



# COVID-19

## Sesión de debate en línea

**7 de julio de 2020, 2 p.m. (hora de París)**

El micrófono y la cámara de los participantes deben estar apagados.

¿Cómo plantear un problema, hacer una pregunta o compartir una práctica?

- **¡Esto es muy recomendable!**
- **Utilice la función "Convertir" de Zoom (abajo a la derecha de la ventana principal).**  
⇒ Envíe un mensaje a "Todos los participantes" (esta es una de las opciones)
- **Nota: sólo las preguntas específicas para carreteras o transporte por carretera.**
- Este canal es seguido por Robin Sébille (Secretario General Adjunto de la PIARC).
- Robin hará las preguntas a los panelistas involucrados.

## Acercas de tu nombre en Zoom

- **Recomendamos que los participantes se nombren con precisión en la aplicación Zoom:**
  - Nombre, Apellido, País.
- Esto promueve la interacción entre los participantes.

# Reglas básicas para las reuniones en línea de Zoom



Habrán presentaciones, así que asegúrate de acceder a ellas desde un dispositivo que te permita ver las imágenes (por ejemplo, un portátil o un iPad).



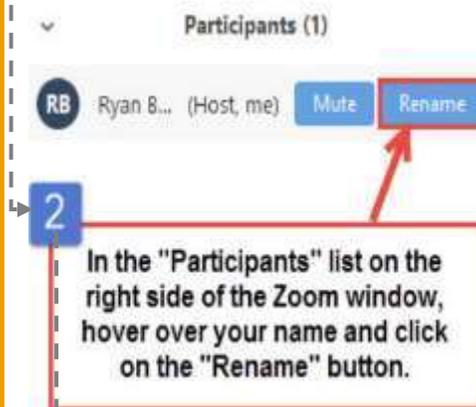
Por favor, silencie y no reproduzca el vídeo durante las presentaciones para evitar el ruido de fondo y la sobrecarga de la conexión.



Utilice la función de chat y haga preguntas en cualquier momento. Los recogeremos y dirigiremos durante la sesión de preguntas y respuestas.

## Asegúrate de que tu nombre completo y tu país aparezcan en la pantalla. Encontrará información útil aquí:

Para cambiar su nombre después de entrar en una reunión de Zoom, haga clic en el botón "Asistentes" en la parte superior de la ventana de Zoom.



A continuación, mueva el ratón sobre su nombre en la lista de "participantes" en el lado derecho de la ventana de zoom. Haga clic en "Renombrar".

Introduzca sus datos de la forma siguiente: Apellido, Nombre (FR) y haga clic en "OK".



# Esta sesión está siendo grabada

- El vídeo resultante se publicará en [www.piarc.org](http://www.piarc.org).

# El equipo de respuesta de la PIARC



## Resumen del mandato

- Explorar el rápido intercambio de conocimientos y prácticas entre los miembros de la PIARC con respecto al COVID-19 y la crisis socioeconómica asociada.
- Proponer y aplicar medidas a corto plazo para apoyar a los miembros de la PIARC y a los profesionales del transporte en la mitigación y la respuesta.
- Supervisar la evolución de COVID-19 a lo largo del tiempo y asesorar sobre las medidas que deben adoptar la PIARC y otros organismos durante la crisis y la recuperación.
- Asesorar sobre las consecuencias a mediano y largo plazo del COVID-19 en las carreteras y el sector del transporte y cómo abordarlas y estudiarlas

Actualmente establecido hasta el 1 de diciembre de 2020, prorrogable según sea necesario.

## Miembros actuales

- Patrick Mallejacq, Secretario General de la PIARC (Presidente)
- Christos Xenophontos, Rhode Island DOT, Presidente del CT 1.1 (EE.UU.)
- José Manuel Blanco Segarra, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Secretario Español del CT 1.1 (ES)
- Jonathan Spear, Atkins Acuity, Jefe del Grupo de Estudio 2 del CT1.1 (EAU/Reino Unido)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Presidenta del CT 2.4 (IT)
- Yukio Adachi, Hanshin Expressway Engineering Co, Presidente del CT 1.5 (JP)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A., Grupo de Estudio 3.1 Presidente (IT)
- Caroline Evans, Arcadis Australia Pacific, Presidenta del CT 1.4 (UA)
- Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd, Presidente del CT 2.3 (CH)
- Andrea Peris, Comité Nacional del Paraguay (PY)

# Introducción

## ¿Qué es la PIARC?

### Claude Van Rooten, Presidente



# Las cuatro misiones clave de la PIARC

- Ser un **foro internacional de primer orden para el análisis y el debate** de toda la gama de cuestiones relacionadas con el transporte por carretera y otras cuestiones conexas.
- Identificar, desarrollar y difundir **las mejores prácticas** y **proporcionar un mejor acceso a la información internacional**.
- Tener plenamente en cuenta en sus actividades las necesidades de los **países en desarrollo y los países con economías en transición** .
- Diseñar, producir y promover instrumentos **eficaces para la adopción de decisiones** sobre el transporte por carretera y cuestiones conexas.
- La asociación moviliza la experiencia de sus miembros, a través de operaciones guiadas por un **plan estratégico de 4 años**.

Concepto clave: Centrarse en el corto plazo.  
El mundo está en crisis y cada día cuenta.

- **Es urgente que los miembros de la PIARC compartan sus conocimientos y prácticas actuales para apoyar respuestas casi en tiempo real a la pandemia.**
- Estos conocimientos y las prácticas actuales aún no se han confirmado como válidos o eficaces, y lo que funciona en algunas partes del mundo puede no ser pertinente en otras.
- Sin embargo, la inspiración se puede encontrar en todas partes y una buena idea ahora podría salvar vidas, mejorar la capacidad de recuperación de las empresas y reducir al mínimo la interrupción de los servicios.
- Nota: Paralelamente, la PIARC está planificando acciones a mediano y largo plazo para el momento en que la pandemia se encuentre en un estado manejable y sustancialmente bajo control.

# Nuestros oradores de hoy

- **Claude Van Rooten**, Presidente de la PIARC.
- **Patrick Malléjacq**, Secretario General de la PIARC.
- **Anne-Marie Leclerc**, Canadá Quebec - Viceministra Adjunta de Ingeniería e Infraestructura, Ministerio de Transportes de Quebec, Primera Delegada de Canadá-Quebec, Presidenta Honoraria de la PIARC.
- **Emmanuelle Frénéat**, Francia - Directora General de *Egis Road Operation*.
- **Mohamed Laye**, Senegal - Jefe de la División de Grandes Obras Viales, AGEROUTE.
- **Sandrine Rousic y Pascal Rossigny**, Francia - CEREMA, Secretarios de los CT 2.1 - Movilidad en las zonas urbanas y CT 3.3 - Gestión de activos viales.

# COVID-19

Los problemas con los que se enfrentan  
Operadores y administraciones de carreteras

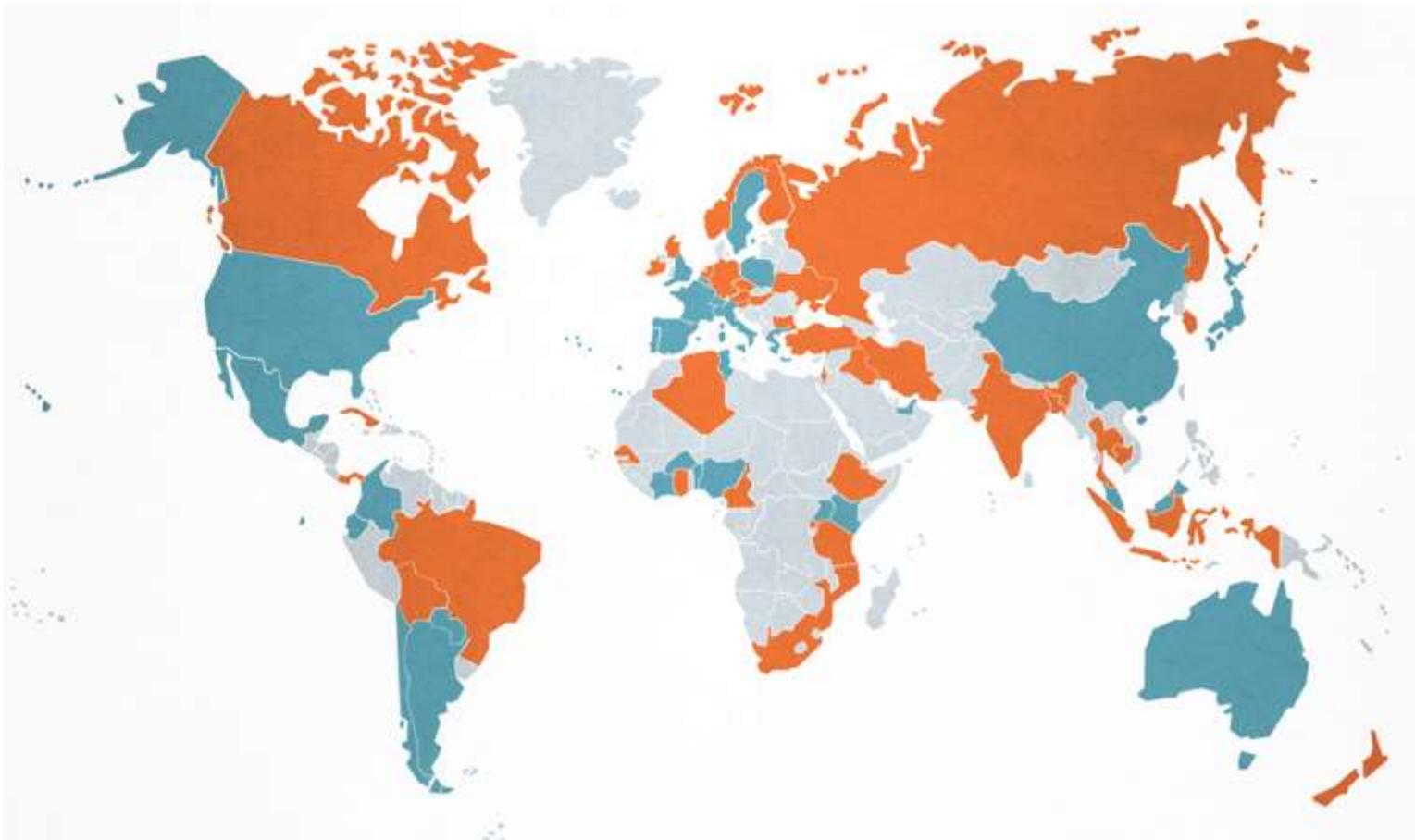
**Patrick Malléjacq, Secretario General**



La PIARC ha estructurado provisionalmente el análisis en torno a seis preguntas clave:

- Pregunta 1: Garantizar la salud y la seguridad de los empleados en general.
  - Pregunta 2: Continuidad de las actividades y continuidad de los negocios.
  - Pregunta 3: Impacto en el transporte.
  - Pregunta 4: Relaciones comerciales.
  - Pregunta 5: Relaciones con los clientes e interesados así como trabajo conjunto.
  - Pregunta 6: Seguridad.
- 
- Las preguntas se han presentado con más detalle en nuestros seminarios web anteriores.

# Seminarios web de la PIARC y COVID-19: fuerte participación mundial



 *País de los oradores*  
 *Oradores + Países participantes*

- Más de 70 oradores
- Más de 30 horas de conferencias (casi 4 días completos).
- Al menos 45 participantes para cada seminario web.
- Alcance del 37% de los países del mundo en menos de 3 meses (57 de 195).
- 894 participaciones en 15 seminarios web (casi 500 personas en total).
- 1 persona de cada 2 participó al menos dos veces.

# Hay dos notas informativas disponibles

- Estas notas presentan los resultados de los primeros seminarios virtuales.
- Son pertinentes para la comunidad vial y pueden ser útiles para informar las decisiones de planificación y operacionales que deben adoptarse sobre el terreno con urgencia.
- Disponible en: [www.piarc.org](http://www.piarc.org)
  - Libre.
  - En inglés, español y francés.



# Descargo de responsabilidad

Dadas las limitaciones de tiempo, es probable que los conocimientos y las prácticas que aquí se comparten no hayan sido aprobados oficialmente por las autoridades oficiales de cada país.

**"Las ideas y ejemplos que aquí se comparten son sólo para fines ilustrativos. No representan necesariamente la política oficial. Las ideas presentadas se evaluarán más a fondo y se utilizarán a su debido tiempo para hacer recomendaciones sobre políticas y prácticas. Si bien se han tomado todas las precauciones posibles en la preparación de este documento, no se acepta ninguna responsabilidad por los daños que pueda causar".**



# Canadá-Quebec. Adaptar la respuesta al Covid-19 a las realidades de todos: el papel de los actores.

Ing. Anne-Marie Leclerc,  
Viceministro Adjunto de Ingeniería e Infraestructura del Ministerio de Transportes de Quebec,  
Primer Delegado de Canadá-Quebec y Presidente Honorario de la PIARC.

7 de julio de 2020

# Plan de la presentación

- **1. Medidas importantes**
  - 1.1 Confinamiento regional.
  - 1.2 Modo de espera para otros fenómenos estacionales.
- **2. Asociaciones y empresarios**
  - 2.1. Asociaciones profesionales.
  - 2.2. Las relaciones con los contratistas y los clientes.
  - 2.3 Comunicaciones.
- **3. Usuarios**
  - 3.1 Movilidad y transporte público.
  - 3.2. Predecir y comprender el comportamiento de los usuarios.
  - 3.3. Seguridad de los usuarios de la carretera.
- **4. Ministerio de Transportes de Quebec**
  - 4.1. Determinación de los servicios esenciales.
  - 4.2 Continuidad de los servicios.
  - 4.3. Medidas de teletrabajo.
  - 4.4 Comunicaciones internas.
  - 4.5. Comienzo de la libertad.

