



Webinaire de PIARC

COVID-19

24 février 2021

Bienvenue !



Nos intervenants aujourd'hui

- **Claude Van Rooten**
 - Président, PIARC
- **Patrick Mallejacq**
 - Secrétaire général, PIARC
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Espagne - Secrétaire hispanophone du CT 1.1
- **Fabio Pasquali**
 - ANAS S.p.A, Italie - Président du CT 1.2
- **Lise Fournier**
 - Ministère des Transports du Québec, Canada-Québec - Secrétaire francophone du CT 3.1
- **Stéphanie Gaudé**
 - CEREMA, France - Secrétaire francophone du CT 3.2
- **Olivier Quoy**
 - Atlandes, France - Membre du CT 2.3
- **Valentina Galasso**
 - Deloitte Consulting, Italie - Présidente du CT 2.4
- **Pascal Rossigny**
 - CEREMA, France - Secrétaire francophone du CT 3.3
- **Robin Sébille**
 - Secrétaire général adjoint, PIARC

Participation au webinar.



Votre caméra et votre microphone doivent rester éteints.



Vous pouvez poser des questions dans le chat. À la fin de toutes les présentations, Robin Sébille suivra le chat et posera des questions aux panélistes.



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



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



Aspects pratiques du webinaire

Patrick Malléjacq

Secrétaire général, PIARC

#PIARCCOVID19



Règles de base pour les réunions Zoom on line



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



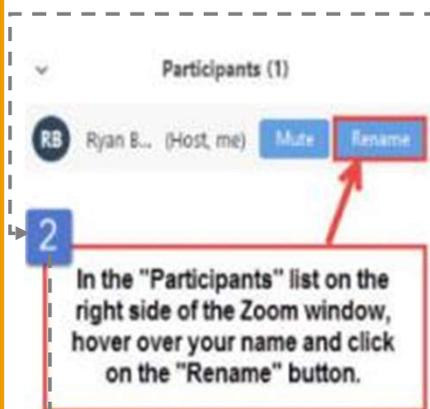
Veillez vous mettre en sourdine et ne pas diffuser la vidéo pendant les présentations afin d'éviter les bruits de fond et la surcharge de la connexion



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

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

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



In the "Participants" list on the right side of the Zoom window, hover over your name and click on the "Rename" button.

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

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



Participation au webinaire

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



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

- **Ceci est vivement encouragé !**
- Seulement des questions spécifiques aux routes ou au transport routier
- **Utilisez la fonction "Chat" de Zoom**
 - ⇒ Il se trouve en bas à droite de la fenêtre principale sous "...".
 - ⇒ Si vous souhaitez adresser la question à un membre du panel, commencez par « *Question to...* ».
 - ⇒ Envoyer un message à "Tous les participants" (c'est l'une des options de "chat")
- Ce canal est surveillé par Robin Sébille (Secrétaire général adjoint de PIARC)

Votre nom dans Zoom

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

Nos intervenants aujourd'hui

- **Claude Van Rooten**
 - Président, PIARC
- **Patrick Mallejacq**
 - Secrétaire général, PIARC
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Espagne - Secrétaire hispanophone du CT 1.1
- **Fabio Pasquali**
 - ANAS S.p.A, Italie - Président du CT 1.2
- **Lise Fournier**
 - Ministère des Transports du Québec, Canada-Québec - Secrétaire francophone du CT 3.1
- **Stéphanie Gaudé**
 - CEREMA, France - Secrétaire francophone du CT 3.2
- **Olivier Quoy**
 - Atlandes, France - Membre du CT 2.3
- **Valentina Galasso**
 - Deloitte Consulting, Italie - Présidente du CT 2.4
- **Pascal Rossigny**
 - CEREMA, France - Secrétaire francophone du CT 3.3
- **Robin Sébille**
 - Secrétaire général adjoint, PIARC

Ordre du jour et structure

- Brève introduction à PIARC
- Notre travail à ce jour

- Présentations par les panélistes
- Questions et réponses

- Conclusion et étapes suivantes



Introduction

Présentation institutionnelle

Claude Van Rooten

Président, PIARC

#PIARCCOVID19



Qu'est-ce que PIARC ?

