



COVID-19

Session de discussion en ligne

Fret et logistique

6 mai 2020, 13 h (heure de Paris)

Ordre du jour et structure

- Brève introduction à PIARC
- Problèmes rencontrés par les exploitants et les administrations routières
- Présentations sur la situation actuelle :
 - Chaîne d'approvisionnement en fret et en logistique dans le Queensland : *Défis, mesures et impacts du Covid-19*
 - Questions relatives au fret et à la logistique en Pologne
 - Impact du Covid-19 sur les opérations routières, le transport de marchandises et la logistique en Afrique du Sud
 - COVID-19 - Impacts sur le fret et le commerce transfrontalier au Texas
 - Union internationale des transports routiers
- QUESTIONS ET RÉPONSES
- Conclusion et prochaines étapes

Nos orateurs aujourd'hui

- Patrick Malléjacq - Secrétaire général, PIARC
- Christina Heffner - Ministère des transports et des routes principales Queensland, Australie, membre du CT 2.3 de PIARC
- Piotr Macuk - GDDKIA, Pologne, membre du CT 2.3 de PIARC
- Layton Leseane - SANRAL, Afrique du Sud, membre du CT 2.3 de PIARC
- Caroline A. Mays - Texas DoT, États-Unis, membre du CT 2.3 de PIARC
- Jens Hügel - Conseiller principal, Union internationale des transports routiers

Les microphones et les caméras des participants doivent être éteints.

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

- Cela est fortement encouragé !
- **Utilisez la fonction "Chat" de Zoom (en bas à droite de la fenêtre principale)**
⇒ Envoyer un message à "Tous les participants" (c'est l'une des options de "chat")
- **Note : seules les questions spécifiques aux routes ou au transport routier**
- Ce canal est surveillé par Christos Xenophontos (Président du CT 1.1 de PIARC)
- Christos soulèvera les questions aux panélistes concernés

A propos de votre nom dans Zoom

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

Cette session est enregistrée

- La vidéo qui en résulte sera diffusée sur www.piarc.org

Clause de non-responsabilité

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

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

Concept clé : Se concentrer sur le court terme. Le monde traverse une crise et chaque jour compte.

- Il est urgent que les membres de PIARC partagent leurs connaissances et leurs pratiques actuelles afin de soutenir les réponses à la pandémie en temps quasi réel.
- Ces connaissances et pratiques actuelles ne sont pas encore confirmées comme étant valables ou efficaces, et ce qui fonctionne dans certaines parties du monde peut ne pas être pertinent ailleurs.
- Cependant, l'inspiration peut être trouvée partout, et une bonne idée maintenant pourrait sauver des vies, améliorer la résilience des entreprises et pourrait minimiser la perturbation des services.
- Remarque : parallèlement, PIARC prévoit des actions à moyen et à long terme pour le moment où la pandémie sera gérable et largement maîtrisée.

Équipe d'intervention COVID-19 de PIARC



Résumé des termes de référence

- Explorer le partage rapide des connaissances et des pratiques entre les membres de PIARC en ce qui concerne COVID-19 et la crise socio-économique qui y est associée
- 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
- 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 la COVID-19 sur le secteur des routes et des transports et sur la manière de les aborder et de les étudier

Actuellement établie jusqu'au 1er décembre 2020, prorogable si nécessaire

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, CT 1.1 Secrétaire espagnol (ES)
- Jonathan Spear, Atkins Acuity, chef du groupe de travail 2 du CT 1.1 (EAU/Royaume-Uni)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Présidente du CT 2.4 (IT)
- Yukio Adachi, Hanshin Expressway Engineering Co, Président du CT 1.5 (JP)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A., GE 3.1 Président (IT)
- Caroline Evans, Arcadis Australia Pacific, Présidente du CT 1.4 (AU)
- Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd, CT 2.3 Président (CH)
- Andrea Peris, Comité national du Paraguay (PY), Comm. Commission

Pour plus d'informations, contactez info@piarc.org

Ordre du jour et structure

- Brève introduction à PIARC
- Problèmes rencontrés par les exploitants et les administrations routières
- Présentations sur la situation actuelle :
 - Chaîne d'approvisionnement en fret et en logistique dans le Queensland : *Défis, mesures et impacts du Covid-19*
 - Questions relatives au fret et à la logistique en Pologne
 - Impact du Covid-19 sur les opérations routières, le transport de marchandises et la logistique en Afrique du Sud
 - COVID-19 - Impacts sur le fret et le commerce transfrontalier au Texas
 - Union internationale des transports routiers
- **QUESTIONS ET RÉPONSES**
- Conclusion et prochaines étapes

Nos orateurs aujourd'hui

- Patrick Malléjacq - Secrétaire général, PIARC
- Christina Heffner - Ministère des transports et des routes principales Queensland, Australie, membre du CT 2.3 de PIARC
- Piotr Macuk - GDDKIA, Pologne, membre du CT 2.3 de PIARC
- Layton Leseane - SANRAL, Afrique du Sud, membre du CT 2.3 de PIARC
- Caroline A. Mays - Texas DoT, États-Unis, membre du CT 2.3 de PIARC
- Jens Hügel - Conseiller principal, Union internationale des transports routiers

Introduction

Qu'est-ce que PIARC ?



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

Les quatre missions clés de PIARC

- Être un **forum international de premier plan pour l'analyse et la discussion de tout l'éventail des questions de transport liées aux routes et aux transports connexes ;**
- Identifier, développer et diffuser les **meilleures pratiques** et **donner un meilleur accès aux informations internationales ;**
- Prendre pleinement en compte dans ses activités les besoins des **pays en développement et des pays en transition**
- Concevoir, produire et promouvoir des **outils efficaces pour la prise de décision sur les questions liées aux routes et aux transports connexes.**
- L'Association mobilise l'expertise de ses membres
- Par des opérations guidées par un **plan stratégique de 4 ans**

COVID-19

Les problèmes rencontrés par Opérateurs routiers et administrations



PIARC a provisoirement structuré la situation autour de Six questions clés

- Question 1 : Garantir la santé et la sécurité des salariés en général
 - Question 2 : Maintien de l'activité et continuité des affaires
 - Question 3 : Impact sur les transports
 - Numéro 4 : Relations commerciales
 - Question 5 : Relations avec les clients et les parties prenantes et travail en commun
 - Numéro 6 : Sécurité
- Ils ont été présentés plus en détail lors de nos précédents webinaires.

Une première note de synthèse est disponible

- Cette note présente les résultats des quatre premiers webinaires.
- Ils sont pertinents pour la communauté routière et peuvent être utiles pour éclairer les décisions de planification et d'exploitation qui doivent être prises sur le terrain de toute urgence.
- Disponible à l'adresse suivante : www.piarc.org
 - Gratuit
 - En anglais, espagnol et français



CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DU FRET ET DE LA LOGISTIQUE DANS LE QUEENSLAND : DÉFIS, MESURES ET IMPACTS DE LA COVID-19

Christina Heffner

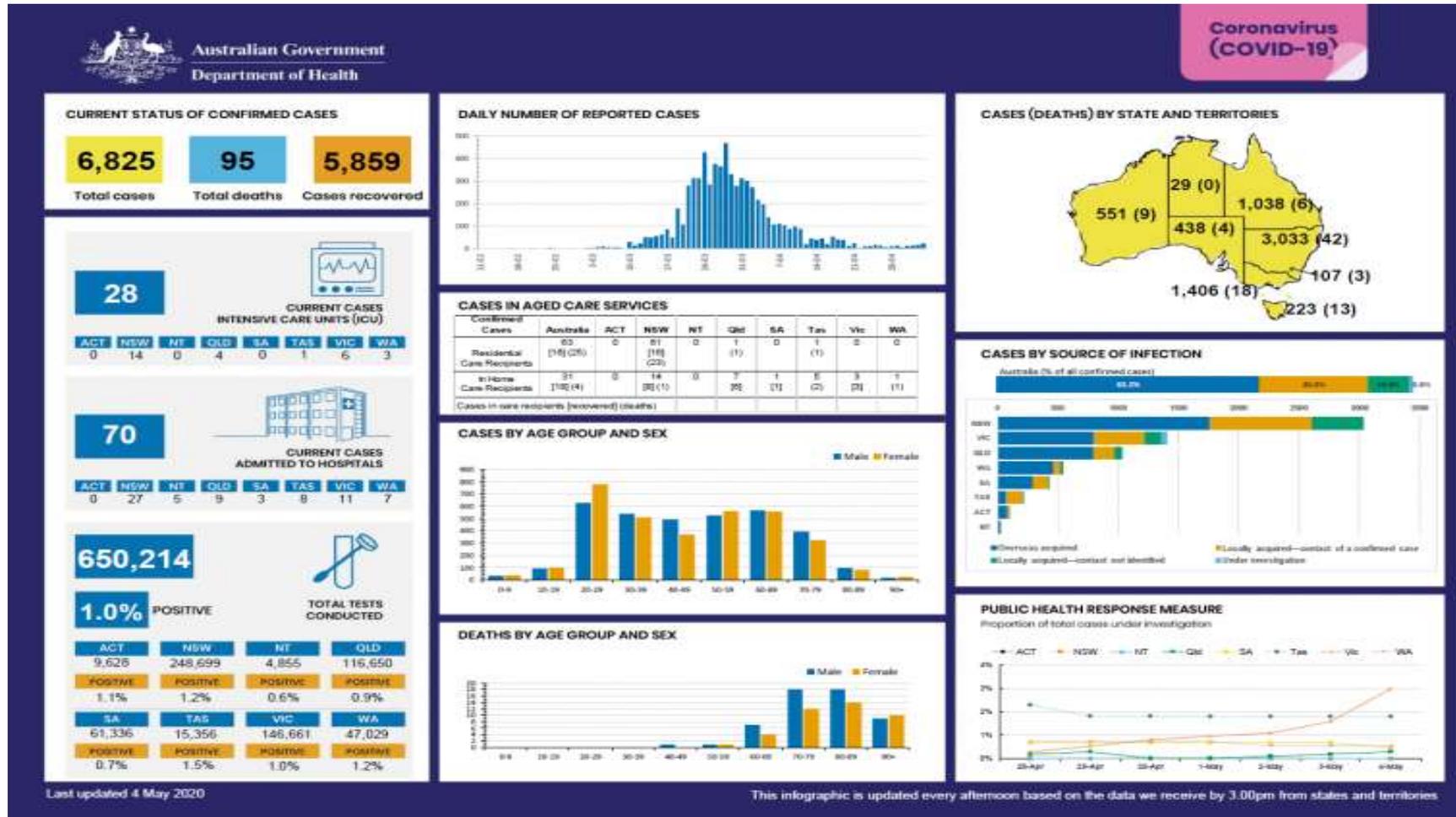
Directeur exécutif, Gouvernance, fret et partenariats

Ministère des transports et des routes principales,
Brisbane, Queensland, Australie

CT 2.3 membre cotisant (Fret)