# 1. Medidas importantes: El contexto de Quebec al comienzo de la crisis

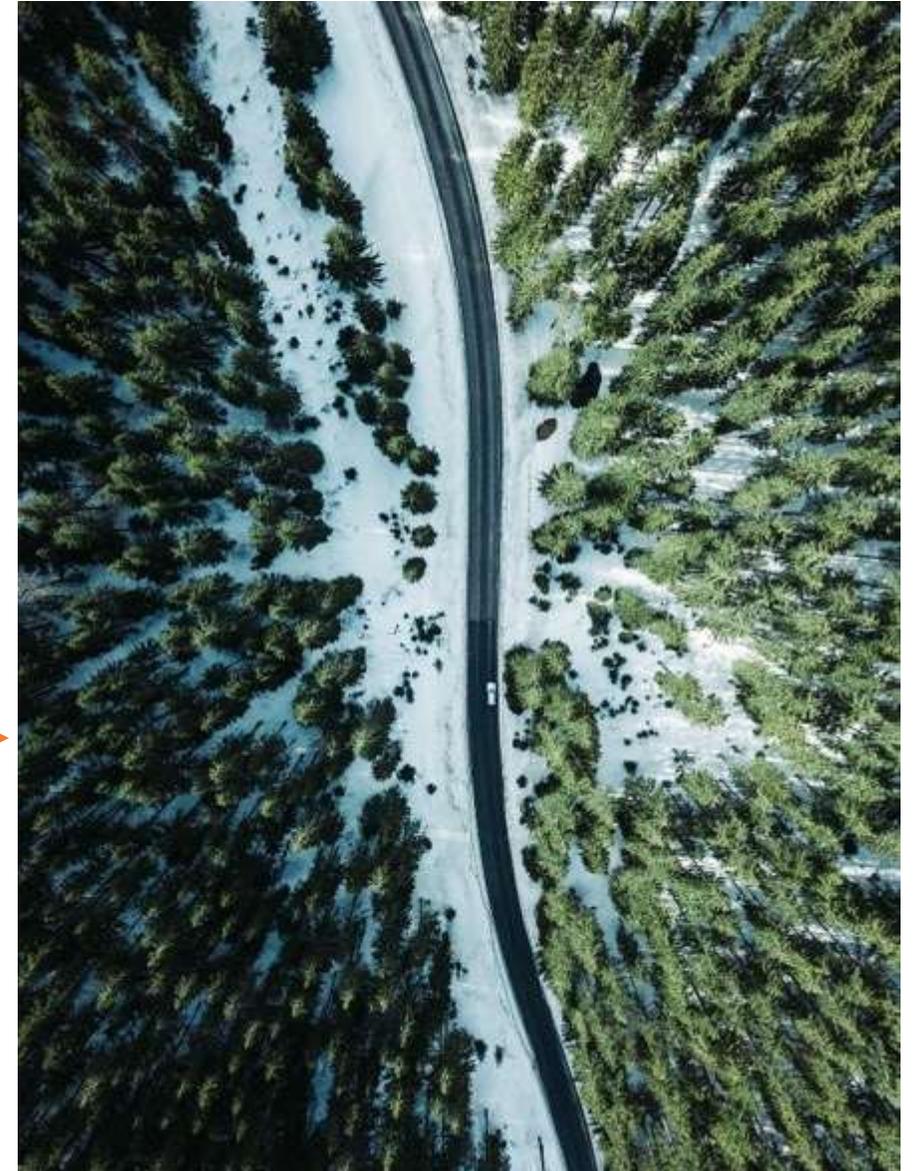
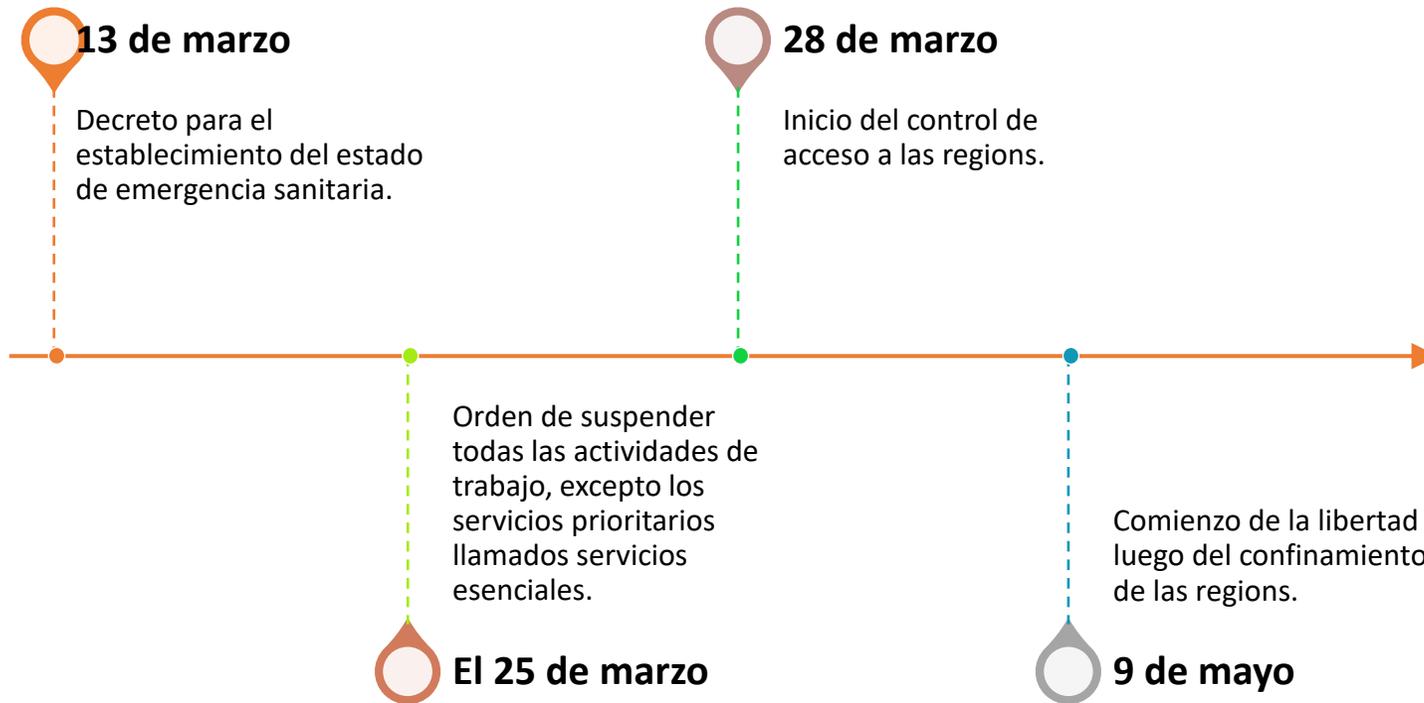


## 1.1. Confinamiento regional

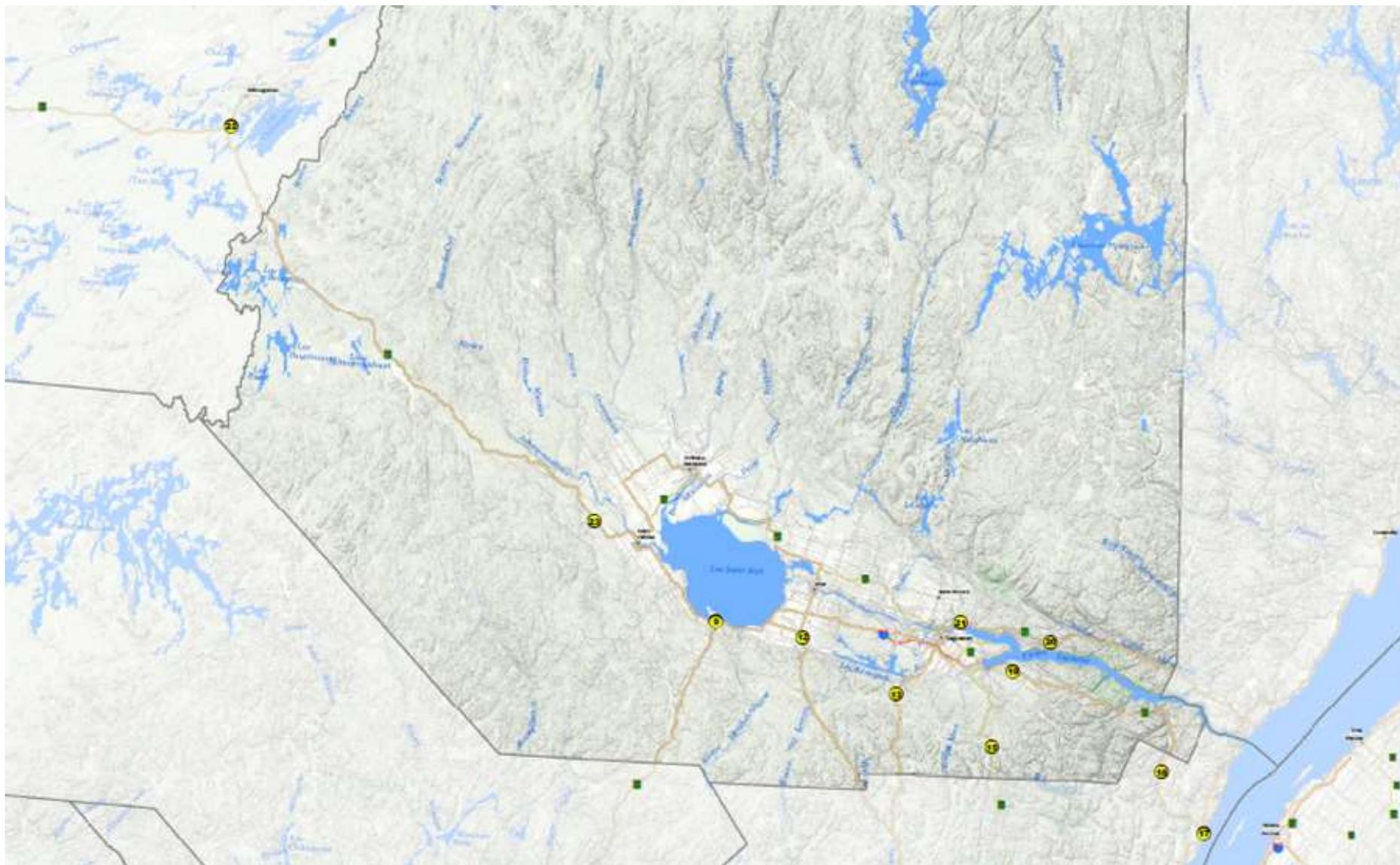
- La especificidad de las condiciones de Quebec.
- El cierre de áreas enteras y remotas.
- Bloqueos y medidas de seguridad.



# 1.1 Confinamiento regional (continuación)



# Mapa de los puntos de control

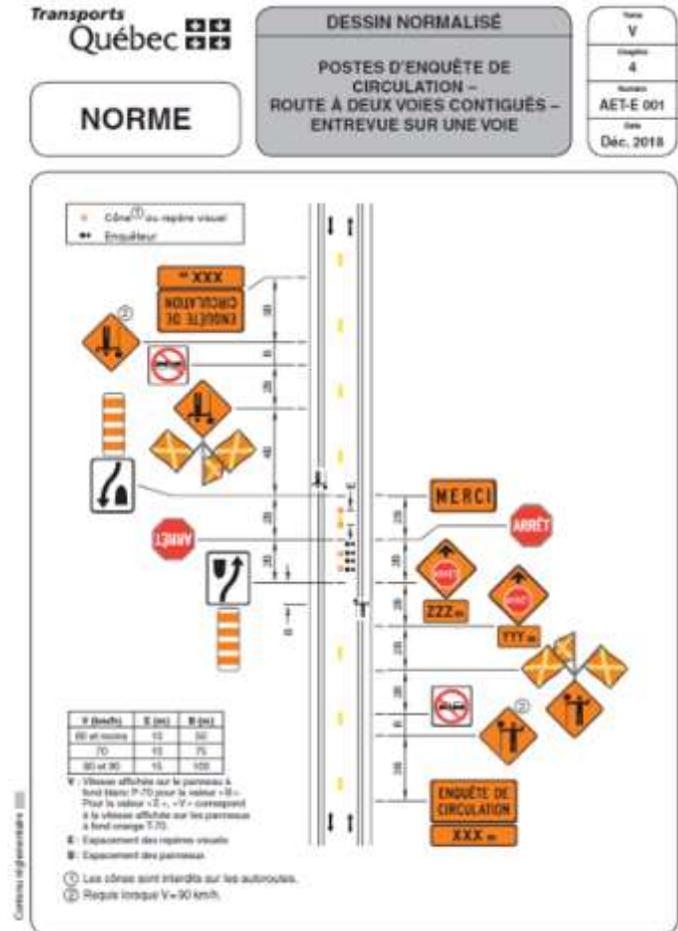


# 1.1 Confinamiento regional (continuación)

Acciones departamentales de apoyo a las operaciones de la seguridad de Québec y relacionadas con las decisiones del Director Nacional y de los Directores Regionales de Salud Pública.

- Lista de puntos de control estratégicos (geolocalizados).
- Despliegue de equipo, señalización y personal.
- Equipo:
  - Señales de mensaje variable (VMS).
  - Barricadas.
  - Conos.
  - Vehículo con luces intermitentes y flecha de señal.

Los controles fueron realizados por funcionarios de la policía. El papel del departamento era proporcionar apoyo logístico.



# 1.1 Confinamiento regional (continuación)

	Circulation en alternance R-117 intersection R-109, direction SUD et NORD, Rivière-Héva, durée indéterminée. Cause : Accident-ACCP.	20 mars 2020 à 14 h 01	
<b>régional</b>	<b>Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>En vigueur</b>	
	COVID-19, CONFINEMENT RÉGIONAL - En raison de la situation actuelle, seuls les déplacements essentiels, ainsi que ceux pour des raisons humanitaires ou de santé vers le Bas-Saint-Laurent sont permis. Des points de contrôles policiers sont prévus sur les grands axes routiers donnant accès à la région.	28 mars 2020 à 18 h 29	
<b>contrôle policier</b>		Circulation au ralenti A-20 à la hauteur km 436, direction OUEST et EST, La Pocatière, durée indéterminée. Cause : Contrôle policier - COVID-19.	28 mars 2020 à 17 h 44
	Fermeture A-20 à la hauteur R-232, direction OUEST, Rimouski, durée indéterminée. Cause : Déversement-ACCP.	16 mars 2020 à 14 h 47	
	Circulation interdite aux véhicules lourds R-132 entre L'Anse-Pleureuse et Grande-Vallée, direction OUEST et EST, durée indéterminée. Cause : Inondation-ACCP.	16 mars 2020 à 9 h 35	

Caméras de circulation

Carte interactive

**État du réseau routier**

- Par région et par route
- Avertissements en vigueur**
- Zones de chantiers ciblées par des opérations radar photo

Camionnage

Haltes routières

Villages-relais

Liens utiles

HACUN FAIT PARTIE DE LA SOLUTION

Québec 511 > État du réseau routier > Avertissements en vigueur

## Avertissements en vigueur

**Tout le Québec**

COVID-19 - Afin de protéger les régions plus vulnérables, tous déplacements non essentiels doivent être évités. Des points de contrôle policiers seront déployés progressivement sur plusieurs routes du Québec dans les régions suivantes : le Bas-Saint-Laurent, l'Abitibi-Témiscamingue, la Côte-Nord, le Nord-du-Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, le Nunavik et les Terres-Cries-de-la Baie-James.

### Dégel

- Période de dégel
- Période de dégel
- Période de dégel

### Abitibi-Témiscamingue

fr.

