



# COVID-19

## Séance de discussion

**Patrick Mallejacq**

Secrétaire général de PIARC

Paris

**25 mars 2020, 13 h (heure de Paris)**

# Comment évoquer un problème, poser une question ou partager une pratique ?

- Le microphone et l'appareil photo des participants sont éteints
- Utilisez la fonction "Chat" de Zoom (en bas à droite de la fenêtre principale)
- Envoyer un message à "Tous les participants" (c'est une des options de "chat")
- Ce canal est surveillé par Christos Xenophontos (président du CT 1.1 de PIARC)
- Christos posera les questions aux panélistes concernés

---

# Cette séance est enregistrée

- La vidéo qui en résultera sera partagée avec les participants et au sein de PIARC

# Décharge de responsabilité

Comme le temps presse, les connaissances et les pratiques qui seront partagées n'auront probablement 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 les politiques officielles. Les idées présentées feront l'objet d'une évaluation plus approfondie et seront utilisées en temps utile pour formuler des recommandations sur la politique et la pratique. Bien que le plus grand soin ait été apporté à la préparation de ce 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 les 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.
- En parallèle, PIARC planifie des actions à moyen et long terme pour le moment où la pandémie sera dans un état gérable et substantiellement sous contrôle.

# Ordre du jour et structure

- **Brève introduction à PIARC**
- **Problèmes rencontrés par les exploitants et les administrations routières**
- **Meilleures pratiques tirées des rapports existants de PIARC**
  - Sécurité
  - Analyse des risques
  - Gestion des catastrophes
- **Présentation du pays sur la situation actuelle :**
  - Situation des virus/route en Italie
  - Approche, mesures prises et considérations sur la situation du virus/de la route en Espagne
  - Autoroute Hanshin, Japon
- **QUESTIONS ET RÉPONSES**
- **Conclusion et prochaines étapes**

# Nos intervenants aujourd'hui

- Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
- Yukio Adachi, Japon, Président du Comité sur la gestion des catastrophes (TC 1.5)
- Saverio Palchetti, Italie, Président de la Task Force sur les infrastructures routières et la sécurité des transports (TF 3.1)
- José Manuel Blanco Segarra, Espagne, secrétaire du Comité sur la performance des administrations des transports (TC 1.1)
- Les organisateurs :
  - Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
  - TC 1.1 : Christos Xenophontos, José Manuel Blanco Segarra, Jonathan Spear ; TC 1.5 : Yukio Adachi ; TC 2.4 : Valentina Galasso ; et TF 3.1 Saverio Palchetti

# 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 sans **but 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



# Question 1 :

## Assurer la santé et la sécurité des employés

- En général
- Pour le personnel en contact direct avec la clientèle, en première ligne ou en soins directs 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 qui travaille avec les clients - opérateurs de péage, etc.
- Pour le personnel travaillant dans les bureaux et le personnel travaillant dans d'autres installations ou sur la route elle-même

## Question 2 :

# Maintien de l'activité et continuité des affaires 1/2

- Avec des ressources humaines limitées
- Lorsque le personnel est tenu ou conseillé de travailler à domicile
- Comment soutenir les employés présentant des risques élevés (personnes souffrant de maladies chroniques ou sous-jacentes, personnes souffrant de problèmes auto-immuns, etc.
- Lorsqu'une partie de la main-d'œuvre est contrainte de s'isoler ou est malade
- Incidences indirectes (par exemple, les fermetures d'écoles sur la disponibilité du personnel, le moral du personnel)

## Question 2 :

# Maintien de l'activité et continuité des activités 2/2

- Comment établir un ordre de priorité entre les activités "essentielles" et "non essentielles"
- Possibilités d'entretien pendant une période de faible demande
- Déploiement de la technologie (par exemple, téléconférence)
- Maintenir des liens stratégiques entre les ministères, les administrations routières, les opérateurs et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement

## Question 3 :

### Impact sur les transports 1/2

- Face à une diminution importante au sein de nombreux pays et entre eux
- Maintenir les liens critiques et les flux de marchandises essentiels tout en réglementant la circulation des personnes
- Annulations ou réductions dans les transports publics
- Donner des conseils (VMS, etc.) contre les voyages non essentiels
- Des impacts économiques, sociaux et environnementaux plus larges (par exemple, il a déjà été observé que la réduction des transports a entraîné une réduction des émissions, de la pollution terrestre et marine, tandis que la réduction des déplacements a également entraîné une diminution des recettes sous la forme d'une baisse des taxes et des tarifs de l'essence)

## Question 3 :

# Impact sur les transports 2/2

- Vérifier si les limitations du nombre maximum de personnes dans les véhicules sont respectées
- Vérifier si des services appropriés sont fournis aux transporteurs de marchandises et aux bus

## Question 4 :

# Relations commerciales

- Relations avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, les entrepreneurs et les petites et moyennes entreprises (y compris leur propre planification et exécution de la continuité des activités)
- Soutenir les entreprises, en particulier celles qui sont solvables ou essentielles
- Exercice des dispositions contractuelles (par exemple, en cas de force majeure)
- Mise en œuvre des contrats de concession
- Faire face aux coûts et aux retards supplémentaires

## Question 5 : Relations avec les clients et les parties prenantes et travail commun

- Fournir des informations précises et opportunes du point de vue de l'utilisateur
- Prendre des mesures cohérentes et efficaces dans un ensemble complexe d'organismes publics
- Équilibrer la planification technique et l'exécution avec les directives des autorités civiles
- Gestion des relations avec les médias et communication des messages clés

## Question 6 : Sûreté

- Augmentation des cyber-attaques
- Changements dans les rôles du personnel opérationnel de première ligne
- Maintenir la sécurité face à un accès accru aux employés en télétravail
- Relations avec les services d'urgence, l'armée, la protection civile, etc.