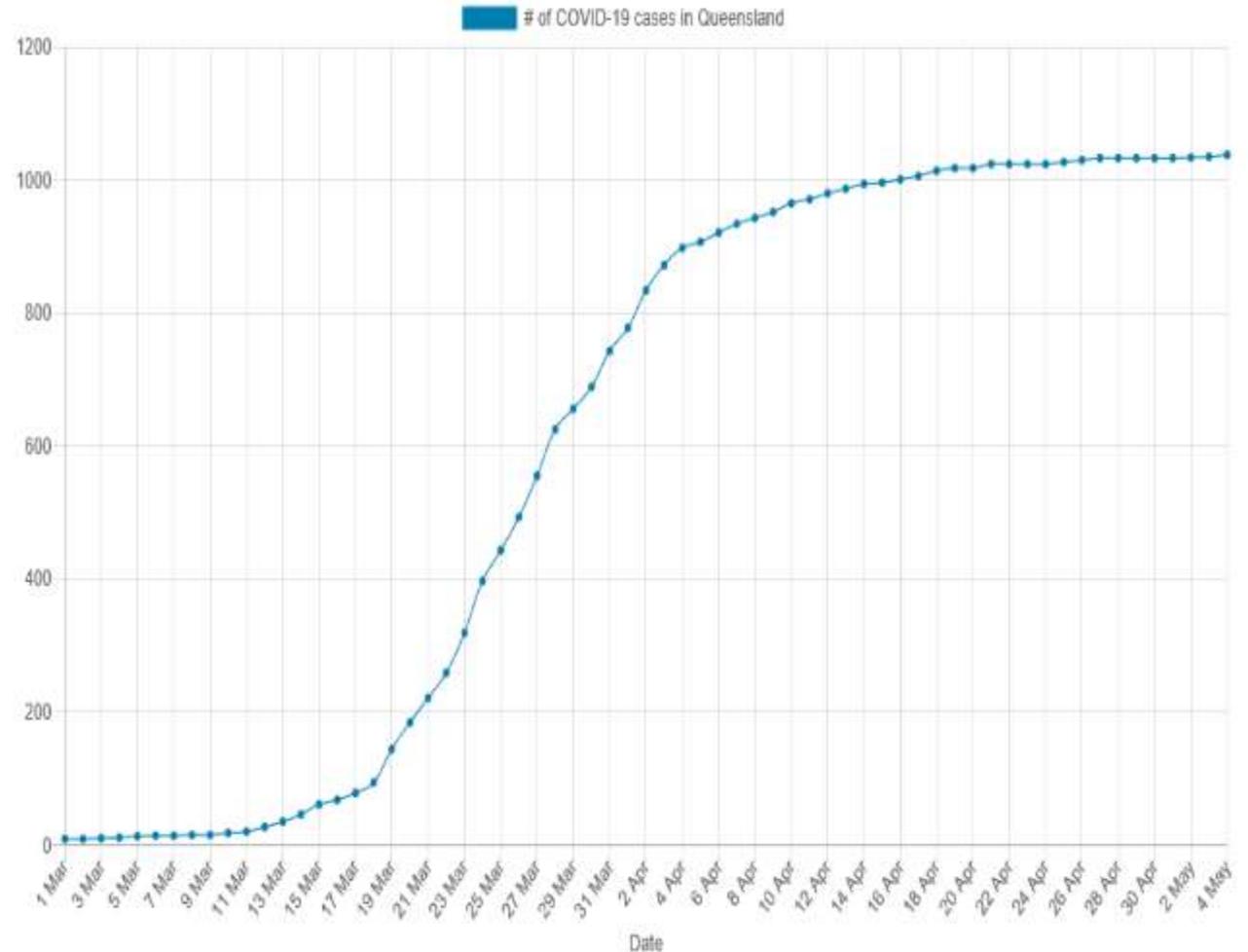
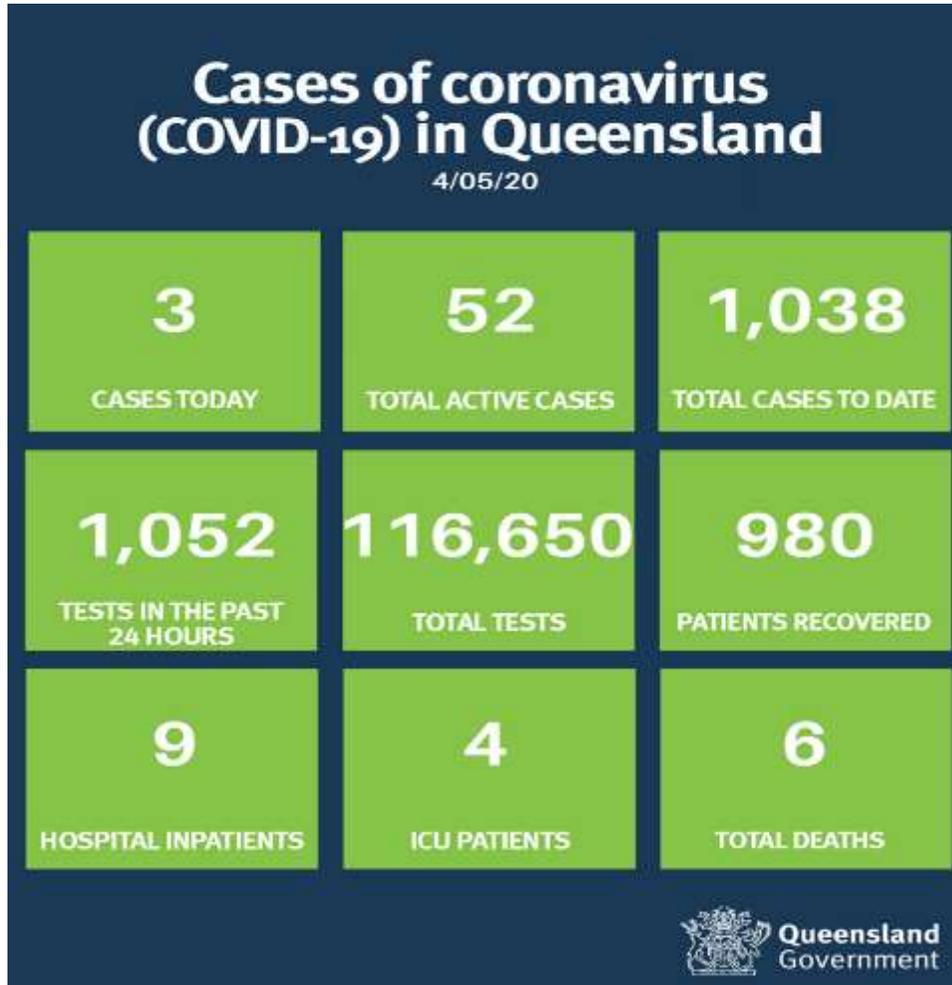


COVID-19 Australie en bref



<https://www.health.gov.au/news/health-alerts/novel-coronavirus-2019-ncov-health-alert/coronavirus-covid-19-current-situation-and-case-numbers#at-a-glance>

COVID-19 Queensland en un coup d'œil



<https://www.facebook.com/QLDHealth/photos/a.217413675033389/2969999233108139/?type=3heater>

<https://www.qld.gov.au/health/conditions/health-alerts/coronavirus-covid-19/current-status/statistics#cumulative>

Réponse COVID-19

1er février

Début des restrictions internationales sur les arrivées de passagers aériens internationaux en provenance de Chine

14 mars

Recommandation contre les rassemblements de plus de 500 personnes

16 mars

Toutes les personnes arrivant de l'étranger pour s'isoler, la distanciation sociale étant encouragée

17 mars

Interdiction de voyager à l'étranger

20 mars

Fermeture des frontières australiennes à tous les non-citoyens et non-résidents

23 mars

Tous les bars, clubs, restaurants, cinémas, lieux de culte, casinos et salles de sport sont fermés

Réponse COVID-19

25 mars

Restriction aux frontières QLD - Auto-quarantaine de 14 jours. Aires de restauration ouvertes uniquement pour les plats à emporter, mariages limités à 5 personnes, funérailles limitées à 10

29 mars

Restriction à l'enfermement à domicile - sauf pour effectuer un travail essentiel, obtenir des services essentiels, assister à des funérailles ou à un tribunal, fournir des soins à un membre de la famille ou pour l'exercice

3 avril

Renforcement des restrictions aux frontières - pas d'entrée à moins qu'une personne exemptée et, si elle est exemptée et entre de l'étranger, doit se mettre en quarantaine pendant 14 jours

11 avril

Autres restrictions aux frontières - pas d'entrée dans le QLD à moins d'être exempté. Si vous arrivez de l'étranger ou d'un point chaud COVID-19, vous devez vous mettre en quarantaine pendant 14 jours

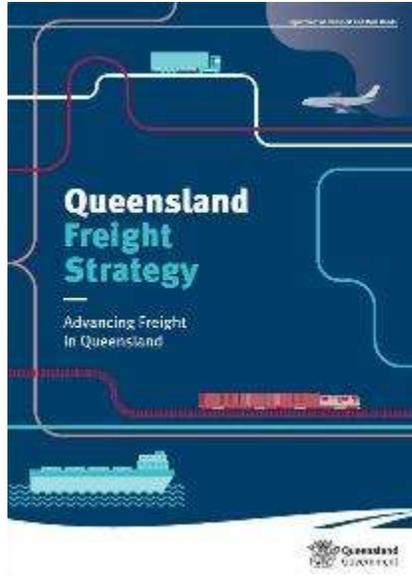
16 avril

Restriction de l'accès aux communautés aborigènes et insulaires du détroit de Torres

2 mai

Assouplissement des restrictions en matière de confinement à domicile pour permettre aux personnes de conduire, de faire de la moto ou du jet ski pour le plaisir, de pique-niquer, de visiter un parc national et de faire des achats d'articles non essentiels tels que des vêtements et des chaussures, dans un rayon de 50 km de leur lieu de résidence

Fret dans le Queensland



Réglementation et exemptions

- Le Queensland a mis en place des restrictions aux frontières à partir du 25 mars 2020.
- Exemptions en place pour le secteur du fret et de la logistique.
- Les maisons de la route, les aires de repos pour camions et les salons des chauffeurs de camions restent ouverts.
- Développement d'un outil en ligne pour aider les conducteurs de véhicules lourds.
- Modifications des licences du Queensland.
- Restrictions levées.



La reprise économique

En plus de la réduction et de l'exonération des frais, le gouvernement du Queensland a annoncé

- Une enveloppe de 54,5 millions de dollars qui permettra aux services régionaux de transport aérien, de bus et de ferry de continuer à fonctionner tout en maintenant les mesures de distanciation sociale
- L'investissement de 185 millions de dollars dans les principaux corridors de fret terrestre va commencer plus tôt
- Un programme de 2,3 millions de dollars pour soutenir les entreprises portuaires dans le Grand Nord.

Annnonce du gouvernement australien :

- 17,6 milliards de dollars pour le plan de relance économique.

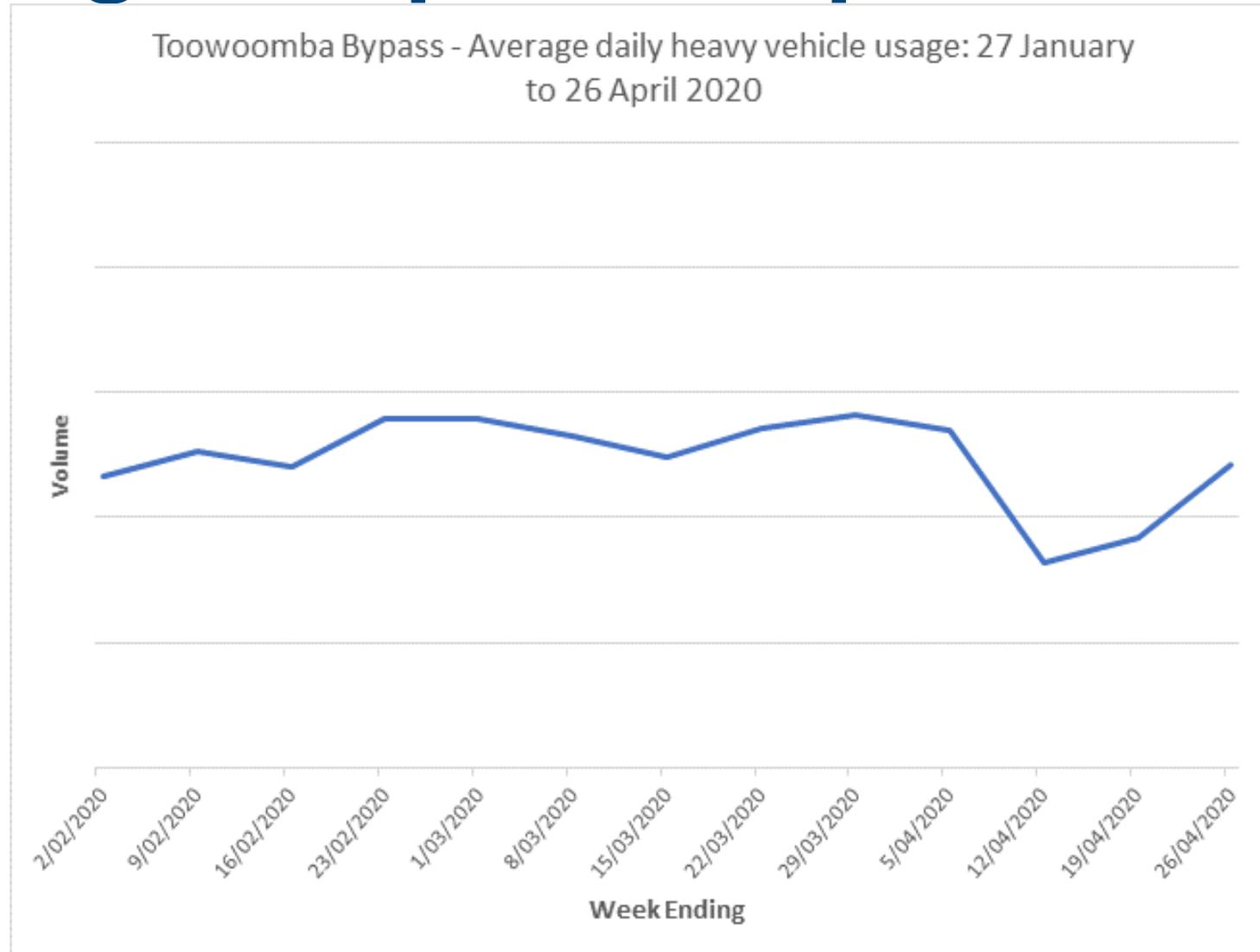
Routes à péage à circulation libre dans le Queensland



Trafic routier à péage - impact COVID-19

- Les routes à péage du Queensland restent pleinement opérationnelles pour assurer les fonctions essentielles de circulation des personnes et des marchandises.
- Réduction du volume des véhicules de tourisme sur toutes les routes à péage pendant la période COVID-19.
- Le trafic de poids lourds sur la principale route régionale à péage pour le transport de marchandises, la rocade de Toowoomba, est resté relativement stable.
- L'utilisation des routes par les véhicules lourds reste importante dans le sud-est du Queensland, car l'industrie du fret joue son rôle en fournissant aux Australiens les produits de première nécessité.

