



Webinaire de PIARC COVID-19

17 février 2021



Bienvenue !



Nos orateurs aujourd'hui

- **Patrick Mallejacq**
 - Secrétaire général, PIARC
- **Christos Xenophontos**
 - Rhode Island DOT, USA - Président du CT 1.1 de PIARC
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Espagne - Secrétaire de langue espagnole du CT 1.1
- **Jonathan Spear**
 - Atkins, Royaume-Uni - Président du CT 1.1 GE 2
- **Fabio Pasquali**
 - ANAS S.p.A, Italie - Président du CT 1.2
- **Caroline Evans**
 - Commission nationale des transports, Australie - Présidente du CT 1.4
- **Yukio Adachi**
 - Hanshin Expressway Engineering Co, Japon - Président du CT 1.5
- **Andrea Simone**
 - Université de Bologne, Italie - Président du CT 2.1
- **Martin Ruesch**
 - Rapp Trans Ltd, Suisse - Président du CT 2.3
- **Valentina Galasso**
 - Deloitte Consulting, Italie - Présidente du CT 2.4
- **Saverio Palchetti**
 - Consultant, Italie - Président du GE 3.1

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 Xenophontos vérifiera le chat et posera des questions aux panélistes.



Il n'est possible de répondre à un nombre limité de questions, en raison du grand nombre de participants.



Conseil : Fermez la fenêtre de discussion pour voir les présentations complètes.



Réponse de PIARC à la COVID-19 : viabilité hivernale

Peter NUTZ

Président du Comité technique PIARC 3.2 Viabilité hivernale

Ville de Vienne

Autriche

Webinaire du 17 février 2021



Des mesures de précaution renforcées pour protéger les travailleurs

- Les opérations de viabilité hivernale sont essentielles pour maintenir les routes ouvertes et sûres pour la circulation
- La VH ne s'en tient pas aux "heures de travail" et doit continuer sans interruption
- On ne peut pas déneiger dès la maison



Apprendre les uns des autres

- Évitez les zones communes et les co-localisation.
- Créer des salles de repos et des cantines séparées.
- Éviter la superposition des journées de travail entre les équipes
- Une seule personne dans un véhicule ou séparer et/ou utiliser un masque facial
- Désinfecter l'intérieur du camion



Apprendre les uns des autres

- Allonger les intervalles de service
- Vérifier la possibilité de fermeture des routes ou de réduction des voies
- Créer au préalable des scénarios pour les différentes étapes de la quarantaine





Introduction au webinar

Patrick Malléjacq

Secrétaire général, PIARC

#PIARCCOVID19



Règles de base pour les réunions Zoom on line



Il y aura des présentations, alors assurez-vous d'y accéder à partir d'un appareil qui vous permet de voir des visuels (par exemple un ordinateur portable ou un ipad)



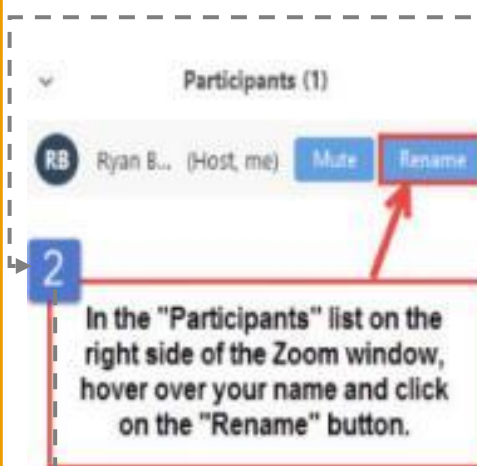
Veillez vous mettre en sourdine et ne pas diffuser la vidéo pendant les présentations afin d'éviter les bruits de fond et la surcharge de la connexion



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 (FR) et cliquez sur "OK".



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 les interruptions de service.

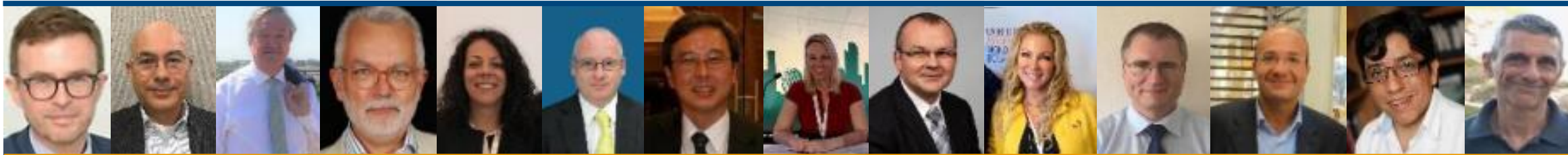


Partager d'urgence les connaissances et les pratiques entre les pays membres de PIARC afin de fournir un soutien en temps quasi réel.

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.

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 sur les impacts, les réponses et la crise socio-économique associée à 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 au COVID-19
- Suivre l'évolution de 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 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 COVID-19, seul ou en collaboration avec d'autres organismes et parties prenantes du secteur

Actuellement établi jusqu'au **31 décembre 2021**, prorogable selon les besoins

Membres actuels

- Patrick Mallejacq, 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, CT 1.1 (UK)
- 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)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Présidente du CT 2.4 (IT)
- Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd, Président du CT 2.3 (CH)
- Pascal Rossigny, CEREMA, Secrétaire français du CT 3.3 (FR)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A., Président du GE 3.1 (IT)
- Andrea Peris, Comité national du Paraguay (PY)

Clause 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 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 que le plus grand soin ait été apporté à la préparation de ce document, aucune responsabilité n'est acceptée pour tout dommage qui pourrait être causé ».

Nos orateurs aujourd'hui

- **Patrick Mallejacq**
 - Secrétaire général, PIARC
- **Christos Xenophontos**
 - Rhode Island DOT, USA - Président du CT 1.1 de PIARC
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Espagne - Secrétaire de langue espagnole du CT 1.1
- **Jonathan Spear**
 - Atkins, Royaume-Uni - Président du CT 1.1 GE 2
- **Fabio Pasquali**
 - ANAS S.p.A, Italie - Président du CT 1.2
- **Caroline Evans**
 - Commission nationale des transports, Australie - Présidente du CT 1.4
- **Yukio Adachi**
 - Hanshin Expressway Engineering Co, Japon - Président du CT 1.5
- **Andrea Simone**
 - Université de Bologne, Italie - Président du CT 2.1
- **Martin Ruesch**
 - Rapp Trans Ltd, Suisse - Président du CT 2.3
- **Valentina Galasso**
 - Deloitte Consulting, Italie - Présidente du CT 2.4
- **Saverio Palchetti**
 - Consultant, Italie - Président du GE 3.1

Ordre du jour et structure

- Brève introduction à PIARC
- Notre travail à ce jour

- Présentations par les panélistes
- Questions et réponses

- Conclusion et étapes suivantes



Présentation institutionnelle PIARC

Notre travail à ce jour

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 des connaissances**, des politiques et des pratiques sur les routes et le transport routier.



Questions clés sur COVID-19 et les routes



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



Réponse à l'impact sur les transports



Maintenir les relations et collaboration avec les clients, les utilisateurs et les autres parties prenantes



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



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)



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 adopted by contractors
- Often drawn up jointly by government and PAs
- Either general or specific (e.g. in France, road contractors, pipe-layers,...)
- Also differences urban/urban environment, building/infrastructure
- PAs have organized training sessions (mainly aimed at SMEs), pilot jobsites



COVID-19 & roads in Paraguay



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



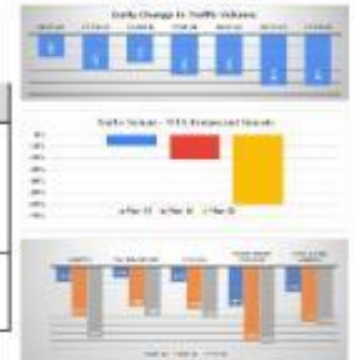
RECOVERY



COVID-19 Transportation Impacts: New York City

Summary of Transportation Impacts since March 16, 2020

Mode	Percent Change in Mid-March
Road Traffic	-80% (total) -30% (not zero)
Taxi	-30% (average)
Public Transit	-90% (average) -30% (average)
Trains	-30% (average) -60% (average)



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



Global dialogue
for better
transport



International Road Federation
Fédération Routière Internationale
Federación Internacional de Carreteras



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

Page web de PIARC sur la COVID-19

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



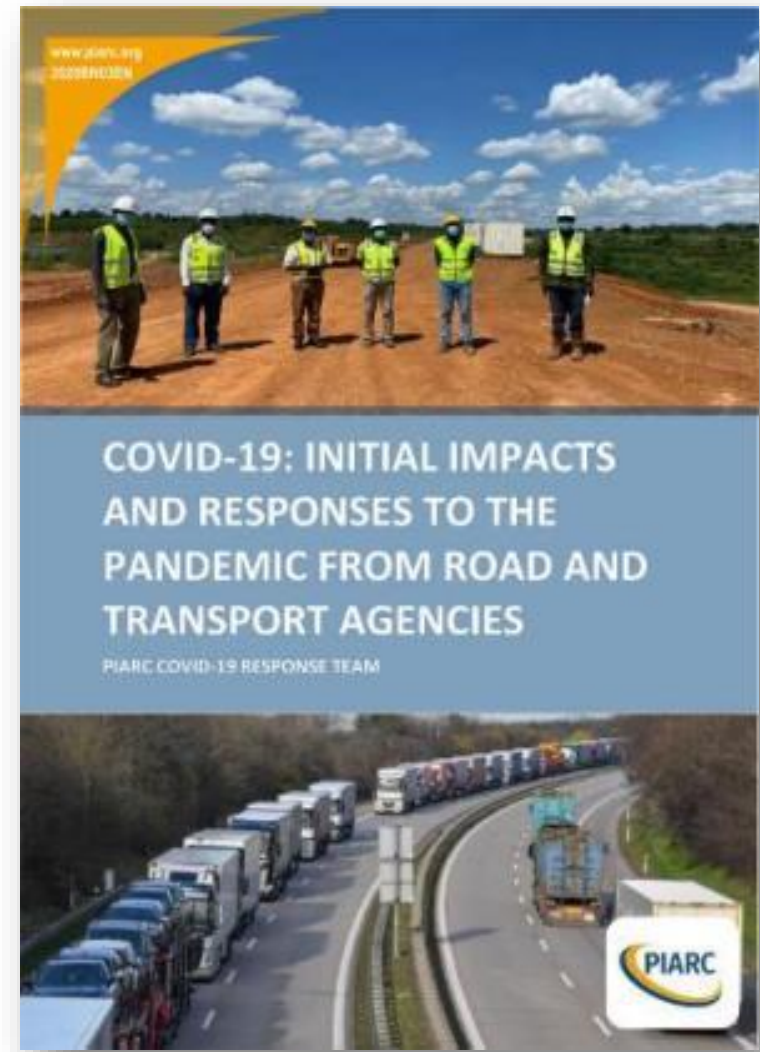
- Les enregistrements des **plus de 20 webinaires** organisés sur le thème "COVID-19 et les routes"
 - **Y compris les séances de questions-réponses animées et informatives**
- Les présentations de ces séminaires en PDF
 - **Disponibles en anglais, français et espagnol dans la plupart des cas**
- Rapports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



Rapport technique détaillé de PIARC

- **COVID-19 : premiers impacts et réponses à la pandémie de la part des agences routières et de transport**
- Publié en décembre
- Disponible sur l'adresse suivante : www.piarc.org
- Les langues : anglais, espagnol, français (bientôt)

<https://www.piarc.org/fr/fiche-publication/34613-fr-COVID-19:%20premiers%20impacts%20et%20r%C3%A9ponses%20%C3%A0%20la%20pand%C3%A9mie%20de%20la%20part%20des%20organisationsrouti%C3%A8res%20et%20de%20transport>



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





Déclaration d'urgence



Yukio ADACHI

Président du Comité technique 1.5 Gestion des catastrophes, PIARC
Institut de recherche de technologie avancée Hanshin Expressway

Japon

Webinaire du 17 février 2021

DÉCLARATION DE L'ÉTAT D'URGENCE (OU ÉQUIVALENT)

Dès que les gouvernements du monde entier ont saisi la gravité de la situation, les **états d'urgence** (alarme, alerte, catastrophe, etc.) ont été déclarés.