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



Les quatre missions clés de PIARC

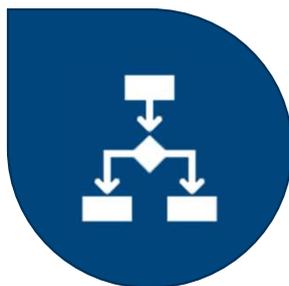
- Être un **forum international de premier plan pour l'analyse et la discussion** de tout l'éventail des questions liées aux routes et aux transports connexes.



- Identifier, développer et diffuser les **meilleurs pratiques** et **donner un meilleur accès à l'information internationale**.



- Prendre pleinement en compte dans nos activités les besoins des **pays en développement et 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'expérience et les connaissances de 1 200 experts de plus de 80 pays au sein de 22 comités techniques et groupes d'étude.



Notre travail à ce jour

Patrick Malléjacq

Secrétaire général, PIARC

#PIARCCOVID19



Concept clé : Se concentrer sur le court terme

Le monde traverse une crise et chaque jour compte.

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

Une bonne idée peut maintenant sauver des vies, améliorer la résilience des entreprises et pourrait minimiser les interruptions de service.



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

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

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

Équipe de réponse COVID-19 de PIARC



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

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

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

Membres actuels

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

Clause de non-responsabilité

Comme le temps est un facteur essentiel, il est probable que les connaissances et les pratiques partagées n'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 que le plus grand soin ait été apporté à la préparation de ce document, aucune responsabilité n'est acceptée pour tout dommage qui pourrait être causé ».

Questions clés sur COVID-19 et les routes



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



Réponse à l'impact sur les transports



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



Maintenir l'activité et la continuité du service



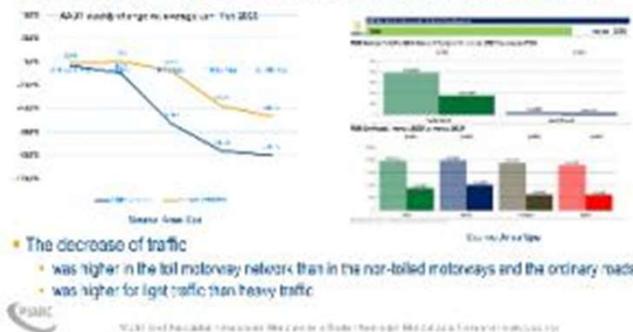
Gérer les impacts sur l'économie et les chaînes d'approvisionnement ; relancer l'économie après la crise



Sécurité (y compris la cybersécurité)

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

Covid-19 Phase 0 – Economic consequences for a NRA



Freight & Logistics

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



1. Ensuring employees health and safety

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



COVID-19 & roads in Paraguay

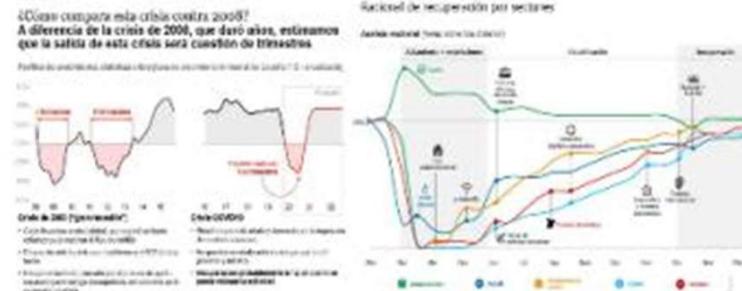


The road transport situation

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



RECOVERY



COVID-19 Transportation Impacts: New York City

Summary of Transportation Trends across States in NY

Mode	Percent Change in Mid-March
Road (TFR)	60% decline 20% increase
Bus	31% decline
Public Transit	65% decline 10% increase
Taxis	31% decline 65% increase



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



En plus des nombreux panélistes du réseau des membres de PIARC

World Road Association - Association mondiale de la Route - World Road Association - www.piarc.org

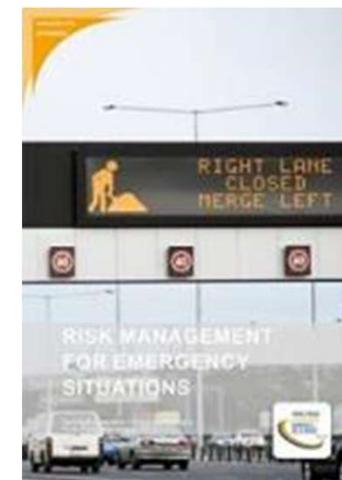


Page web de PIARC sur la COVID-19

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



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



Rapport technique détaillé de PIARC

" COVID-19 : Effets de la pandémie et premières réponses apportées par les organisations routières et de transport "

