Source : NPA, avril 2020

L'impact de la COVID-19 sur le secteur des infrastructures

- Des recherches approfondies doivent encore être entreprises pour évaluer l'efficacité des mesures déployées dans le cadre de la COVID-19
- L'extension de certaines procédures d'appel d'offres pendant le confinement (disposition PPDA)
- Des retards sur certains travaux de construction en cours
- L'impact négatif sur la chaîne d'approvisionnement des équipements et matériaux clés
- La mise en évidence de la nécessité d'un secteur de la construction local fort et dynamique

L'impact des interventions de l'UNRA

- L'équipe de gestion de la continuité des activités et la direction ont soutenu la santé et la sécurité des employés :
 - La définition et mise en œuvre des PSO
 - Des conditions de travail sûres
 - Des tests, et la recherche des contacts et soutien social pour le personnel infecté
 - La continuité de nos activités
 - La transition vers la FMH et le travail à distance



L'impact des interventions de l'UNRA

- Les activités du projet ont été affectées, mais la mise en œuvre s'est poursuivie
 - De la limitation des ressources, par exemple lorsque les expatriés ne peuvent pas entrer dans le pays
 - Du ralentissement du rythme d'exécution de certains projets en raison de l'interruption de l'approvisionnement en intrants, surtout s'ils sont importés
- La possibilité de renforcer l'utilisation des technologies existantes
 - Le travail à distance introduit aux méthodes de travail
 - L'élaboration et la mise en œuvre des lignes directrices de la FMH
 - La FMH s'appuie largement sur des technologies préexistantes (PGI, solutions d'administration en ligne, etc.)

Les principaux enseignements à ce jour

- Le télétravail est une option viable, et il est là pour y rester
- La nécessité d'une recherche approfondie pour informer et évaluer les interventions COVID-19
- Les différentes parties prenantes sont touchées de différentes manières et affectent nos activités de manière différente
- Le besoin de flexibilité et de redéfinition des priorités des ressources (gouvernementales)

Merci de votre attention !



Dr. Mark Henry Rubarenzya

mark.rubarenzya@unra.go.ug



Uganda National Roads Authority

Uganda National Roads Authority
3-5 New Portbell Road, UAP Business Park
Nakawa, Kampala, **UGANDA**



[rubarenzya](#)



[@MHRubarenzya](#)

www.unra.go.ug



Questions et réponses

Modéré par Christos Xenophontos

Rhodes Island DoT (États-Unis)

Président du CT 1.1 de PIARC sur la performance des administrations de transport



Nos orateurs aujourd'hui

- **Patrick Malléjacq** - Secrétaire général, PIARC
- **Héctor S Ovalle Mendivil**
 - Directeur, COCONAL, Mexique
- **Jim Tymon**
 - Directeur exécutif, American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), États-Unis
- **Bill Halkias**
 - Directeur général et PDG de l'Autorité d'exploitation du péage d'Attica, Attikes Diadromes SA, Grèce
 - Président de la Fédération routière internationale (IRF), Genève, Suisse
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - MITMA, Espagne
 - Secrétaire du Comité technique PIARC 1.1 sur la performance des administrations de transport
- **Mark Henry Rubarenzya**
 - Chef, Recherche et développement, Direction de la planification et de l'ingénierie du réseau, Autorité nationale des routes de l'Ouganda, Ouganda
 - Membre du Comité technique PIARC 1.4 sur le changement climatique et la résilience du réseau routier
- **Christos Xenophontos**
 - Rhodes Island DoT, États-Unis
 - Président du Comité technique PIARC 1.1 sur la performance des administrations de transport

Conclusion et prochaines étapes



Avis de non-responsabilité

Comme le temps est un facteur essentiel, il est probable que les connaissances et les pratiques partagées n'aient pas été officiellement approuvées par les autorités officielles de chaque pays.

« Les idées et les exemples présentés ici le sont à titre d'illustration uniquement. Ils ne représentent pas nécessairement la politique officielle. Les idées présentées seront évaluées plus en détail et utilisées, le moment venu, pour des recommandations de politique et de pratique. Bien que ce matériel a été préparé avec soin, aucune responsabilité ne sera acceptée pour tout dommage qui pourrait être causé »

Prochaines étapes

- **Continuer la mise à jour de la page web COVID-19 de PIARC**
 - <https://www.piarc.org/en/News-Agenda-PIARC/Coronavirus-PIARC-and-Covid-19>
- **Nous avons mené une enquête en ligne détaillée**
 - Analyse à venir
- **Un rapport approfondi est prévu pour décembre**
- **D'autres webinaires de PIARC sont prévus à partir du 30 septembre**
 - En espagnol, anglais, français
 - En français le 28 octobre 2020
- **Évaluer les mesures mises en place en cas d'urgence**
 - Ce qui a marché, Ce qui n'a pas marché, Pourquoi ?
 - Partager les meilleures pratiques
- **Soyez vigilants : En quoi la "nouvelle normale" est-elle différente (si elle est différente) ?
Quelles sont les attentes des utilisateurs ?**

Équipe d'intervention COVID-19 de PIARC



Résumé des termes de référence (Plan stratégique révisé de PIARC)

- Explorer le partage rapide des connaissances et des pratiques entre les membres de PIARC en ce qui concerne les impacts, les réponses et la crise socio-économique associées à la COVID-19
- Proposer et mettre en œuvre des actions à court terme pour soutenir les membres de PIARC et les professionnels du transport dans l'atténuation et la réponse à la COVID-19
- Suivre l'évolution de la COVID-19 dans le temps et donner des conseils sur les mesures à prendre par PIARC et d'autres organismes pendant la crise et la reprise
- Donner des conseils sur les implications à moyen et long terme de la COVID-19 sur le secteur des routes et des transports et sur la manière dont celles-ci devraient être prises en compte dans les activités de PIARC
- Préparer et publier des rapports techniques, des enquêtes et d'autres analyses sur la COVID-19, seul ou en collaboration avec d'autres organismes et parties prenantes du secteur

Actuellement établie jusqu'au **31 décembre 2021**, prorogeable selon les besoins

Membres actuels

- Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC (Président) (FR)
- Christos Xenophontos, Rhode Island DOT, Président du CT 1.1 (USA)
- José Manuel Blanco Segarra, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Secrétaire espagnol du CT 1.1 (ES)
- Jonathan Spear, Atkins, président du GE 2 du CT 1.1 (Royaume Uni)
- Fabio Pasquali, ANAS S.p.A, Président du CT 1.2 (IT)
- Caroline Evans, Commission nationale des transports, présidente du CT 1.4 (AU)
- Yukio Adachi, Hanshin Expressway Engineering Co, Président du CT 1.5 (JP)
- Andrea Simone, Université de Bologne, Président du CT 2.1 (IT)
- Luis Miranda-Moreno, Secrétaire espagnol du CT 2.1 (CA)
- Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd, Président du CT 2.3 (CH)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Présidente du CT 2.4 (IT)
- Pascal Rossigny, CEREMA, Secrétaire français de CT 3.3 (FR)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A, Président du GE 3.1 (IT)
- Andrea Peris, Comité national du Paraguay (PY)



Webinaire de PIARC COVID-19

14 octobre 2020

**Merci beaucoup
de votre attention !**

**Visitez la page PIARC & COVID-19
#PIARCCOVID19**