- **Objectif global initial** pour faire face à la crise de la santé publique
- Des **autorités** dotées de pouvoirs spéciaux - capacité, financement ou flexibilité - pour agir et prendre des mesures extraordinaires afin de faire face à cette crise sans précédent
- Il est **essentiel de doter les** autorités de pouvoirs d'urgence appropriés et de leur donner la possibilité de donner des ordres et des instructions interprétatives
- **Dans la plupart des juridictions**, le secteur des transports était considéré comme un service essentiel (critique)
- Les **déclarations doivent être claires et exemptes de toute ambiguïté** quant à l'étendue des pouvoirs accordés aux différentes juridictions et aux autres questions litigieuses telles que l'application ou non de la force majeure, son interprétation et ses conséquences.



DÉCLARATION DE L'ÉTAT D'URGENCE (OU ÉQUIVALENT)

Conséquence : "Le grand confinement". Avril 2020 : environ la moitié de l'humanité vit sous une forme ou une autre de restriction d'activité ou de mobilité. Plus tard, l'accent a été mis sur la réouverture des économies, le soutien aux entreprises et la relance de la croissance.

Défi : rouvrir en toute sécurité, rétablir la confiance des entreprises et des consommateurs et fournir des mesures de relance économique et budgétaire appropriées pour les premières étapes

La fourniture d'infrastructures et de services routiers et de transport est une partie importante du secteur public dans son ensemble. Il n'est pas surprenant qu'il existe une duplication entre les mesures générales des gouvernements et celles prises par les organisations travaillant dans le secteur des routes et des transports.

- Les **agences du secteur des routes et des transports ont reçu le pouvoir de** contrôler ou de restreindre la mobilité non essentielle, tout en maintenant la circulation des travailleurs, des biens et des services essentiels, en gardant les réseaux et les installations ouverts et opérationnels.
- Dans la plupart des pays, les **agences infranationales** ont maintenu leurs obligations légales, leurs pouvoirs et leurs activités, souvent dans le cadre de directives et/ou d'ordres nationaux.



Réponse de PIARC à la COVID-19 : Résilience

Caroline Evans

Membre de l'équipe de réponse de PIARC, Présidente du Comité technique PIARC 1.4 Changement climatique et résilience du réseau routier

Australie

Webinaire du 17 février 2021

Risk & resilience - Pandemic as an «unwanted event»

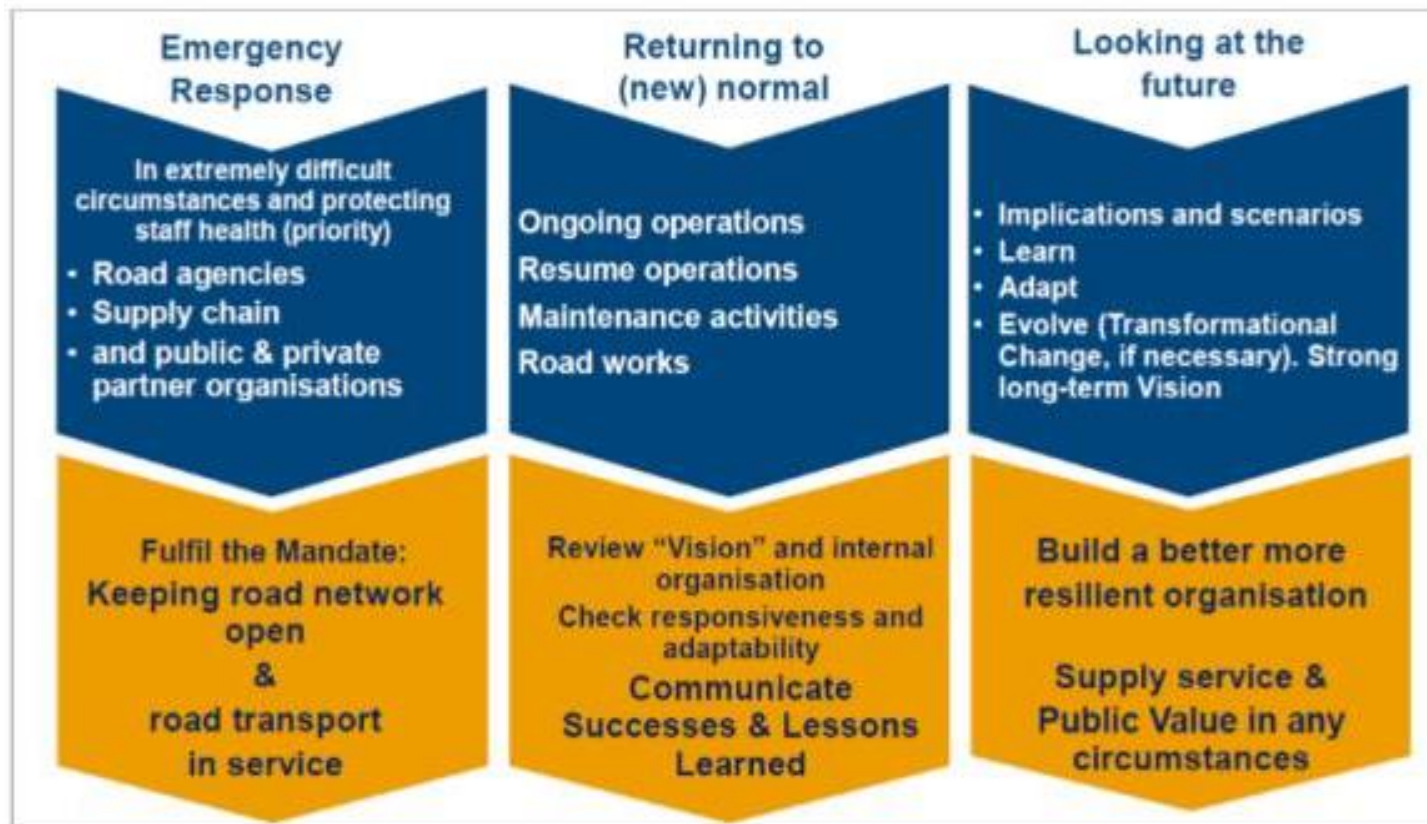
- The risk is impossible to assess:
 - Low probability, high consequences
 - Vast uncertainty in factors affecting the event.
- Complexity:
 - Road networks and transport, and intermodal transport are complex in itself
 - **Cascade effects** are present: less capacity to handle one problem increases the risk of another problem.
 - **Resonance**: the nature does not “stop”; natural hazards are still there - storms, landslides, avalanches, earthquakes..



Rapport sur les résultats relatifs à la résilience

- Les mesures de lutte contre la pandémie dans une perspective de résilience sont axées sur
 - l'exploitation du réseau routier, par exemple la continuité des travaux de construction et d'entretien
 - Les restrictions de transport et municipalités fermées
 - les actions dans le domaine du fret, des transports publics et du transport interurbain de passagers
 - la continuité des services de télécommunication et de radiodiffusion.
- La gestion de la chaîne d'approvisionnement du point de vue de la résilience et de la gestion des risques.
- Changements à plus long terme au-delà de la crise immédiate, changement de comportement des utilisateurs, planification de la résilience des entreprises.

"Les routes et le système de transport routier ont démontré leur résilience et leur capacité à déplacer les personnes et les biens essentiels en toute sécurité, même en pleine pandémie".



- Développer un réseau routier résistant aux catastrophes, en sécurisant les infrastructures routières en temps de crise
- Appliquer le modèle de préparation, de réaction, de rétablissement, de prévention et d'adaptation
- Être prêt à faire face à des catastrophes supplémentaires tout en faisant face à une pandémie

SOURCE: Figure from José Manuel Blanco Segarra (Spain) presentation at PIARC webinar 29 July 2020



La gestion des catastrophes pendant la pandémie de COVID-19

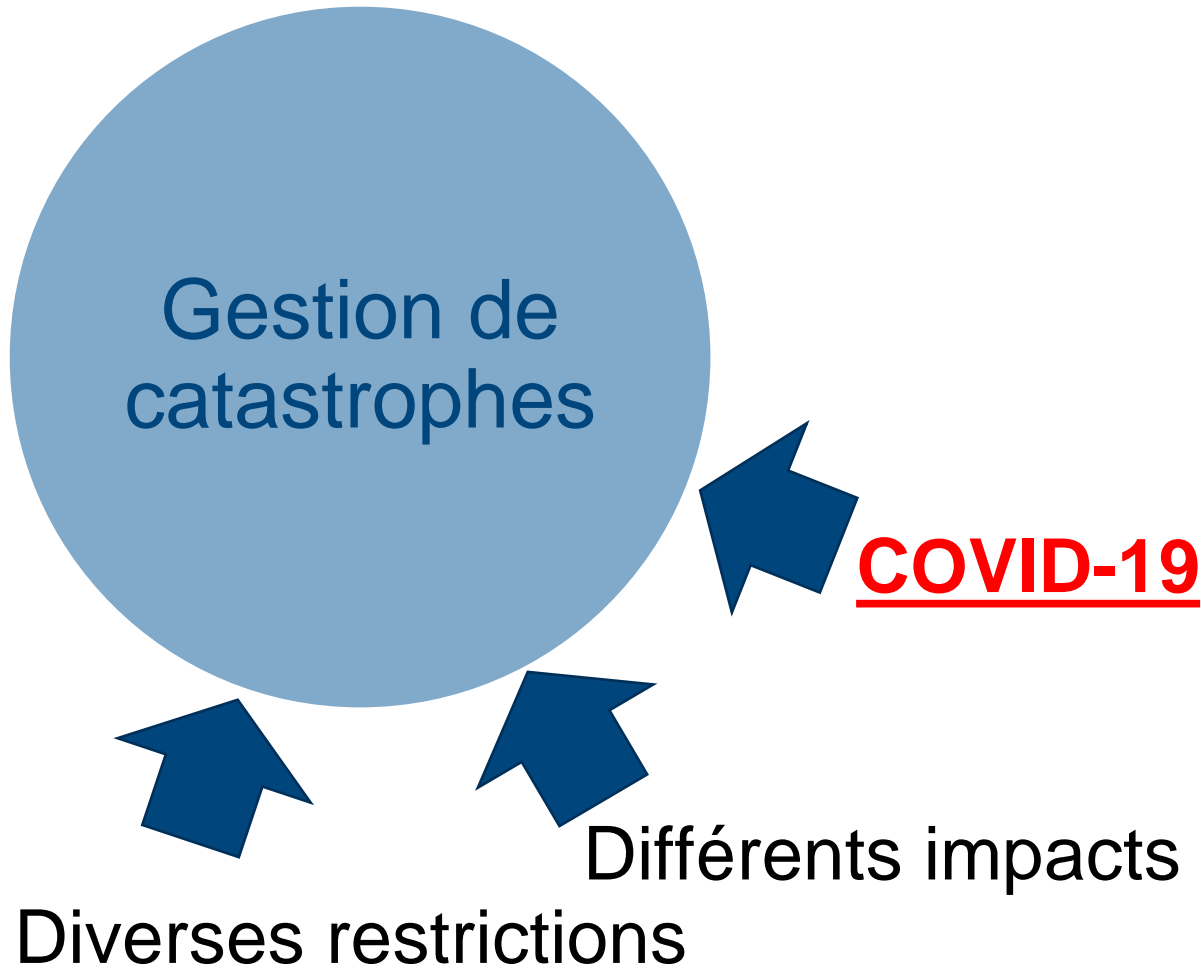
Yukio ADACHI

Président du Comité technique 1.5 Gestion des catastrophes, PIARC
Institut de recherche de technologie avancée Hanshin Expressway
Japon

Webinaire du 17 février 2021



Que s'est-il passé en matière de gestion des catastrophes dans le cadre de la COVID-19 ?