- Publié en décembre
- Disponible sur l'adresse suivante :
www.piarc.org
- Disponible en : anglais, espagnol, français

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



Merci de votre attention



Patrick Malléjacq

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



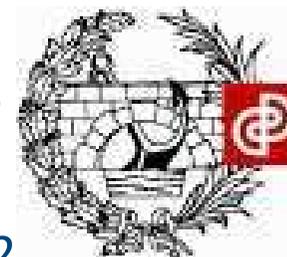
José Manuel BLANCO SEGARRA



- Président du Comité national "Financement des Routes"
(ATC, Association technique de la route)



- Doyen de la Démarcation de Estrémadure de l'Association des Ingénieurs des Routes, Canaux et Ports



- Président du Comité national "Matériaux routiers" (2000-2012)
- Chef de la démarcation des routes de l'État en Estrémadure (2006-2019)
- **Président du CT A.1 (PIARC) "Performance des administrations de transport" (2016-2019)**
- **Actuel Secrétaire en langue espagnole du CT 1.1 (PIARC)
"Performance des administrations de transport"**





Déclaration de l'état d'urgence

Yukio ADACHI

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

Japon

Webinaire du 24 février 2021

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

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

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



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

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

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

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

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



COVID-19 - Travaux routiers

José Manuel Blanco Segarra

Espagne (MITMA)

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

Secrétaire hispanophone du CT 1.1 de PIARC



Webinaire du 24 février 2021, 13h (heure de Paris)

Mesures adoptées par les gouvernements

Déclaration de l'état d'alerte. Crise sanitaire

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

Rôle des niveaux juridictionnels infranationaux.

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

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

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

Immobilité : que des déplacements essentiels, quarantaines, couvre-feu, les **mesures pour faire face à la crise**, la recherche d'un équilibre mobilité essentielle (pas tant d'immobilité) - protection de la santé
Tenter de revenir à une "nouvelle normalité" sûre. Déconfinement.

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

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

Personnes en général, travailleurs et indépendants

Entreprises, accent sur les PME et les professions libérales

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



Mesures adoptées pour les autorités routières

Intervention d'urgence. Crise sanitaire.

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

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

Identification des employés / travailleurs vulnérables

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

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

Désignation des travailleurs des infrastructures comme essentiels

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

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

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

Le maintien est essentiel.

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

Considérations économiques concernant la suspension des contrats

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

Traitement d'urgence

Mesures du projet : dans certains pays, il s'agit d'une "priorité nationale" (contribution élevée au PIB et à l'emploi). La structuration de nouveaux projets devient un dilemme

Redéfinition et/ou réaménagement des contrats existants

Examen de l'équilibre économique des contrats de concession

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

TRAVAUX ROUTIERS

L'**expérience concernat travaux routiers** a été très variée, allant de l'action immédiate pour suspendre les activités routières auxvisant à assurer le fonctionnement normal

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

IMPACT ÉCONOMIQUE DE COVID-19 EN MALAISIE



Les chaînes d'approvisionnement sont affectées dans tous les secteurs au niveau **mondial** et **national**

Perturbations de l'offre et de la demande

Baisse de la croissance du PIB

La Banque centrale prévoit une baisse allant jusqu'à **-2%** du PIB pour 2020

Impact sévère / Sans précédent

Pertes des entreprises pendant le confinement *

Pertes de valeur des exportations de 32 milliards RM toutes les 2 semaines estimées dans le seul secteur manufacturier

Pertes du gouvernement pendant le confinement *

2.4 milliards RM de pertes par jour estimées pour la production des biens et de services

Taux de chômage

On estime que **1 million** de personnes vont perdre leur emploi

** Notre pays a imposé un **Confinement National** connu sous le nom de "**Movement Control Order** ("**MCO**") qui a débuté le 18 mars 2020 et s'est prolongé jusqu'au 12 mai 2020*

Sources: Discours et déclaration publique du ministère des finances de Malaisie.