# 1.1 Confinamiento regional (continuación)

- Elementos examinados para limitar el acceso a las zonas remotas y más vulnerables
  - Coordinación diaria y luego semanal de la lista de puntos de control entre la Seguridad de Québec y el Ministerio.
  - Lista de paradas de descanso abiertas y seguras.
  - Evacuación aeromédica.
  - Cierre del camino blanco.
  - Cierre de ciertos servicios marítimos de la *Société des traversiers du Québec*.
  - Medidas para asegurar el mantenimiento de los enlaces aéreos para las regiones remotas o sin litoral.
- Se permite el acceso a esas zonas a las personas que trabajan o ejercen su profesión en servicios esenciales o que transportan bienes en esas zonas para permitir la continuidad de la prestación de servicios prioritarios.

## 1.2 En espera de otros fenómenos estacionales

- Monitoreo de Inundaciones de Primavera.
- Vigilancia de los deslizamientos de tierra.
- Mantenimiento y seguridad de las carreteras en invierno.



## 2. Asociaciones y empresarios



## 2.1. Asociaciones profesionales



DESARROLLO DE PLANES,  
REFLEXIONES Y ESTRATEGIAS



DIÁLOGO CON LAS PARTES  
INTERESADAS



## 2.2. Relaciones con los contratistas

- Aplicación de nuevas medidas sanitarias para las obras de construcción mediante
  - El tratamiento de los contratos actuales y futuros.
  - El mantenimiento de las cadenas de suministro en Quebec.
  - La apertura de un canal de comunicación en tiempo real.
- Medidas acordadas con la industria
  - Establecimiento de un Comité Departamental de Resolución de Controversias y Armonización (DDRH), que incluye participantes de cinco subministerios del Ministerio de Transportes de Quebec. Hasta la fecha se han celebrado once reuniones.

## 2.3 Comunicaciones

- El asesoramiento recomendado por el HDRC es aprobado por las autoridades departamentales y el Comité de Análisis de Reclamaciones y Rendición de Cuentas (CARI):
  - **Aviso a los contratistas:** Seguridad del sitio, plazos y costos de los contratos con derecho a reembolso, condiciones de licitación, etc.
  - **Aviso a las obras:** Gestionar los gastos adicionales y los retrasos asociados a la pandemia.
  - **Aviso a los proveedores de servicios profesionales:** medidas sanitarias adicionales y sustitución de recursos.



### 3. Los usuarios

## 3.1 Movilidad y tránsito público

- Disminución del número de pasajeros en el transporte público (50% a 80%)
  - La mayoría de las compañías de transporte tienen un plan de continuidad del servicio: ajustar el nivel de servicio según el número de pasajeros, ajustar los horarios.
  - No se han producido cierres de redes, pero las empresas de transmisión han aplicado reducciones de servicios.
  - Se prevé un plan de ejecución para la reactivación de las actividades.



## 3.1 Movilidad y tránsito público (continuación)

- Cuestiones de equidad y seguridad social: el arbitraje para tener en cuenta todos los impactos.
- Asegurando el distanciamiento social:
  - Instalación progresiva de instalaciones de separación, recomendación de uso de máscaras, desinfectantes, etc.
  - A partir del 13 de julio, el uso obligatorio del protector facial en el transporte público.
  - Colaboración entre las empresas de transporte público, la Salud Pública, la Comisión de normas de la equidad, de la salud y de la seguridad del trabajo (CNESST) y el Ministerio de Transporte para determinar medidas preventivas. Una guía está ahora disponible en el sitio del CNESST.

## 3.2. Predecir y comprender el comportamiento de los usuarios

- No hay un retorno directo y a corto plazo a la normalidad.
- Es necesario documentar los efectos de la contención a corto plazo, así como los efectos a más largo plazo para la planificación de los viajes.

Cómo medir el impacto de la contención en el uso de medios virtuales.



Percepciones posteriores a la conclusión: los efectos transformadores de los sistemas empresariales con el teletrabajo.

## 3.3. Seguridad de los usuarios de la carretera

- Restricciones.
- Protocolos.
- Entrevistas.

- Créditos de la fotografía: La Presse y TVA Noticias.



### 3.3. Seguridad de los usuarios de las carreteras (continuación)

- Corredor sanitario y calles peatonales.
- La ciudad de Montreal también ha tomado una serie de iniciativas, que han sido posibles gracias al desarrollo temporal, como los corredores sanitarios y las calles peatonales.



Créditos de la fotografía: ICI Radio Canadá

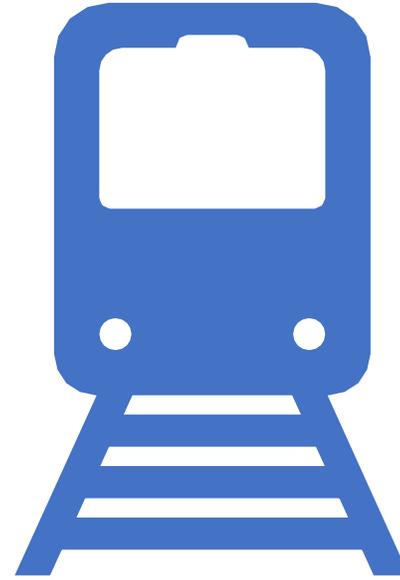
### 3.3. Seguridad de los usuarios de las carreteras (continuación)

- Guía de instalaciones temporales para peatones y ciclistas
  - Para facilitar la movilidad de peatones y ciclistas en el contexto de la pandemia COVID-19, el servicio de asesoramiento de *Vélo Québec* ofrece una guía gratuita para equipar rápidamente a los municipios de Quebec para poner en marcha instalaciones temporales.



Créditos de la fotografía: Vélo Québec, Calle peatonal temporal, Calle Cartier, Quebec.

## 4. Empleados del Ministerio de Transportes de Quebec.



## 4.1. Servicios esenciales

¿Qué se considera un servicio esencial?

¿Qué medidas laborales se aplican a quienes deben presentarse a trabajar o continuar sus actividades?



# LES 17 SERVICES ESSENTIELS À LA CONTINUITÉ DES SERVICES POUR LA SÉCURITÉ, LA SANTÉ ET LE BIEN-ÊTRE ÉCONOMIQUE DE LA POPULATION



Les services essentiels à la continuité des services du ministère des Transports (MTQ) sont ceux dont la perturbation ou l'interruption d'une durée variant entre zéro et huit heures pourrait mettre en péril la vie, la sécurité, la santé ou le bien-être économique des personnes dans une partie ou dans la totalité du territoire. Il ne faut pas confondre ces services avec les services essentiels en cas de grève ni avec les activités essentielles visées par les gouvernements, provinciaux et fédéraux.

## GESTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

### EXPLOITATION DU RÉSEAU ROUTIER : MONITORING ET ENTRETIEN

- 1. Québec 511  
Impact sur la sécurité des usagers du réseau de transport BSM
- 2. Interventions et mesures d'urgence  
Impact sur la sécurité des usagers du réseau et des infrastructures sous la responsabilité du Ministère SMT
- 3. Veille opérationnelle  
Impact sur la sécurité des usagers du réseau routier supérieur SMT
- 4. Surveillance des tunnels  
Impact sur la sécurité des usagers des tunnels ciblés SMT
- 5. Déneigement et déglacage  
Impact sur la sécurité des usagers du réseau et des autres infrastructures sous la responsabilité du Ministère SMT

### MAINTIEN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AUTRES QUE ROUTIÈRES (FERROVIAIRES)

- 6. Transport ferroviaire  
Impact sur le bien-être économique et la sécurité en situation d'urgence SMESM

## AIDE AUX PARTENAIRES

- 7. Évacuations aéromédicales  
Impact sur la santé des patients SMEAA
- 8. Sauvetage aérien  
Impact sur la sécurité des personnes disparues ou en situation d'urgence SMEAA
- 9. Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU)  
Impact sur la sécurité du territoire et des populations touchées par les incendies SMEAA
- 10. Carburant – CGER  
Fonctionnalité des sites de distribution de carburant SMSG
- 11. Ateliers mécaniques – CGER  
Impact sur la fonctionnalité du parc de véhicules gouvernementaux SMSG

## SOUTIEN

### ADMINISTRATIF

- 12. Disponibilité, sécurité et protection des personnes  
Impact sur la sécurité du personnel du Ministère sur les lieux de travail SMSG

### TECHNIQUE

- 13. Conception des structures  
Impact sur la sécurité des structures SMII
- 14. Capacité portante, transport hors-norme et état des structures  
Impact sur le maintien de la sécurité des structures SMII, SMESM
- 15. Électrotechnique et structures de signalisation  
Impact sur le maintien de la sécurité des structures de signalisation et des équipements électrotechniques SMII
- 16. Géotechnique et géologie  
Impact sur la sécurité des citoyens SMII
- 17. Hydraulique  
Impact sur la sécurité des citoyens SMII

## UNITÉS ADMINISTRATIVES NÉCESSAIRES AU PLAN D'ACTION POUR MAINTENIR LES 17 SERVICES ESSENTIELS :

BSM Bureau du sous-ministre, CGER Centre de gestion de l'équipement roulant, DGCSF Direction générale de la gestion des immeubles et des services partagés, DGTI Direction générale des technologies de l'information, DGF Direction générale des finances, DGSCVD Direction générale de la sécurité civile et de la veille opérationnelle, DGRH Direction générale des ressources humaines, DCOM Direction des communications, SMESM Sous-ministère à l'électrification des transports, à la sécurité et à la mobilité, SMT Sous-ministère aux territoires, SMCCSM Sous-ministère à la gestion contractuelle et à la surveillance des marchés, SMEAA Sous-ministère à l'exploitation aérienne et aéroportuaire, SMR Sous-ministère à l'ingénierie et aux infrastructures, SMPD Sous-ministère à la performance organisationnelle, SMSG Sous-ministère aux services à la gestion.

## LES VALEURS QUI DOIVENT GUIDER LES ACTIONS DES INTERVENANTS

LA BIENVEILLANCE

LE JUGEMENT

LE FOCUS



## 4.2. Continuidad de los servicios

- La capacidad de una organización de asegurar, en caso de desastre, la continuación de un servicio esencial a un nivel predefinido. Los propósitos son los siguientes:
  - Preservar la seguridad y la movilidad de los usuarios.
  - Preservar nuestra capacidad de proporcionar servicio, sin importar las probabilidades.
  - Proteger la reputación de nuestra organización.
  - Actuar en pleno cumplimiento de las leyes, normas y reglamentos.



## 4.3. Medidas de teletrabajo

Acceso a las estaciones de trabajo con la intranet.

Consolidación de los conocimientos técnicos: una oportunidad para capacitar y consolidar.

Capacitación en webinar para quienes trabajan en el campo y tienen que trabajar desde casa temporalmente.

Garantizar la seguridad de los empleados a través de medidas de teletrabajo.



## 4.3. Medidas de teletrabajo (continuación)

- La conexión y la gestión del personal de la oficina incluye el desarrollo acelerado de ciertas tecnologías, como la plataforma de colaboración de los equipos.
- Garantizar la seguridad de los empleados en el teletrabajo:
  - Mayor atención a los problemas de salud mental de los empleados;
  - Compartir recursos para los empleados.

# Le pont, ENTRE NOUS!



## 4.4. Comunicaciones internas

- Boletines de noticias:
  - El puente entre nosotros.
  - Palabras diarias del Viceministro Adjunto.
  - Introducción de las actividades prioritarias y los equipos que las apoyan.



## 4.5. Regreso a la libertad despues del confinamiento



LIBERTAD GRADUAL  
DEPARTAMENTAL Y REGIONAL

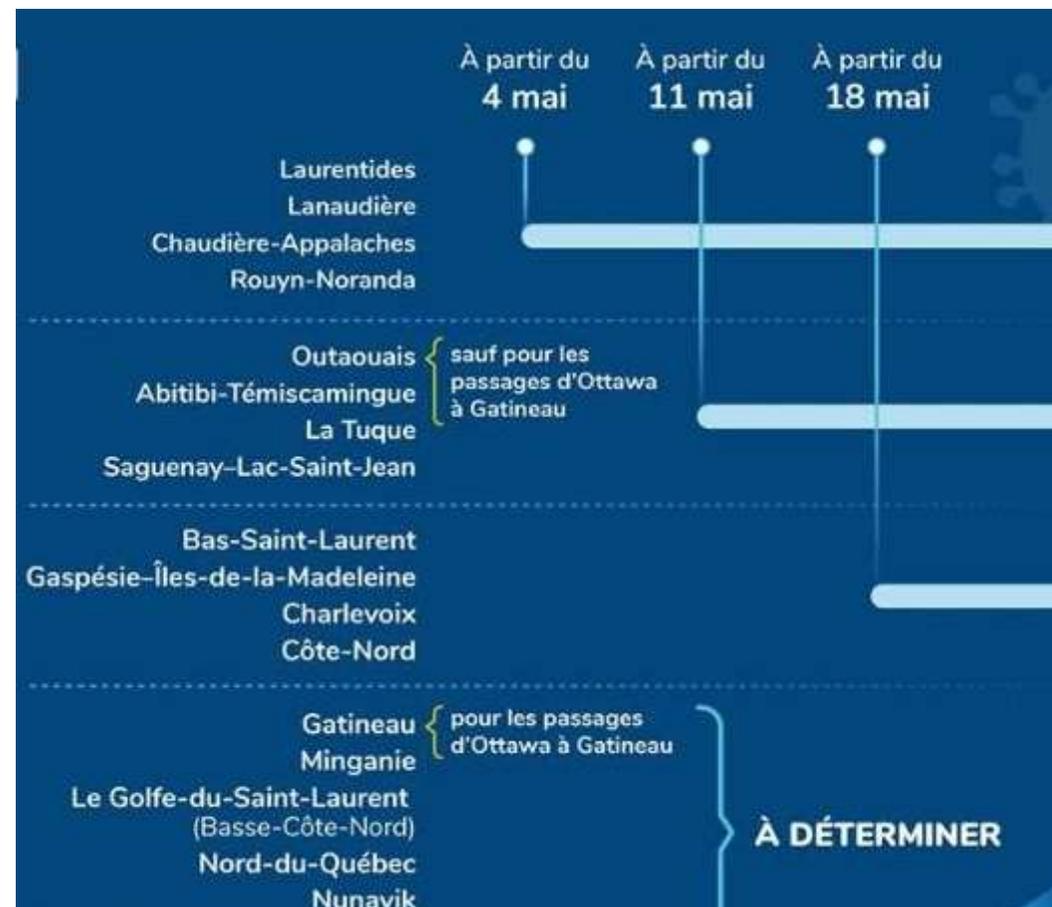


REANUDACIÓN GRADUAL DE  
LA ACTIVIDAD ECONÓMICA



## 4.5. Regreso a la libertad despues del confinamiento(continuación)

- Retirada gradual de los puestos de control.
- Reapertura de los sectores económicos.