# Bonnes pratiques

## D'après les rapports existants de PIARC



# Rapports de PIARC



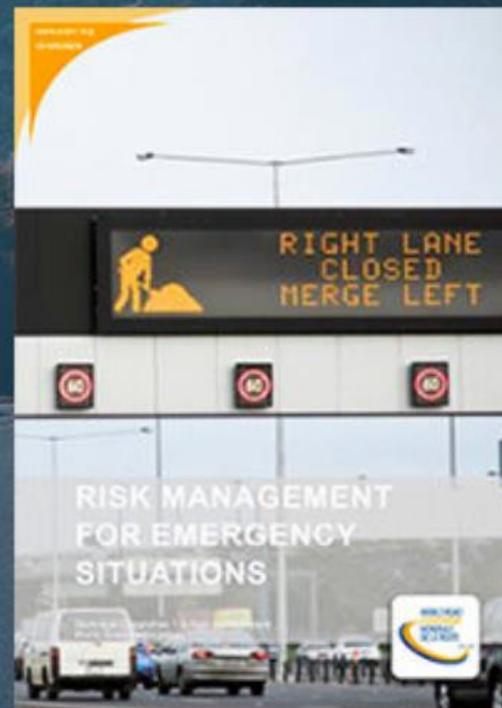
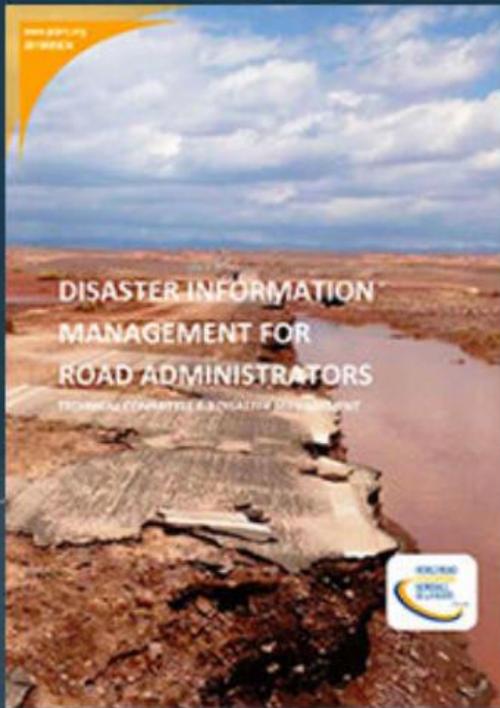
Produit par nos comités techniques  
Plus de 1 000 experts

Fichiers pdf téléchargeables

Disponible gratuitement à l'adresse  
suivante : [www.piarc.org](http://www.piarc.org)

- **Cycle 2012-2015 :**
  - 40 rapports techniques
- **Cycle 2016-2019 :**
  - 46 nouveaux rapports

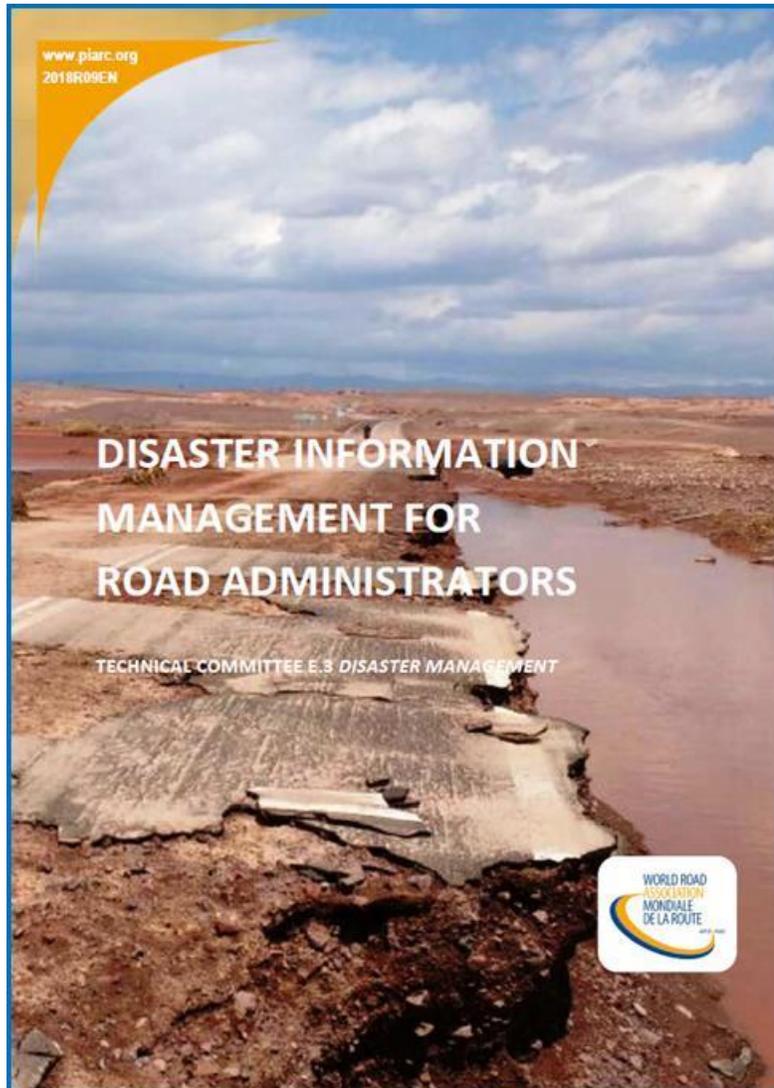
# <https://www.piarc.org/en/activities/PIARC-Directory-Technical-Reports/PIARC-Technical-Reports-Cycle-2016-2019>



Download our reports in English, French or Spanish on [www.piarc.org](http://www.piarc.org)