Déclaration faite par la Bank Negara Malaysia

Establishing Engineering Excellence

TRAVAUX ROUTIERS

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

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

Quelques enseignements importants :

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



COVID-19

Gestion de la main-d'œuvre

Jonathan Spear, conseiller en politique et stratégie des transports

**Comité technique 1.1 (Performance des administrations des transports)
Dubai, Émirats arabes unis**

En son nom, José Manuel Blanco Segarra (MITMA)

Secrétaire hispanophone du CT 1.1 de PIARC

24 février 2021



Contexte

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

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

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

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

Impacts organisationnels et réponses

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

Thème 1 - Protéger et célébrer les travailleurs de première



Fourniture d'EPI et distanciation sociale



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

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



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



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



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



Thème 2 - L'avenir du travail

Changer notre façon de travailler

Nous devons mieux gérer nos employés et nos équipes

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

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

Diriger et évoluer les rôles à distance

Nous devons concevoir la résilience organisationnelle

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

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

Rester en sécurité physiquement et mentalement

Nous devons donner un rôle plus central au bien-être

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

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

Expérimenter, intégrer et évaluer

Remarques finales et recommandations

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



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

Fabio PASQUALI



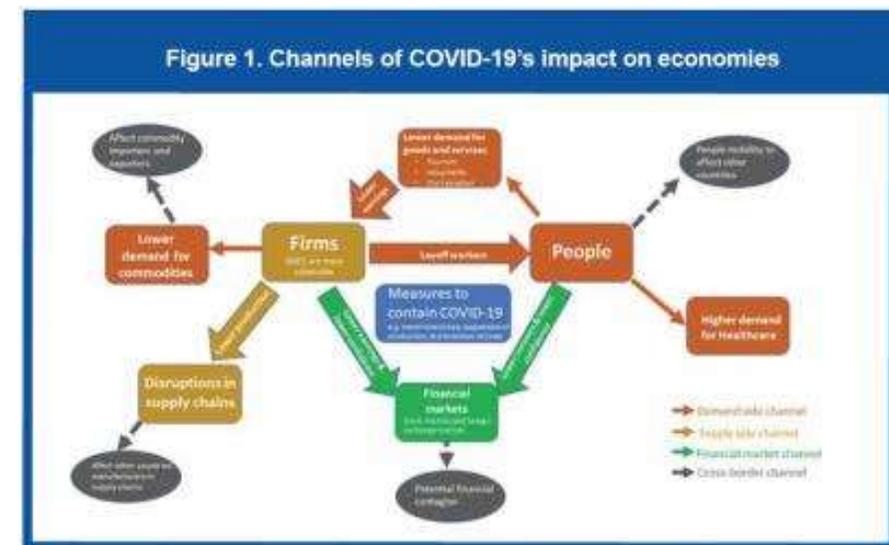
Membre de l'équipe de réponse de PIARC, Président du **CT 1.2 de PIARC** -
Planification de la route et du transport pour le développement économique et social
Chef de la planification chez ANAS (Agence nationale italienne routière)

Italie

Webinaire du 24 février 2021

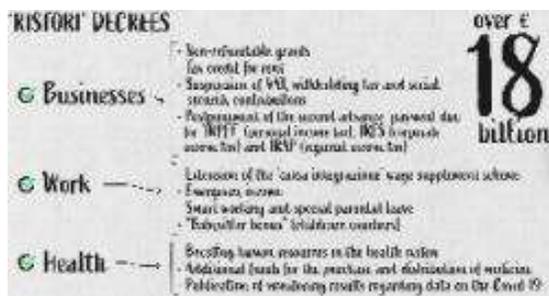
Mesures économiques de soutien aux entreprises – aperçu général