## 4.5. Regreso a la libertad despues del confinamiento (continuación)

- El Ministerio de Transportes de Quebec tiene 7.500 empleados.
  - Estrategia departamental para la reanudación gradual de las actividades en el lugar de trabajo .
  - Protocolos para asegurar los lugares de trabajo.
  - Teletrabajo, excepto para el personal de los servicios esenciales y las actividades prioritarias relacionadas con la recuperación económica.
  - Promover un regreso gradual al trabajo en nuestros sitios, en cumplimiento de las recomendaciones de salud pública.
- La Estrategia de Recuperación tiene como objetivo prevenir los problemas de salud y seguridad de los empleados y restaurar todas nuestras operaciones a los lugares de trabajo para el final de la pandemia.

# En conclusión

- Todos los actores de la comunidad vial tienen un papel importante que desempeñar en tiempos de crisis.
- El entorno vial de Quebec requería amplias consultas para garantizar la seguridad y el cumplimiento de las normas sanitarias.
- La elaboración de instrumentos de comunicación con los interesados es un elemento esencial para estructurar las actividades y adaptar la respuesta del sector del transporte.
- La vigilancia continua de las prácticas óptimas es una condición fundamental para la gestión del regreso a la libertad después del confinamiento en los próximos meses.

# ¡Gracias por su atención!

**Ing. Anne-Marie Leclerc**

[anne-marie.leclerc@transports.gouv.qc.ca](mailto:anne-marie.leclerc@transports.gouv.qc.ca)

Viceministro Adjunto de Ingeniería e Infraestructura del Ministerio de Transportes de Quebec.

Primer delegado de Canadá-Quebec.

Presidente honorario de la PIARC.



# IMPACTOS de la lucha contra la pandemia del COVID-19: Operación y mantenimiento de autopistas.

—  
Medidas operativas, Emmanuelle FRENEAT | 07/07/2020

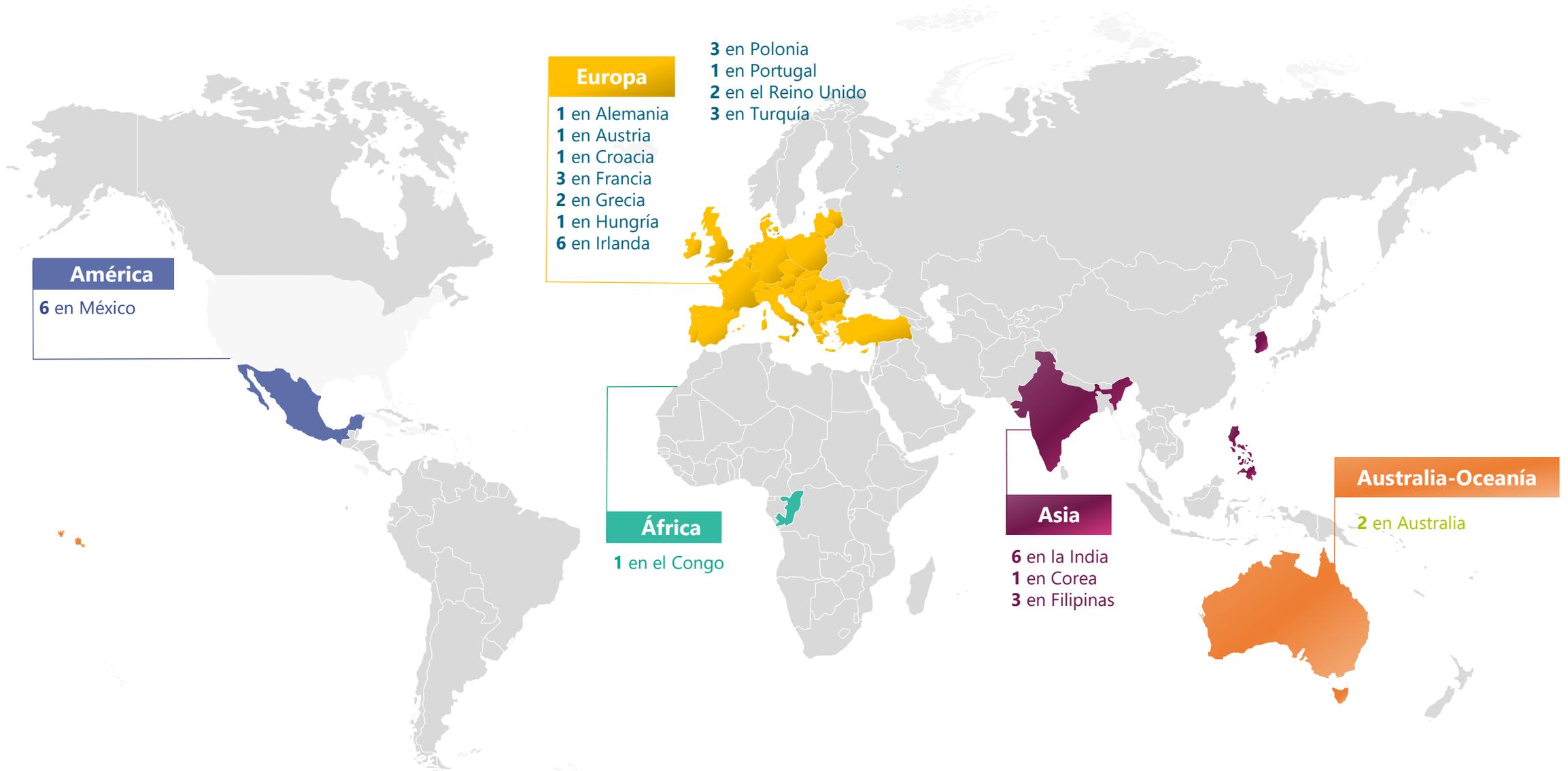
# Emmanuelle Frénéant

- EGIS Grupo de ingeniería, ensamblaje, operación de carreteras y aeropuertos
- **OPERACIÓN de EGIS ROAD**
- **Director General Adjunto**
  - Gestión global de las empresas de explotación de autopistas .
    - 4400 km en funcionamiento, + 40 proyectos en funcionamiento.
    - 20 países, 5 continentes.
    - 9300 empleados.
- **Ex miembro del Comité Técnico de la PIARC**
  - CT B.1 Operaciones de red / STI (2016 - 2019)
  - CT 2.1 Operaciones de la red de carreteras (2011 - 2015)
  - CT 4.1 Gestión de activos (2004 - 2007)





# Red de carreteras operada por egis (4400 km)



# Operaciones de carretera, un servicio esencial

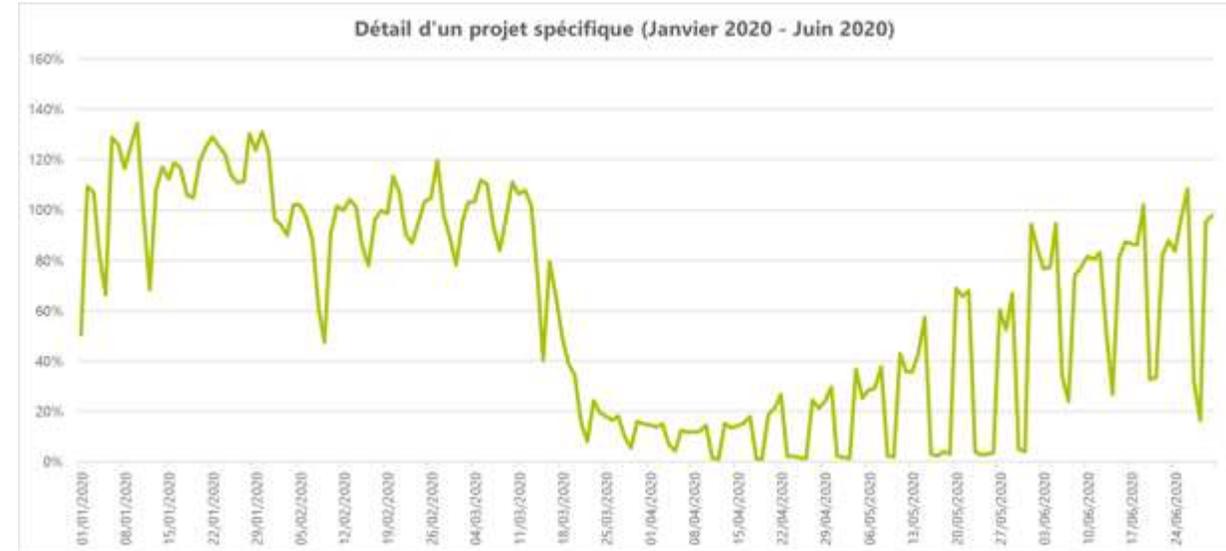
- **El funcionamiento de las carreteras, un servicio indispensable para el buen funcionamiento de los países.**
  - Ejemplos: decreto del Congo del 1 de abril de 2020, circular de México del 3 de abril de 2020.
  - De los 20 países en que opera Egis, sólo la India ha decretado la suspensión de los servicios de explotación y mantenimiento de carreteras durante la contención.
- **Dentro de Europa, las fronteras han permanecido abiertas a los vehículos pesados.**
  - La base de tráfico.
  - Medidas de explotación en las fronteras .
  - Garantizar la seguridad y el confort de los camioneros: una prioridad.
- **Objetivos**
  - La salud y la seguridad del personal, los trabajadores y los usuarios de las carreteras.
  - Continuidad del servicio.

# IMPACTO en el tráfico

Impact sur les trafics (toutes catégories) - tendances



Détail d'un projet spécifique (Janvier 2020 - Juin 2020)



# MEDIDAS INICIALES - planes de continuidad de negocio

## Reevaluación del riesgo

- Actividades críticas.
- Ausencia de personal.
- Ausencia/ fracaso de los subcontratistas.
- Escasez en las adquisiciones (existencias).

## Coordinación

- Definir con cada concesionario o administración de carreteras las circunstancias que pueden llevar a la suspensión de la totalidad o parte de las operaciones.

## Adaptación de los procedimientos operativos

- Organización: visitas de servicio, transporte del personal.
- Planificación y ejecución de actividades.

## Recursos adicionales

- Equipo de protección personal.
- Fuentes externas de mano de obra que pueden ser movilizadas en caso de necesidad
- Vehículos (distanciamiento y desinfección)
- Instalaciones
- Creación y/o activación de sitios de respaldo (por ejemplo, operando PCs) en caso de que un sitio sea puesto en cuarentena.
- Instalaciones (por ejemplo, cabinas de peaje)
- Las redes de computadoras y el hardware
- Seguridad informática (trabajo a distancia)
- Computadoras portátiles (dificultades de suministro)
- Herramientas (incluyendo herramientas de comunicación)

# INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

## Localmente = a nivel de las áreas de trabajo

Multiplicación de los medios de comunicación: redes sociales internas, dispositivos de visualización digital en tiempo real entre centros (distribución de información + reuniones)



El flujo de información necesario para la transmisión adecuada de la información más reciente y la motivación del personal.

## A través de la red de filiales operativas

- +40 proyectos, 20 países
- Intercambio regular de buenas prácticas y la capacitación.
- Compartir alertas de salud y seguridad.

## Las situaciones de emergencia pueden acumularse

- Caso de Croacia: terremoto (5.3 Richter) del 22/03/2020 en la región de Zagreb cerca de la autopista A2.
- Aumento en el nivel de tensión (mayor riesgo de indisponibilidad de recursos, daños a la infraestructura, pérdida de comunicación).



# Impacto en las actividades

## Seguridad - dependiendo del contexto local

- Supervisión: estaciones centrales de operación (24/7).
- La segregación de los equipos.
- Activación/creación de PCs de respaldo capaces de asegurar la supervisión completa de la autopista en caso de que el PC principal tenga que ser puesto en cuarentena.

## Respuesta a los incidentes

- Procedimientos y equipo para limitar los riesgos de contaminación entre el personal y los usuarios a los que se prestará servicio.



# Impacto en las actividades

## El peaje - dependiendo del contexto local

- Ejemplos de diseños de cabinas de peaje para limitar el contacto entre los cobradores de peaje y los clientes:
  - Dispositivos de protección temporal para ventanas de plexiglás
  - Terminales de pago sin contacto/ recarga de cuentas colocadas fuera de las cabinas.
- Promoción de métodos de pago desmaterializados:
  - Señalización de mensaje variable
  - Apertura de centros de llamadas adicionales para promover las suscripciones al peaje electrónico
  - La información en los medios de

comunicación

- Cambiando a la automatización completa en algunas estaciones, con asistencia si es necesario.



# Impacto en las actividades

## Sostenibilidad - dependiendo del contexto local:

- Dependiendo del país, interrupción más o menos larga de una obra en construcción.
- Refuerzo de los permisos de intervención empresarial.
- Reanudación gradual de las actividades de sostenibilidad.
  - Balizas para la reparación de carriles de deslizamiento, reparación de vallas, barrido de pavimento, puente de grietas, hidrodapuración.
  - Siempre que sea posible, acelerar el programa de mantenimiento para realizar operaciones bajo el tráfico, aprovechando el tráfico reducido .
- Áreas de servicio
  - Aumento de la frecuencia de limpieza de las duchas y los baños.
  - Soluciones para mitigar el cierre de restaurantes .
- Priorizar el trabajo individualizado.
  - Aplicación móvil / informe de situaciones de peligro.

# Algunos retos de la fase de recuperación

- Aspectos económicos relacionados con la reanudación del tráfico.
- Mantener e incluso aumentar la conciencia del personal.
- Seguridad del personal de carreteras y autopistas:
  - Cada vez más conductores que carecen de atención



# Contactos

[www.egis.fr](http://www.egis.fr)



**Emmanuelle Frénéat**

*Emmanuelle.freneat@egis.fr*



SECCIÓN  
01.