Mars 2020	Zagreb (CRO)	Tremblement de terre dans le cadre de la COVID-19
-----------	--------------	---



Mai 2020	Philippines	Typhon dans le cadre de la COVID-19
----------	-------------	-------------------------------------



Juillet 2020	Kumamoto (JPN)	Inondation dans le cadre de la COVID-19
--------------	----------------	---

Source : Ministère du territoire, de l'infrastructure, des transports et du tourisme Japon



Gestion des catastrophes selon la COVID-19



Proactif



Prévention

- Développer un réseau routier résistant aux catastrophes, en sécurisant les infrastructures routières en temps de crise
- **Gestion dynamique des catastrophes**
 - Transformation numérique
 - Nouvelles technologies
- **Gestion des catastrophes sous d'autres impacts ou effets restrictifs**
- Appliquer le modèle de préparation, de réaction, de rétablissement, de prévention (atténuation)/adaptation
- **Adaptation à l'impact ou aux restrictions de la COVID-19** pour les catastrophes supplémentaires



COVID-19 - Travaux routiers

José Manuel Blanco Segarra

Espagne

Membre de l'équipe de réponse COVID-19 de PIARC (CRT)

Secrétaire hispanophone du CT 1.1 de PIARC



Webinaire du 17 février 2021, 13h (heure de Paris)

Mesures adoptées par les gouvernements

Déclaration de l'état d'alerte. Crise sanitaire

Désignation des autorités compétentes et habilitées
Procédures de coordination et de réaction rapide. Sensibilisation du public.

Rôle des niveaux juridictionnels infranationaux.

Mesures générales : suspension, confinement avec des exceptions, de l'activité, du service, des réunions, de la distance sociale, de la mobilité

Limitation de l'occupation des véhicules de transport (publics ou privés, collectifs ou non). **Communication.**

Conséquences : forte baisse et contraintes de l'activité économique et de la mobilité, y compris le tourisme, les écoles, la vie sociale. Fermeture des frontières. **Transfert modal. Diminution des recettes** (taxe sur les carburants, péages..)

Immobilité : que des déplacements essentiels, les quarantaines, le couvre-feu, les **mesures pour faire face à la crise, la** recherche d'un équilibre mobilité essentielle (pas tant d'immobilité) - protection de la santé

Tenter de revenir à une "nouvelle normalité" sûre. Déconfinement.

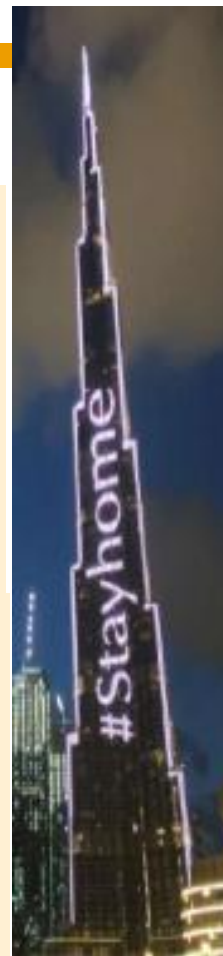
Réaliser que la COVID est autant une crise économique qu'une crise sanitaire, une réduction du PIB. Minimisation des dommages socio-économiques

Les **États adoptent des lois sur les considérations économiques** (prolongation des délais d'imposition, moratoires, report du paiement des crédits, fonds de crédits pour l'aide et la relance...) qui protègent :

Personnes en général, travailleurs et indépendants

Entreprises, accent sur les PME et les professions libérales

Economie de réactivation post-COVID-19. Fonds milliardaires sur la relance de l'économie. **Les routes comme priorité & moyens efficaces pour relancer l'économie (stimulation) ?**



Mesures adoptées pour les autorités routières

Intervention d'urgence. Crise sanitaire.

Instructions du chef des autorités routières aux employés et aux entreprises.

Protection du personnel en priorité (télétravail, e-Administration)

Identification des employés / travailleurs vulnérables

Classification de la route (infrastructures) et du transport comme essentiels. Les fournisseurs de communications électroniques à large bande ne peuvent pas suspendre leurs services

Nécessité de remplir le mandat : **réseau routier ouvert, transport routier en service** équipe d'étude et équipe de crise. **Message, messenger, médias ?**

Désignation des travailleurs des infrastructures comme essentiels

Personnel de première ligne et personnel "sur le terrain".

Se concentrer sur les dispositions relatives au transport et aux travailleurs et fournitures essentielles (problématiques dans de nombreux cas, au début)

Zones de services (essence, toilettes, alimentation, repos...), et de créer des réseaux d'établissements ouverts dans le reste.

L'entretien est essentiel.

Différents points de vue / réponses sur les travaux routiers et les péages

Considérations économiques concernant la suspension des contrats

Presque tous les appels d'offres ont été suspendus (avec des exceptions)

Traitement d'urgence

Mesures du projet : dans certains pays, il s'agit d'une "priorité nationale" (contribution élevée au PIB et à l'emploi). Structuration de nouveaux projets. **Dilemme.**

Redéfinition et/ou réaménagement des contrats existants

Examen de l'équilibre économique des contrats de concession

Commencez à réfléchir aux implications à moyen et long terme. Rôle futur des autorités routières. Communication.

TRAVAUX ROUTIERS

L'**expérience des travaux routiers** a été très variée, allant de l'action immédiate pour suspendre les activités routières à la garantie de maintenir le statu quo

- **La réponse la plus courante** : suspension partielle ou totale suivie d'une réactivation en toute sécurité ou d'une avancée des travaux. Des **appels d'offres et des adjudications** : tous suspendus dans certains pays, partiellement suspendus dans d'autres, non suspendus ou simplement suspendus pendant la phase la plus grave de l'évolution de la pandémie dans d'autres, dans d'autres encore envisageant l'annulation volontaire du report dans les premières étapes ou accélérés dans d'autres.
- La **plupart des entrepreneurs** n'ont pas suspendu les travaux volontairement. **Facteurs clés** : préoccupations des employés, défaillance de la chaîne d'approvisionnement, directives nationales, commandes. Outre la viabilité commerciale, l'autre **préoccupation principale** est de garantir la santé et la sécurité des employés.
- **Le ralentissement des projets** : même s'ils se poursuivent, certains ont connu des retards en raison de la rupture des chaînes d'approvisionnement, de la réception des matériaux (à l'étranger et dans le pays), d'une baisse de productivité, de restrictions de la mobilité de la main-d'œuvre et des experts, etc.
- **Le secteur des services de consultation**: passer au télétravail et surmonter le manque de préparation initiale
- **Dans les pays à faible revenu** : divers impacts liés au financement des partenaires de développement et au détournement des ressources réorientées vers la lutte contre la pandémie. Le rôle important des banques de développement.



ECONOMIC IMPACT OF COVID-19 IN MALAYSIA



* Our country has imposed a **Nationwide Lockdown** or known as **Movement Control Order ("MCO")** which started on 18 March 2020 and extended until 12 May 2020

Sources:
Speech and Public Statement made by Ministry of Finance, Malaysia
Statement made by Bank Negara Malaysia



TRAVAUX ROUTIERS

L'entretien des routes : l'objectif principal est de maintenir le réseau routier ouvert et le transport en service en assurant la circulation des marchandises et des travailleurs essentiels, tout en protégeant le personnel et les installations. De **nouvelles possibilités** de maintenance et d'autres travaux en période de faible trafic avec des conditions plus sûres, avec des opérations ajustées en fonction de la diminution du trafic.

Les **agences routières se sont** efforcées de maintenir des relations avec leurs fournisseurs. Des vulnérabilités et des opportunités sont apparues. L'accent est mis sur l'importance des travaux routiers en tenant compte des effets économiques et sociaux.

Quelques enseignements importants :

- Être vigilant et agile dans nos réactions
- Sécuriser l'accès à des ressources adéquates pour garantir la poursuite des travaux
- Étudier la faisabilité de stocks stratégiques de matériel qui pourraient être en pénurie en cas de perturbation mondiale des chaînes d'approvisionnement. Il convient de trouver un équilibre entre les ressources disponibles et les frais généraux nécessaires à leur maintien.



Réponse de PIARC à la COVID-19 : Mesures économiques de soutien aux entreprises

Fabio PASQUALI

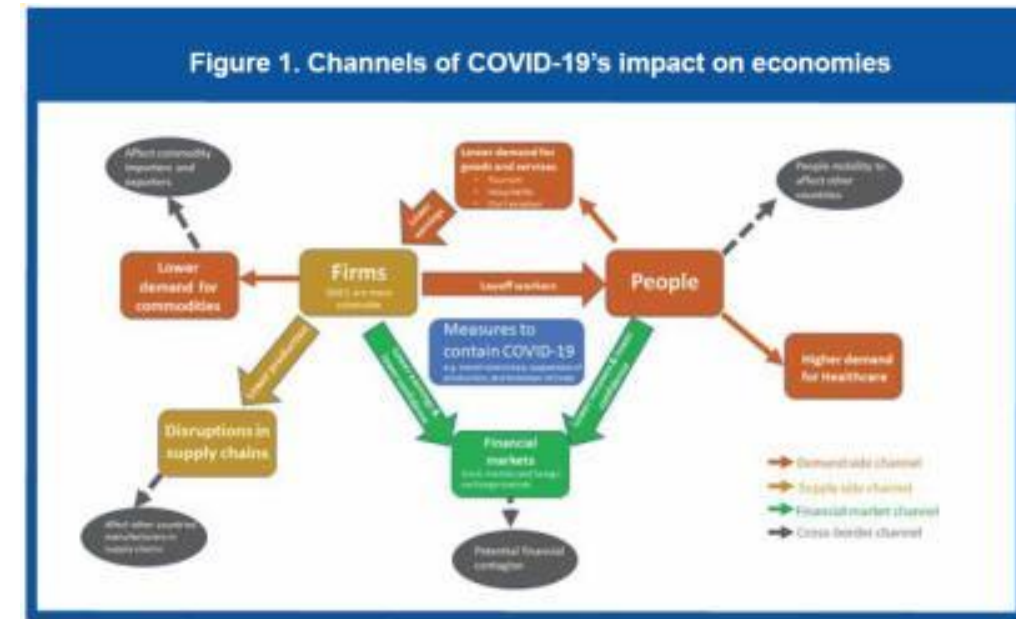
Membre de l'équipe de réponse de PIARC, Président du **CT 1.2 de PIARC** -
Planification de la route et du transport pour le développement économique et social
Chef de la planification chez ANAS (Agence nationale italienne routière)

Italie

Webinaire du 17 février 2021

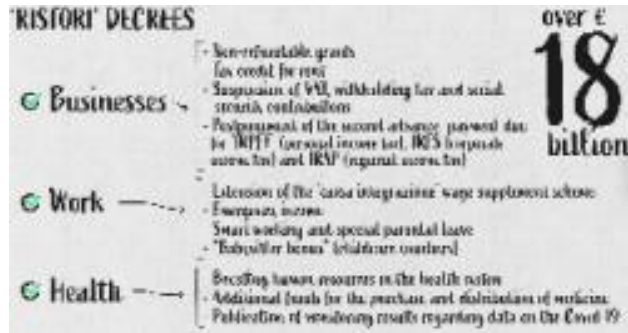
Mesures économiques de soutien aux entreprises – aperçu général

- Ce qui a été fait à court terme
 - Types de mesures, effets
- Ce qui est fait pour le court et moyen terme
 - Côté dépenses et investissements, côté recettes
- Quelles stratégies pour le moyen-long terme - Priorités et études de cas
 - La redéfinition des paradigmes, l'occasion de changements majeurs
- Qu'en est-il de l'industrie routière
 - Les coûts et recettes actuels (perte de revenus des utilisateurs pour les ANR, effets et mesures), les investissements (nouveaux critères, nouvelles sources de financement, ...)



Source: ESCAP.