# Réf. : RAPPORT PIARC "GESTION DES INFORMATIONS SUR LES CATASTROPHES

## POUR LES ADMINISTRATEURS ROUTIERS", 2019



CONTENTS	
<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
1.1. SCOPE AND OBJECTIVES	3
1.2. STRUCTURE OF REPORT	5
<b>2. GENERAL</b>	<b>5</b>
<b>3. DISASTER INFORMATION MANAGEMENT</b>	<b>8</b>
3.1. INTRODUCTION	8
3.2. INTERNATIONAL SURVEY	8
3.2.1. Development of international survey	8
3.2.2. Results of international survey	10
3.2.3. Summary of international survey	14
3.3. CASE STUDIES	17
3.3.1. General	17
3.3.2. Communication problems during major disasters (Chilean case study)	17
3.3.3. Emergency Action Plan for Roads Administration in Chile - implementation of the Emergency Action Plan and Information Recovery (Chilean case study)	21
3.3.4. Disaster Information Management (Dominican Republic case study)	25
3.3.5. Information provided by related organizations in heavy snowfall (Japanese case study)	26
3.3.6. Collecting and sharing disaster information (Australian Case study)	30
3.3.7. Disaster Management Using Social Networking Service (SNS) Technology (USA case study)	35
3.3.8. Transport Scotland Forth Road Bridge Closure (UK case study)	37
3.3.9. GIS-based Disaster Information Management System (Japanese case study)	41
3.4. CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS	46
<b>4. DISASTER MANAGEMENT WITH THE PUBLIC</b>	<b>48</b>
4.1. INTRODUCTION	48
4.2. INTERNATIONAL SURVEY	49
4.2.1. Disaster environment	49
4.2.2. Differences in disaster management methodologies and practices	50
4.2.3. Current policy in disaster management identified by survey	52
4.2.4. Summary of international survey	53
4.3. CASE STUDIES	55
4.3.1. General	55
4.3.2. Disaster management partnership - Severe Tropical Cyclone Debbie (Australian case study)	55
4.3.3. Further strengthening of the disaster prevention measures for tsunami (Japanese case study)	60
4.3.4. Revise regulation specifications (2010 Chile earthquake) and communication and consultation with the public (Chilean case study)	64
4.3.5. Community resilience in Northern Ireland (UK case study)	68
4.4. CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS	73
<b>5. RISK AND DISASTER MANAGEMENT MANUAL</b>	<b>75</b>
5.1. INTRODUCTION	75
5.2. STRUCTURE AND SUMMARY OF THE RISK AND DISASTER MANAGEMENT MANUAL	75
5.3. RECOMMENDATIONS FOR DISASTER MANAGEMENT MANUAL	77
<b>6. CONCLUSIONS</b>	<b>77</b>
<b>7. REFERENCES</b>	<b>81</b>



La coopération et la coordination constituent la partie fondamentale de la gestion des catastrophes. La gestion de l'information est au cœur de la coopération et de la coordination.



La gestion de la continuité des activités en situation de pandémie repose également sur la coopération, la coordination et la gestion de l'information.



## CONTENTS

1. INTRODUCTION .....	3
2. UNDERSTANDING THE ISSUE .....	5
2.1. THE CONTEXT OF SECURITY.....	5
2.2. SAFETY VS. SECURITY .....	6
2.3. THE CONCEPT OF RESILIENCE.....	7
2.4. DIGITAL TECHNOLOGIES IN CIVIL ENGINEERING .....	8
3. SECURITY- MINDED APPROACH .....	9
4. SECURITY RISK MANAGEMENT OF ROAD INFRASTRUCTURE .....	11
4.1. THREATS .....	11
4.2. VULNERABILITY.....	20
4.3. CONSEQUENCES .....	21
4.4. PROBABILITY .....	22
4.5. RISK .....	22
5. DEVELOPING RISK MITIGATION MEASURES .....	23
5.1. MITIGATING A VEHICLE BORNE ATTACK .....	23
5.2. MITIGATING CYBER AND CYBER-PHYSIC ATTACKS .....	25
6. RESILIENCE .....	27
7. CASE STUDIES .....	30
8. RECOMMENDATIONS FOR ROAD ADMINISTRATIONS.....	32
8.1. IMPROVING AWARENESS .....	32
8.2. IMPROVING RESILIENCE.....	33
8.3. IMPROVING CYBER SECURITY.....	35
8.4. SECURITY IN DESIGN.....	41
8.5. SECURITY IN MAINTENANCE.....	45
8.6. COOPERATION WITH OTHER SERVICES .....	46
8.7. SECURITY ADVISOR .....	47
9. CONCLUSIONS .....	48
10. GLOSSARY AND ACRONYMS .....	50
11. REFERENCES .....	54

## APPENDICES – REFERRING TO CHAPTER 6 “CASE STUDIES” 55

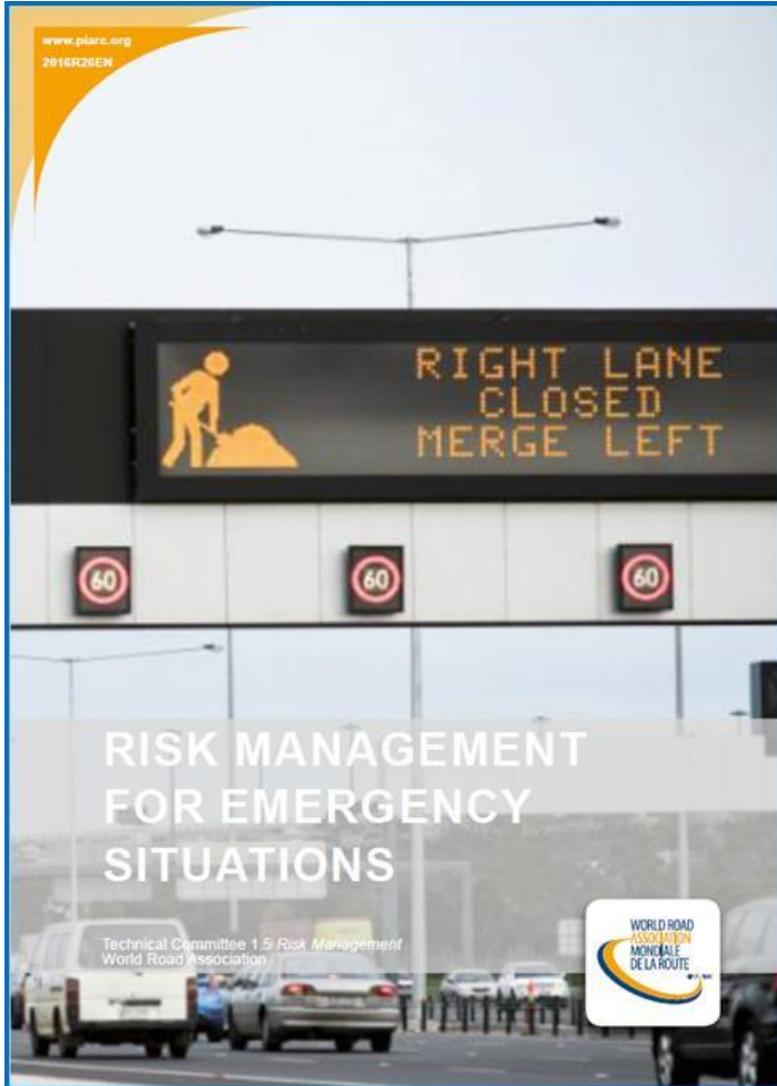
- APPENDIX 1.1. : EXPLOSION OF A DIRTY BOMB IN AN URBAN AREA
- APPENDIX 1.2. : CYBER PHYSICAL ATTACK ON A TUNNEL CONTROL CENTER
- APPENDIX 1.3. : VEHICLE AS A WEAPON
- APPENDIX 1.4. : VANDALISM AND MALICIOUS ACTS IN ROAD OPERATION
- APPENDIX 1.5. : FREIGHT THEFT
- APPENDIX 1.6. : DANGEROUS GOOD TRANSPORTATION
- APPENDIX 1.7. : ACCIDENT IN A MOTORWAY