# CRISIS DEL COVID-19: LA SITUACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN SENEGAL



**Mohamed LAYE** ([mlaye@ageroute.sn](mailto:mlaye@ageroute.sn))

Jefe de la División de Grandes Obras Viales  
AGEROUTE, Senegal



**Dakar**

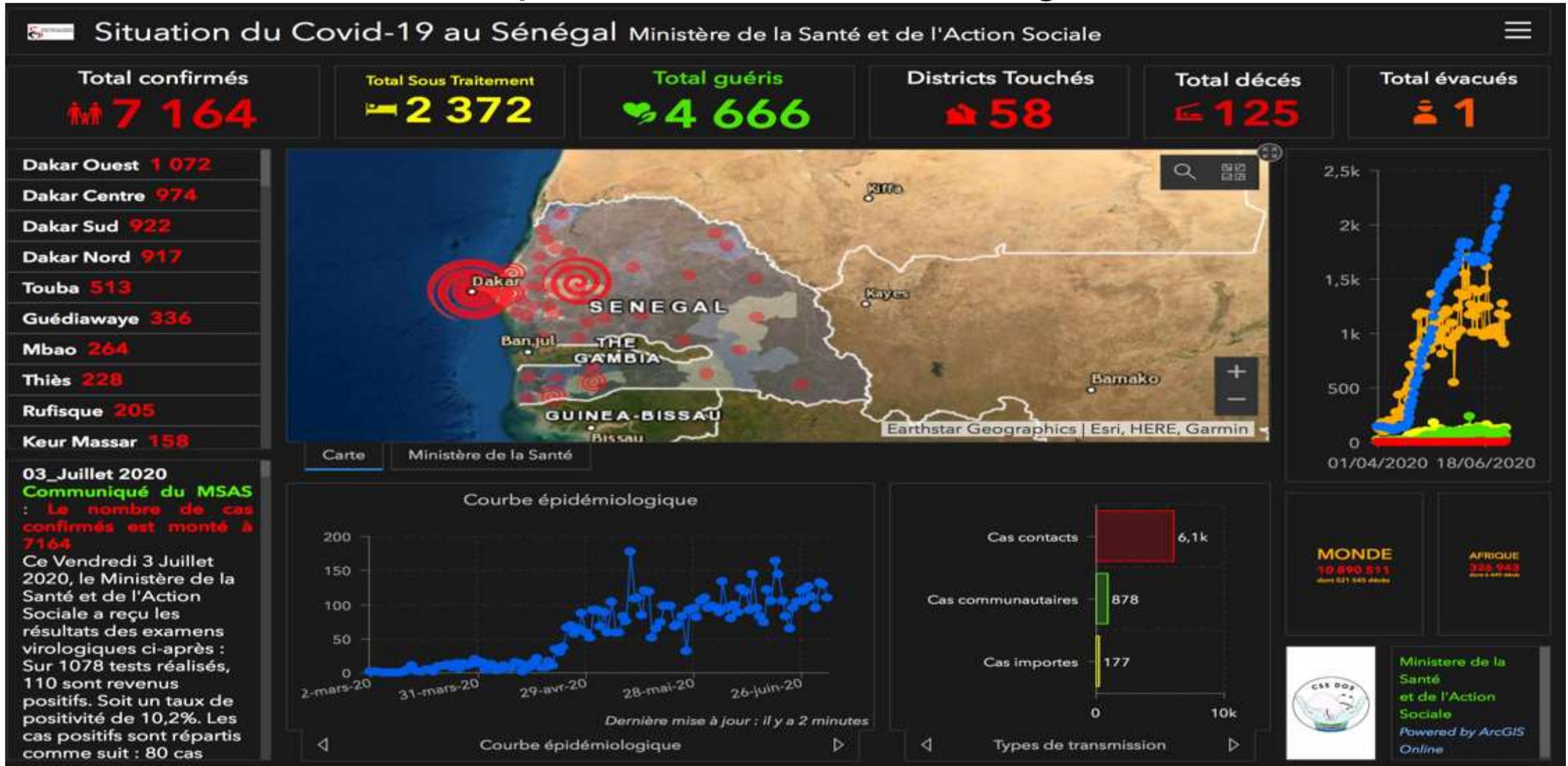
**Julio de 2020**

# Estructura de la presentación

1. La situación de la pandemia en el Senegal.
2. El programa de respuesta del Gobierno.
3. Medidas adoptadas por el Ministerio encargado de las carreteras y el transporte terrestre.
4. Medidas adoptadas por AGERROUTE.
5. Consecuencias para las adquisiciones y los proyectos en curso.
6. El Plan de Recuperación POST-COVID 19: el sector del transporte terrestre .



# 1. La situación de la pandemia en el Senegal (fuente Ministerio de Salud y Acción Social)



## 2. El Programa de Respuesta del Gobierno (1/2)

- **16 de marzo:** Cierre de escuelas y universidades.
- **19 de marzo:** Cierre de fronteras .
- **20 de marzo:** Prohibición de rezar en los lugares de culto .
- **23 de marzo:** Declaración del estado de emergencia y establecimiento de un toque de queda de 8pm a 6am. Se redujo el transporte de personas y se impusieron estrictas normas de higiene.
- **2 de abril:** Aprobación de la Ley N° 2020-13, que faculta al Presidente de la República para adoptar, por decreto, medidas que entren en el ámbito de aplicación de la ley para hacer frente a la pandemia del COVID-19 .
- **8 de abril:** Ajuste de las medidas de excepción al despido y a los despidos.
- **Junio:** Relajación de la mayoría de las medidas

Programa de Resistencia Económica y Social (PRES), fondo de fuerza COVID-19 con **1000 mil millones de FCFA (1.524 mil millones de euros):**

- Fortalecimiento del sistema de salud: **64.400** millones de francos CFA.
- Fortalecimiento de la resistencia social de las poblaciones: **100.**
- Estabilidad macroeconómica y financiera para apoyar al sector privado y mantener los puestos de trabajo: **657,6.**
- Suministro regular de hidrocarburos, productos médicos, productos farmacéuticos y artículos de primera necesidad: **178.**



## 2. El Programa de respuesta del Gobierno (2/2)

### **El ESRP en el sector del transporte terrestre (infraestructura y servicios)**

- Pago por parte del estado de una gran parte de sus atrasos a los proveedores de servicios (empresas y oficinas de control) que participan en proyectos de infraestructura.
- Subvención a las empresas de transporte público (*Dakar Dem Dikk, AFTU*).
- Subvención a los transportistas privados (urbanos e interurbanos).
- Reapertura del transporte interurbano a principios de junio, tras las violentas manifestaciones de los conductores.

### 3. Medidas adoptadas por el Ministerio de Infraestructura y Apertura del Transporte Terrestre (MITTD)

- Transporte de pasajeros: Limitar el número de pasajeros a la mitad del número indicado en el documento de registro del vehículo. Esta medida fue derogada a principios de junio de 2020.
- Estaciones de pasajeros urbanos: Promover medidas de higiene (guantes, máscaras, desinfectantes de manos), medidas de seguridad y limitar el número de pasajeros.
- Gestión de vehículos de fuselaje ancho: Evitar agrupaciones en las plataformas de carga y limitar a 2 el número de personas en la cabina; en las estaciones de pesaje, evitar el contacto físico entre el personal y los usuarios y adoptar los gestos barrera.
- Operadores de autopistas: Tomar medidas para proteger al personal, adaptar el número de personal al alcance de las tareas, proporcionar máscaras y guantes al personal, reducir los carriles manuales.

# 4. Medidas adoptadas por AGEROUTE

## A nivel de la Agencia

- La introducción del teletrabajo para algunos funcionarios, la alternancia de trabajo para otros y la reorganización del horario de trabajo (de 8 a 13 horas en lugar de 8 a 17 horas) para el resto del personal que debe seguir trabajando en persona;
- Volver a las horas normales de trabajo a partir del 3 de julio de 2020.
- Licencia de algunos funcionarios; prohibición de visitas; reuniones por videoconferencia .
- El envío y la recepción de correo por medios electrónicos exclusivamente fuera de la correspondencia de carácter estratégico.
- El procesamiento de los recuentos de los proveedores como en el pasado.

## A nivel de la obra

- Estableciendo instalaciones limpias para lavarse las manos regularmente con jabón.
- El suministro de desinfectantes de manos, máscaras y pañuelos a los trabajadores.
- Limpieza regular de los locales y herramientas de trabajo.
- Recordatorio de los gestos barrera recomendados por las autoridades sanitarias durante las reuniones inevitables.

## 5. Consecuencias en la adquisición y las obras en curso (1/3)

- Aplazamiento de las fechas de presentación de ofertas a una fecha posterior, para las licitaciones internacionales.
- Retraso en la puesta en marcha de algunos proyectos.
- Retraso en la ejecución del presupuesto.
- Gestión de las reclamaciones por demora de las empresas afectadas.
- Gestión de las reclamaciones de indemnización de las empresas afectadas.

# 5. Las consecuencias en la adjudicación de contratos y en las obras en curso (2/3)

- El ritmo de progreso de los trabajos está disminuyendo.
- Reducción de las horas de trabajo .
- El lento suministro de materiales de construcción y piezas de repuesto o de desgaste a las obras de construcción.
- Bloqueo del movimiento de personal expatriado y proveedores de servicios de países extranjeros.
- Retraso en los trabajos de reparación o mantenimiento de ciertos equipos de construcción.
- Los aumentos de los precios del transporte.
- Falta de control sobre los plazos de fabricación y la entrega de los suministros y el equipo que se va a importar de Europa o China.
- Evocación del caso de fuerza mayor y notificación al propietario del proyecto del impacto en el costo y el tiempo de ejecución.

# 5. Consecuencias en la adquisición y las obras en curso (3/3)

¿Es la crisis de Covid-19 un caso de fuerza mayor para los mercados actuales?

"Se entenderá por fuerza mayor para el cumplimiento del presente contrato todo acto o acontecimiento imprevisible, irresistible, ajeno al control de las partes y que haga prácticamente imposible el cumplimiento del contrato, como los desastres naturales, incendios, explosiones, guerras, insurrecciones, movilizaciones, huelgas generales, terremotos, **pero no los actos o acontecimientos que sólo dificulten o hagan más oneroso el cumplimiento de una obligación para su deudor**".

Artículo 18.3 del CGC

"En caso de que se produzca un caso de fuerza mayor, el Contratista tendrá derecho a una **indemnización por las pérdidas** sufridas y a un **aumento razonable del plazo para el cumplimiento**" Artículo 18.3 de las CGC.

Por lo tanto, la crisis del Covid-19 no se considera un caso de fuerza mayor. Sin embargo, se debe favorecer la acción concertada para hacer frente a los efectos de la situación en el cumplimiento de los contratos de manera equitativa.

## 6. El Plan de Recuperación POST-COVID 19: INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERA (1/3)

Problemas identificados	Medidas recomendadas	Acciones/actividades	Fecha límite
<b>1. INFRAESTRUCTURA DE CARRETERAS</b>			
P1: Apalancamiento y acceso a los mercados y servicios	M11: Apertura interna y externa	1. Aplicación del Programa de Apertura de Zonas de Producción Agropecuaria y Minera (PDZAM).	2020-2022
		2. La construcción del segundo puente de Ziguinchor.	2022-2024
		3. La construcción de la autopista Thiès-Tivaouane-Saint Louis en el marco de un acuerdo PPP.	2021-2024
		4. Desarrollo y construcción de la carretera Koumpentoum - Payar - Linguère – Tarrédji.	2022-2025
		5. Desarrollo y construcción de la carretera Tambacounda - Nawel - Matam .	2022-2025
		6. Adquisición de dos transbordadores para cruzar el río Senegal y abrir zonas del país.	2021-2022
	M12: Continuar la política de rehabilitación de las principales carreteras	1. Rehabilitación de la Carretera Nacional 2 entre Thiès y Saint Louis.	
		2. Refuerzo del corredor Dakar-Bamako.	2020-2022
	M13: Apertura de las zonas rurales y de producción	1. Ejecución del Programa de apertura de zonas de producción agrícola: tecnología COLTRACK.	2020-2022
P2: Movilidad urbana	M21: Mejora de la movilidad urbana en Dakar con vistas a los acontecimientos mundiales organizados por el Senegal (Foro Mundial del Agua en 2021 y JOJ 2022).	1. Proyecto de Apoyo al Transporte y la Movilidad Urbana (PATMUR 3).	2021-2024
		2. Mejora y ampliación de la carretera Cynros-Seven Up-Malick SY.	2020-2022
		3. Extensión del despeje norte (P3).	2020-2022
		4. Establecimiento de un servicio de embargos y averías de automóviles para la fluidez del tráfico.	2021-2024
		5. Aplicación de un sistema de regulación dinámica del tráfico mediante el uso de semáforos y ejecución de proyectos piloto para el desarrollo adecuado de carreteras y cruces, teniendo en cuenta el transporte público.	2021-2024
		5. Estacionamiento en Dakar: Desarrollo de aparcamientos de pago (PPP).	2021-2024

## 6. El Plan de Recuperación POST-COVID 19: SERVICIOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA (2/3)

Problemas identificados	Medidas recomendadas	Acciones/actividades	Fecha límite
<b>2. SERVICIOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA</b>			
P6: Suministro de transporte insuficiente e inadecuado	M61: Reforzar la flota de pasajeros y mercancías urbana e interurbana y mejorar la calidad de los vehículos en la carretera.	1. Continuar el programa nacional de renovación de la flota de taxis, autobuses y minibuses.	2021-2024
		2. Renovar la flota de autocares.	2021-2024
		3. Renovar la flota de camiones y semirremolques.	2021-2024
		4. Ampliar los modernos centros de inspección de vehículos de carretera. .	2021-2024
	M62: Aumento de los activos fijos (150 autobuses de Sunlong y 180 autobuses de Ashok Leyland).	1. Realizar un inventario exhaustivo.	
		2. Lanzar el mercado de adquisición de piezas de repuesto para autobuses de Sunlong.	
		3. Lanzar el mercado de adquisición de repuestos para autobuses de Ashok .	
	M63: Adquisición de autobuses adaptados para el transporte internacional y para el servicio AIBD.	1. Elaborar un nuevo proyecto para la adquisición de autobuses en relación con la supervisión técnica.	20 de junio
		2. Llevar a cabo misiones técnicas relacionadas con la cooperación.	20 de septiembre
3. Búsqueda de socios financieros locales e internacionales.		20 de diciembre	
P7: Obsolescencia de la infraestructura y el equipo	M71: Rehabilitación e implementación de infraestructura estructural para el transporte público (depósitos, talleres, estaciones y terminales).	1. Realizar un estudio prospectivo para asegurar las reservas de tierras para el establecimiento de zonas de estacionamiento en las regiones de Dakar y Thies (incluidos los centros urbanos)..	21 de diciembre
		2. Realizar la reestructuración general de la red y llevar a cabo el desarrollo urbano, incluyendo las estaciones de autobuses y las zonas de aparcamiento en Dakar.	2021-2024
		3. 3. Crear centros de intercambio intermodal para aumentar el número de pasajeros que utilizan la TER.	2021-2024
	M72: Modernización del equipo y creación de capacidad de los interesados.	1. Establecer sistemas de información y vigilancia para las operaciones .	2021-2024
		2. Fortalecer las capacidades de los actores y revisar las convenciones .	2021-2024
		3. Establecer y gestionar el centro de capacitación en materia de transporte.	2021-2024
	M73: Construcción de la sede y otros locales de operación para Dakar Dem Dikk.	1. Elaborar estudios de arquitectura.	
2. Evaluar la labor que se llevará a cabo.			
3. Activar los procedimientos de adquisición.			

## 6. El Plan de Recuperación POST-COVID 19: Financiación (3/3)

	<i>Estado</i>	<i>Estado + Socios Técnicos y Financieros + Asociación Público- Privada</i>	<i>TOTAL</i>
<b>1. INFRAESTRUCTURA DE CARRETERAS</b>			
<i>Cantidad (en euros)</i>	<b>544 794 946</b>	<b>1 673 780 488</b>	<b>2 218 575 435</b>
<i>%</i>	<b>25%</b>	<b>75%</b>	<b>100%</b>
<b>2. SERVICIOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA</b>			
<i>Cantidad (en euros)</i>	<b>176 305 616</b>	<b>1 086 055 842</b>	<b>1 262 361 458</b>
<i>%</i>	<b>14%</b>	<b>86%</b>	<b>100%</b>
<b><i>TOTAL (en euros)</i></b>	<b>721 100 563</b>	<b>2 759 836 330</b>	<b>3 480 936 893</b>
<i>%</i>	<b>21%</b>	<b>79%</b>	



## Sandrine ROUSIC

Secretario francófono del Comité Técnico de la PIARC 2.1

Ingeniero director de proyecto en el Departamento de Planificación Espacial en el Cerema Méditerranée.