Péage régional pour les poids lourds



Merci de votre attention !



Christina Heffner

Ministère des transports et des routes principales,
Brisbane, Queensland, Australie

christina.m.heffner@tmr.qld.gov.au



**Queensland
Government**
Australia





www.gddkia.gov.pl
www.twitter.com/gddkia,
www.facebook.com/gddkia

Webinaire sur les questions de fret et de logistique

Piotr Macuk

**Chef de l'unité "Procédures administratives
Direction générale des routes nationales et des autoroutes
(GDDKiA) - POLOGNE**

Membre du CT 2.3 (Fret) - depuis mars 2020



Paris, le 6 mai 2020

La loi de la COVID19

La loi du 2 mars 2020 relative aux solutions spéciales en matière de prévention, de lutte et d'éradication des COVID-19, des autres maladies infectieuses et des situations de crise qu'elles provoquent.
La loi est entrée en vigueur le 8 mars 2020

Modifications de l'acte

- 31 mars 2020 (entrée en vigueur)
- 18 avril 2020 (entrée en vigueur)

Modifications prévues de la loi

- 1ère quinzaine de mai 2020

Transport de poids lourds

Véhicules (de taille) standard - camions



Les véhicules se déplacent de la même manière que les voitures particulières ou les bus avec paiement du péage

Véhicules non standard (surdimensionnés)



Les véhicules circulent avec un permis spécial délivré par le gestionnaire des routes (par exemple, GDDKiA)

Facilités pour les véhicules non standard (surdimensionnés)

- La loi du 18 avril 2020 permet, sans permis, le passage de véhicules non standards (surdimensionnés) transportant du matériel et des dispositifs médicaux vers les hôpitaux.

L'entité qui effectue le voyage est tenue d'informer l'administrateur routier de l'itinéraire, afin que ce dernier puisse réagir dans une situation où les paramètres techniques de la route ne permettraient pas un tel passage et proposer un itinéraire de remplacement.

Les questions relatives à ces itinéraires sont traitées en priorité par le gestionnaire de la route.

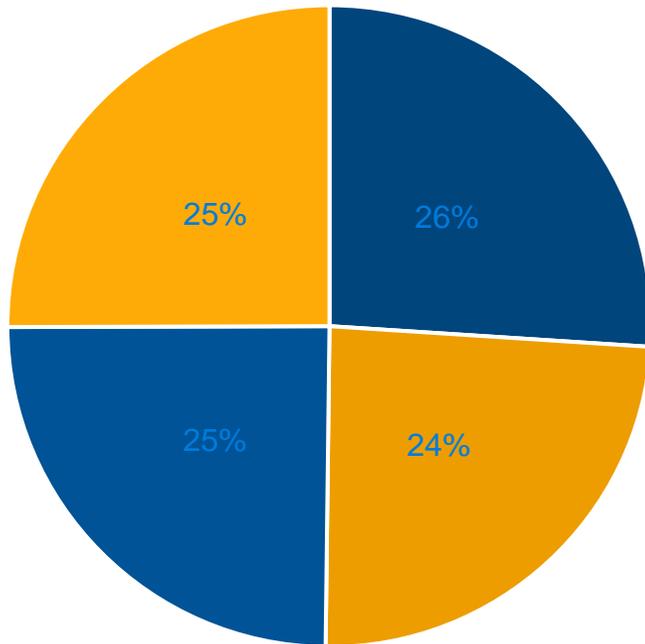
- Coopération avec les services contrôlant le passage d'un véhicule anormal, tels que la police ou l'inspection des transports routiers ou les services douaniers et fiscaux (fourniture d'informations sur les permis délivrés du fait que le conducteur a une copie du permis ou que le véhicule ne contient pas d'autorisation).
- Travaux sur le système électronique de délivrance des permis - fin des travaux à la fin de 2021 (permis délivrés intégralement par le système gouvernemental avec itinéraires virtuels)

Statistiques relatives aux véhicules non standard (surdimensionnés) avant et pendant l'enquête COVID19

	Du 1er au 31 mars 2019	Du 1er au 30 avril 2019	Du 1er au 31 mars 2020	Avril 1-30 2020
Nombre de demandes présentées	1746	1621	1661	1680
Nombre de permis délivrés	524	578	1039	570

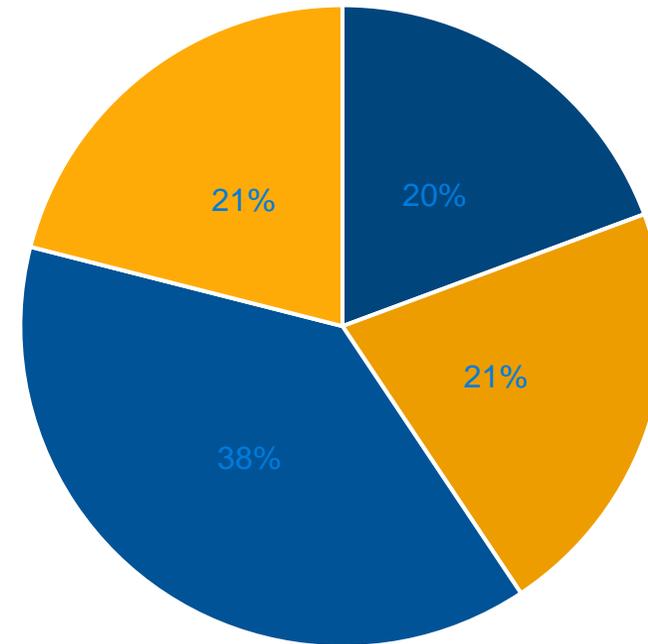
Statistiques relatives aux véhicules non standard (surdimensionnés) avant et pendant l'enquête COVID-19

Numéro de candidatures soumis



- Du 1er au 31 mars 2019 ■ Du 1er au 30 avril 2019
- Du 1er au 31 mars 2020 ■ Du 1er au 30 avril 2020

Numéro de les permis délivrés



- Du 1er au 31 mars 2019 ■ Du 1er au 30 avril 2019
- Du 1er au 31 mars 2020 ■ Du 1er au 30 avril 2020

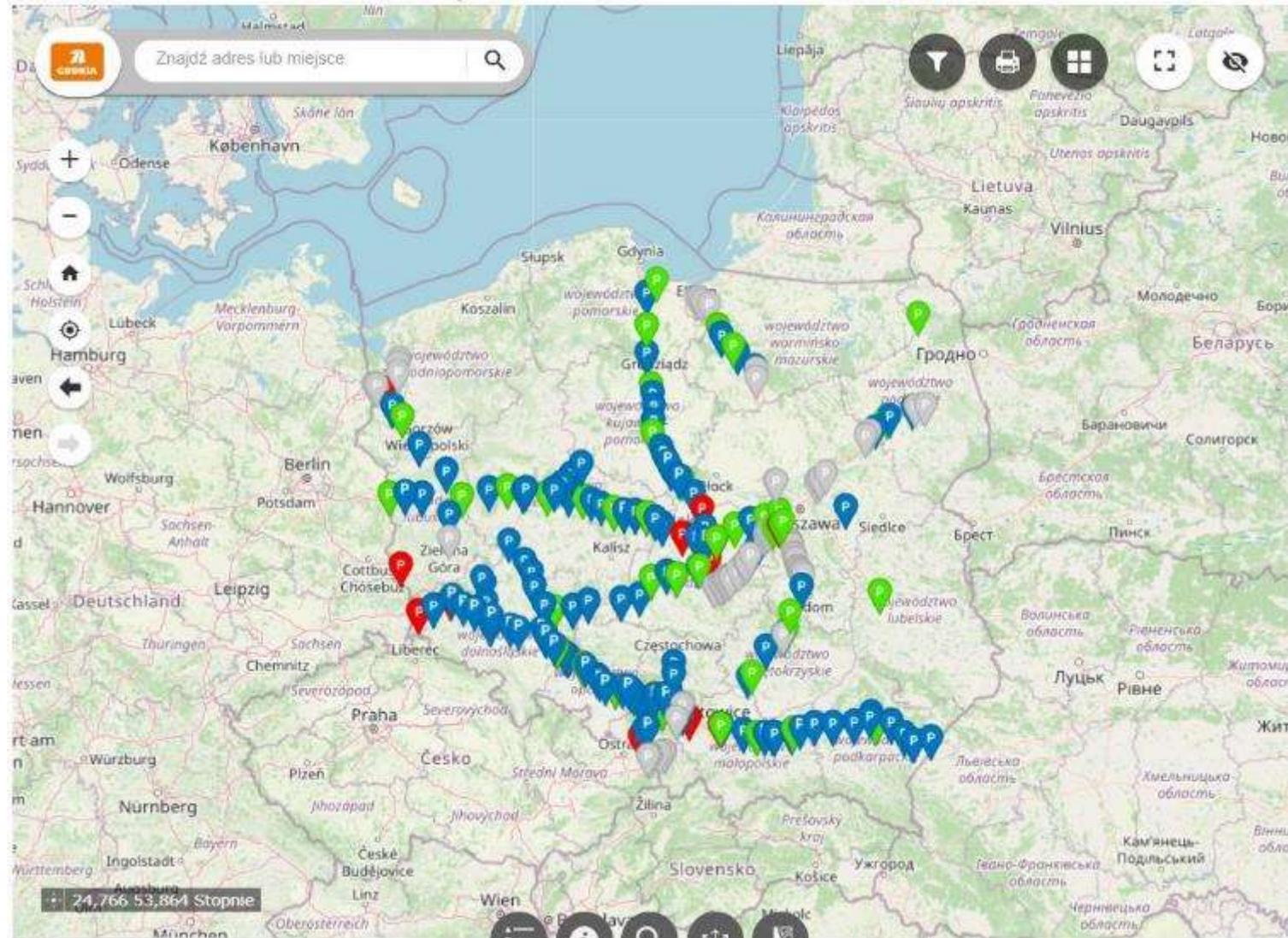
Installations pour les véhicules lourds standard et non standard

- Toutes les stations-service sont ouvertes
- Tous les parkings (aires de repos) sont ouverts
- La plupart des frontières sont ouvertes
- Tous les hôtels peuvent être ouverts - la décision revient aux propriétaires (mais pas les restaurants)
- Près des frontières, le nombre de toilettes portables et de bouteilles d'eau pour ceux qui attendent de traverser (les véhicules traversent la frontière sans problème par les voies proposées)
- Les informations sur les interdictions ou les restrictions sont fournies par SMS par le Centre de sécurité du g
- Aucune restriction d'heure ou de jour sur la circulation des camions

Plus d'informations sur COVID19 en Pologne
<https://www.gov.pl/web/coronavirus>

ZONES DE REPOS

- MOP kat. I
- MOP kat. II
- MOP III
- Parking



<https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/9174/coraz-wiecej-miejsc-obsługi-podroźnych-coraz-wieksze-wplywy-z-dzierzawy>

SITUATION EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DES FRONTIÈRES

LES PASSAGES DE FRONTIÈRES SUR LES ROUTES NATIONALES

	13 mars 2020	15 mars 2020	29 avril 2020
Biélorussie	4	3 ↓	4 ↑
République tchèque	8	6 ↓	8 ↑
Allemagne	8	6 ↓	8 ↑
Lituanie	2	1 ↓	2 ↑
Russie Oblast de Kaliningrad	2	2	2
Slovaquie	2	2	2
Ukraine	2	3 ↑	3

CONTRÔLE DES FRONTIÈRES

sur les routes
nationales

Les 17 et 18 mars 2020

L'équipe gouvernementale de gestion des crises a décidé d'ouvrir davantage les postes frontières et de modifier le caractère de plusieurs postes déjà en service. Ces mesures ont permis de réduire le trafic aux points de passage frontaliers et de réduire les embouteillages croissants dus au contrôle des frontières intérieures.