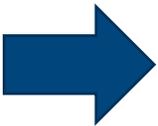
les principes généraux d'une approche axée sur la sécurité et les recommandations techniques et opérationnelles pour la protection contre une série de menaces physiques et cybernétiques



**PANDEMIC** est considéré comme une menace : involontaire, non dirigé, non prévu



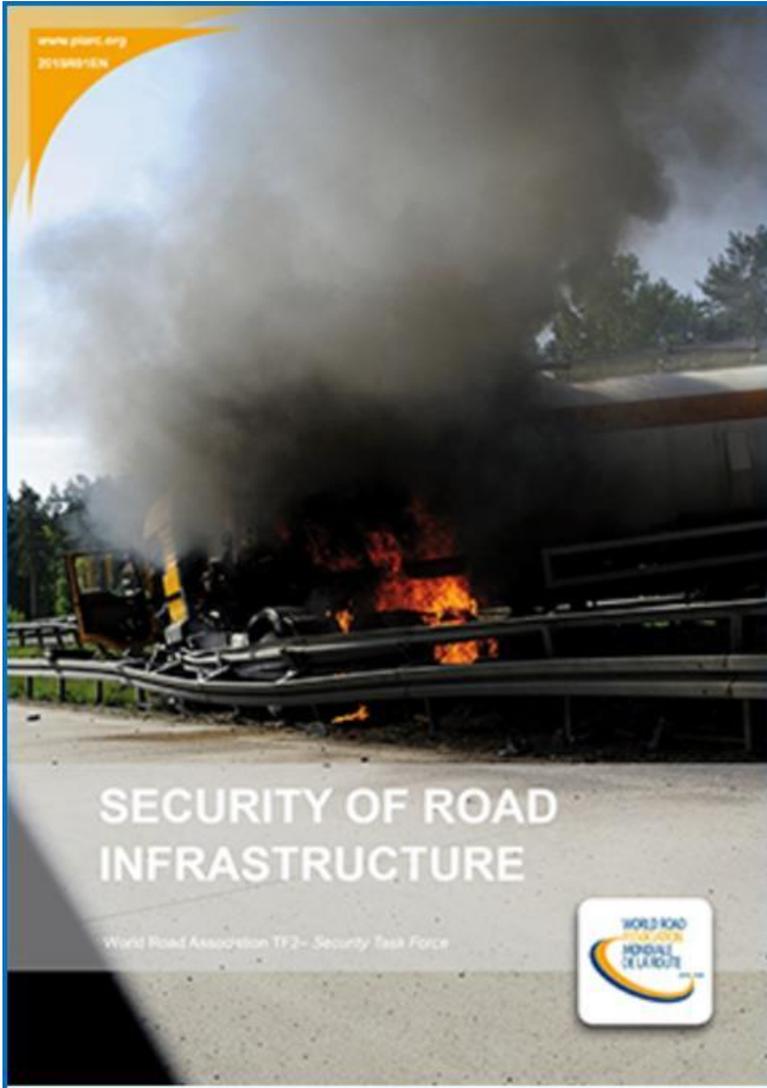
CONTENTS	
EXECUTIVE SUMMARY .....	4
1. INTRODUCTION .....	5
1.1. SCOPE AND OBJECTIVE .....	5
1.2. STRUCTURE OF REPORT .....	6
2. RISK, BUSINESS CONTINUITY AND EMERGENCY MANAGEMENT PRINCIPLES .....	6
3. MANAGEMENT OF EMERGENCY SITUATIONS .....	11
3.1. COOPERATIVE AND COORDINATIVE ACTIONS BETWEEN ORGANIZATIONS IN EMERGENCY SITUATIONS .....	11
3.1.1. General principles .....	11
3.1.2. Levels of cooperation and coordination .....	12
3.2. EMERGENCY INFORMATION MANAGEMENT FOR PUBLIC RESPONSE .....	18
3.2.1. Risk management process and emergency traffic management plans .....	18
3.2.2. Basic architecture of TMC and ITS application for emergency management .....	21
3.2.3. Good practices in terms of propagation of emergency information to the user and public response .....	24
3.3. GOOD PRACTICES FOR PREPAREDNESS, RESPONSE AND RECOVERY IN EMERGENCY SITUATIONS FOR CONTINUED ROAD OPERATION .....	34
3.4. RECOMMENDATIONS FOR MANAGEMENT OF EMERGENCY SITUATIONS .....	44
4. RISK AND EMERGENCY MANAGEMENT FOR COMBINED AND LARGE HAZARDS .....	46
4.1. DEFINITION OF COMBINED / LARGE-SCALE DISASTERS .....	46
4.1.1. Definition of large-scale disasters .....	46
4.1.2. Definition of combined disasters .....	47
4.1.3. Differences between ordinary and large-scale disasters .....	49
4.2. EXPERIENCES AND LESSONS FROM COMBINED AND LARGE DISASTERS .....	51
4.2.1. Recent major experiences in the world .....	51
4.2.2. International survey summary .....	51
4.2.3. Best practices .....	55
4.3. RECOMMENDATIONS FOR MANAGEMENT OF COMBINED AND LARGE HAZARDS .....	58
5. CONCLUSIONS .....	60
6. REFERENCES .....	62



Une gestion efficace et efficiente est un processus continu et dynamique dans le temps, avant, pendant et après l'apparition d'un danger et de ses conséquences.



La gestion des routes en cas de pandémie est également un processus continu et dynamique dans le temps, avant, pendant et après.