Mesures économiques de soutien aux entreprises - Le court terme



Mesures fiscales discrétionnaires adoptées en réponse au coronavirus avant le 18 novembre 2020*, en % du PIB de 2019

	Une impulsion budgétaire immédiate	Report	Autres liquidités / garanties	Dernière mise à jour
Belgique	1.4%	4.8%	21.9%	22/10/2020
Danemark	5.5%	7.2%	4.1%	01/07/2020
France	5.1%	8.7%	14.2%	05/11/2020
Allemagne	8.3%	7.3%	24.3%	04/08/2020
Grèce	3.1%	1.2%	2.1%	05/06/2020
Hongrie	0.4%	8.3%	0.0%	25/03/2020
Italie	3.4%	13.2%	32.1%	22/06/2020
Pays-Bas	3.7%	7.9%	3.4%	27/05/2020
Portugal	2.5%	11.1%	5.5%	04/05/2020
Espagne	4.3%	0.4%	12.2%	18/11/2020
ROYAUME-UNI	8.3%	2.0%	15.4%	18/11/2020
ÉTATS-UNIS	9.1%	2.6%	2.6%	27/04/2020

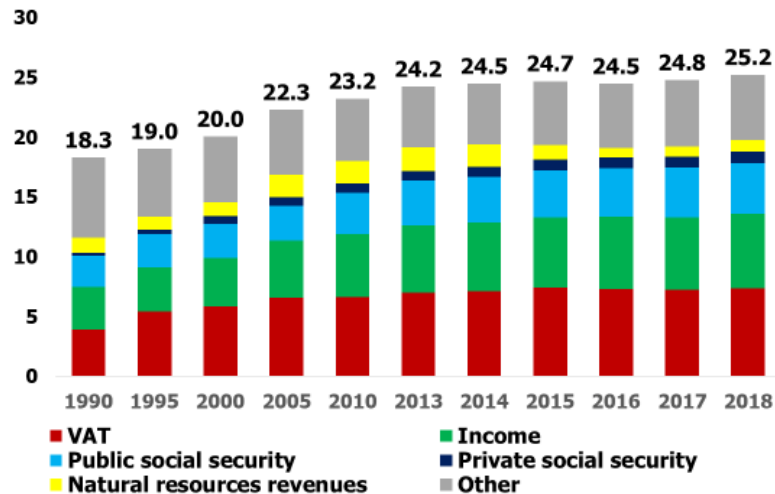
Source : Ensemble de données Bruegel

- Mesures et effets immédiats et réactifs :
 - Augmentation des dépenses publiques affectées
 - Santé, chaîne d'approvisionnement, équipement, TI
 - Annulation de certains impôts
 - Paiement d'une allocation de chômage supplémentaire
 - Paiement des revenus d'urgence
 - Subventions non remboursables (réparation des pertes)
 - Dans certains cas, les mesures en faveur des capitaux propres
 - Diminution des recettes publiques
 - Report d'impôts et autres paiements
 - Réduction de la proactivité dans la perception des impôts
 - Fourniture/garantie de liquidités
 - Prêts, liquidités
 - Lignes de crédit
 - Garanties

Mesures économiques de soutien aux entreprises - Le moyen terme

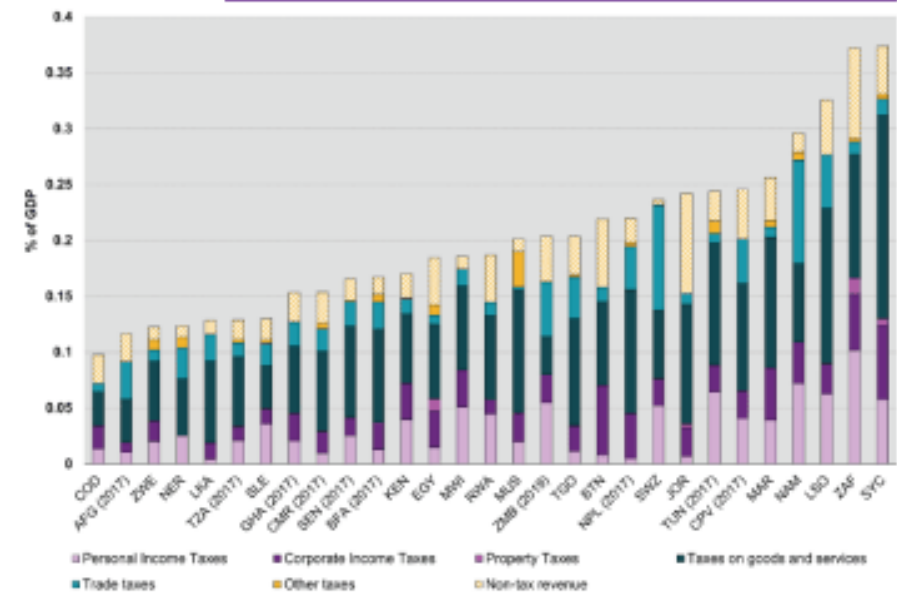
- La dette est une option limitée, elle est nécessaire pour rétablir le régime des recettes fiscales
 - Les sources fiscales les plus importantes sont fortement touchées par la covid : revenus des particuliers et des entreprises, TVA et commerce international/tourisme
 - Il est important partout, mais essentiel dans les économies plus faibles
 - Cela reflète également la capacité de fournir des outils de protection sociale pour défendre les personnes contre les attaques de la covid

Tax Pillars and Natural Resource Revenues in Latin America and Caribbean (% of GDP)



Source: Equivalent Fiscal Pressure IDB - CIAT (2019)

Figure 1: Composition of government revenue across countries in Africa and Asia, 2018⁵



Mesures économiques de soutien aux entreprises - Le moyen terme

- Les recettes fiscales suivront la reprise économique, que faut-il prévoir pour la "nouvelle normalité" ?
- De nombreux pays - ainsi que l'UE - lancent un vaste plan de relance basé sur les infrastructures
 - L'accent est mis sur les investissements verts et la transition
 - Un multiplicateur plus élevé dans les périodes post-récupération
- Un plan global devrait inclure une politique claire pour faire face aux infrastructures vieillissantes
 - Faire face aux vieilles infrastructures, combiné avec des politiques d'écologisation est une réponse correcte et efficace



Plan de l'UE pour la relance et la résilience - Basé sur trois axes :

Numérisation et innovation

Transition écologique

Inclusion sociale

Associés aux recommandations spécifiques à chaque pays (plans nationaux de réforme)

Mesures économiques de soutien aux entreprises - Focus sur l'industrie routière

■ Le nouveau programme pour l'industrie routière :

L'économie :

- De nouvelles méthodes d'évaluation des projets (verts, intégrés, "new urban", ...)
- Collaboration entre les agences et les modes de transport
 - Développement de la mobilité, affectant les nouveaux investissements
- Simplification des procédures d'approvisionnement
- Une utilisation plus large des PPP
- Innovation dans l'exploitation, infomobilité, péage, ...
 - Utilisation de technologies innovantes, telles que les drones, les capteurs et l'Internet des objets (IoT)
 - Davantage de travail virtuel, modernisation de la main-d'œuvre, cadre informatique adéquat, utilisation de scientifiques des données pour soutenir la main-d'œuvre actuelle des ingénieurs

Finance

- Flexibilité dans la redéfinition des contrats et des prêts, Force majeure, Sources de financement supplémentaires, Régimes de rémunération à l'utilisation/pollution étendus



Réponse de PIARC à la COVID-19 : Transport de passagers et transport en commun

Andrea SIMONE

Membre de l'équipe de réponse de PIARC Président du Comité technique 2.1 Mobilité en milieu urbain

Professeur, Département DICAM, Alma Mater Studiorum, Université de Bologne

Italie

Webinaire du 17 février 2021

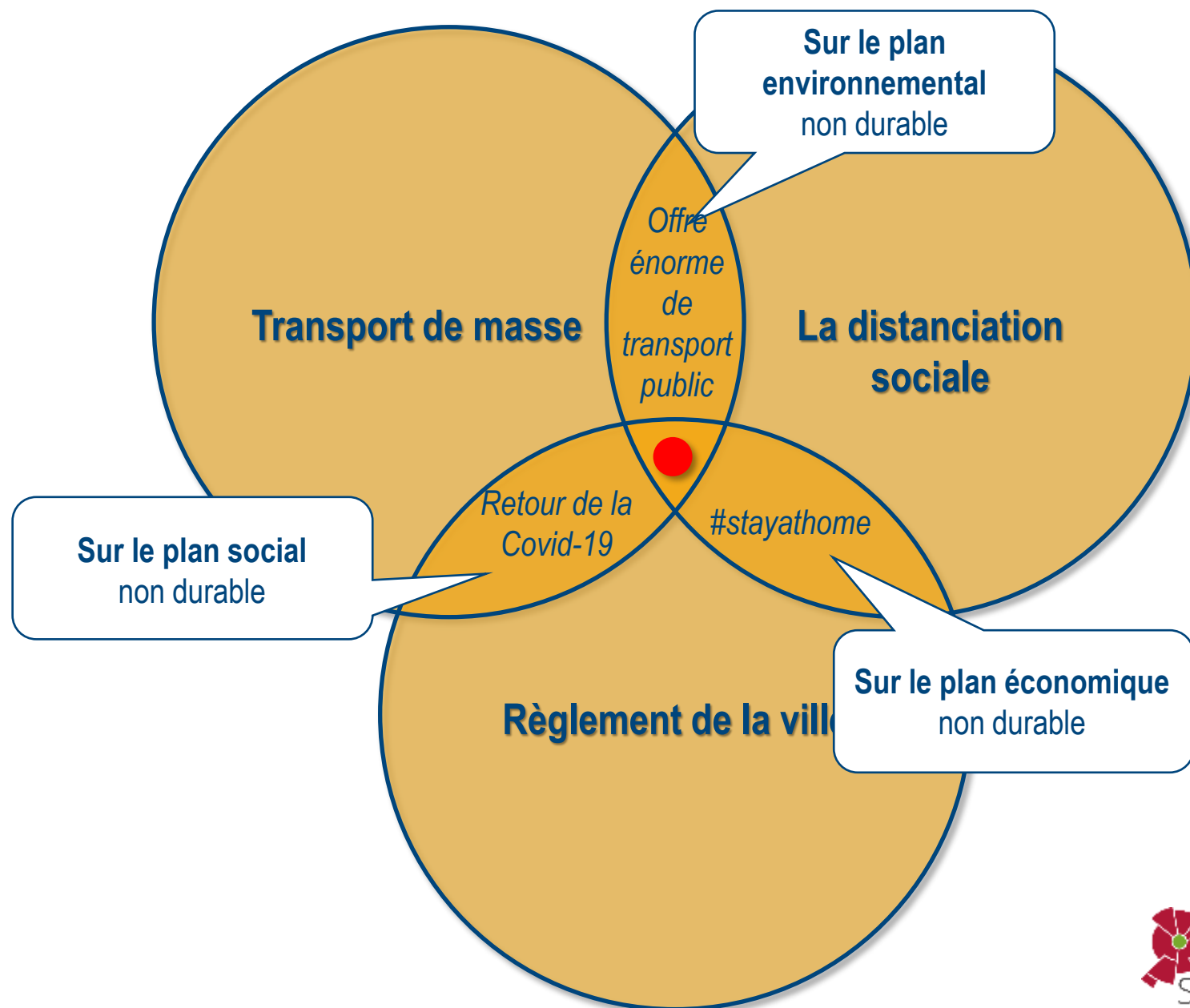


Résultats du rapport concernant les transports de passagers et les transports en commun

- Le transport de passagers, qu'il soit public ou privé, a été l'un des domaines les plus touchés. Les **transports en commun**, en particulier, ont été **confrontés à des difficultés extrêmes**, allant de la suspension totale des services à une forte baisse de la fréquentation et des revenus associés, à un moment où les **dépenses d'exploitation montent en flèche** en raison des nouveaux protocoles qui doivent être mis en œuvre pour le nettoyage, la désinfection et la réduction de la capacité afin de maintenir une **distance sociale** appropriée.
- De nombreuses personnes dans les zones urbaines sont revenues aux **modes de transport actifs**. Cela a encouragé les villes et les villages à regarder leur paysage urbain sous un autre angle et à reconfigurer les rues pour offrir un espace sûr pour le transport actif.
- Comment les transports en commun devraient-ils s'adapter aux exigences du public en matière de nouveaux protocoles d'hygiène et de désinfection, de distanciation sociale, de fréquence et de fiabilité du service ?

La leçon à tirer

- Les transports publics doivent être livrés de toute façon, les transports de masse doivent être traités de manière concernée.
- Nous ne parlons pas du "**public**" contre le "**privé**", mais de l'"**individuel**" contre le "**collectif**".
- Dans les premiers temps après l'urgence COVID-19, les transports publics - dans les limites de la ville - signifieront "plus individuel" et "moins collectif", de **toute façon aussi durable que possible**.