20 mars 2020

Les véhicules transportant des marchandises par transport routier international sont exemptés des contrôles frontaliers internes (Allemagne, République tchèque, Slovaquie, Lituanie) et sanitaires. Les documents et la température ne sont pas contrôlés. Ainsi, les chauffeurs de camion traversent les frontières sans s'arrêter. Grâce aux simplifications mentionnées ci-dessus, les embouteillages ont considérablement diminué ou ont été complètement déchargés.

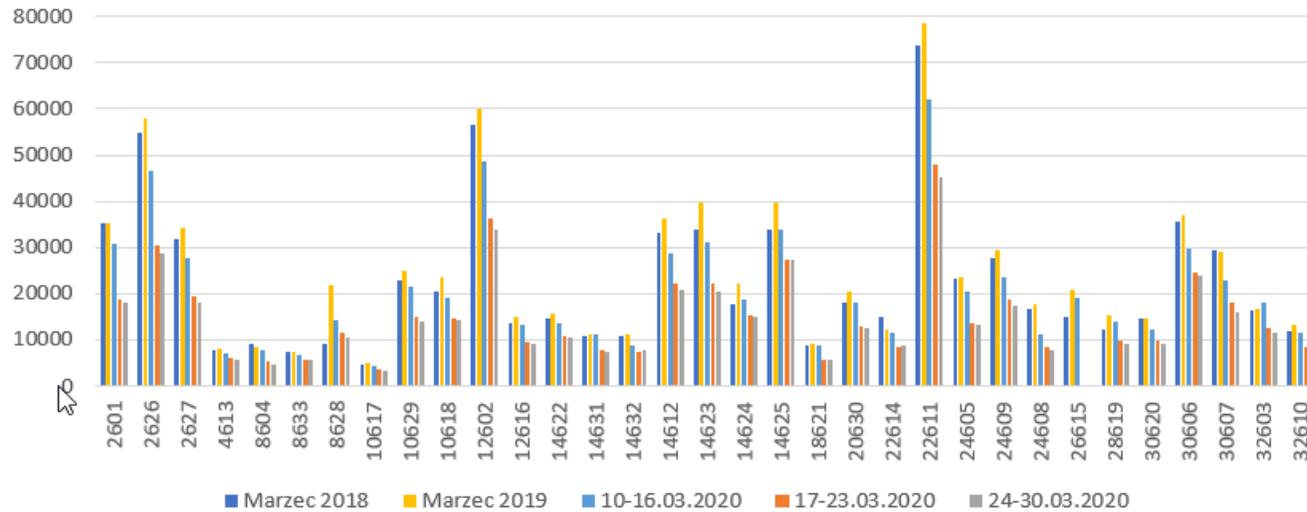
23 mars 2020

Des contrôles frontaliers plus rapides sur Kołbaskowo (Allemagne) grâce à la nouvelle voie entre les routes A6.

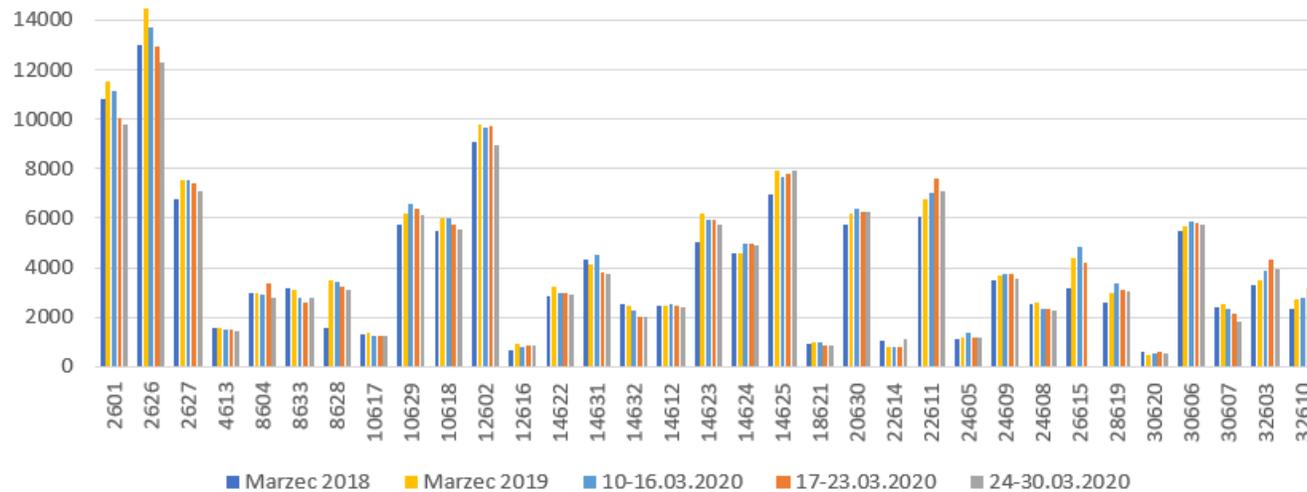
Il n'y a pas de statistiques concernant l'incidence des conducteurs COVID 19

VOLUME DU TRAFIC

Tout le trafic



Trafic de véhicules lourds (standard et non standard)



LES LEÇONS APPRISES...

- Plus de 90% des cas liés à des voyages non normatifs sont traités par GDDKiA sans contact direct
- Établir une coopération plus étroite entre le GDDKiA et les services de contrôle (par exemple, la police, les douanes et les bureaux d'inspection des transports routiers) et d'autres gestionnaires de routes dans le cadre du contrôle et de la réconciliation des véhicules
- Modifications de la loi permettant le transport d'appareils ou d'équipements vers les hôpitaux par des véhicules non standard sans le permis requis
- Analyse détaillée des solutions dans d'autres pays

Merci de votre attention !



www.gddkia.gov.pl
www.twitter.com/gddkia,
www.facebook.com/gddkia

Piotr Macuk

Chef de l'unité "Procédures administratives"

pmacuk@gddkia.gov.pl

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





SANRAL



BUILDING SOUTH AFRICA
THROUGH BETTER ROADS

Webinaire sur l'impact du Covid-19 sur les opérations routières, le transport de marchandises et la logistique en Afrique du Sud

Layton Leseane

Agence nationale des routes d'Afrique du Sud (SANRAL) - Chef de projet

Webinaire

06 mai 2020

A propos du panéliste : M. Layton Leseane

- M. Layton Leseane est un technologue en génie civil ayant 23 ans (combinés) d'expérience dans la construction et l'administration des routes.
- Il travaille pour l'agence nationale des routes d'Afrique du Sud (SANRAL) en tant que chef de projet ; projets d'investissement et opérations de contrôle de la surcharge.



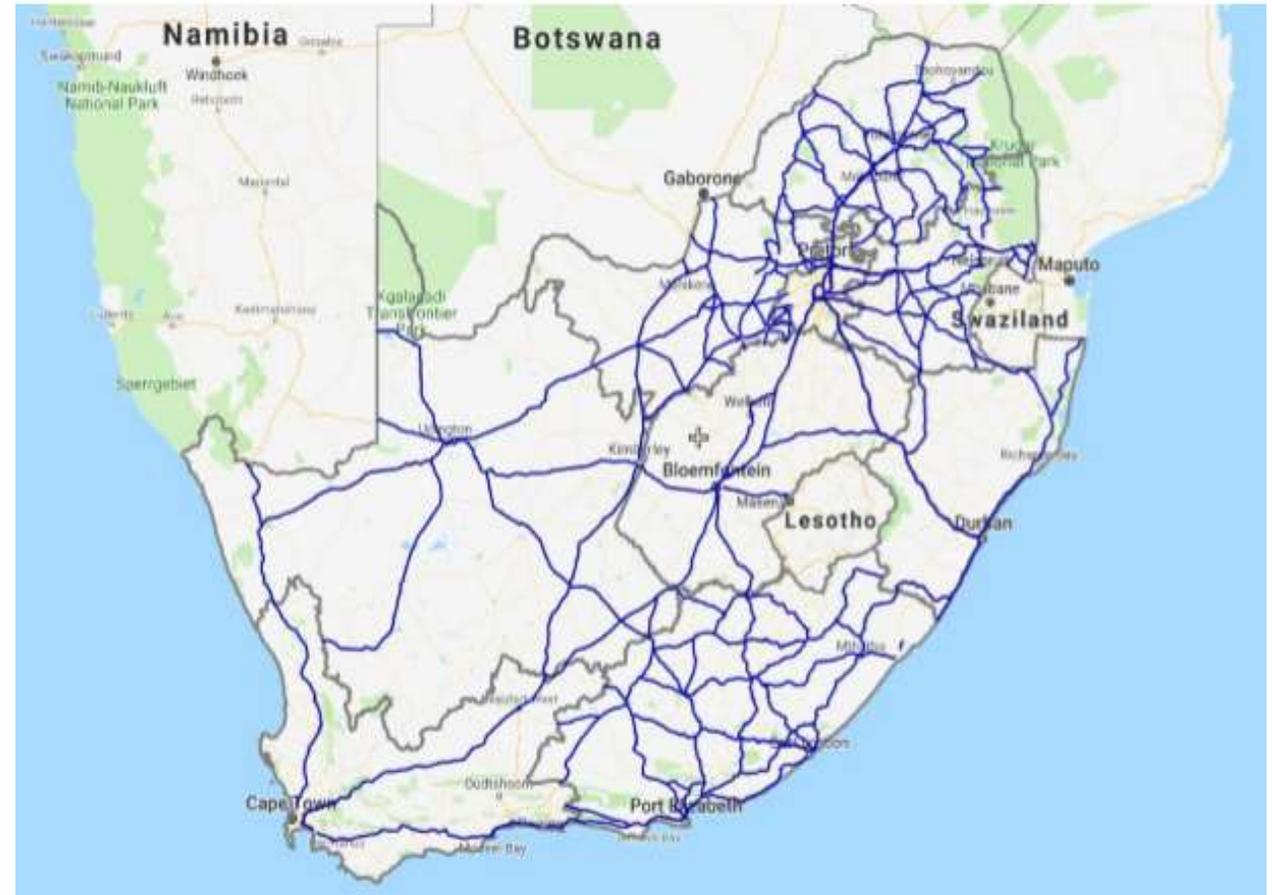
Points clés de la discussion

- Introduction : Mandat de la SANRAL et réseau routier
- Covid-19 dans les interventions du gouvernement sud-africain
- Covid-19 Impact sur les opérations de la SANRAL - en cours et après la crise.
- Impact sur le fret et la logistique - crise actuelle et post-crise.
- Conclusion - Interventions possibles après la conférence de Copenhague



Introduction ; le réseau routier SANRAL - Points clés

- La SANRAL est une agence du ministère national des transports d'Afrique du Sud. Elle est le gardien de 22140 km de réseau routier stratégique - routes nationales et régionales.
- L'Afrique du Sud dispose d'un réseau routier de 750 000 km, dont 158 000 km (pavés) et 460 000 km (non pavés). Le réseau routier total proclamé est de 618 000 km.
- Le réseau routier de la SANRAL comprend 19186 km de routes sans péage et 2954 km (Agence de péage 1683 et Concessionnaires-1271 km).
- Le réseau routier national de la SANRAL relie les principaux ports maritimes, les centres économiques intérieurs et les États voisins, notamment le Zimbabwe, le Mozambique, le Botswana et la Namibie.
- > 85% du fret est transporté par la route.