**PIARC y COVID-19**

**7 de julio de 2020**





## Pascal ROSSIGNY

Secretario francófono del Comité Técnico de la PIARC 3.3  
Jefe del Área de Negocios de Gestión de Activos de Cerema.

**PIARC y COVID-19**

**7 de julio de 2020**



# Presentación de Cerema

Cerema (*Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement*) es una institución pública centrada en el apoyo a las políticas públicas, situada bajo la doble supervisión del Ministerio de Transición Ecológica y Solidaria y el Ministerio de Cohesión Territorial y Relaciones con las Autoridades Locales.

Conocimientos especializados internacionales (asociación con muchos países, Comunidad Europea, Banco Mundial, etc.)

# Los campos de acción de Cerema

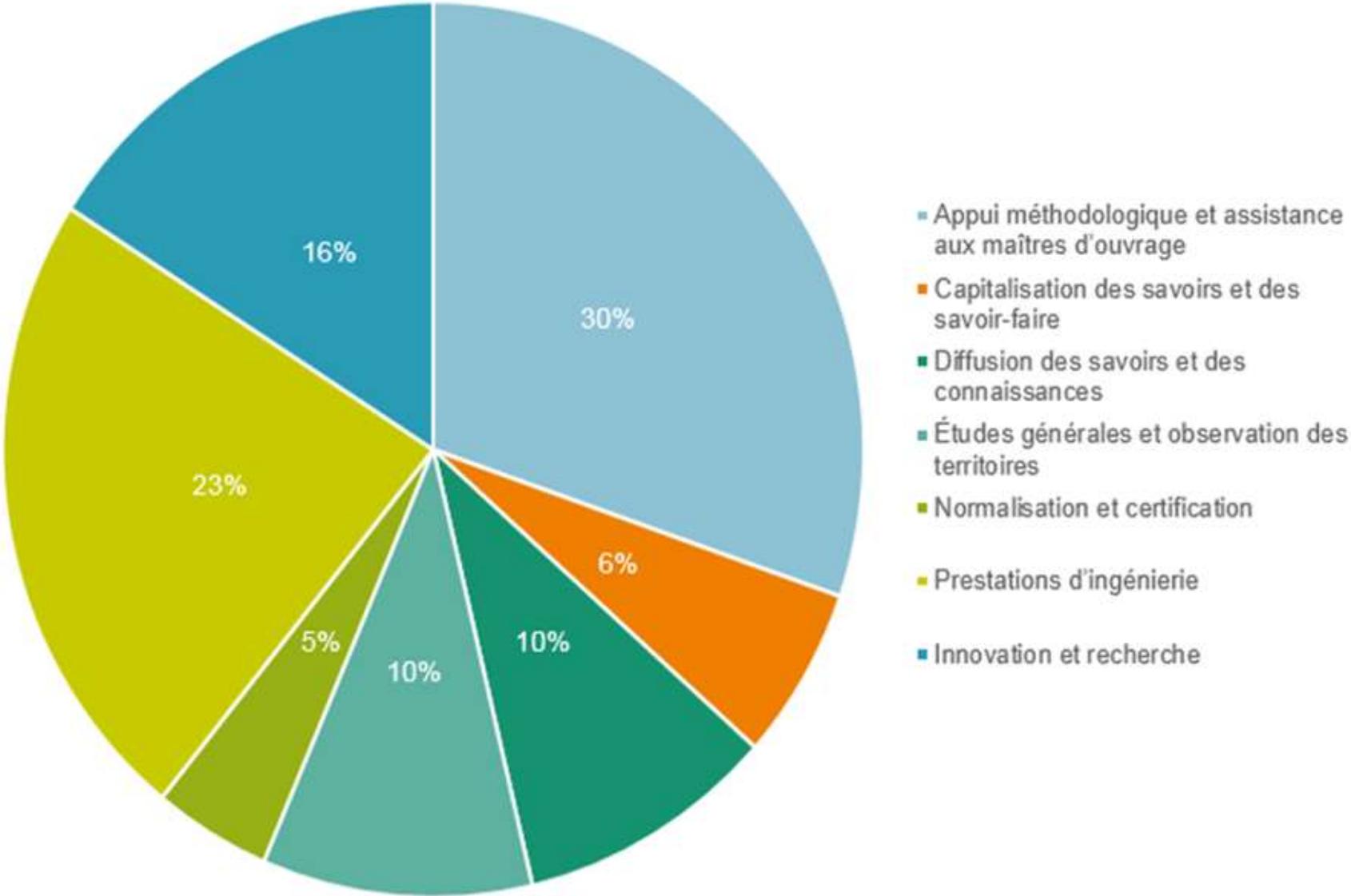


2.700 agentes en todo el país

400 expertos e investigadores



# Intervención a través del "continuum"



# Plan de respuesta

El impacto del COVID-19 en la actividad en Francia.

La movilidad de manera diferente, en respuesta al COVID-19.



# El impacto del COVID-19 en la actividad en Francia

**Pascal ROSSIGNY**

Secretario francófono del Comité Técnico de la PIARC 3.3

Jefe del Área de Negocios de Gestión de Activos de Cerema



**PIARC y COVID-19**

**7 de junio de 2020**

# La pandemia del COVID-19 en Francia

- 30.000 muertos.
- Confinamiento a partir del 17 de marzo.
- El 80% de las actividades de la construcción.
- Una guía elaborada en abril de 2020 para definir los procedimientos para reanudar la actividad comercial.
- Desconfinamiento en varias fases a partir del 11 de mayo de 2020.

# Orientación sobre las recomendaciones de seguridad sanitaria para la continuidad de las actividades de construcción durante un brote de coronavirus COVID-19

- Las empresas deben cumplir estrictamente las recomendaciones de esta guía durante el período de contención decidido por las autoridades y, si no pueden hacerlo, deben cesar su actividad en las obras en cuestión.
- Esta guía ha sido aprobada por los Ministerios de Transición Ecológica y Solidaria, de Asuntos Urbanos y Vivienda, de Solidaridad y Salud, y de Trabajo.
- Guía descargable con hojas de información práctica:

<https://www.preventionbtp.fr/Actualites/Toutes-les-actualites/Sante/Covid-19-un-guide-de-preconisations-pour-assurer-la-securite-sanitaire-sur-les-chantiers-du-BTP>

# Hojas de información práctica

COVID-19

## CORONAVIRUS, SE DÉPLACER EN SÉCURITÉ POUR SE PROTÉGER DANS LES VÉHICULES ET LES ENGIN DU BTP



Privilégiez le déplacement individuel dans un véhicule personnel.  
Si plusieurs personnes : une personne par rang, positionnées en quinconce.



Assurez la distance d'un mètre entre les personnes.

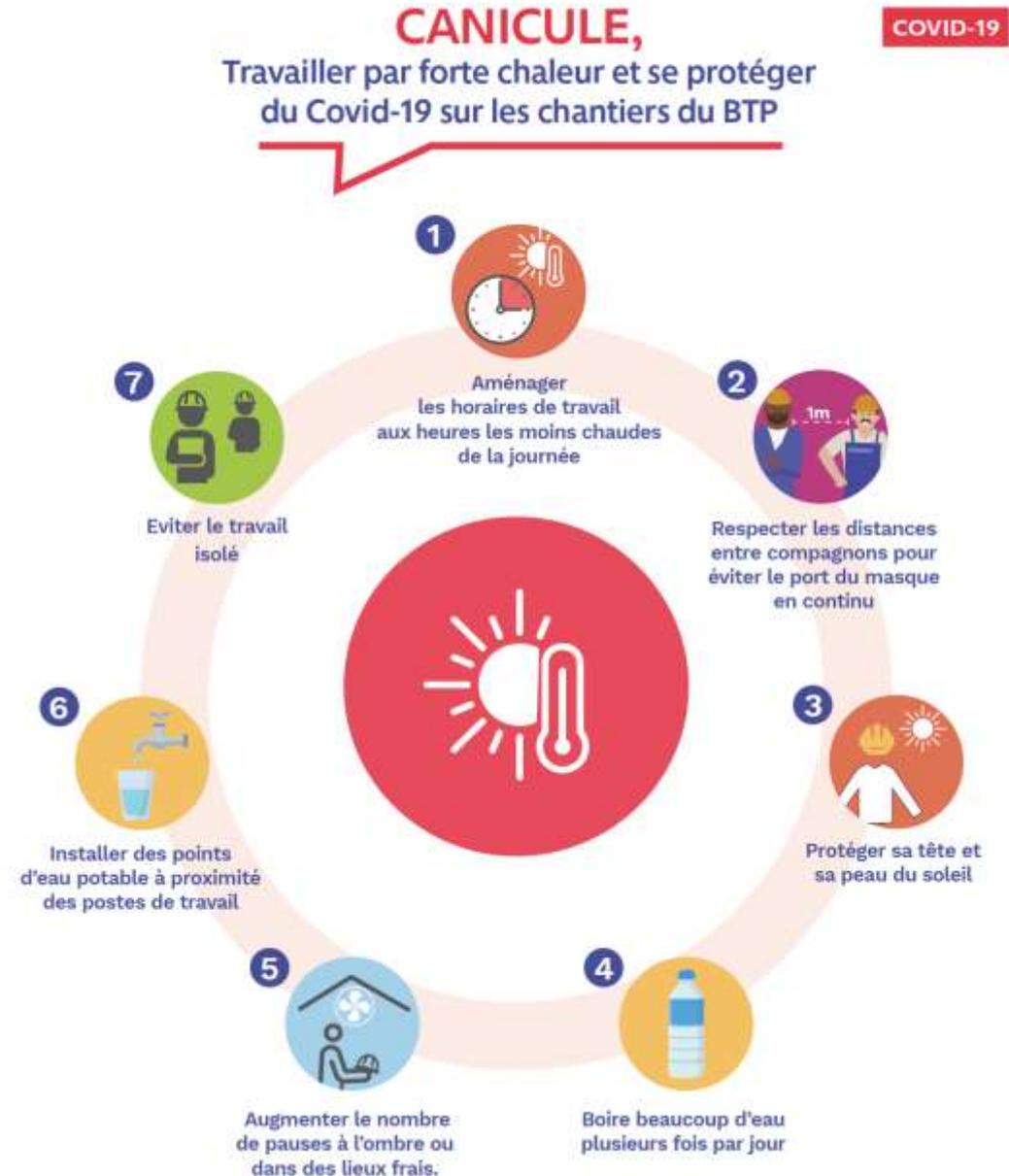


Désinfectez systématiquement les surfaces à chaque changement d'utilisateur et d'utilisation : volant, levier de vitesse, poignées de coffre, de portes et comodors...



Conservez sur vous l'autorisation de déplacement de l'entreprise.

Un archivo agregado recientemente: "Ola de calor"



# Situación posterior a la conclusión

Se ha reanudado la actividad de la construcción.

*Routes de France* (sindicato de empresas viales) teme una caída del 18% en la facturación de las obras viales para el año 2020 en su conjunto.

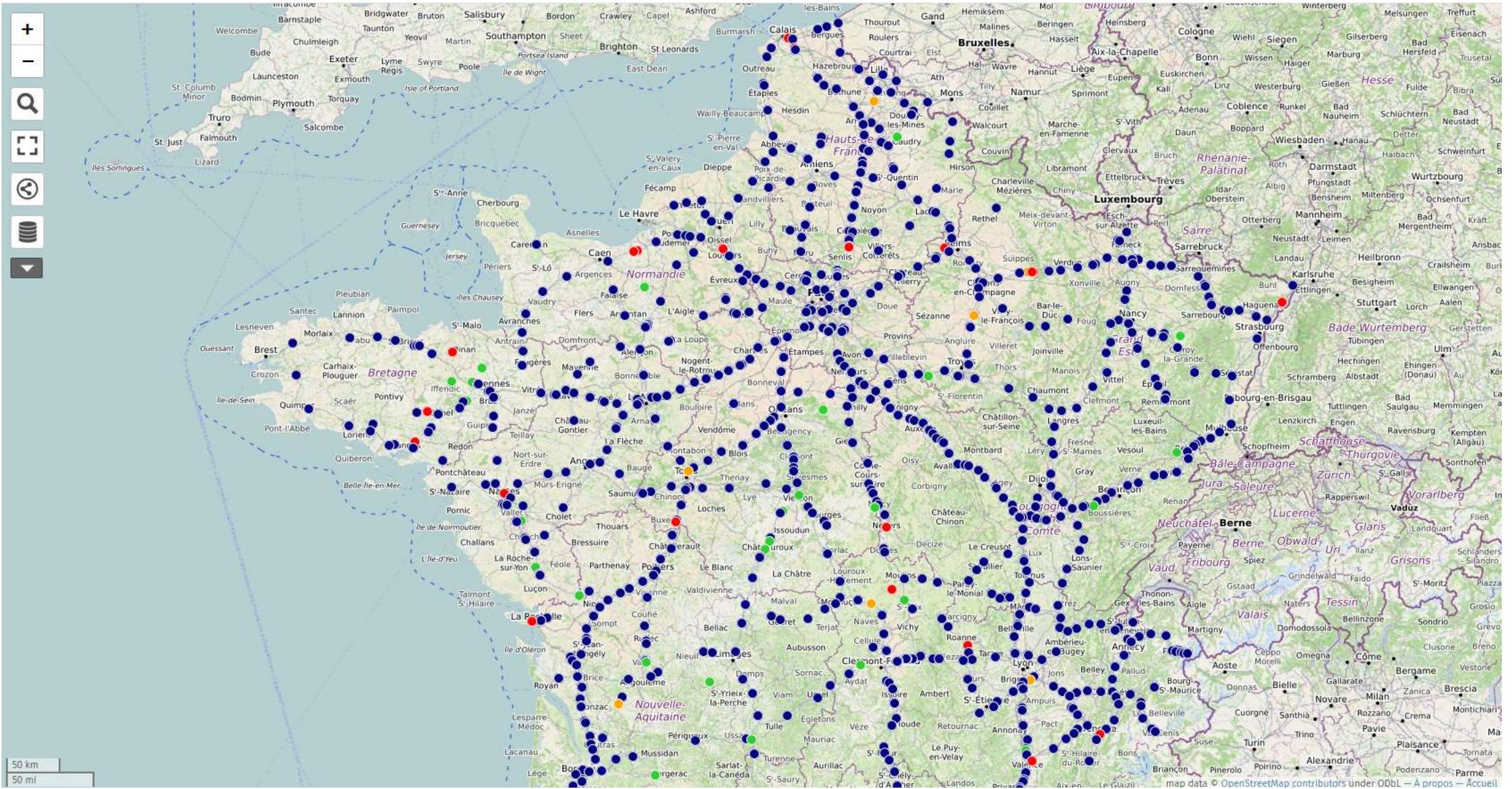
La fuerte expectativa de que los nuevos alcaldes, elegidos hace unos días, lanzarán nuevas obras.