CONTENTS	
THE NEED FOR THIS PAPER.....	3
BACKGROUND.....	4
ASSESSMENT OF PHYSICAL SECURITY.....	7
DIFFERENT METHODOLOGICAL APPROACHES.....	9
SAFETY AND SECURITY PROGRAMS.....	12
APPLICATION OF KNOWLEDGE IN SECURITY BY DESIGN.....	13
RETROFIT OF EXISTING INFRASTRUCTURE.....	14
RESOURCES ON ROAD SECURITY.....	16



Une bonne compréhension et une gestion appropriée de la sécurité des infrastructures routières sont non seulement importantes pour la sauvegarde de l'infrastructure elle-même, mais aussi pour la protection des valeurs sociales et économiques, etc.



Une bonne gestion des routes en cas de pandémie est importante non seulement pour l'infrastructure, mais aussi pour les valeurs sociales et économiques.

# Présentations

Sur la situation actuelle :



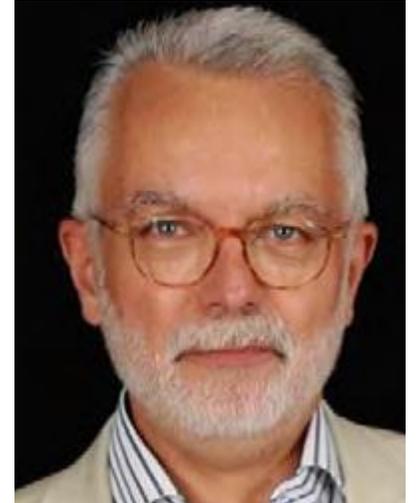
# Présentation sur le virus/la situation routière en Italie

- Groupe de travail de PIARC "INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET SURETE DES TRANSPORTS (2020-2022)
- **Président : Saverio PALCHETTI, Italie**

ANAS S.p.a. , Direction des affaires institutionnelles et des médias - Bureau des relations internationales - Rome (Italie),  
[s.palchetti@stradeanas.it](mailto:s.palchetti@stradeanas.it)

- 13 membres, 7 membres correspondants, 15 pays

*L'objectif principal est d'intégrer la sécurité dans 15 autres thèmes liés aux infrastructures et aux transports (comités techniques et groupes de travail de PIARC)*



## Situation en Italie (1/2) :

- La coordination de la réponse à la crise du Covid-19 a été confiée à la **protection civile**, un département dépendant du premier ministre italien, compétent en matière de risques naturels et de gestion des crises, en consultation avec le Parlement ; les **compagnies routières - Anas et les autoroutes privées** ainsi que les compagnies ferroviaires sont consultées au sein du conseil national pour la gestion des crises ;
- L'urgence **sanitaire** a également de fortes conséquences sur les routes et les transports : la mobilité n'est autorisée que pour l'achat de nourriture, de santé et de travail, ou pour atteindre sa propre résidence, toutes les activités qui ne sont pas considérées comme essentielles par le gouvernement sont verrouillées ; la production, le transport, la commercialisation et la livraison de médicaments, de technologies de la santé et d'appareils médico-chirurgicaux ainsi que de produits agricoles et alimentaires sont autorisés ;
- **Le département de la sécurité des administrations routières doit** être créé ou renforcé afin de coordonner une réponse résiliente au sein des organisations ; certaines questions pertinentes sont : la protection du personnel opérationnel et les nouveaux équipements de sécurité/santé à bord des véhicules de service ;

## Situation en Italie (2/2) :

- **Des fonds spéciaux et une nouvelle loi sur les marchés publics** sont nécessaires pour assurer un approvisionnement rapide avec la nomination de commissaires à la santé au niveau national/régional (comme pour les tremblements de terre ou les grandes catastrophes)
- **Un travail intelligent**, même pour les administrations routières, nécessite une toute nouvelle réglementation des fonctions centrales et territoriales
- Toutes les administrations publiques ont besoin d'une **simplification des procédures de passation de marchés pour l'achat d'appareils numériques destinés à des parcours de travail intelligents**
- **De nouvelles technologies pour la lutte contre la diffusion de Covid-19** sont officiellement demandées, certaines d'entre elles peuvent constituer un risque pour la vie privée des individus car elles permettent de profiler les utilisateurs de smartphones
- **De nouvelles cybermenaces** apparaissent en relation avec l'envoi de communications pseudo-officielles sur le web pour la protection de la santé contenant des virus informatiques ou des sites web d'experts fantômes capables de voler le contenu de l'ordinateur pour demander une rançon

En détail, une attention particulière est accordée à :

## ***Initiatives du ministère italien de l'innovation au cours des dernières semaines***

**10 mars - L'initiative de solidarité numérique** : une campagne visant à amener les sociétés Internet et les éditeurs à fournir des services gratuits pour aider les personnes à travailler et à étudier depuis leur domicile, ou pour aider et améliorer la vie des citoyens pendant l'enfermement.

**19 mars - Fast Track Procurement for Public Administration** : un processus facilité pour toutes les administrations publiques pour l'acquisition de biens et services numériques, avec une référence particulière aux services fonctionnant dans le nuage. Les entités pourront acheter ces biens et services par le biais d'une procédure négociée.

**20 mars - Initiative "Innovate For Italy"** : Une nouvelle invitation aux entreprises, universités, organismes publics et privés et centres de recherche, associations, coopératives, consortiums, fondations et instituts, pour l'utilisation de technologies utiles pour surveiller et contenir le virus

## **23 mars - Appel rapide "Utilisation des nouvelles technologies pour lutter contre COVID-19"**

: Un appel à contributions de trois jours pour soutenir le ministère de la santé et l'Istituto Superiore di Sanità en collaboration avec l'OMS, afin d'identifier les meilleures solutions numériques disponibles pour les applications de télémédecine et de soins à domicile pour les patients et pour la surveillance "active" du risque d'infection

# Approche et mesures prises en Espagne en réponse à la pandémie COVID-19 concernant le secteur des routes et des transports



# José Manuel BLANCO SEGARRA



- Président du comité espagnol "Performance et financement des routes".

(ATC Asociación Técnica de la Carretera)



- Doyen de la région d'Estrémadure (Espagne) du Collège national de M. Eng. Ingénieurs des routes, canaux et ports
- Ancien président du Comité national "Matériaux routiers" (2000-2012)
- Ancien chef de la démarcation des routes nationales en Estrémadure (2006-2019)
- Président du CT PIARC A.1 Performance des administrations de transport (2016-2019)
- Secrétaire actuel du CT 1.1 hispanophone de PIARC
- Membre de la commission de rédaction de la proposition de de la loi espagnole sur les routes, et maintenant de ses règlements.