Conclusions et recommandations du rapport



- Rétablir la **confiance** des citoyens dans les transports publics collectifs (de masse)
- Analyser l'**évolution des paysages urbains**
- Examiner comment nous pouvons accroître la **flexibilité** de l'infrastructure que nous construisons pour tenir compte de la dynamique de mobilité changeante et incertaine et des attentes de notre clientèle
- Analyser **comment les STI peuvent aider les transports publics** à fournir un service plus fiable



La COVID et la sécurité routière

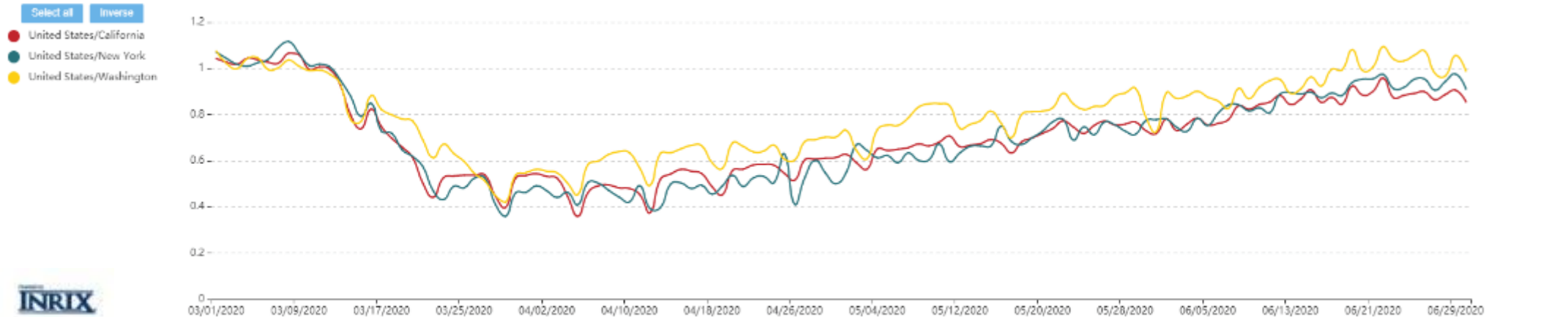
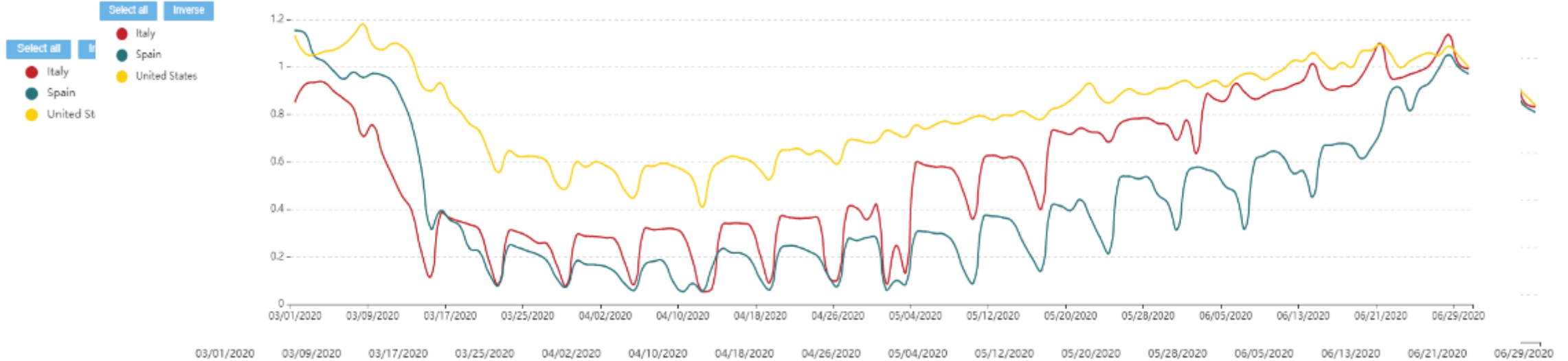
John Milton, PhD, PE, RSP2I, PTOE

Département des transports de l'État de Washington, ingénieur de sécurité d'État

Président du CT 3.1 de PIARC, Comité de la sécurité routière

Webinaire COVID du 17 février 2021

Les taux d'accidents mortels et graves augmentent avec le volume du trafic



Augmentation de la conduite à risque - Vitesse et déficience

- Conduire plus vite et moins d'embouteillages
- Epreuve de vitesse extrême
- Conduite avec facultés affaiblies par l'alcool
- Augmentation du nombre de cyclistes et de piétons, ce qui entraîne une augmentation des décès et des blessures graves chez les usagers vulnérables de la route



GHSAA
Directions
in Highway Safety

June 2020

- 3 Executive Director's Report
- 4 Pedestrian Spotlight Report
- 4 NHTSA Recall Awareness
- 5 Students Present Safety
- 6 Associate Member Stories
- 6 Save Distracted Drivers
- 7 Save Driver Training
- 7 State Driving Tests
- 7 Massachusetts Hands-Free Law
- 8 Check To Protect
- 8 Calendar

Reckless Driving Soars During COVID-19 Pandemic

AS PEOPLE HAVE BEEN sheltering in place during the COVID-19 pandemic, traffic on U.S. roadways has dropped to unprecedented levels. That's generated some unexpected benefits for motorists — lower gas prices, rebates on auto insurance premiums and reduced travel times. But some motorists are taking advantage of the lull in traffic factor — much faster, according to law enforcement officials across the country. While

police are issuing citations to motorists breaking 50, 30 and even 40 mph over the posted limit, they're also catching drivers going 100 mph or more.

These reports prompted GHSAA to issue a [news release](#) in mid-April, calling attention to the alarming increase in speeding. State Highway Safety Offices, meanwhile, began pleading with motorists to slow down and respect traffic safety laws.





COVID-19 Gestion de la main-d'œuvre



**Jonathan Spear, conseiller en politique et stratégie
des transports**

Comité technique 1.1 (Performance des administrations des transports)

Dubaï, Émirats arabes unis

17 février 2021

Contexte






- Au niveau mondial, les transports terrestres représentent 60 millions d'emplois directs, soit 2 % de l'emploi total¹. L'emploi indirect dans la chaîne d'approvisionnement plus large est encore plus important et permet la mobilité physique des employés dans de nombreux autres secteurs
- L'emploi direct dans les organismes publics du secteur des transports terrestres est estimé à environ 1,3 million²
- La crise COVID-19 a apporté des changements majeurs à ces agences, à leur chaîne d'approvisionnement et à leurs effectifs
 - Dans le secteur public, les employés ont dû continuer à exercer leurs fonctions, qu'il s'agisse de fournir des services de première ligne ou de travailler dans l'administration, mais dans des conditions d'incertitude et de perturbation
 - Dans le secteur privé, le ralentissement économique s'est accompagné d'un nombre considérable d'absences et de licenciements
- Au niveau mondial, l'OIT estime que 93% des travailleurs résident dans des pays où le lieu de travail est fermé ou perturbé d'une manière ou d'une autre, avec 5,4% des heures de travail perdues au premier trimestre 2020 et 14,0% au deuxième trimestre, ce qui équivaut à 400 millions d'emplois à temps plein³
- Dans de nombreux pays, malgré la résurgence de la COVID-19 à la fin de 2020, l'accent mis sur la gestion de la santé publique est équilibré avec la relance de la croissance économique, la protection des emplois et du tissu social - ce qui a des répercussions sur la main-d'œuvre
- Toutefois, la main-d'œuvre du secteur des transports ne devrait pas se rétablir avant 2021 - et dans certains cas au-delà

¹ Organisation internationale du travail et Commission économique des Nations unies pour l'Europe, 2020 - Des emplois dans des transports verts et sains

² Basé sur une extrapolation des estimations pour les agences de transport public par l'UITP 2009

³ Organisation internationale du travail, 2020 - ILO Monitor : COVID-19 et le monde du travail

Impacts organisationnels et réponses

Impact	Impacts	Réponses
Opérations et installations 	<ul style="list-style-type: none"> • Incidences directes sur la productivité du personnel qui s'isole, est malade ou incapable de travailler • Une ligne de front perturbée par le manque de personnel, la distanciation sociale • Fermeture des bureaux et transition au travail à domicile • Des employés qui assument de nouvelles fonctions et travaillent différemment 	<ul style="list-style-type: none"> • Plans de continuité des activités, comités de gestion des urgences • Maintenir ou rouvrir les opérations en toute sécurité, par exemple en exigeant du personnel qu'il utilise des EPI • Renforcer les TIC pour le travail à domicile • Régler rapidement les principales plates-formes de communication
Voyages et mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> • La fermeture des bureaux réduit les déplacements domicile-travail • Les voyages internationaux sont interrompus ou nécessitent une autorisation du cadre • Voyages d'affaires nationaux à des fins "essentielles" uniquement 	<ul style="list-style-type: none"> • Investissement dans le travail à distance et les TIC réduisant la nécessité de se déplacer • Adaptation des politiques et procédures de voyage de l'organisation • Examen de la durée et du coût des voyages d'affaires
Main d'œuvre 	<ul style="list-style-type: none"> • Personnel dont l'emploi permet le télétravail • Le travail à domicile présente des questions de gestion hiérarchique, de productivité et de bien-être • Perte des aspects "sociaux" de la vie sur le lieu de travail, avec des implications plus larges pour la santé mentale et le bien-être 	<ul style="list-style-type: none"> • Communication et gestion accrues via l'intranet, les avis au personnel, les réunions d'équipe virtuelles • L'accent est mis sur le bien-être physique et mental (en rapport avec le confinement et le travail à domicile) • Reproduire virtuellement la socialisation en équipe
Contrats et règlements 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelles réglementations en matière de santé et de sécurité au travail • Nécessité de revoir et de modifier les politiques et les contrats d'emploi • La distinction entre le travail, l'espace et le temps professionnels et personnels s'est estompée 	<ul style="list-style-type: none"> • Respecter et dépasser les exigences réglementaires (par exemple, sécurité COVID) • Révision des politiques et des conditions contractuelles sur le lieu de travail
Commercial 	<ul style="list-style-type: none"> • Annulation, report et rééchelonnement de la charge de travail • Licenciements, congés forcés, retraites et réductions de salaire, notamment dans le secteur privé 	<ul style="list-style-type: none"> • Rééchelonnement du travail et des transactions avec une gestion rigoureuse des coûts évitables • Recours aux congés, aux congés sans solde et aux réductions de salaire pour protéger les emplois

Thème 1 - Protéger et célébrer les travailleurs de première



Fourniture d'EPI et distanciation sociale



Campagnes en faveur du lavage des mains au savon, de l'utilisation de masques de protection, du gel assainissant, de l'adaptation des équipes, de la séparation des équipes et de la santé et sécurité au travail

Highways England @HighwaysEngland - Apr 8
 Our roads are getting essential goods from warehouses to shelves and homes so businesses can stay connected to customers. A team of people are working tirelessly to keep the network safe and open so vital supplies can get to where they're needed. #TransportHeroes #COVID19



Amey @Ameypic 3h
 Statement from Amanda Fisher, CEO of Amey: "The COVID-19 pandemic presents a challenge that we scarcely thought possible and I'm so proud of the critical role Amey is continuing to play in the delivery of public services across the UK." #COVID19 #StrongerTogether



Hygiène personnelle avec lavage des mains à l'eau et au savon, fourniture de gel d'alcool. Intensification des fréquences de nettoyage et de désinfection des installations



Protection des conducteurs et des accompagnateurs, éloignement social des passagers, assainissement et restriction de l'accès aux véhicules de transport public et aux gares.