Plan de estímulo

# Transporte de carga

- Para asegurar la continuidad del transporte de mercancías, que era crucial para gestionar la crisis del COVID-19, era esencial mantener abiertos los servicios esenciales para que los conductores pudieran descansar, reposar, llevar comida y limpiar los baños.
- *Bison Futé* ha puesto a disposición de los transportistas el mapa de las zonas de descanso y de servicio accesibles a través del siguiente enlace:

[https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/cartographie-des-haltes-pl-reseau-routier-national\\_433826#8/47.843/1.494](https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/cartographie-des-haltes-pl-reseau-routier-national_433826#8/47.843/1.494)



# Adquisiciones

- El suministro ha estado perfectamente asegurado durante toda esta crisis.
- Los héroes de esta crisis son, por supuesto, los trabajadores de la salud; también hay que rendir homenaje a todos aquellos que han hecho posible que la población reciba suministros.
- Con la esperanza de no experimentar una segunda ola de la pandemia, ahora es el momento de trabajar hacia la recuperación económica.
- El "día después" es diferente del "día anterior", con nuevas formas de moverse. Sandrine ROUSIC te lo va a contar ahora...



# La movilidad es diferente como resultado de COVID-19

**Sandrine ROUSIC**

Secretario francófono del Comité Técnico de la PIARC 2.1

Ingeniero director de proyecto en el Departamento de Planificación Espacial en el Cerema Méditerranée



**PIARC y COVID-19**

**7 de junio de 2020**

# Acompañando el cambio de la movilidad gracias a la oportunidad del COVID

- Contexto nacional francés y consecuencias de la pandemia.
- Apoyo a las comunidades en la aplicación de los desarrollos del modo activo a largo plazo y posterior a la contención.

# ¿Por qué estar interesado en la bicicleta?

- Desafíos: ecología, salud, economía, atractivo de las ciudades.
- Cuestiones para los ciclistas y las comunidades.
- 1<sup>er</sup>. Plan del gobierno francés (septiembre de 2018).
- El objetivo es triplicar el uso de la bicicleta para alcanzar el 9% de todos los viajes para el 2024, año de los Juegos Olímpicos.
- Refuerzo con la Ley de Orientación para la Movilidad (2019).



# En Francia algunas figuras clave:

- El ciclismo, una estrategia de movilidad eficiente y de bajo costo para las comunidades.
- Fractura territorial de la bicicleta en Francia: un crecimiento muy fuerte en las ciudades centrales de las grandes aglomeraciones, pero un declive en la periferia y en las zonas rurales.
- Brecha social en el ciclismo: fuerte crecimiento de la población activa, especialmente de los directivos; disminución entre los niños, los ancianos y los trabajadores.
- 30 M de franceses mayores de 15 años utilizan la bicicleta al menos una vez al año, pero sólo 3,3 M la utilizan de forma cotidiana. Viajan 11.000 millones de kilómetros al año.
- VAE: una progresión muy importante, sobre todo en la periferia, en las zonas rurales, entre los mayores de 50 años y las mujeres, un verdadero complemento de la bicicleta clásica. Distancias más largas, una mayor frecuencia de uso, un cambio del coche a la bicicleta.
- ¡El francés promedio tiene una frecuencia de práctica del ciclismo menor que los alemanes de más de 80 años!



**LES MOYENS POUR ARRIVER À 9%**

**100 000 KM**  
D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES  
À RÉALISER

**INVESTIR**  
**30 €/AN/HAB**  
(contre 271 € pour la voiture  
et 473 € pour les transports  
en commun)

## LE POTENTIEL EST ENCORE TRÈS FORT

Nombre de VAE vendus par an pour 1.000 habs :

FRANCE

**5**



PAYS BAS et BELGIQUE

**25**



## LES FEMMES SONT L'AVENIR DU VÉLO

Plus l'usage du vélo augmente, plus la part des femmes est élevée



	% femmes	Part modale vélo
Strasbourg	47%	10%
Saint-Étienne	15%	0.5%

# Postconfinamiento

- En Francia, las medidas de confinamiento han dado lugar a una disminución sin precedentes de todos los desplazamientos y a un abandono de las carreteras por parte de los vehículos de motor, lo que deja margen para numerosas **oportunidades de reequipar los espacios públicos**.
- Al salir del confinamiento, es deseable que muchos franceses elijan la bicicleta o **la marcha a pie** como medio de transporte para sus desplazamientos cotidianos, ya que se trata de medios de transporte de gran **capacidad que permiten la distancia física entre los usuarios, a diferencia del** transporte público.
- El ciclismo se reconoce como un verdadero gesto de barrera y debe asumir un papel de liderazgo en la movilidad post-confinamiento.



# En Francia, un plan gubernamental de 20 millones de euros para fomentar el ciclismo en el contexto de la salida del confinamiento.

- El miércoles 29 de abril, el Ministerio de la Transición Ecológica y Solidaria anunció un plan de 20 millones de euros para facilitar el uso de la bicicleta fuera del encierro, con el fin de **evitar un cambio masivo del transporte público al automóvil.**
- Este plan del gobierno incluye:
  - Una tarifa plana de 50 euros para la reparación de una bicicleta (cambio de cadena, freno, neumático, desviador...) dentro de una red de referencia de reparadores, que será listada en una plataforma dedicada que pronto será administrada por el FUB.
  - La financiación de las plazas de aparcamiento temporales.
  - Financiación de cursos de formación para aprender o volver a aprender a montar en bicicleta.
  - Acelerando la introducción del paquete de movilidad sostenible en el sector privado, hasta 400 euros.



**Ceremonia movilizada durante la pandemia con la publicación de 2 guías expresas sobre el alojamiento temporal, una serie de seminarios web, una oferta de servicios adaptados a las comunidades.**

## **7 palancas que facilitan el movimiento de los ciclistas durante el periodo posterior al confinamiento:**

- Reducir el número de carriles asignados al tráfico motorizado.
- Ampliar las instalaciones de ciclismo existentes.
- Actuando en los espacios de estacionamiento motorizado.
- Cambiar el plan de tráfico.
- Velocidad moderada.
- Permitir circular a los ciclistas en los carriles de los autobuses.
- Prepara un estacionamiento para bicicletas.



VERS DES VILLES ET DES TERRITOIRES 100 % MARCHABLES, 100 % CYCLABLES

**Oser des aménagements provisoires**

- ▶ pour permettre aux usagers d'explorer d'autres façons de se déplacer, à l'occasion de crises (Covid-19...) mais également lors de grands chantiers, de grands événements (ludiques, sportifs, culturels) ;
- ▶ pour accélérer collectivement l'évolution vers les modes de déplacements plus durables ;
- ▶ pour aller vers des espaces publics de qualité, plus généreux et plus accueillants.

**Deux guides « express » facilitateurs**

Le Cerema s'engage fortement pour accompagner les acteurs des territoires vers le développement de la marche et du vélo. À cet effet, il a formalisé des recommandations pour faire évoluer les projets et les pratiques et permettre à chacun de tester et d'ajuster des solutions.

[Consulter ce guide](#) [Consulter ce guide](#)

# Periodo posterior al confinamiento

- Una verdadera oportunidad para desarrollar el uso de la bicicleta a diario, de forma **sostenible**.
- Un verdadero entusiasmo de parte de las autoridades locales con la introducción de instalaciones en favor de los modos activos.
- **Para demostrar que es posible hacer lo contrario:**  
Al liberarse de las etapas clásicas de un proyecto, los desarrollos temporales se atreven a recalificar rápidamente el espacio público gracias a dispositivos ligeros, reversibles o evolutivos, destinados a cambiar la representación mental del uso del lugar y a hacer evolucionar los comportamientos. Pueden ser sencillos y al mismo tiempo mejorar la calidad de uso de todo el espacio público.



Fréquentation Vélo pendant la période post-confinement  
du 11 au 31 mai 2020 / à la même période en 2019  
(Source : Vélo et Territoires)

	Urbain	Périurbain	Rural
Passages	+27%	+29%	+30%
Semaine	+16%	+23%	+10%
Week-end	+64%	+38%	+66%



[https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/amenagements-provisoires-pour-les-pietons-cerema\\_460215#6/47.033/5.208](https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/amenagements-provisoires-pour-les-pietons-cerema_460215#6/47.033/5.208)



Nuevo FUB, un mapa basado en el Barómetro de las Ciudades, que enumera las instalaciones ciclistas de transición y los reparadores autorizados del Programa *Coup de Pouce Vélo* en toda Francia continental. Resultado de una asociación con *Vélo & Territoires*, *Cerema* y el *MTES*, este proyecto afirma a *Carto* como una herramienta para ayudar a la toma de decisiones políticas locales. Está disponible en <https://carto.parlons-velo.fr/>.



# Cerema publica una plataforma online el 13 de mayo: [dataviz.cerema.fr/traffic-road/](https://dataviz.cerema.fr/traffic-road/)



The screenshot shows the Cerema website interface. At the top left is the Cerema logo with the text 'Indicateurs de trafic routier' and a 'BÉTA' badge. The navigation menu includes 'France', 'Régions', 'Thématiques', 'Données', and 'À propos'. The main content area has a blue background with the title 'Indicateurs de trafic routier en France'. Below the title is a paragraph: 'Découvrez l'évolution des trafics sur les autoroutes périurbaines et les voies structurantes d'agglomération (périphériques, rocade, pénétrantes...) de différentes régions et agglomérations françaises, et visualisez les effets du confinement et de la reprise progressive des activités'. At the bottom of this section are two buttons: 'Voir le trafic en France' and 'Voir le trafic en région'. To the right of the text are four images of road traffic with overlaid icons: a red car icon, a blue database icon, a blue bus icon, and a blue line graph icon.

## Objetivos :

- Proposer indicateurs para evaluar el impacto de la contención y luego la descontaminación en el tráfico vial.
- Liberarse de otras fuentes de datos basadas en solicitudes de rutas (Apple) y vehículos (Google).

# Periodo posterior al confinamiento: una plataforma en línea para el seguimiento del tráfico vial: [dataviz.cerema.fr/trafic-routier/](https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/)

Construidos comparando el tráfico actual con el tráfico "anterior a la crisis" (a través del flujo diario medio del 13 de enero al 2 de febrero de 2020 de más de 1.200 estaciones de recuento), estos indicadores se basan en los datos de tráfico de la red vial nacional no concesionaria gestionada por los servicios del Ministerio de Transición Ecológica, y abarcan la metrópoli francesa (excluida Córcega).

A largo plazo, la plataforma tiene como objetivo también incluir datos de las principales conurbaciones, carreteras de condado y autopistas. Los datos sobre las carreteras periurbanas de ciertas aglomeraciones (Burdeos, Lyon, Nantes, Saint-Étienne, Estrasburgo y Toulouse) se añadieron a la plataforma a principios de junio.

Esta plataforma de "Indicadores de tráfico" se actualizará diariamente con los datos del día anterior, y es accesible a todos con licencia abierta. Puede ser una ayuda para la toma de decisiones de los agentes públicos o privados en el contexto del periodo posterior al confinamiento.

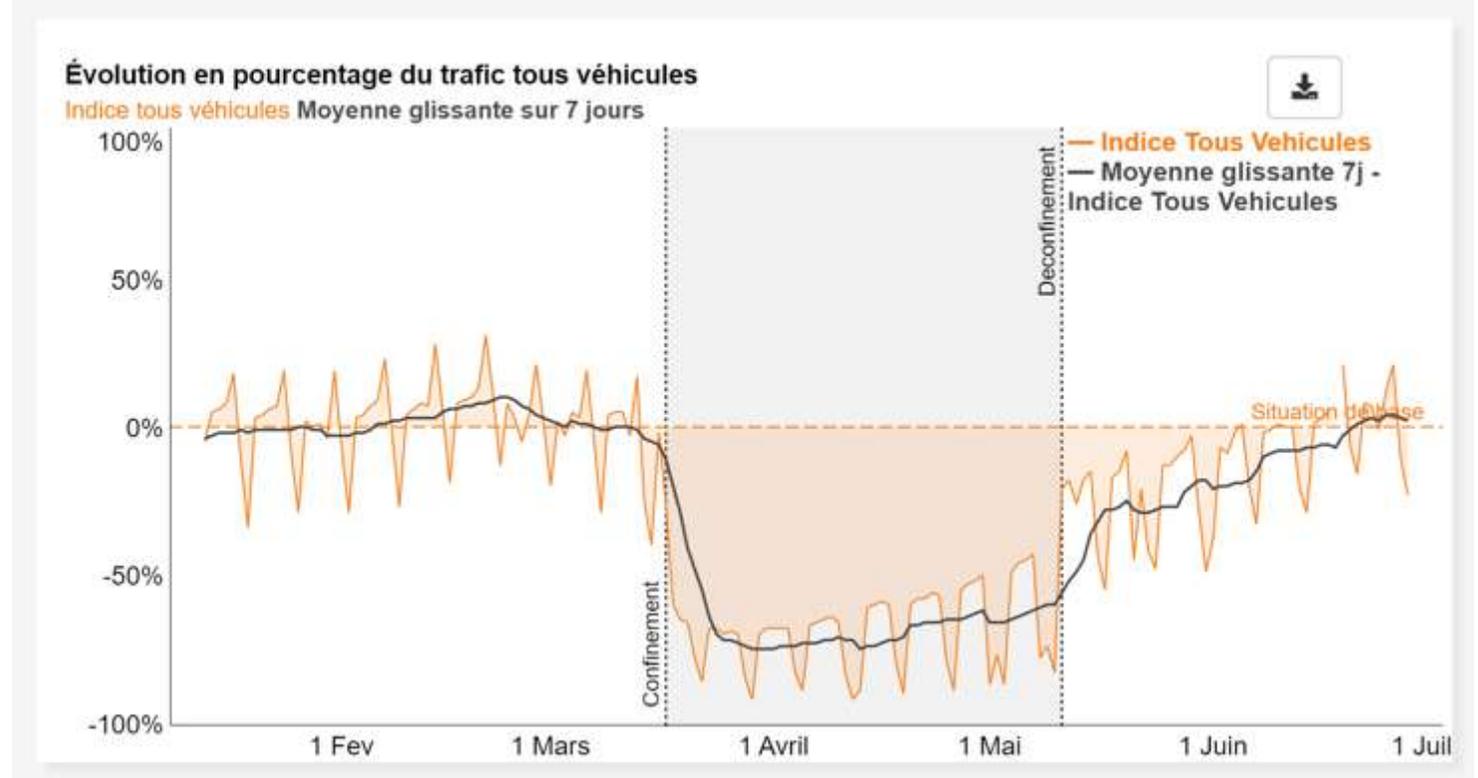
Mediante estos indicadores es posible observar la evolución del tráfico a nivel nacional, regional y local, hacer comparaciones entre regiones, o aislar el tráfico de vehículos pesados y su carga media, lo que permite evaluar la reanudación de la actividad logística.