Covid-19:RSA Réponse du gouvernement - Points clés ;

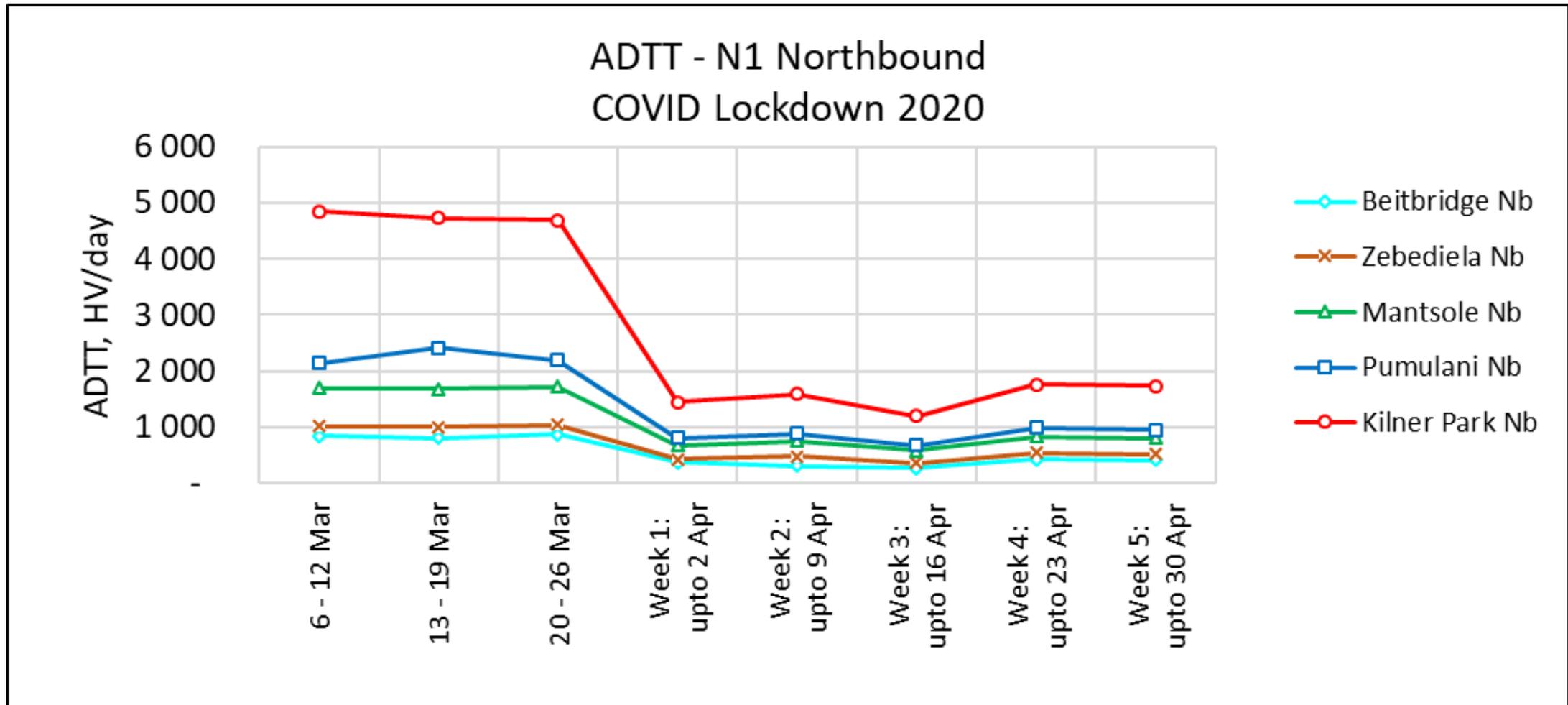
- 5 mars 2020- 1er cas de Covid-19 rapporté dans RSA.
- 26 mars 2020, le verrouillage national de 3 semaines (initialement) et prolongé de 2 semaines supplémentaires (5 semaines - niveau 5 de verrouillage). Nouvelle approche ajustée au risque, plaçant le pays au niveau 4 d'alerte au risque qui a commencé le 1er mai 2020.
- Covid-19 Réglementations de verrouillage affectant les opérations routières, le fret et la logistique :
 - De grands secteurs de l'économie ont été fermés, sauf ceux de la production de biens essentiels
 - Toutes les frontières internationales sont fermées, sauf pour le passage de marchandises essentielles, telles que le carburant, les denrées alimentaires et les médicaments. Restrictions sur les mouvements interprovinciaux et les transports publics
 - Assouplissement partiel de la réglementation sur le verrouillage des marchés à partir du 1er mai 2020, permettant une activité limitée dans les secteurs économiques primaires tels que l'exploitation minière, l'agriculture et autres.
- Des réglementations strictes en matière de santé et de sécurité visant à contenir la propagation du Covid-19
- 500 milliards de rands (26,5 milliards de dollars US) pour venir en aide aux entreprises, aux travailleurs, aux bénéficiaires d'aides sociales et aux chômeurs.

Impact sur les opérations de la SANRAL ; en cours

Les opérations de la SANRAL et des routes en Afrique du Sud ont été perturbées par les règlements de verrouillage de la Covid-19 :

- Tous les bureaux sont fermés pour des raisons de fonctionnement normal - certains membres du personnel travaillent à domicile.
- La SANRAL a suspendu toute construction pendant 5 semaines conformément à la réglementation sur le verrouillage de niveau 5, et a levé la suspension le 1er mai 2020,- niveau 4 .
- Les réclamations contractuelles des entrepreneurs et des consultants pour les pertes subies.
- Seuls les travaux d'entretien routier critiques/essentiels sont effectués.
- Toutes les procédures d'appel d'offres ont été suspendues.
- 70 % de baisse moyenne du trafic routier (toutes catégories de véhicules) - Perte de recettes de péage
- Création de l'équipe spéciale Covid-19 pour coordonner les actions de réponse de la SANRAL et les procédures opérationnelles des entreprises sont conformes à la réglementation Covid-19 en matière de SST.

Opérations de la SANRAL ; baisse typique du trafic de camions (fret)



Impact sur les opérations de la SANRAL ; après le Covid-19

- Retour progressif à une activité normale - estimé sur 9 mois, avec rotation du personnel.
- Des retards importants dans les projets de construction, avec des implications financières dues aux réclamations contractuelles des entrepreneurs et des ingénieurs-conseils (PSP)
- Arrêts de travail potentiels dans les cas où les travailleurs sont infectés par le Covid-19
- Implications financières de la mise en conformité avec la réglementation Covid-19 sur la santé et la sécurité au travail, et les procédures d'exploitation normalisées connexes.
- Retard de maintenance dû à des restrictions sur les projets de construction.
- Des retards potentiels dans le déploiement des projets dus à des perturbations dans la passation des marchés et à la redéfinition des priorités d'allocation des fonds par le Trésor national.
- Baisse potentielle importante des recettes de péage en raison de la situation économique après la crise de Covid-19 . Risque élevé pour la viabilité des entreprises .

Impact du Covid-19 sur le fret et la logistique - en cours

- Seulement 25% de la flotte de fret en exploitation - 20% des entreprises opérant à 7-75% de capacité.
- Défis opérationnels pour les chauffeurs longue distance - pas de repas chauds, arrêts de repos limités sur de nombreux itinéraires
- Application incorrecte des règles de verrouillage par les forces de l'ordre - arrestations et mises en fourrière illégales de camions
- Longs retards aux points d'entrée et mise en quarantaine des chauffeurs (principales frontières du Zimbabwe et du Mozambique)
- Les conducteurs sont confrontés à un risque accru de chômage.
- Perte de bénéfices, entraînant la fermeture d'entreprises.
- Les entreprises de fret qui stockent des biens non essentiels dans leurs entrepôts - coûteux

Impact sur l'industrie du fret routier ; crise de l'après-Covid-19

- Perte de capacité de l'industrie en raison de la fermeture de nombreuses entreprises de fret.
- Pertes d'emplois - estimées à 50%.
- Rétrécissement du marché à la suite de l'impact du Covid-19 sur l'économie - perte de clients
- Augmentation des coûts d'exploitation en raison de la conformité avec la réglementation SST Covid-19, des inefficacités/retards aux contrôles aux frontières, dans les ports, etc. - Très coûteux
- Charge administrative découlant de l'aide aux travailleurs pour réclamer des salaires au Fonds de chômage.
- Litiges avec des clients qui n'ont pas payé les services en raison d'une perte de revenus.
- Reprise de véhicules par les sociétés de financement automobile.
- La perte de capacité dans l'industrie du fret routier risque de paralyser la logistique pendant un certain nombre d'années.

Conclusions ; Interventions après la crise de Covid-19

Un large éventail d'interventions clés doit être effectué par le gouvernement de l'ASR et/ou le secteur privé pour inverser l'impact de la crise Covid-19 sur les opérations routières, le fret et le secteur de la logistique. Ces mesures peuvent inclure, sans s'y limiter, les éléments suivants

- Accélération de la passation des marchés pour les projets de routes et de ponts - création d'emplois et relance du secteur de la construction
- Allocation budgétaire supplémentaire pour financer les effets de la crise du Covid-19 - coût des perturbations
- Résolution rationnelle et rapide des litiges contractuels pour traiter les réclamations contractuelles liées au Covid-19.
- Un engagement plus large des parties prenantes entre le gouvernement et les secteurs du fret et de la logistique visant à réduire les coûts de transport.
- Aide financière aux entreprises de fret et de logistique touchées - Prêts/subventions.
- Harmonisation des réglementations régionales pour promouvoir l'efficacité des transports.-Critique

Merci de votre attention !



Layton Leseane

Responsable des projets SANRAL

leseanel@nra.co.za

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





COVID-19 - IMPACTS SUR LE FRET ET LE COMMERCE TRANSFRONTALIER AU TEXAS

Impact du COVID sur le fret et la logistique
Webinaire



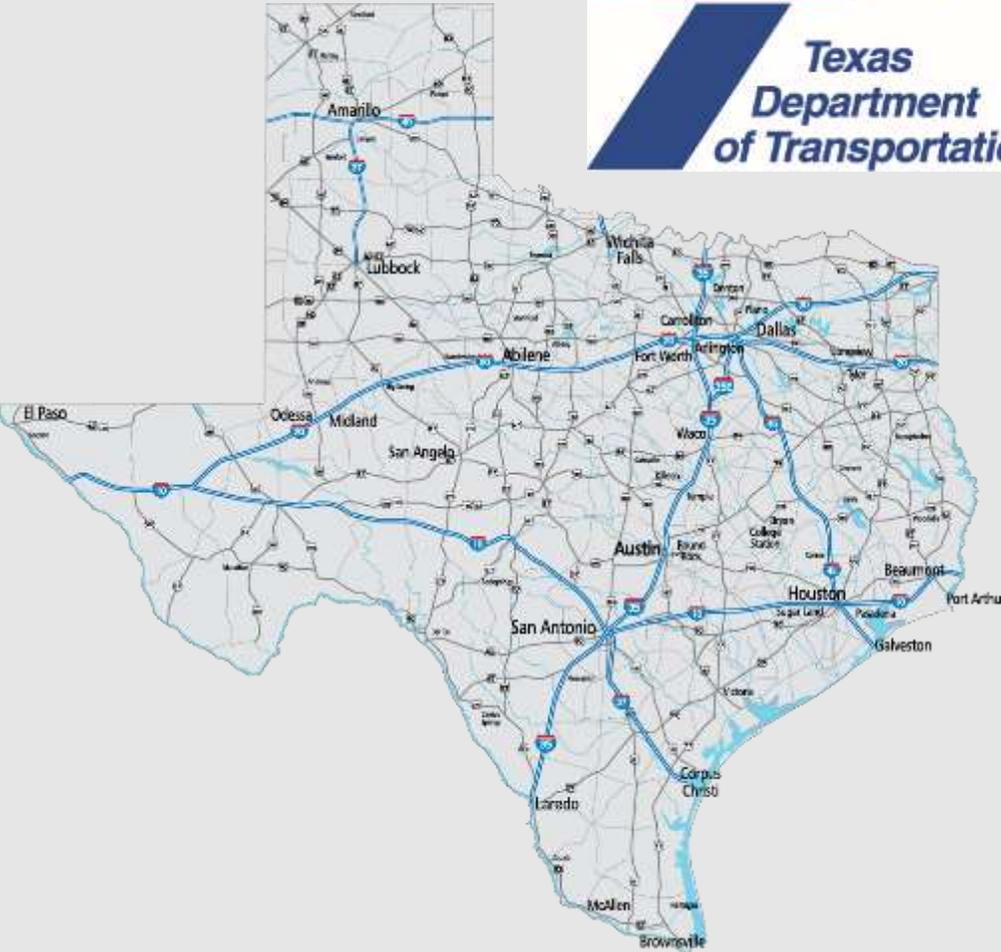
Introduction



Caroline A. Mays, AICP

Organisation : Département des transports du Texas

Rôle : Directeur de la section "Fret, commerce et connectivité"