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



Source: ESCAP

Mesures économiques de soutien aux entreprises - Le court terme



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

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

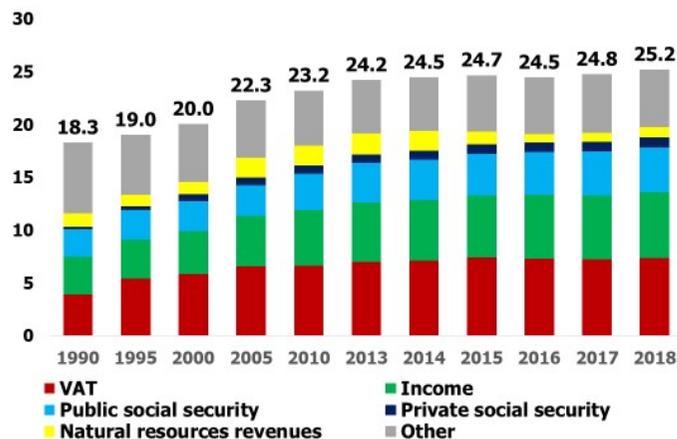
Source : Ensemble de données Bruegel

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

Mesures économiques de soutien aux entreprises - Le moyen terme

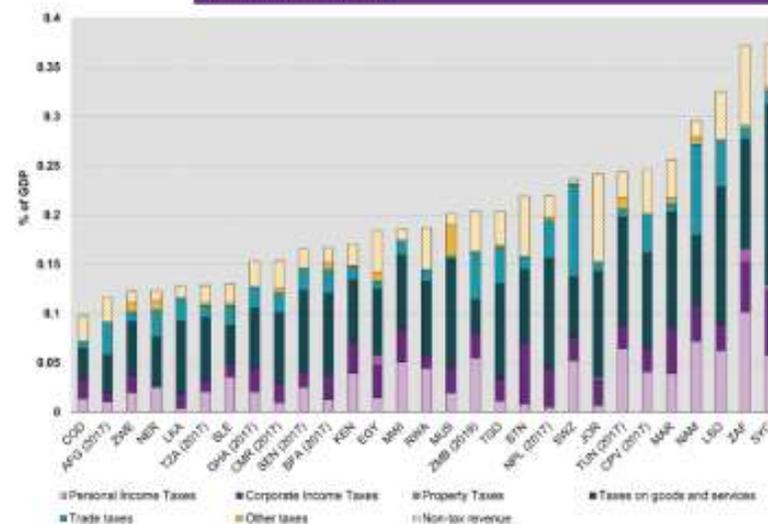
- La dette est une option limitée, il est donc nécessaire de rétablir le régime des recettes fiscales
 - Les sources fiscales les plus importantes sont fortement touchées par la covid : revenus des particuliers et des entreprises, TVA et commerce international/tourisme
 - Il est important partout, mais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

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



Source: Equivalent Fiscal Pressure IDB - CIAT (2019)

Figure 1: Composition of government revenue across countries in Africa and Asia, 2018*



Mesures économiques de soutien aux entreprises - Le moyen terme

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



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

Numérisation et innovation

Transition écologique

Inclusion sociale

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

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

■ Le nouveau programme pour l'industrie routière :

L'économie :

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

Finance

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



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

Andrea SIMONE

Professeur, Département DICAM, Alma Mater Studiorum, U. de Bologne
Membre de l'équipe de réponse de PIARC, Président du CT 2.1 Mobilité en milieu urbain

En son nom: **Fabio Pasquali** - Chef de la planification chez ANAS (Italie) /
Membre de l'équipe de réponse de PIARC, Président du CT 1.2 -
Planification de la route et du transport pour le développement économique et social