# Principales questions à traiter - l'approche de l'Espagne

- **Déclaration de l'état d'alerte.** Étendue. Désignation des **autorités compétentes.**
- Mesures générales sur l'état d'alerte. Les **niveaux juridictionnels infranationaux.**
- Mesures générales concernant l'**activité et la circulation.** La mission **MITMA.**
- Les mesures concernant :
  - **Transport de passagers** (et leurs conducteurs)
  - **Transport de marchandises** (et leurs conducteurs)
  - **Mouvements de personnes**
  - **Activité administrative**
- ❖ **Le personnel de la route dans les bureaux et au siège.**
- ❖ **Le personnel de la route au "champ" (la route)**
- ❖ **Travaux et entretien des routes**
- ❖ **Considérations économiques concernant la suspension des contrats**

## La mission commune globale

La Direction générale des routes ("**Dirección General de Carreteras**"), comme tous les autres organes de direction du Secrétariat d'État aux transports, à la mobilité et à l'agenda urbain, du ministère MITMA, a du mal à maintenir son service et son activité malgré les circonstances difficiles.

**Objectif** : protéger la santé des citoyens et atténuer autant que possible les effets économiques et sociaux de cette urgence sanitaire nationale et mondiale.

**Mesures adoptées** : sont publiées et diffusées le plus largement possible par tous les canaux, en cherchant à en faire connaître l'existence à l'ensemble du public, et en promouvant avec le plus de transparence possible la confiance dans ces heures pénibles.

# Déclaration de l'état d'alerte en Espagne

- L'OMS a déclaré le 30/01/2020 "l'urgence de santé publique de portée internationale" (ESPII ou EPHIC en anglais) et le 11/03/2020 la pandémie mondiale de COVID-19 déclenchée par le coronavirus SRAS-CoV-2.
- Le **gouvernement espagnol** a déclaré le 14/03/2020 l'état d'alerte pour la gestion de la crise de santé publique (RD 463/2020) sur l'ensemble du territoire national.
  - Elle concerne **tous les individus et toutes les routes et moyens de transport.**
  - Il déclare le gouvernement comme autorité compétente et désigne 4 autorités compétentes sous la direction du Président, chacune dans son domaine de responsabilité : Les ministres de : Défense ; Intérieur ; **Transports, mobilité et agenda urbain (MITMA) (Transporte, Movilidad y Agenda Urbana)** ; et Santé. Les responsabilités restantes sont concentrées au sein du ministre de la santé.

# État d'alerte en Espagne - Mesures générales

- Ces ministres sont habilités, sans qu'il soit nécessaire de recourir à une procédure administrative, à émettre des ordonnances et des instructions interprétatives de toute nature, dans leurs domaines d'activité respectifs, pour assurer **la prestation de services de protection des personnes, des biens et des lieux**.
- Les **agents des forces et corps de sécurité** peuvent effectuer les **contrôles** nécessaires **sur les personnes, les biens, les véhicules, les locaux et les établissements** pour vérifier les activités et les services. Il est du devoir des **citoyens de collaborer**.
- Les **niveaux juridictionnels infranationaux** (régional, provincial et local) conserveront les pouvoirs qui leur sont conférés par la législation en vigueur, dans la gestion ordinaire (y compris les routes et les transports), afin de maintenir les opérations quotidiennes.
  - Toujours **dans le cadre des ordres directs de l'autorité nationale compétente** aux fins de l'état d'alerte et de leur coopération obligatoire avec les forces et corps de sécurité. Cela inclut toutes les administrations des routes et des transports.

## Mesures générales relatives à l'activité et à la circulation - Mission MITMA

- **Fermeture de** tous les types d'établissements éducatifs, commerciaux, d'hôtels, de restaurants et de bars, d'établissements culturels et récréatifs, de spectacles et d'événements publics, etc., **sauf ceux considérés comme essentiels**, et toujours en évitant les foules et en maintenant une **distance de sécurité minimale de 1 m entre les personnes (mais il est fortement recommandé de la maintenir entre 2 et 4 m)**.
- Il est **interdit de circuler** (y compris à pied ou par tout autre mode actif) sur les voies publiques, les chemins, les rues, etc. mais **individuellement (\*) et uniquement pour les activités suivantes**
  - Acquisition de denrées alimentaires, de produits pharmaceutiques et de produits de première nécessité (y compris les entités financières ou d'assurance, également pour le ravitaillement des véhicules)
  - **Déplacements domicile-travail**
  - Force majeure ou nécessité
  - Soins ou (\*) accompagnement de personnes âgées, d'enfants, de personnes dépendantes, handicapées ou vulnérables.
- **MITMA** prend les **dispositions nécessaires** pour assurer la **mobilité** afin que les citoyens aient accès à leur emploi et aux services de base, ainsi qu'au **transport de marchandises pour** assurer les provisions.

# Mesures concernant le transport de passagers (et leurs conducteurs)

- **Transport public ou privé de masse de passagers par route, rail, air et mer :**
  - Pour les **courtes distances** : ajustements successifs de l'offre, en fonction de la réalité locale (particulièrement compliquée dans les trains de banlieue, les métros et les bus) pour décourager les déplacements inutiles et en même temps maintenir la distance minimale entre les passagers. Attention particulière aux heures de pointe et aux heures creuses (vallées).
  - Sur les **moyennes et longues distances** : à l'heure actuelle, les réductions de l'offre sont déjà proches de 90%.
- La **capacité maximale des véhicules de transport de passagers** est réduite à **un tiers**
- **Pour la protection des conducteurs de bus**, s'ils ne sont pas protégés par une cloison, les passagers ne doivent pas utiliser la porte avant (sauf s'ils doivent acheter leur billet dans le bus lui-même) et la rangée derrière le siège du conducteur doit rester vide.
  - La population est découragée d'utiliser l'argent physique pour payer les chauffeurs et autres.
- **Taxis et véhicules de location** : un passager maximum mais exceptions mentionnées ci-dessus (\*).