Comité technique 2.3 Fret (membre)

Groupe de travail 3 - Technologies émergentes dans le domaine du fret (chef de file)

COVID-19 -Impact sur le fret routier à l'échelle nationale

Mars 2020 - COVID-19 commence à avoir un impact sur les opérations américaines

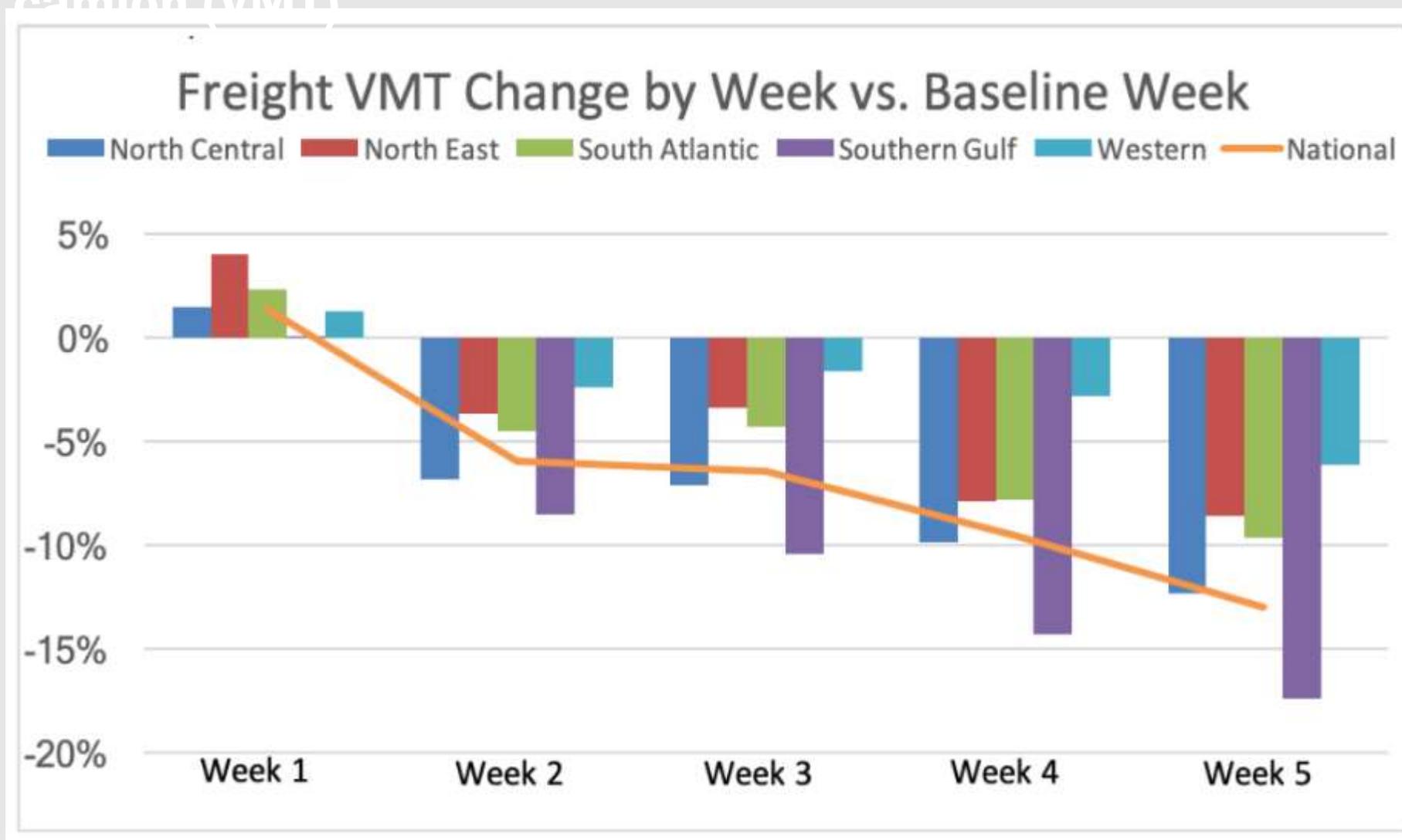
- Ordonnance de premier séjour à domicile émise en Californie le 19 mars
- Le 31 mars, le Texas a émis un ordre de séjour chez lui
- À la mi-avril, 95 % des États-Unis vivaient dans une zone où les ordres de rester à la maison étaient en vigueur

14 mars - 17 avril	COVID 19 - Impacts sur la VMT
Semaine 1	Le fret routier a augmenté de 1% tandis que le fret personnel a diminué de 20%.
Semaine 2	Le VMT du fret routier a diminué de 7 % par rapport à la semaine précédente (6 % en dessous de la base) et le VMT personnel a diminué de 27 % par rapport à la semaine précédente
Semaine 3 et 4	La VMT du fret routier a diminué de 4 % supplémentaires, ce qui la ramène à 10 % en dessous du niveau de référence, et la VMT personnelle commence à se stabiliser
Semaine 5	La VMT du fret routier a diminué de 3 % supplémentaires, soit 13 % de moins que le niveau de référence, et la VMT personnelle a augmenté de 2 %.

Source : L'impact d'INRIX COVID-19 sur le fret : Une analyse du transport de marchandises sur de longues distances pendant une pandémie, 28 avril 2020

COVID-19 - Modifications du système national de transport de marchandises

par camion (VMT)

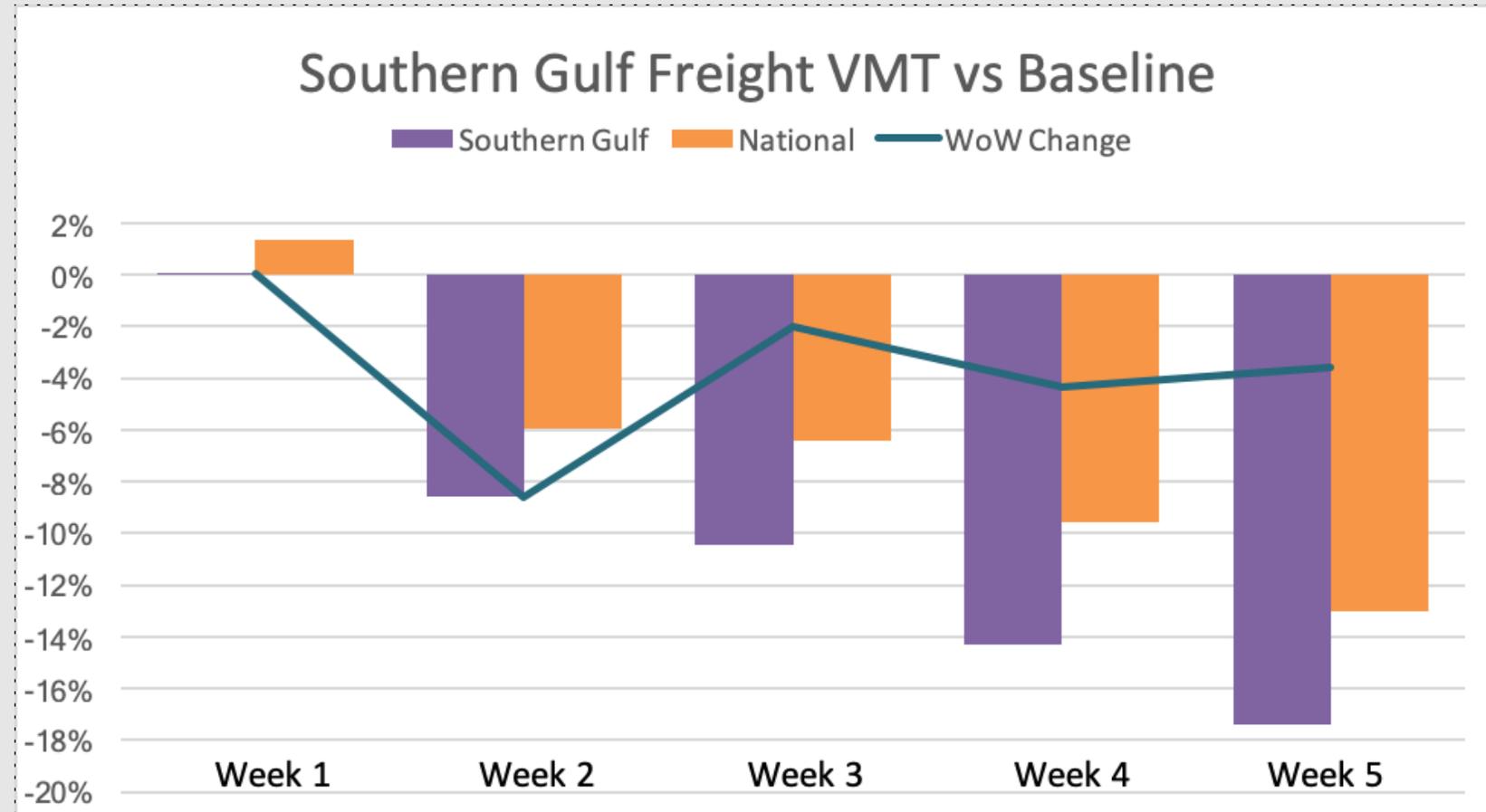


Source : L'impact d'INRIX COVID-19 sur le fret : Une analyse du transport de marchandises sur de longues distances pendant une pandémie, 28 avril 2020

COVID-19 - Impacts des véhicules de transport régional de marchandises par camion sur les kilomètres parcourus (VMT)

Région du sud du Golfe -

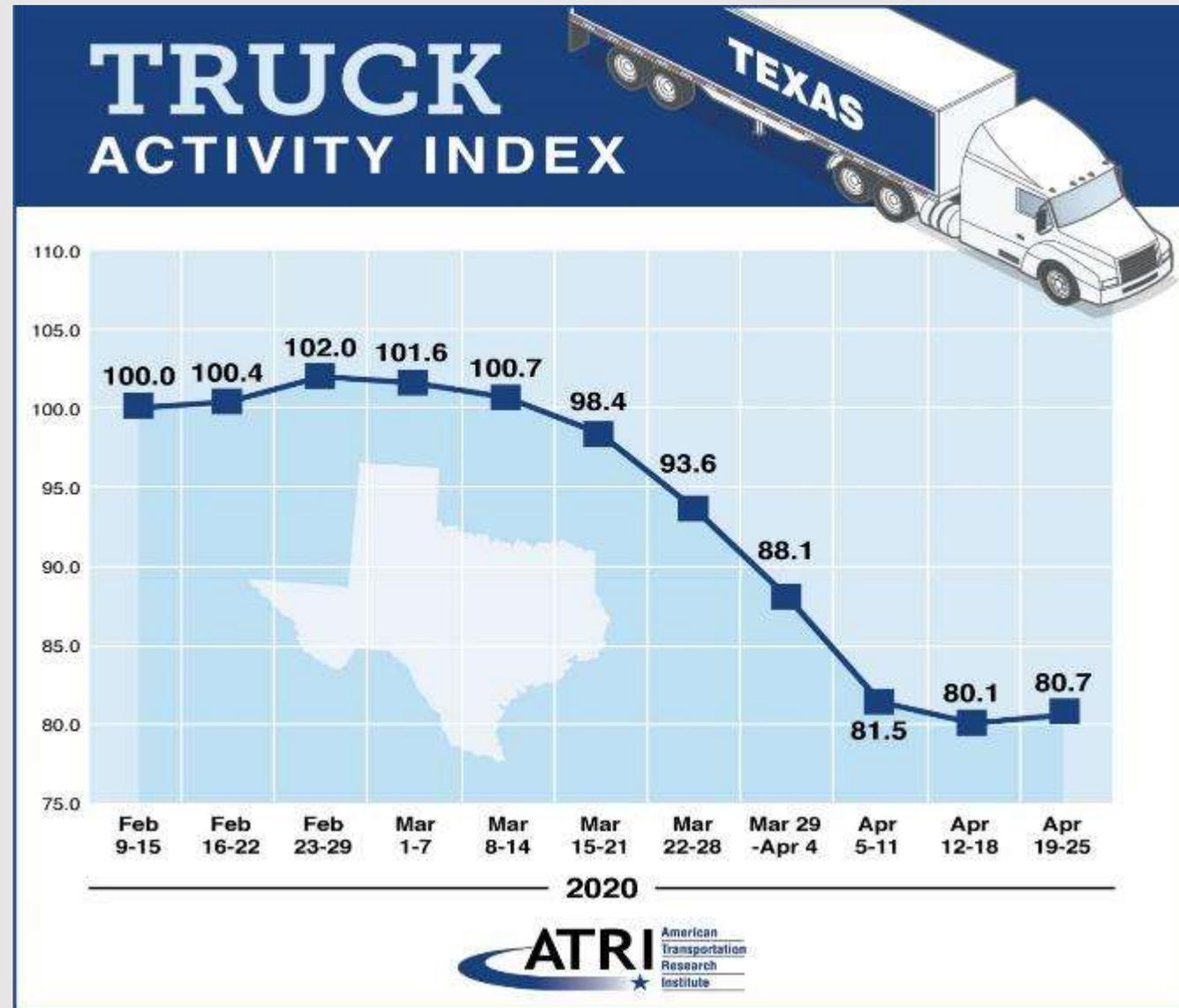
- AL, AR, KY, LA, MS, OK, TN, TX
- C'est dans cette région que le transport de marchandises a le plus diminué, à 17% en dessous du niveau de référence
- Le Texas et le Kentucky sont tombés à 20 % en dessous du niveau de référence
- Les réductions pourraient être dues à la chute du marché pétrolier et à la