Webinaire du 24 février 2021

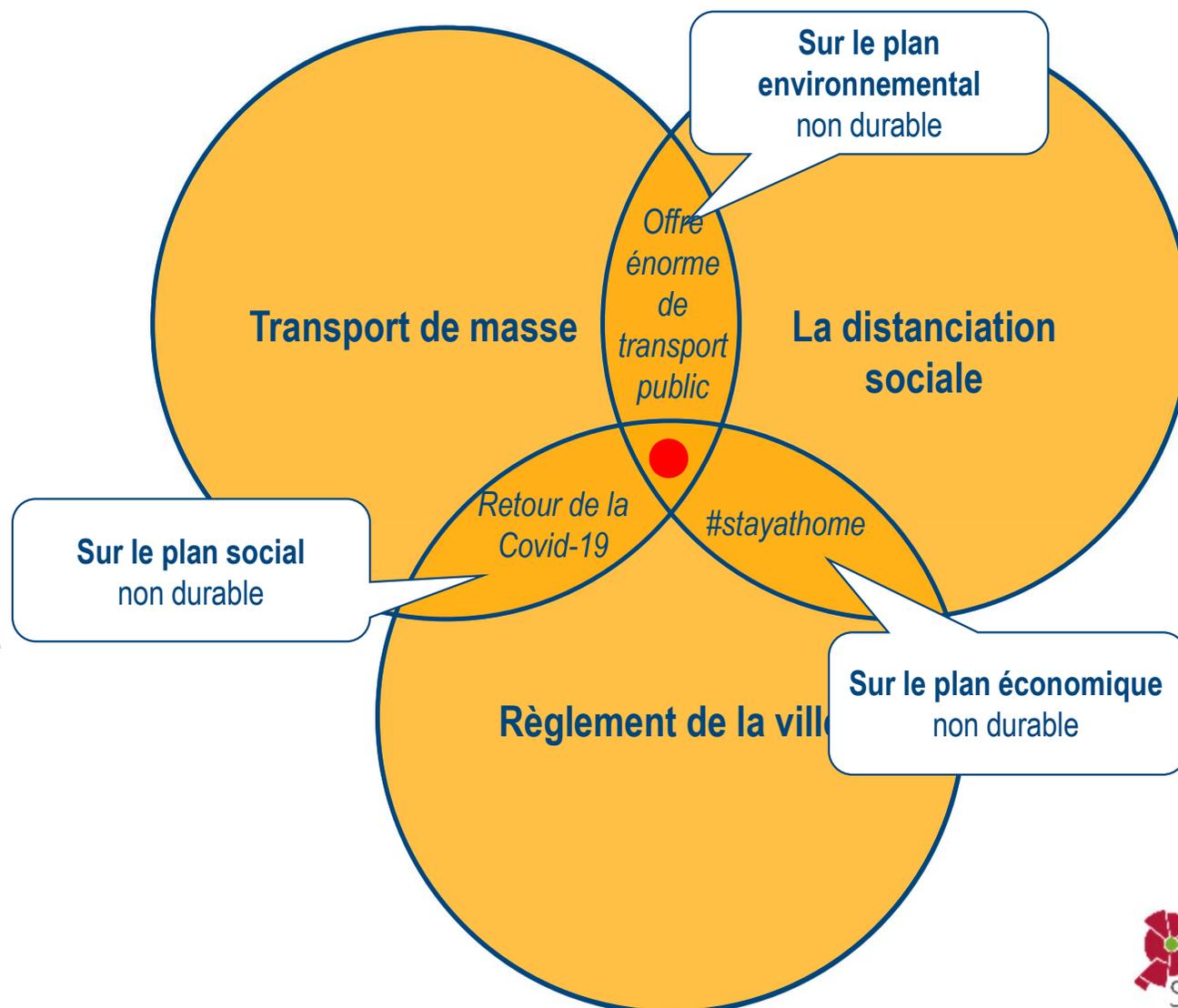


Résultats du rapport concernant les transports de passagers et les transports en commun

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

La leçon à tirer

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



Conclusions et recommandations du rapport



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



La COVID et la sécurité routière

John Milton, PhD, PE, RSP2I, PTOE

Département des transports de l'État de Washington, ingénieur de sécurité d'État / Président du CT 3.1 de PIARC, Comité de la sécurité routière

En son nom: **Lise Fournier**, Ministère des transports du Québec, Canada-Québec/ Secrétaire francophone du CT 3.1 de PIARC, Comité de la sécurité routière