## Mesures concernant le transport de marchandises (et leurs conducteurs)

- La majeure partie du transport intérieur se fait par route, il est donc nécessaire de mettre en place des conditions facilitant le transport de marchandises pour assurer l'approvisionnement et de penser à leurs conducteurs :
  - Pour les transports de marchandises, deux personnes sont autorisées en cabine, si nécessaire
  - Les aires de service, les stations de carburant, les centres logistiques, les centres de chargement et de déchargement, etc. qui disposent de toilettes doivent permettre aux chauffeurs de camions de les utiliser. Ceux qui disposent d'une cuisine, de services de restauration ou de distributeurs de plats préparés doivent leur fournir un service de restauration. Le service de restauration ne peut pas consommer à l'intérieur des bâtiments.
  - Les aires de service publiques et celles situées sur les routes à péage resteront ouvertes, bien fréquentées et propres. Leurs magasins vendant de la nourriture, des produits de nettoyage ou d'hygiène personnelle, ou des produits automobiles, resteront ouverts.
  - La validité de toutes les cartes de qualification de conducteur (certificat d'aptitude professionnelle) qui expirent est prolongée de manière à ce qu'elles restent valables au moins 120 jours après l'alerte.
  - Les établissements de location de véhicules sont autorisés à rester ouverts, mais uniquement à

## Mesures rég. des mouvements de personnes et de l'activité administrative

- **Le ministère de l'intérieur peut décider de fermer des routes pour des** raisons de santé publique, de sécurité ou de fluidité du trafic ou de restreindre la circulation de certains véhicules
  - **Certaines petites villes ou certains bâtiments sont déjà bloqués pour des raisons de santé.** Les villes sont en pratique semi-bloquées car les déplacements privés sont interdits et les contrôles et amendes sévères sont augmentés pour empêcher les déplacements inappropriés, y compris vers les résidences secondaires
- **Activité administrative : les** délais de prescription et d'expiration des actions et des droits et ceux des procédures de traitement des entités du secteur public **sont suspendus.** Des instructions peuvent être données pour éviter de porter gravement préjudice à la personne intéressée, ou le délai peut être prolongé si la personne intéressée y consent.
  - On s'efforcera de faire en sorte que le traitement des procédures se poursuive autant que possible en **évitant autant que possible l'utilisation et l'envoi de documents papier (utiliser des documents numériques)**
  - **Les documents requis pour le paiement** aux salariés et aux entreprises doivent continuer à être délivrés normalement.

## Les mesures concernent le personnel de la route dans les bureaux et au siège

- **Postes et fonctions critiques ou prioritaires** : disponibles et connectés à tout moment, via le téléphone portable et le courrier électronique. En plus des cadres supérieurs (et de leurs unités de soutien), ceux liés à la sécurité, aux technologies de l'information, aux communications, à l'entretien des bâtiments.
- **Travail non représentatif** : pour tous les employés publics dont les fonctions le permettent (une grande partie du personnel du siège et des bureaux).
- **Resteront à la maison (à la disposition des chefs de poste de travail)** : les employés dont les fonctions ne sont pas critiques et ne peuvent pas être exercées au moyen d'un travail non-présentiel (attention directe au public, ordonnances, conducteurs de voitures officielles, secrétaires...).
- **Présence au travail** : le minimum nécessaire et aussi longtemps que les recommandations en matière de santé et les moyens de protection disponibles le permettent. Fermeture des bureaux de la fonction publique. Essayer de réduire autant que possible l'ouverture des bureaux d'enregistrement en coordination avec ceux des délégations gouvernementales.

# Mesures reg. Personnel de la route au " champ " (la route)

- **Les directeurs des contrats de travaux**, des contrats d'entretien et des inspecteurs des routes à péage seront disponibles en permanence, connectés par téléphone portable et par courrier électronique, et effectueront les visites qu'ils jugeront nécessaires, en essayant de les limiter (et en suivant toujours les recommandations sanitaires) et communiqueront immédiatement tout incident pertinent.
  - De même, le personnel qui collabore avec les directeurs dans ces fonctions
- Les chefs délivreront un **permis de mobilité** (salvoconduct / laissez-passer) à ceux qui en ont besoin pour justifier leurs déplacements en cas de contrôle par les forces de sécurité.
- Des mesures spécifiques de protection individuelle **pour les conducteurs et les motocyclistes de véhicules officiels** ont été divulguées, notamment la manière de traiter les documents qu'ils doivent porter, les fenêtres ouvertes lorsque cela est possible, l'absence de chauffage ou de climatisation, etc. Egalement sur le comportement de l'éventuel accompagnateur (en diagonale, parler le moins possible...).

# Mesures concernant les travaux et l'entretien des routes

- **Concept clé** : la pandémie est un problème de santé publique, et non pas spécifiquement un problème de santé et de sécurité sur le lieu de travail.
  - Par conséquent, les entreprises ne doivent pas modifier leurs plans de santé et de sécurité, mais plutôt intégrer les instructions et les critères de l'Autorité sanitaire dans leurs protocoles et en discuter avec les sous-traitants et le personnel autonome, surtout si elles partagent des installations.
- **Les travaux de construction se poursuivent** (dans les routes, les chemins de fer...), avec un renforcement des précautions préventives, bien qu'il y ait des problèmes occasionnels dus au manque d'approvisionnement de certains matériaux ou à des problèmes de logement et de nourriture pour les travailleurs.
  - Certaines municipalités ont ordonné l'arrêt de leurs travaux publics, mais pas des travaux privés, sûrement parce que cela pourrait entraîner ultérieurement des plaintes économiques considérables.
- **Appels d'offres et adjudications** : **les** procédures administratives sont généralement suspendues, il semblerait logique que la plate-forme d'achat ne publie pas la suspension de chaque offre individuelle, car cela pourrait la bloquer, mais seulement les appels d'offres et les adjudications qui, pour certaines raisons, doivent se poursuivre.

# Mesures concernant les travaux et l'entretien des routes

- **La vigilance, l'entretien (fonctionnement) et la conservation ordinaire se poursuivent également, c'est un service essentiel.** Il a été rappelé aux entreprises ayant conclu de tels contrats ou concessions leur obligation de les fournir de manière permanente.
- **Priorité :** surveillance (vigilance), attention primaire aux accidents et incidents, communications, contrôle des tunnels, entretien hivernal.
- **Des mesures de précaution renforcées :**
  - Réduire les équipes humaines et les diviser en deux ou plusieurs.
  - Mesures préventives extrêmes et désinfection des éléments communs au début et à la fin de chaque quart de travail.
  - Évitez la transmission de nouvelles, de commandes ou de nouveautés par des contacts personnels (utilisez le téléphone portable ou le courrier électronique), y compris par des tiers.
  - .../...