# Periodo posterior al confinamiento: Monitoreo de la evolución del tráfico vial

[dataviz.cerema.fr/trafic-routier/](https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/)

La evolución del tráfico vial en las regiones durante la crisis fue idéntica a la observada en el conjunto de Francia: sólo las regiones PACA y Bretaña experimentaron una disminución del tráfico ligeramente superior a la media nacional. Por el contrario, Normandía y *Bourgogne-Franche-Comté* registraron una caída ligeramente menor del tráfico.

Después de una caída de alrededor del **75%**, el tráfico habitual se recuperó gradualmente hasta llegar a **-55%** en la última semana antes de del periodo posterior al confinamiento. La semana del 15 de junio, el tráfico volvió por primera vez a su nivel anterior a la crisis. En la semana del 22 de junio, el tráfico estaba un 4% por encima de los niveles anteriores a la crisis.



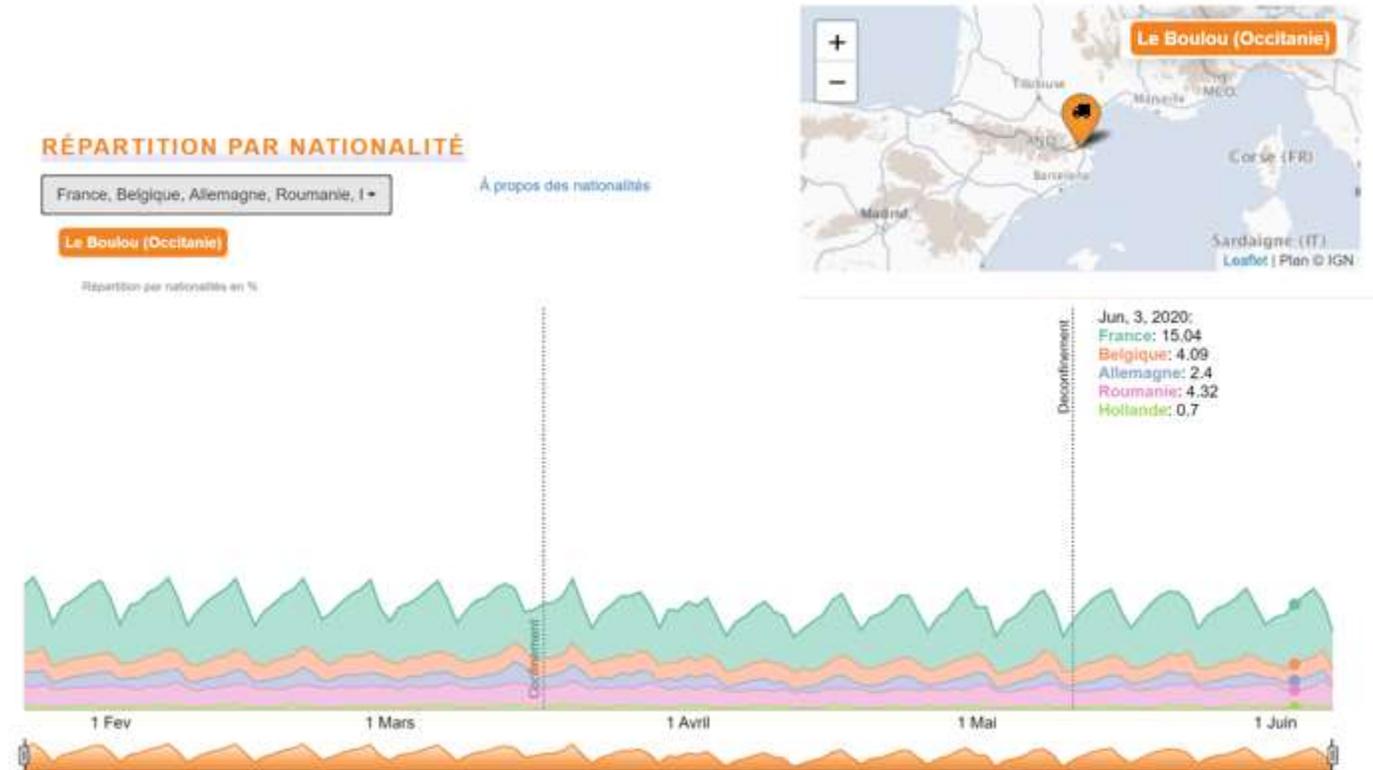
# Periodo posterior al confinamiento: Análisis del tráfico de camiones pesados

[dataviz.cerema.fr/trafic-routier/](https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/)

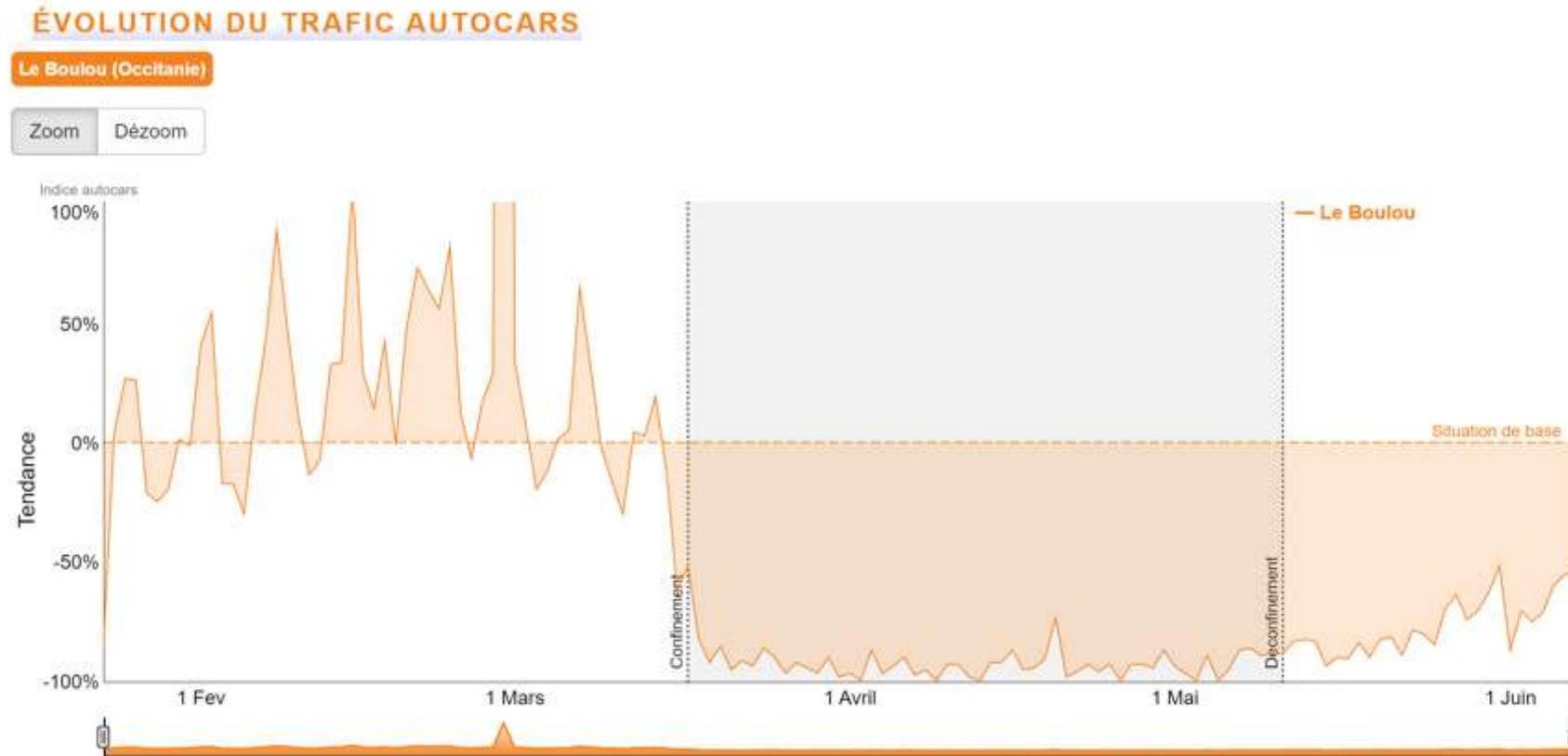
La disminución del tráfico de vehículos pesados fue más lenta durante los primeros días de la contención, y menor en general. Después de una semana, el tráfico de vehículos pesados alcanzó su mínimo, con el tráfico reducido a la mitad.

Luego experimentó una meseta de 3 semanas antes de volver a subir (-43% en la quinta semana de la contención) para llegar a -25% en la última semana de contención. Durante la primera semana posterior al confinamiento, el tráfico de vehículos pesados fue un 10% inferior al tráfico normal. Durante la segunda fase del periodo posterior al confinamiento, fue del 0%, volviendo a su nivel anterior a la crisis.

Observamos que la distribución de tráfico de vehículos pesados entre los diferentes días de la semana es similar a la distribución anterior a la crisis.

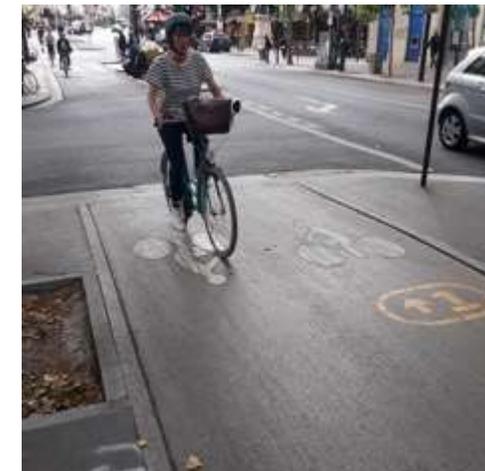


Otro ejemplo: evolución del tráfico de autocares [dataviz.cerema.fr/trafic-routier/](https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/)



# Acompañando el cambio en materia de movilidad, gracias a la oportunidad brindada por la pandemia del COVID-19.

- Mantener, adaptar y pensar después: Los arreglos temporales no tienen por objeto permanecer tal y como están, requieren adaptaciones a las prácticas observadas. Pueden considerarse para una transformación del espacio público y requerir algunas mejoras (iluminación pública, sustitución de una plataforma temporal por una parada de autobús más cualitativa, por ejemplo).
- La perpetuación de las instalaciones temporales y el plan de “bicicletas” en favor de la continuidad del uso de la misma fuera de las zonas urbanizadas, es lo que puede causar cambios importantes a largo plazo.
- A pesar de la vuelta al tráfico rodado casi normal, existe una fuerte voluntad para desarrollar la modalidad del ciclismo en las zonas urbanas, así como en las zonas rurales.



# Gracias por su atención.



[Sandrine.rousic@cerema.fr](mailto:Sandrine.rousic@cerema.fr)

[Pascal.rossigny@cerema.fr](mailto:Pascal.rossigny@cerema.fr)

<https://www.cerema.fr>



World Road Association (PIARC)  
Grande Arche – Paroi Sud – 5<sup>e</sup> étage  
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC\_Roads



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC

[www.piarc.org](http://www.piarc.org)



# Preguntas y respuestas

Presentador: Robin Sébille

Secretario General Adjunto



## Nuestros oradores de hoy:

- Claude Van Rooten, Presidente de la PIARC.
- Patrick Malléjacq, Secretario General de la PIARC.
- Anne-Marie Leclerc, Canadá Quebec - Viceministra Adjunta de Ingeniería e Infraestructura, Ministerio de Transportes de Quebec, Primera Delegada de Canadá-Quebec, Presidenta Honoraria de la PIARC.
- Emmanuelle Frénéat, Francia - Directora General de Egis Road Operation.
- Mohamed Laye, Senegal - Jefe de la División de Grandes Obras Viales, AGEROUTE.
- Sandrine Rousic y Pascal Rossigny, Francia - CEREMA, Secretarios de los CT 2.1 - Movilidad en las zonas urbanas y CT 3.3 - Gestión de activos viales.

# Conclusión y próximos pasos



# Descargo de responsabilidad

Dadas las limitaciones de tiempo, es probable que los conocimientos y las prácticas que aquí se comparten no hayan sido aprobados oficialmente por las autoridades oficiales de cada país.

"Las ideas y ejemplos que aquí se comparten son sólo para fines ilustrativos. No representan necesariamente la política oficial. Las ideas presentadas se evaluarán más a fondo y se utilizarán a su debido tiempo para hacer recomendaciones sobre políticas y prácticas. Si bien se han tomado todas las precauciones posibles en la preparación de este documento, no se acepta ninguna responsabilidad por los daños que pueda causar".

# Próximos pasos

- Publicamos las grabaciones de vídeo y las presentaciones de nuestros seminarios web.
- Publicamos notas que presentan los resultados de estos seminarios web.
- Otros seminarios web de la PIARC están previstos en inglés, español y francés.
  - Jueves 9 de julio, en español.
  - El miércoles 15 de julio, dedicado a la seguridad vial.
  - Miércoles, 29 de julio, Webinar de cierre.

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

Para que todos puedan contribuir, se han abierto dos encuestas:

- Identificar las áreas de preocupación :

<https://forms.gle/cgi8WCeQYykCeNFQA>

- Identificar a los actores que desean compartir sus prácticas:

<https://forms.gle/8sPYw3qhZoySQueJ9>

Estos dos enlaces también están disponibles en el sitio web de la PIARC.

## El equipo de respuesta de la PIARC

### Información de contacto del equipo:

- [christos.xenophontos@dot.rh.gov](mailto:christos.xenophontos@dot.rh.gov)
- [jmblanco@fomento.es](mailto:jmblanco@fomento.es)
- [vgalasso@deloitte.it](mailto:vgalasso@deloitte.it)
- [jonathan.spear@atkinsacuity.com](mailto:jonathan.spear@atkinsacuity.com)
- [s.palchetti@stradeanas.it](mailto:s.palchetti@stradeanas.it)
- [caroline.evans@arcadis.com](mailto:caroline.evans@arcadis.com)
- [martin.ruesch@rapp.ch](mailto:martin.ruesch@rapp.ch)
- [andreaperis@gmail.com](mailto:andreaperis@gmail.com)
- [yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp](mailto:yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp)
- [info@piarc.org](mailto:info@piarc.org)

# ¡Gracias por su atención!



**Patrick Mallejacq**

**Secretario General de la PIARC**

**[patrick.mallejacq@piarc.org](mailto:patrick.mallejacq@piarc.org)**

**@PMallejacq**

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



@PIARC\_Roads



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC

**[www.piarc.org](http://www.piarc.org)**