Thème 2 - L'avenir du travail

Changer notre façon de travailler

Nous devons mieux gérer nos employés et nos équipes

- Situations personnelles autour du télétravail
- Résilience des individus et des équipes
- Avenir des bureaux et des espaces
- Exploiter la technologie

- Redéfinir les politiques de l'emploi : flexibilité et résilience
- Déployer les TIC de manière créative
- Réimaginer le bureau comme un portefeuille d'espaces de travail
- Abandonner le trajet 9 - 5
- Soutenir la formation et le développement pour s'adapter à un nouvel environnement

Rôles de direction et d'évolution à distance

Nous devons concevoir la résilience organisationnelle

- Faire face aux nouvelles tâches/pressions
- Affiner les rôles et les responsabilités
- Voies de communication
- Capacités et compétences de leadership

- Revoir et redéfinir les rôles clés au sein de l'organisation
- Renforcer, redistribuer et permettre le leadership et l'autorité déléguée
- Soutenir les dirigeants avec les capacités et les comportements adéquats
- Adapter les valeurs et la culture organisationnelles

Rester en sécurité physiquement et mentalement

Nous devons donner un rôle plus central au bien-être

- La culture de la sécurité pour couvrir le bien-être
- Nécessité de répondre à la baisse de l'activité professionnelle
- L'accent est mis sur les modes de vie sains, le bien-être mental et la gestion du stress

- Concevoir des processus COVID (et équivalents) dans l'organisation
- Élargir l'obligation de soins de l'employeur pour y inclure la santé mentale et physique
- Investir dans des mesures qui vont au-delà des bonnes intentions, des platitudes pour passer à l'action
- Des changements permanents au-delà de COVID

Expérimenter, intégrer et évaluer

Remarques finales et recommandations

- Au cours de la COVID-19, les employés des organisations routières et de transport ont rencontré de nombreux problèmes logistiques et pratiques communs à de nombreux autres secteurs et organisations dans le monde
- Toutefois, dans de nombreux cas, il s'agit de "travailleurs clés" ayant un devoir civique spécifique et un rôle permanent pour entretenir les infrastructures et les services publics et assurer une mobilité continue en période de crise
- Il existe de nombreuses histoires d'employés à tous les niveaux qui ont relevé le défi, trouvé des solutions pratiques et fait leur travail #TransportHeroes #GuardiansofMobility
- Le rapport de PIARC fait des recommandations à ce sujet :
 - Célébrer la contribution des travailleurs du secteur des transports à tous les niveaux
 - Promouvoir des définitions plus larges de la santé et de la sécurité sur le lieu de travail et de la main-d'œuvre
 - Rendre le travail à domicile efficace, utiliser la technologie de manière judicieuse et examiner les implications plus larges en matière d'organisation (et de transport)
- Le secteur privé, y compris les PME et les travailleurs du secteur informel, a été confronté à des pressions sans précédent - le soutien à court terme du gouvernement et la reprise économique à long terme sont une priorité pour y faire face

SÉCURITÉ ET COVID-19

- Groupe d'étude PIARC "INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET SÉCURITÉ DES TRANSPORTS (2020-2022)
- **Président : Saverio PALCHETTI, Italie**
Docteur, ingénieur civil, responsable de la sécurité
- 13 membres, 8 membres correspondants, 16 pays



L'objectif principal du GE 3.1 est d'intégrer la sécurité dans 15 autres sujets liés aux infrastructures et aux transports (comités techniques et groupes d'étude de PIARC)

- La propagation de la Covid-19 a remis en cause la gestion opérationnelle des agences ou administrations des transports routiers et/ou des transports afin d'assurer la **réalisation d'activités dans un contexte de pandémie** comme service primaire à la mobilité.
- La reprise rapide des opérations dans le secteur routier est une valeur civile absolue et un élément essentiel du système national d'urgence pour assurer la **continuité des activités** pendant la crise, **dans la plupart des activités liées à la route.**
- Pour cela, la réaction à la pandémie a nécessité une **préparation préventive et une planification adéquates** pour la gestion correcte du trafic dans des conditions critiques.
- La **pandémie** a montré jusqu'à présent que certaines des menaces pour la sécurité peuvent avoir changé ; une **bonne évaluation des risques est donc essentielle** pour déterminer les menaces auxquelles une agence routière pourrait être confrontée et les mesures d'atténuation nécessaires en matière de sécurité.



- Dans cette période, la forte augmentation des **cyber-attaques**, souligne l'importance capitale de mesures de sécurité adéquates pour les systèmes informatiques afin d'éviter les perturbations ou, pire encore, l'exposition aux cyber-attaques qui peuvent entraver la réponse à l'urgence.
- Les **cyber-virus** ont provoqué des perturbations au moment le plus inopportun, comme celui de la pandémie.
- **Le télétravail** a également créé de nouveaux défis pour les autorités routières en matière de cybersécurité.
- Les **virus biologiques et cybernétiques** ont beaucoup en commun et un scénario de pandémie cybernétique est parmi ceux qui doivent être pris en considération pour l'avenir.
- **Les responsables de la sécurité et les départements de protection des entreprises** sont d'une importance capitale pour assurer un niveau de résilience approprié.





Réponse de PIARC à la COVID-19

Transport de marchandises et logistique

Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd.

Membre de l'équipe de réponse de PIARC, président du CT 2.3
Transport de marchandises

Suisse

Webinaire du 17 février 2021

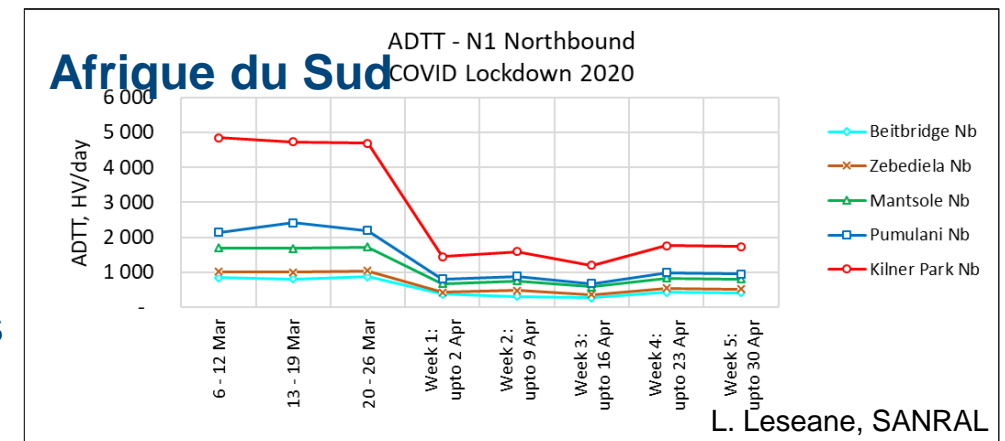
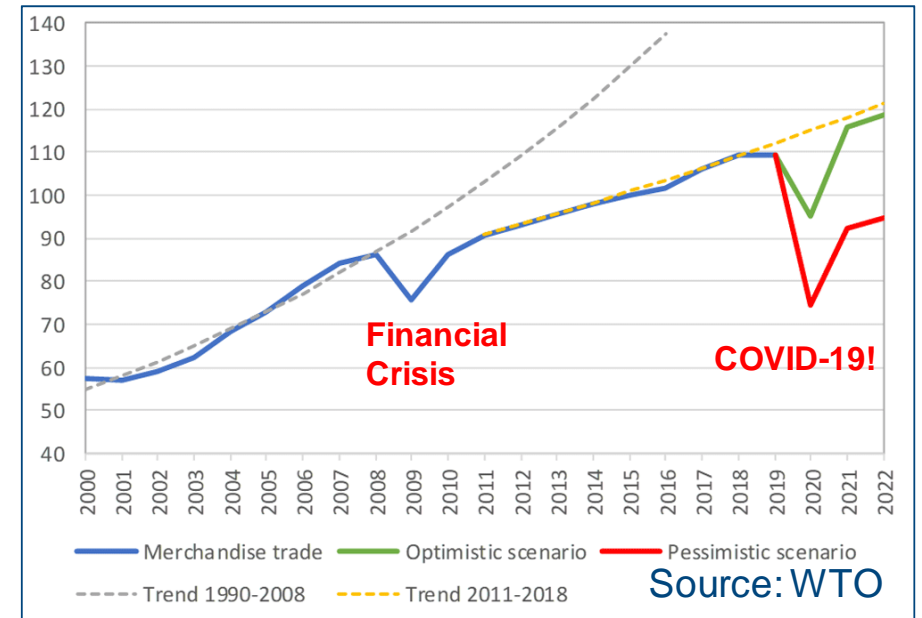
Rapport sur les résultats relatifs au transport de marchandises et à la logistique

■ L'impact sur le commerce mondial et les chaînes d'approvisionnement

- Le commerce mondial fortement affecté
- Limitation partielle des capacités de transport et des centres logistiques
- Des perturbations dans les chaînes logistiques internationales
- L'explosion du commerce électronique

■ L'impact sur le transport routier de marchandises

- Des obstacles à la circulation des camions
- Des conditions de travail difficiles pour les conducteurs
- Diminution du volume du trafic de camions sur les autoroutes et les routes
- Plus de transports à vide
- Augmenter les livraisons de transport de marchandises urbain



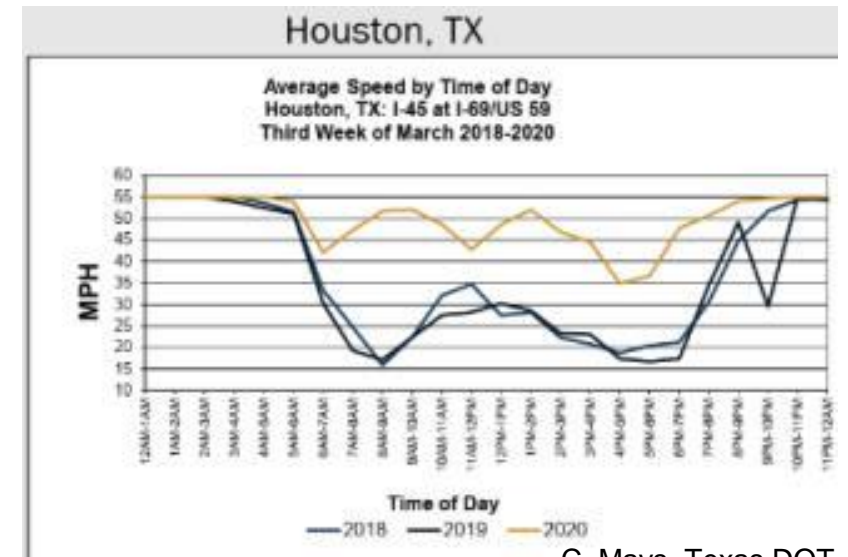
Rapport sur les résultats relatifs au transport de marchandises et à la logistique

■ Quelques impacts « positifs »

- Plus de capacité pour les camions sur les autoroutes
- L'augmentation de la vitesse moyenne
- La réduction des émissions
- Une meilleure appréciation de la logistique et du transport de marchandises

■ Défis

- Maintenir l'efficacité et la qualité des services de transport
- Offrir des conditions de travail sûres
- La viabilité économique des entreprises de transport routier
- La réduction des recettes de péage et financement



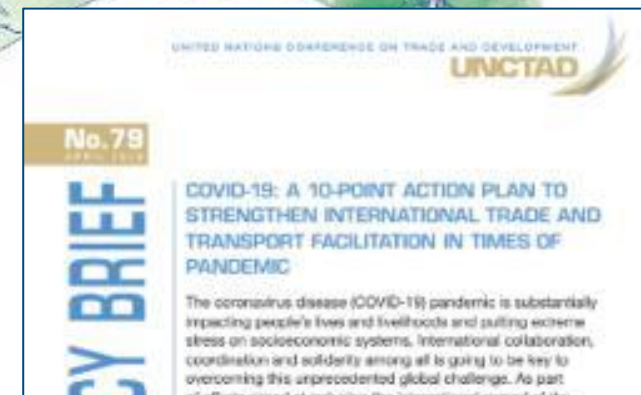
C. Mays, Texas DOT



Rapport sur les résultats relatifs au transport de marchandises et à la logistique

Stratégie générale « Maintenir le transport de marchandises en mouvement »

- Fermeture des frontières - principalement à l'**exception des marchandises**
- « La libre circulation des marchandises est nécessaire pour assurer la disponibilité continue des marchandises ». (Lignes directrices COVID de l'UE)
- UN PLAN D'ACTION EN 10 POINTS POUR RENFORCER LA FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX EN TEMPS DE PANDÉMIE (CNUCED)
- Le transport de fret doit être assuré pour la livraison de nourriture, de matériel sanitaire, etc.
- « Nous devons prendre des mesures extraordinaires pour protéger nos citoyens », ainsi que les chauffeurs et le personnel des centres logistiques, etc.
- Réduction de la bureaucratie pour des permis/autorisations