Source : L'impact d'INRIX COVID-19 sur le fret : Une analyse du transport de marchandises sur de longues distances pendant une pandémie, 28 avril 2020

COVID-19 - Impacts sur l'indice d'activité des camions au Texas

- L'activité des camions ATRI au Texas a chuté de 20%, passant de 102,0 en février à 80,1 en avril 2020
- Les réductions pourraient être dues à la baisse des prix :
 - Commerce transfrontalier avec le Mexique
 - Demande du marché du pétrole
 - Fermeture d'installations de fabrication

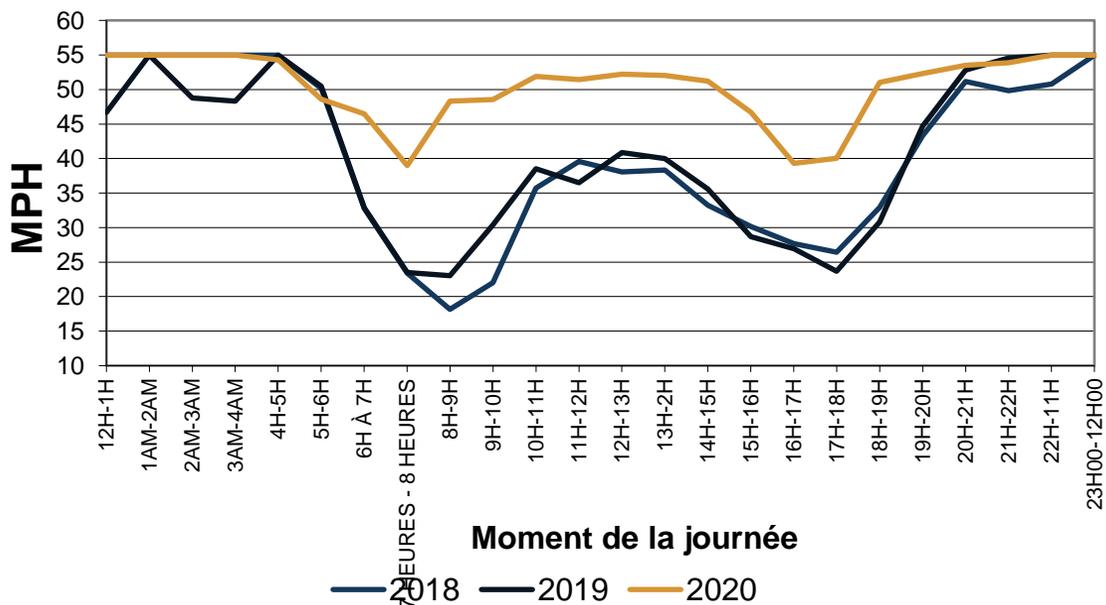


Source : Institut américain de recherche sur le camionnage (ATRI), 2020

COVID-19 - Impacts sur les temps de parcours des camions au Texas

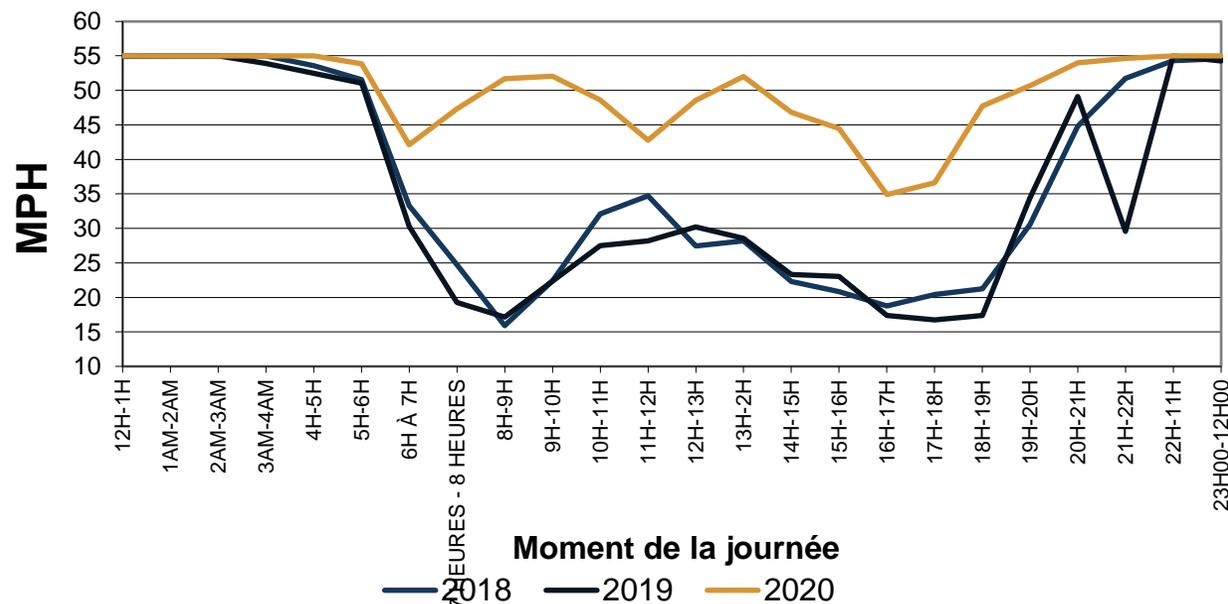
Dallas, TX

Vitesse moyenne selon l'heure de la journée
 Dallas, TX : I-45 à I-30
 Troisième semaine de mars 2018-2020



Houston, TX

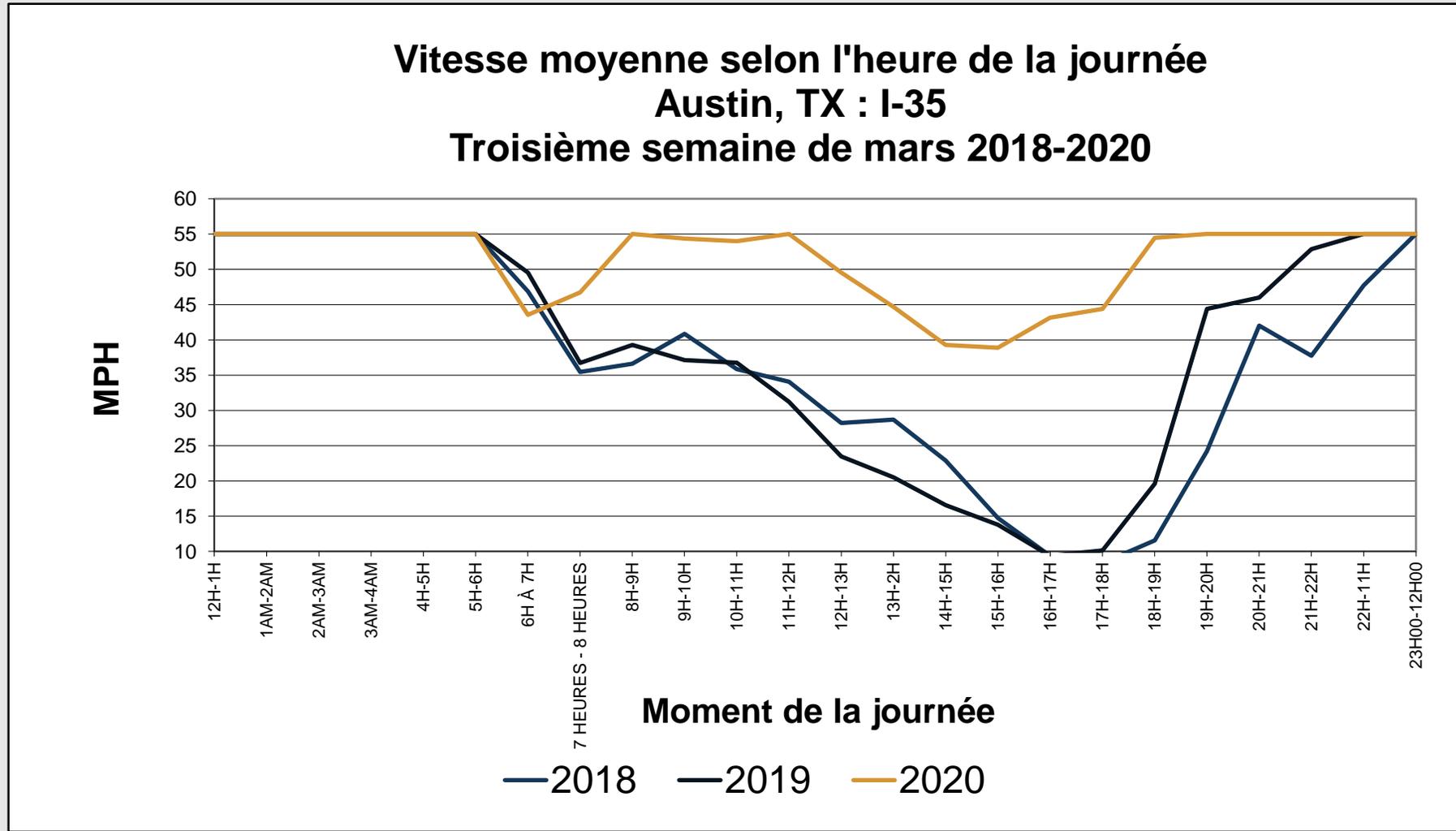
Vitesse moyenne selon l'heure de la journée
 Houston, TX : I-45 à I-69/US 59
 Troisième semaine de mars 2018-2020



Source : ATRI, 2020

COVID-19 - Impacts sur les temps de parcours des camions au Texas

Austin, TX



Source : ATRI, 2020

COVID-19 - Impacts sur l'industrie du fret routier

Stationnement des camions

- Certains États ont fermé des aires de repos, limitant ainsi le stationnement en toute sécurité des chauffeurs de camion sur la route

Santé et sécurité

Les chauffeurs sont en première ligne chaque jour pour acheminer les biens de consommation vers les rayons, tout en étant en contact quotidien avec des personnes dans tout le pays qui n'ont pas accès à des masques, des gants, du désinfectant pour les mains ou des lingettes antibactériennes

Alimentation

- De nombreux relais routiers du secteur privé ont un approvisionnement très limité
- Les États qui envisagent d'utiliser des camions de ravitaillement dans les aires de repos de sécurité

Un marché volatil

- Les charges ne sont plus prévisibles
- Les expéditions ne sont plus prévisibles, les commandes d'articles de première nécessité augmentent et les commandes pour répondre aux besoins des restaurants, des hôtels et de certains magasins de détail ont chuté

Source : <https://www.nytimes.com/2020/04/17/us/coronavirus-trucker-food-delivery-protection.html>