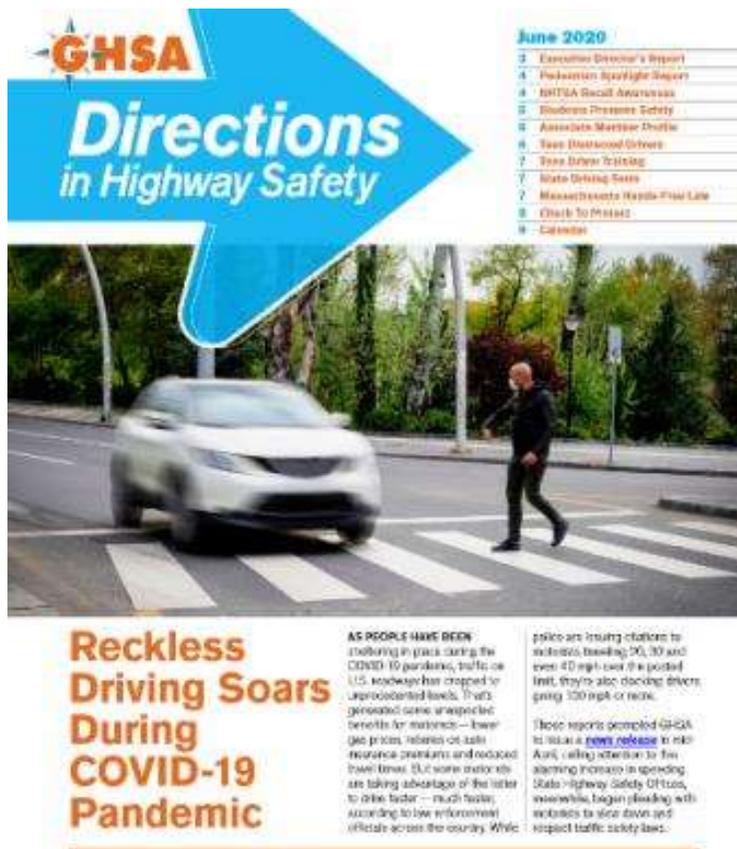
Webinaire COVID du 24 février 2021

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



Augmentation de la conduite à risque - Vitesse et déficience

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



GHSAs
Directions
in Highway Safety

June 2020

- 1 Executive Director's Report
- 2 Pedestrian Spotlight Report
- 3 IATQA Recall Awareness
- 4 Student Driver Safety
- 5 Associate Member Profile
- 6 Teen Distraction Drivers
- 7 Teen Driver Training
- 8 State Driving Tests
- 9 Massachusetts Hands-Free Law
- 10 Check To Protect
- 11 Calendar

Reckless Driving Soars During COVID-19 Pandemic

AS PEOPLE HAVE BEEN returning in packs during the COVID-19 pandemic, traffic on U.S. roadways has crept to or approached levels that generated some unexpected benefits for motorists—lower gas prices, rebates on auto insurance premiums and reduced travel times. But some motorists are taking advantage of the latter to drive faster—much faster, according to law enforcement officials across the country. While police are issuing citations to motorists, breaking 20, 30 and even 40 mph over the posted limit, they're also dishing drivers going 100 mph or more.

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





Réponse de PIARC à la COVID-19 : viabilité hivernale

Peter NUTZ

Ville de Vienne / Président du Comité technique
PIARC 3.2 Viabilité hivernale

En son nom: **Stéphanie Gaudé** / CEREMA France /
Secrétaire francophone PIARC 3.2 Viabilité hivernale



Webinaire du 24 février 2021

Des mesures de précaution renforcées pour protéger les travailleurs

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



Réponses liées à la sécurité des agents

- Éviter les zones communes et les co-localisations.
- Créer des salles de repos et des cantines séparées.
- Éviter la superposition des journées de travail entre les équipes (prise de service échelonnée)
- Une seule personne dans un véhicule. Dans le cas contraire : utilisation du masque
- Désinfecter l'intérieur du camion, véhicule de patrouillage



Réponses organisationnelles

- Appel à des renforts
- Allonger les durées de retour
- Réduction des voies - fermeture des routes
- Créer au préalable des scénarios pour les différentes étapes de la quarantaine



SÛRETÉ ET COVID-19

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



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

- **En son nom : Patrick Malléjacq, Secrétaire général de PIARC**



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



SÉCURITÉ ET COVID-19 (2/2)

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





Réponse de PIARC à la COVID-19

Transport de marchandises et logistique

Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd. Suisse

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

En son nom : **Olivier Quoy**, Atlandes (France),
membre du CT 2.3 Transport de marchandises

Webinaire du 24 février 2021



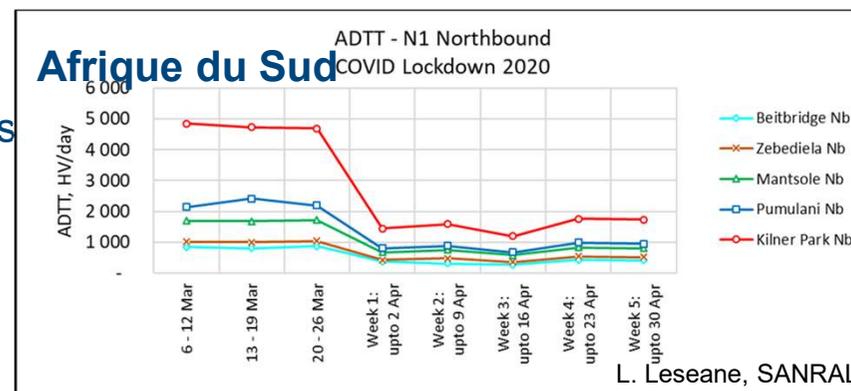
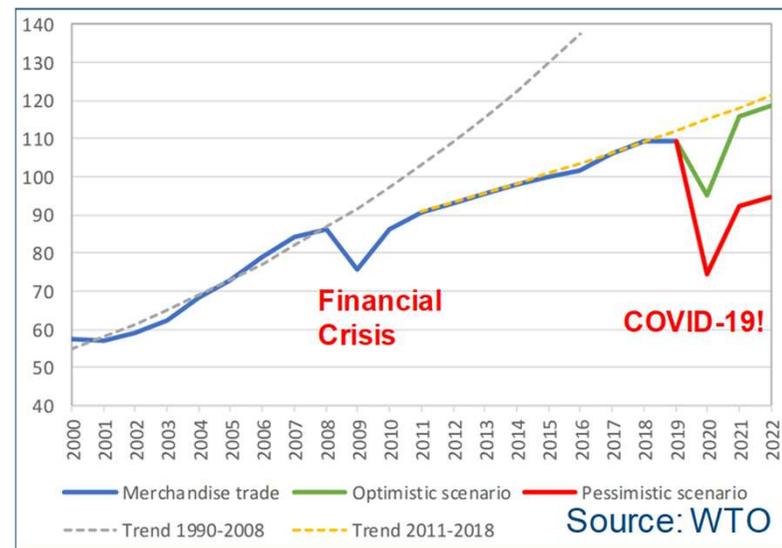
Rapport sur les résultats relatifs au transport de marchandises et à la logistique