Rapport sur les résultats relatifs au transports de marchandises et à la logistique

Assouplissement des règles de circulation des camions

- Suspension ou servitude des **interdictions de conduire le week-end / la nuit**
- **Servitude des limites de poids maximum**
- Assouplissement de la **réglementation sur les temps de conduite et de repos**, plus de flexibilité
- **Exemptions concernant les restrictions aux frontières** pour l'industrie du fret et de la logistique, Exemptions du contrôle interne/sanitaire
- **Dispense d'autorisation** pour le passage de véhicules hors normes (véhicules surdimensionnés) transportant du matériel médical
- **Extension des certificats** pour les camions/permis de conduire et les visas
- Phase actuelle : les servitudes sont partiellement abolies



Rapport sur les résultats relatifs au transport de marchandises et à la logistique

La gestion et l'information du trafic, du péage

- **La gestion des camions au passage des frontières avec priorité aux camions** et aux camionnettes
 - des voies prioritaires pour les camions
 - dégager les bandes d'arrêt pour les véhicules de transport de marchandises
- **Services d'information en temps réel pour les conducteurs** sur les installations et les règles COVID le long des autoroutes/corridors fret
- **Péage sans arrêt**, taux élevé de péage électronique
- **Encourager l'utilisation du système TIR (IRU)**, en particulier eTIR, pour assurer un passage des frontières harmonieux et sans démarches



O. Quoy, Atlantes



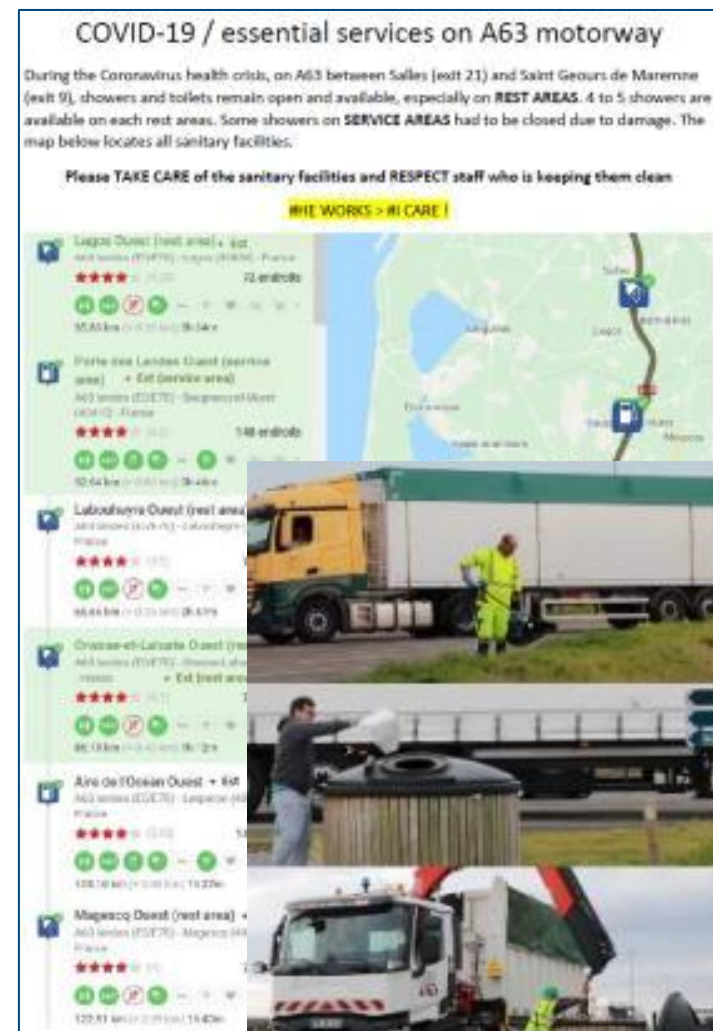
O. Quoy, Atlantes



Rapport sur les résultats relatifs au transport des marchandises et à la logistique

Approvisionnement et services le long des autoroutes

- La fourniture de matériel et d'équipements sanitaires (masques, gants, désinfectants, etc.)
- Augmenter les services de nettoyage, sécuriser l'utilisation des installations pour les chauffeurs de camions
- Aires de repos et de service (par exemple A63 en France) :
 - Zonage : camion séparé des véhicules légers
 - Des installations dédiées aux chauffeurs de camions
 - Services alternatifs : par exemple, initiatives "Foodtruck", offres spéciales (kits de nettoyage, boissons gratuites, etc.), nettoyage de vêtements
 - Des patrouilles plus fréquentes (Assainissement / nettoyage)
- L'information et la communication entre l'opérateur routier et les conducteurs de camions/fourgonnettes est une question clé



O. Quoy, Atlantes

Rapport sur les résultats relatifs au transport de marchandises et à la logistique

Recommandations

- **Établir des lignes directrices/accords** au niveau national/international pour assurer la circulation des marchandises pendant les pandémies - **maintenir les principaux réseaux routiers et installations ouverts et opérationnels**
- **Préparer et mettre en œuvre des amendements** à la loi/aux règlements afin de disposer d'une plus grande souplesse en ce qui concerne les exemptions en cas de pandémie ou d'autres perturbations
- **Soutenir la transition numérique pour les solutions STI dans le domaine de la logistique et du transport de marchandises** afin de réduire les processus de manutention et de contrôle physiques et de minimiser les obstacles aux flux de trafic
- Donner la **priorité aux investissements dans les principaux corridors fret** pour la reprise économique et à de bonnes conditions cadres pour le transport routier de marchandises à longue distance



Présentation

Le rôle des données et des STI dans l'amélioration de l'exploitation des réseaux routiers dans le cadre de la crise COVID-19 : conclusions du rapport de l'équipe de réponse


Par Valentina Galasso (Italie), présidente du CT 2.4 de PIARC et directrice générale de @Deloitte Consulting



Introduction

Aperçu général sur les STI, les technologies et les données du rapport

- La gestion du réseau routier a connu des changements importants avant même l'arrivée de la COVID-19.



La pandémie peut être considérée à la fois comme un défi et une opportunité.

La technologie et les données ont permis aux gestionnaires des réseaux de visualiser la situation de la mobilité d'un bout à l'autre et d'identifier les changements d'attitude et de comportement des usagers de la route.

Les exploitants des réseaux routiers ont pris conscience du fait qu'ils peuvent développer de nouvelles façons d'entreprendre leurs activités principales, ce qui implique l'adoption des technologies STI.

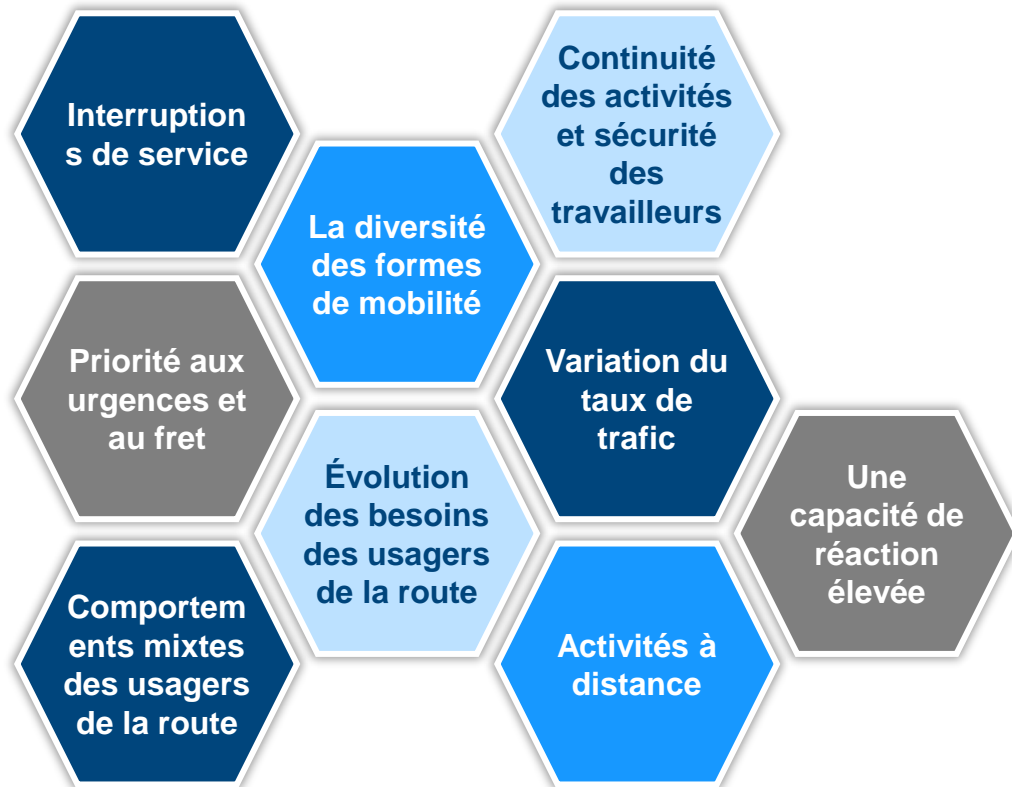
Les données guideront la perturbation et seront destinées à tous les principaux acteurs du domaine des transports. Grâce à cela, les opérateurs de transport ont pu fournir des services dans des délais très courts et sous de fortes contraintes

Impact de la crise COVID-19 sur l'exploitation des réseaux routiers

Les perturbations du réseau routier et leurs conséquences pour les opérateurs routiers

Les impacts les plus connus de la COVID sur le transport routier

Défis principaux



Augmentation de la complexité de la gestion de la mobilité

Un environnement plus hétérogène à surveiller et à contrôler 24 heures sur 24, 7 jours sur 7

Une pression accrue sur les parties prenantes

Évaluation constante et en temps réel des solutions

Garantir la continuité des activités

Impact de la crise COVID-19 sur l'exploitation des réseaux routiers

Quelques mesures importantes dans les domaines d'exploitation des réseaux routiers et leur relation avec les données

Champ d'application	Échange d'informations avec les usagers de la route	Gestion des péages	Gestion des réseaux et mobilité générale	Aide à la gestion des décisions
Exemple de mesures	<ul style="list-style-type: none">Garantir l'échange d'informations avec les usagers de la route	<ul style="list-style-type: none">Permettre la continuité des activités d'exploitation des réseaux routiers en tenant compte des mesures de protection de la COVID-19	<ul style="list-style-type: none">Éviter les perturbations garantissant un niveau de services bien défini, même dans des situations extraordinaires	<ul style="list-style-type: none">Définir les meilleures actions à partir de l'évaluation de différents scénarios, avec une approche intégrale
Focus sur les données	<ul style="list-style-type: none">Introduire des STI à faible coûtUtiliser plusieurs voies de communication pour faire passer le message, en fonction des besoins des usagers de la route	<ul style="list-style-type: none">Gestion dynamique du péage avec priorité au paiement numériquePéage gratuit pour les véhicules d'urgence	<ul style="list-style-type: none">Gestion dynamique du réseau avec priorité (couloirs) aux véhicules d'urgence et au fretUtilisation des nouvelles technologies pour la gestion de la mobilité	<ul style="list-style-type: none">Gestion intégrée de l'information pour gérer la mobilité le long du réseauDévelopper des pratiques de traitement de données de haut niveau pour soutenir les décisions
	<p>Les données provenant des usagers de la route peuvent mettre en évidence des modèles de comportement et des attentes</p>	<p>Renforcer les solutions STI pour aider le pays à gérer une crise</p>	<p>Les données améliorent la capacité d'exploitation à gérer le réseau de manière dynamique</p>	<p>Traitement rapide des données et analyse en temps réel pour une meilleure gestion</p>

Principales conclusions et recommandations du rapport

Les STI, les meilleurs alliés des exploitants des réseaux routiers



L'accent est mis sur l'intégration et la gestion des réseaux routiers avec une approche intégrale et centrée sur l'utilisateur



Même dans le domaine des STI : ne pas réinventer la roue et viser plutôt à tirer profit des expériences et des connaissances des autres