IMPACT DE LA COVID-19 SUR LE COMMERCE FRONTALIER ENTRE LE TEXAS ET LE MEXIQUE



Photo : Midland, TX

COVID-19 - Impacts sur le fret routier à la frontière entre le Texas et le Mexique

- Pont commercial mondial de Laredo
 - Baisse de 28 % à World Trade Bridge en avril par rapport aux volumes mensuels moyens avant COVID-19.
 - Baisse de 22 % du nombre total de passages commerciaux sur les ponts de Laredo par rapport à avril 2019
- Le pont de Columbia
 - Baisse de 10 à 15 % des passages commerciaux en direction du nord au pont de Colombia

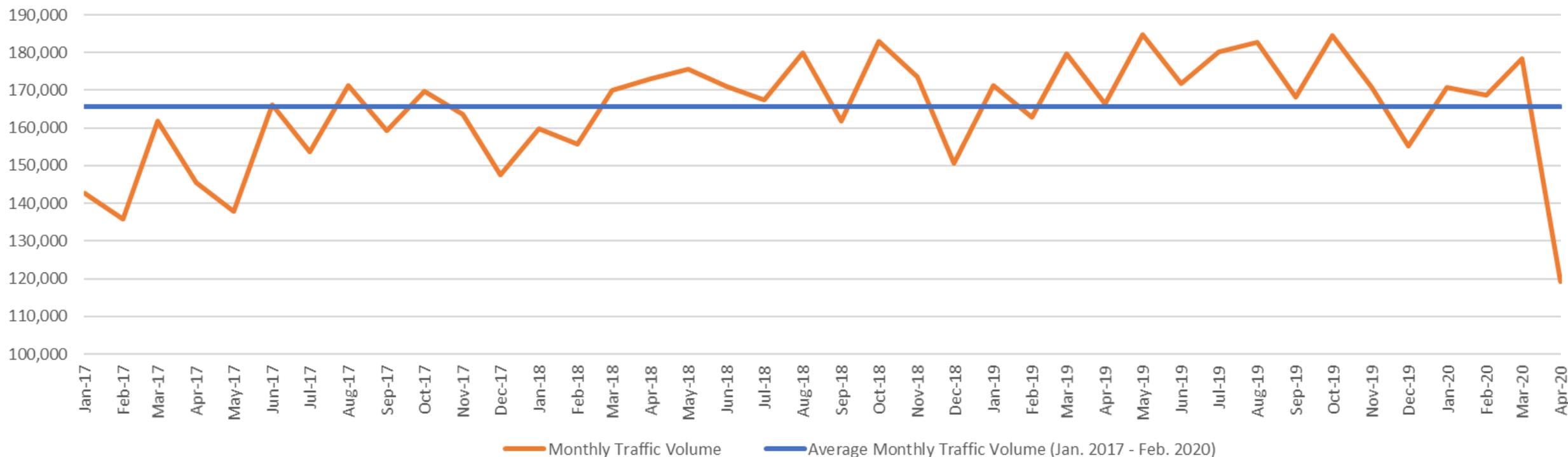


Pont du commerce mondial, TX - côté Mexique : 25 avril 2020

Source : Discussion du comité consultatif sur le commerce frontalier sur les impacts de COVID-19, 4/16/2020

COVID-19 - Impacts sur le fret routier à la frontière entre le Texas et le Mexique

World Trade Bridge Monthly Southbound Traffic Volume January 2017 - April 2020



Source : Rapports sur la répartition du trafic de la ville de Laredo, mai 2020

COVID-19 - Impacts sur le fret routier à la frontière entre le Texas et le Mexique

- Pont international de Pharr, Texas
 - Augmentation de 3% du trafic de camions en mars
 - Baisse de 12 % en avril par rapport aux volumes mensuels moyens avant la mise en place de la COVID-19.
- Pont Starr-Camargo, Texas
 - Baisse de 30 % du trafic commercial.
 - Les ponts du comté de Cameron : Pont des anciens combattants, libre-échange
 - Baisse de 40 % du trafic commercial.
- Tamaulipas, Mexique
 - Réduction de 40 % des envois vers le sud du Tamaulipas
 - Réduction de 5 % des expéditions vers le nord à partir du Tamaulipas

Le pont des vétérans : 6 septembre 2019



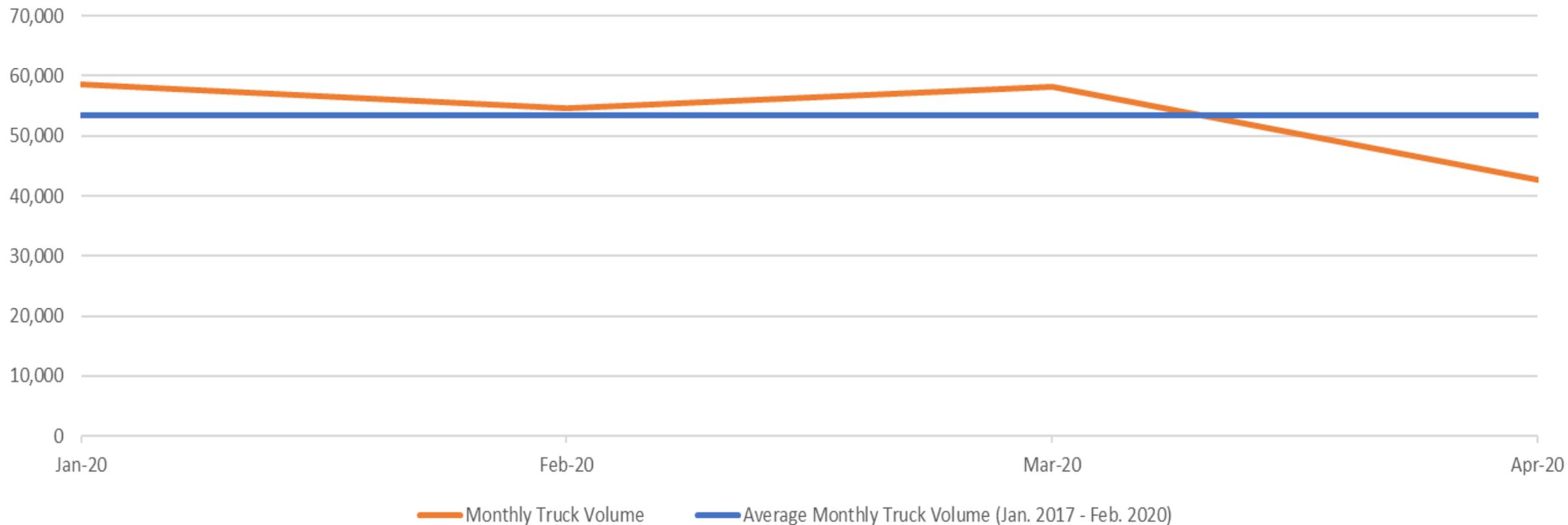
Le pont des vétérans : 25 avril 2020



Source : Discussion du comité consultatif sur le commerce frontalier sur les impacts de COVID-19, 4/16/2020

COVID-19 - Impacts sur le fret routier à la frontière entre le Texas et le Mexique

Pharr International Bridge Monthly Northbound Traffic Volume January 2020 - March 2020



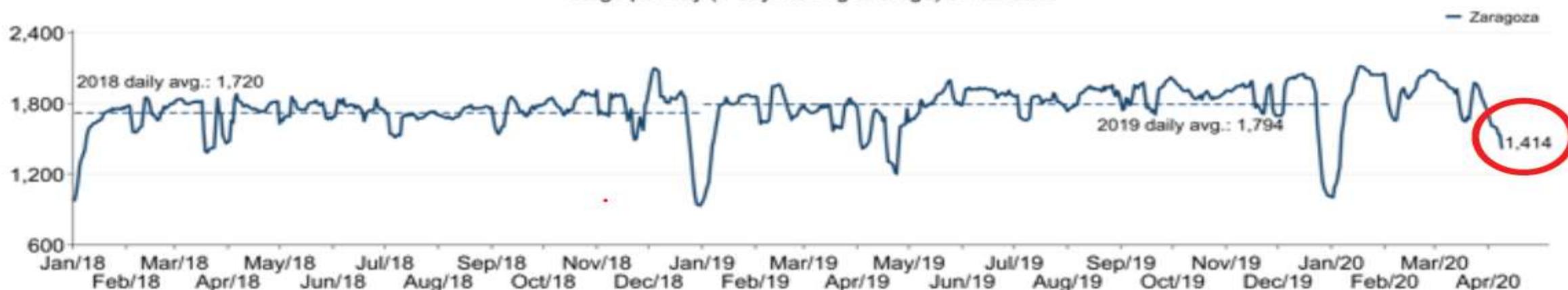
Source : Rapports sur la distribution du trafic de la ville de Pharr et rapports sur le trafic nord de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, mai 2020

COVID-19 - Impacts sur le fret routier à la frontière entre le Texas et le Mexique

- Ville d'El Paso, Texas
 - Baisse de 13% des passages de camions de marchandises sur les ponts appartenant à la ville
- Chihuahua, Mexique
 - Le secteur le plus touché devrait être celui des composants électroniques
 - Les fermetures non essentielles n'ont laissé que 37 % de l'industrie en activité.
 - L'industrie automobile, l'une des plus importantes du Chihuahua, est complètement fermée

Cargo Crossings

Cargo per day (7-day moving average) 04/09/2020



Source: IBD Note: 7-day moving average up to 03/31/2020. Circled numbers are last week's averages.

Source : U.S. Customs and Border Protection, compilé par le City of El Paso International Bridges Department - Northbound Traffic, avril 2020



Merci !

Caroline Mays, AICP

Directeur, Section Fret, Commerce et Connectivité

Département des transports du Texas

Téléphone : 512-658-2436

Courriel : caroline.mays@txdot.gov

www.MoveTexasFreight.com



Photo : Midland, TX



Le leader mondial de la
connexion des sociétés avec une
mobilité et une logistique sûres,
efficaces et écologiques.





NOS

MEMBRES

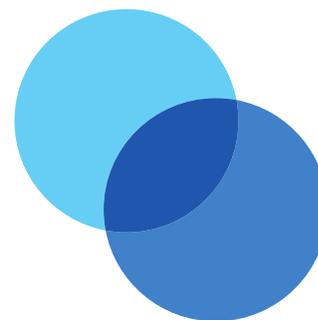


160+
membres



80+
pays

60%
logistique



40%
mobilité

Les services de transport routier ont joué un rôle crucial dans la réponse à la crise, mais beaucoup luttent aujourd'hui pour survivre.

- Assurer la sécurité des conducteurs, des travailleurs et des usagers des transports
- Maintenir les chaînes d'approvisionnement et les réseaux de mobilité opérationnels
- Maintenir les opérateurs de transport routier en activité





Pour un monde **en**
mouvement

iru.org

Questions et réponses

Modéré par Christos Xenophontos



Nos orateurs aujourd'hui

- Patrick Malléjacq - Secrétaire général, PIARC
- Christina Heffner - Ministère des transports et des routes principales Queensland, Australie, membre du CT 2.3 de PIARC
- Piotr Macuk - GDDKIA, Pologne, membre du CT 2.3 de PIARC
- Layton Leseane - SANRAL, Afrique du Sud, membre du CT 2.3 de PIARC
- Caroline A. Mays - Texas DoT, États-Unis, membre du CT 2.3 de PIARC
- Jens Hügel - Conseiller principal, Union internationale des transports routiers

Conclusion et prochaines étapes



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 qu'un soin particulier ait été apporté à la préparation de ce matériel, aucune responsabilité n'est acceptée pour tout dommage qui pourrait être causé".

Prochaines étapes

- Nous publions des enregistrements vidéo et des présentations de nos webinaires
- D'autres webinaires de PIARC sont prévus, en anglais, espagnol et français
- Nous publions des "Notes" avec les résultats de ces webinaires
- <https://www.piarc.org/en/News-Agenda-PIARC/Coronavirus-PIARC-and-Covid-19>

Deux sondages de PIARC sont ouverts

Afin de permettre à chacun de contribuer, deux sondages sont désormais ouverts :

- **Identifier les sujets de préoccupation :**

<https://forms.gle/cgi8WCeQYykCeNFQA>

- **Identifier les acteurs qui souhaitent partager leurs pratiques :**

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

Ces deux liens sont également disponibles sur le site de PIARC.

L'équipe d'intervention de PIARC :

Coordonnées de l'équipe

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

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