# Considérations économiques rég. suspension des contrats

- **Marchés publics de travaux, de services ou de fournitures, dont l'exécution serait impossible en raison de la COVID-19 ou des mesures prises** : l'entrepreneur peut demander la suspension et la prolongation du délai. En l'absence de réponse dans les 5 jours, il doit être entendu que la demande a été rejetée.
- **Si la suspension est approuvée** : le pouvoir adjudicateur devra payer les dommages et intérêts, mais seuls les éléments suivants seront pris en considération, sur demande et accréditation :
  - Les dépenses salariales,
  - Maintien de la garantie et de l'assurance,
  - La location ou l'entretien des machines ou installations affectées au contrat et qui ne peuvent être utilisées à d'autres fins.
- En outre, les **entrepreneurs en bâtiment doivent être à jour de leurs obligations sociales et de travail et des paiements** aux sous-traitants et fournisseurs.

# Présentation de l'étude de cas sur le plan et l'action de continuité des activités sur la voie express Hanshin, Japon (1)

- Comité technique de PIARC "**GESTION DES CATASTROPHES**" (2020-2022)

- **Président : Yukio ADACHI, Japon**

Directeur exécutif, Hanshin Expressway Engineering Co, Ltd, Osaka JAPON

- 22 membres et 12 membres correspondants de 23 pays



*L'objectif principal est : Renforcer la technique de gestion des catastrophes routières*

# Questions et réponses

## Modéré par

- Christos Xenophontos
- Patrick Malléjacq



# Nos orateurs aujourd'hui

- Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
- Yukio Adachi, Japon, Président du Comité sur la gestion des catastrophes (TC 1.5)
- Saverio Palchetti, Italie, Président de la Task Force sur les infrastructures routières et la sécurité des transports (TF 3.1)
- José Manuel Blanco Segarra, Espagne, secrétaire du Comité sur la performance des administrations des transports (TC 1.1)
- Les organisateurs :
  - Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
  - TC 1.1 : Christos Xenophontos, José Manuel Blanco Segarra, Jonathan Spear ; TC 1.5 : Yukio Adachi ; TC 2.4 : Valentina Galasso ; et TF 3.1 Saverio Palchetti

# Conclusion et prochaines étapes



# Décharge de responsabilité

Comme le temps presse, les connaissances et les pratiques qui seront partagées n'auront probablement 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 les politiques officielles. Les idées présentées feront l'objet d'une évaluation plus approfondie et seront utilisées en temps utile pour formuler des recommandations sur la politique et la pratique. Bien que le plus grand soin ait été apporté à la préparation de ce matériel, aucune responsabilité n'est acceptée pour tout dommage qui pourrait être causé".**

# Coordonnées

- [christos.xenophontos@dot.ri.gov](mailto:christos.xenophontos@dot.ri.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)
- [yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp](mailto:yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp)
  
- Si nécessaire, contactez [info@piarc.org](mailto:info@piarc.org)

# Merci de votre attention

- D'autres webinaires de PIARC sont prévus
- La semaine prochaine - Discussion sur :
  - Actions et expérience des autorités routières en Chine lors de COVIT-19
  - Mesures prises par les autorités routières américaines
  - Le point de vue du secteur privé dans la région du Golfe
  - Matériel du Comité de PIARC sur l'exploitation des réseaux routiers / ITS
- Nous prévoyons des webinaires en français et des webinaires en espagnol également

# Valentina GALASSO, Présidente du TC 2.4

- Valentina GALASSO est Senior Manager chez Deloitte Consulting, où elle dirige une équipe de consultants au sein de l'industrie des services publics et gouvernementaux, avec un accent particulier sur les transports.
- Elle a 10 ans d'expérience acquise en travaillant avec des clients importants en Italie et en Europe et dans des projets liés à la conception de systèmes de soutien pour la gestion du réseau routier, à l'analyse et à la réingénierie des processus d'entreprise dans le domaine des transports, à la consultation pour le développement de solutions STI et à la conception de systèmes de surveillance et de contrôle.
- Elle est diplômée en génie industriel et en ingénierie des systèmes de l'Université Federico II de Naples-Italie et de l'École normale supérieure Paris-Saclay-France.
- Membre actif de PIARC depuis 2012, elle est aujourd'hui présidente du CT 2.4 sur "l'exploitation des réseaux routiers et les STI" pour le cycle stratégique 2020-2023.



# Jonathan H. Spear

BA (Hons), MSc (Eng), DMS, FCIHT, CTPP



- **Organisation** : Atkins Acuity (Secteur privé, EAU et ARB RU)
- **Rôle actuel** : Directeur et Atkins Fellow, Politique et planification des transports, Dubaï
- **Associations** : CIHT (membre et président du groupe de Dubaï)
- **Intérêts principaux** : Développement organisationnel, structures et processus de gouvernance, technologies et modèles de services émergents, politique des transports, planification en cas d'incertitude
- **Rôle de PIARC** : Président du TC 1.1 Thème 2 (Rôle des agences de transport dans la mise au point de technologies et de modèles de service perturbateurs) et correspondant terminologique
- **Focus PIARC précédent** : Intégrité, gouvernance multimodale, gestion du changement



# Christos S. XENOPHONTOS, TC 1.1

## Président

- Directeur adjoint de RIDOT avec plus de 33 ans d'expérience dans le domaine des transports en tant qu'ingénieur, chef de projet et administrateur.
- Il a géré un certain nombre de fonctions essentielles telles que l'administration des contrats, les droits civils, la sécurité routière, la gestion du parc automobile, la gestion des performances et le développement et la formation professionnels.
- Dirige les domaines de recherche et d'innovation du RIDOT, notamment le domaine des véhicules connectés et autonomes.
- Président du comité technique 1.1 de PIARC, Performance de l'administration des transports, co-président du comité permanent A0010 du TRB sur la coopération internationale et vice-président du comité de l'AASHTO sur la gestion axée sur la performance
- Secrétaire anglophone du Comité technique A.1 de l'Association mondiale de la route (PIARC), Performance des administrations de transport pendant le cycle 2016-2019.



# Merci de votre attention !



**Patrick Mallejacq**

Secrétaire général de PIARC

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

[@PMallejacq](#)

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)