Considérer les solutions STI à faible coût comme une option valable pour l'exploitation des réseaux routiers, pour tous les pays et pour les juridictions, grandes et petites. Les STI ne doivent pas nécessairement être coûteux pour être efficaces

Principales conclusions et recommandations du rapport

Les données comme moyen de fournir des services aux utilisateurs



Penser aux données comme à quelque chose de très précieux pour les organisations de transport routier



Reconnaître que l'information en temps réel est nécessaire pour répondre aux besoins des utilisateurs et des opérateurs



Évaluer le pouvoir du partenariat pour la collecte et la gestion des données afin de favoriser l'innovation dans le transport routier

Les défis de demain

Repenser l'exploitation des réseaux routiers en un paysage de mobilité transformé

Gestion des données

Maîtriser l'analyse des données et les décisions fondées sur les données

Rompre le compromis entre l'individu et le système

Construire une coalition public-privé pour stimuler l'innovation dans les transports



COVID-19 - LA RÉPONSE DE PIARC

Mesures de mise en œuvre

Patrick Malléjacq, Secrétaire général de PIARC

Christos S. Xenophontos, Président du CT 1.1 de PIARC

Webinaire 17 février 2021, 13h (heure de Paris)

Mesures de mise en œuvre - 1

▪ *Surveiller la nouvelle norme en matière de transport*

- Rester vigilants : à quoi ressemblera la demande de transport à partir de maintenant, y compris le télétravail ?
- Comment pouvons-nous intégrer une certaine incertitude dans nos modèles et nos processus ?
- Accorder encore plus d'attention aux besoins des utilisateurs afin d'être plus « centré sur le client ».
- Ne pas perdre de vue les attentes de la société avant la mise en place de la COVID en ce qui concerne les émissions de GES, la rentabilité, la résilience et les niveaux de service... Elles sont toujours pertinentes



Mesures de mise en œuvre - 2

- **Contribuer à la relance économique**
 - Reconnaître que les routes sont essentielles pour les économies et les sociétés (elles sont restées ouvertes pendant la crise ; le transport routier de marchandises a fonctionné)
 - Inclure les investissements dans les infrastructures routières ou le transport routier dans les plans nationaux de relance économique liés au COVID



Mesures de mise en œuvre - 3

▪ *Comblent les lacunes en matière de données probantes / Évaluer*

- Évaluer toutes les mesures qui ont été mises en œuvre à la hâte pendant la crise
- Identifier les besoins réels des utilisateurs et les demandes politiques, c'est-à-dire ce qu'est la "nouvelle normalité".

▪ *Partager les connaissances*

- Promouvoir l'utilisation de toutes les connaissances disponibles
- S'engager auprès des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire en particulier
- Continuer à fournir un outil de mise en réseau pour que les gens puissent se connecter
- Analyser l'enquête, la renouveler le cas échéant



Focus : La réponse à la Covid ne doit pas affaiblir les efforts visant à faire progresser l'agenda pressant du transport routier

- Avant la Covid, le secteur du transport routier devait **relever des défis sociétaux** : réduire son empreinte carbone, contribuer à la lutte contre l'extrême pauvreté, améliorer l'accès et la mobilité pour tous et accroître la sécurité routière.
- Cela ne peut pas changer en réponse à la nécessité de donner la priorité aux préoccupations sanitaires dans les transports, de sorte **que les choix politiques devront combiner tous les objectifs**.
- Ainsi, le **partage d'informations** sera également utile pour apprendre comment introduire des préoccupations sanitaires dans des politiques de transport clés telles que
 - L'amélioration des possibilités de mobilité partagée dans les villes
 - L'amélioration de la qualité des services de transport en commun
 - La promotion des options de transport multimodal intégré pour le fret et les passagers
 - La combinaison des télécommunications et des technologies de transport

Focus : D'autres questions stratégiques émergent

- **L'impact économique et social de la COVID-19 est largement répandu parmi les gouvernements et les opérateurs du secteur privé dans l'ensemble du secteur du transport routier :**
 - Les conséquences importantes liées à la réduction des recettes dans l'ensemble du secteur
 - Les impacts sur les systèmes bancaires et les déboursements de prêts
 - Dans certains pays, le ralentissement de l'exécution des projets de développement en raison de l'impact sur le financement des projets, et l'accès aux intrants nécessaires qui sont importés.
- **Une future pandémie doit rendre les administrations des routes et des transports plus résistantes**
 - Mieux préparés aux phases de prévention, d'endiguement, de robustesse, de rétablissement et d'adaptation face à cet événement, pour permettre au monde de revenir à une (nouvelle) normalité,
 - Avec une batterie de mesures visant à aider les employés, les clients, les fournisseurs et le public.
 - Une pandémie est un événement non désiré qui a une faible probabilité, mais des conséquences très élevées au niveau économique et social.
- **Nous devons être conscients de la façon dont la "nouvelle normalité" est différente (si elle est différente)**
 - Quelles sont les attentes des utilisateurs ? Comment les mesurer et les valider ? Quelles priorités pour les sociétés dans leur ensemble ?
- **Comment l'investissement dans les routes peut-il contribuer à la reprise économique ?**
- **Il est essentiel de partager les connaissances et d'évaluer les mesures mises en place dans une situation d'urgence**
 - Ce qui a marché, Ce qui n'a pas marché, Pourquoi ?

Focus : Comment l'investissement dans les routes peut-il contribuer à la reprise économique ?

- **Les routes sont essentielles pour les économies et les sociétés**
 - Voir le récent rapport de PIARC « *L'apport du transport routier au développement durable et au développement économique* ».
- **Les routes peuvent créer des emplois** - les routes sont essentielles pour la reprise économique
- **Dans certains pays, les investissements dans les infrastructures routières ou le transport routier figurent en bonne place dans les plans de relance nationaux**
 - Sénégal : 15,5% du plan complet
- **De bonnes routes sont essentielles pour des services de transport innovants**
 - Covoiturage, covoiturage, véhicules électriques... tous ont besoin de routes
- **De bonnes routes sont essentielles pour les transports publics**
 - Bus, tuk-tuk... tous ont besoin de routes

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 Mallejacq**
 - Secrétaire général, PIARC
- **Christos Xenophontos**
 - Rhode Island DOT, USA - Président du CT 1.1 de PIARC
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Espagne - Secrétaire de langue espagnole du CT 1.1
- **Jonathan Spear**
 - Atkins, Royaume-Uni - Président du CT 1.1 GE 2
- **Fabio Pasquali**
 - ANAS S.p.A, Italie - Président du CT 1.2
- **Caroline Evans**
 - Commission nationale des transports, Australie - Présidente du CT 1.4
- **Yukio Adachi**
 - Hanshin Expressway Engineering Co, Japon - Président du CT 1.5
- **Andrea Simone**
 - Université de Bologne, Italie - Président du CT 2.1
- **Martin Ruesch**
 - Rapp Trans Ltd, Suisse - Président du CT 2.3
- **Valentina Galasso**
 - Deloitte Consulting, Italie - Présidente du CT 2.4
- **Saverio Palchetti**
 - Consultant, Italie - Président du GE 3.1

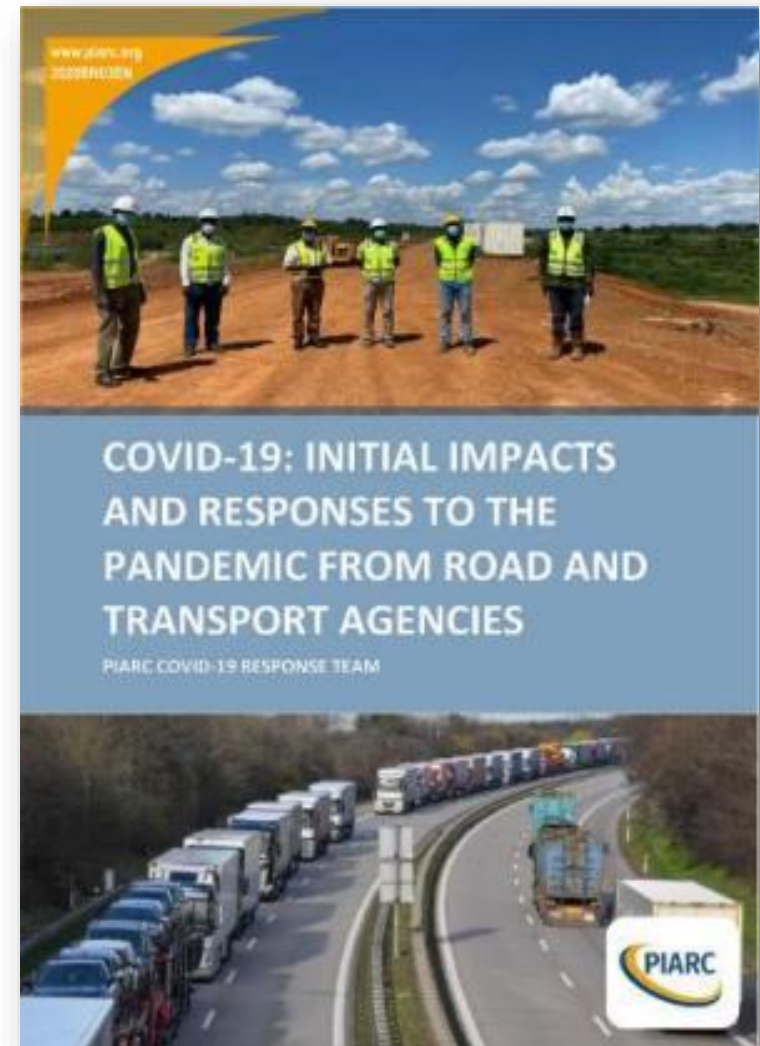
Conclusion et étapes suivantes



Rapport technique détaillé de PIARC

- **COVID-19 : premiers impacts et réponses à la pandémie de la part des organisations routières et de transport**
- Publié en décembre
- Disponible sur l'adresse suivante : www.piarc.org
- Les langues : anglais, espagnol, français (bientôt)

<https://www.piarc.org/fr/fiche-publication/34613-fr-COVID-19:%20premiers%20impacts%20et%20r%C3%A9ponses%20%C3%A0%20la%20pand%C3%A9mie%20de%20la%20part%20des%20organisationsrouti%C3%A8res%20et%20de%20transport>



Les prochaines étapes pour PIARC

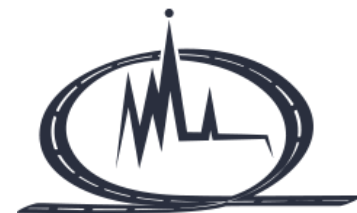
- **D'autres webinaires de PIARC sont prévus**
 - En français le 24 février 2021
 - En anglais, le 24 mars 2021, à propos de l'évaluation des projets
- **Évaluer toutes les mesures qui ont été mises en œuvre à la hâte pendant la crise**
- **Identifier les besoins réels des utilisateurs et les demandes politiques, c'est-à-dire ce qu'est la "nouvelle normalité".**
- **Toutes nos commissions sont mobilisées pour partager les connaissances et les meilleures pratiques**

PROCHAINS CONGRÈS DU PIARC

Gardez les dates !

- **16e Congrès mondial sur la viabilité hivernale et la résilience des routes**
 - Calgary, Canada, 8 - 11 février 2022
 - **L'appel à contributions est ouvert jusqu'au 28 février**
 - **<https://abstracts-calgary2022.piarc.org/fr/>**

- **27e Congrès mondial de la route**
 - Prague, République tchèque
 - 2 - 6 octobre 2023



**XXVIITH WORLD
ROAD CONGRESS
PRAGUE 2023**



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 sur les impacts, les réponses et la crise socio-économique associée à 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 au COVID-19
- Suivre l'évolution de 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 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 COVID-19, seul ou en collaboration avec d'autres organismes et parties prenantes du secteur

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

Membres actuels

- Patrick Mallejacq, 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, CT 1.1 (UK)
- 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)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Présidente du CT 2.4 (IT)
- Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd, Président du CT 2.3 (CH)
- Pascal Rossigny, CEREMA, Secrétaire français du 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

17 février 2021

**Merci beaucoup
pour votre attention !**

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