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

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

■ L'impact sur le transport routier de marchandises

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



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

■ Quelques impacts « positifs »

- Augmentation de la capacité disponible pour les camions sur les autoroutes
- Augmentation de la vitesse moyenne
- Réduction des émissions
- Plus grande considération pour la logistique et le transport de marchandises

■ Défis

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



C. Mays, Texas DOT



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

Stratégie générale « Maintenir le transport de marchandises en mouvement »

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



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

Assouplissement des règles de circulation des camions

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



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

La gestion et l'information du trafic, les péages

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



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

Approvisionnement et services le long des autoroutes

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



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

Recommandations

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



Présentation

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

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



Introduction

Aperçu général sur les STI, les technologies et les données - Rapport technique

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



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

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

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

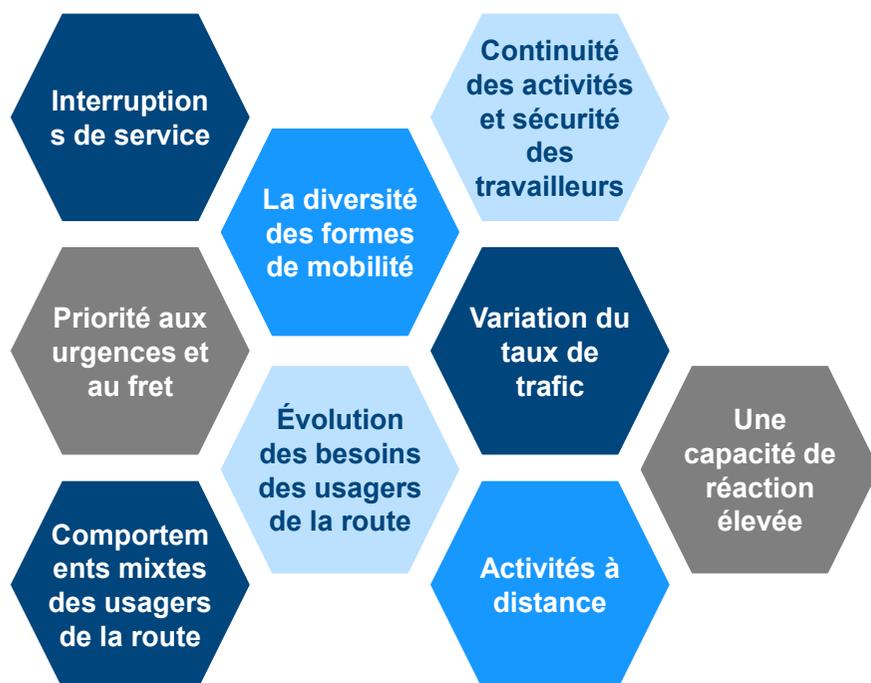
Les données guideront la perturbation et seront destinées à tous les principaux acteurs du domaine des transports. Grâce à cela, les opérateurs de transport ont pu fournir des services dans des délais très courts et sous de fortes contraintes

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

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

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

Défis principaux



Augmentation de la complexité de la gestion de la mobilité

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

Une pression accrue sur les parties prenantes

Évaluation constante et en temps réel des solutions

Garantir la continuité des activités

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

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

Échange

d'informations avec les usagers de la route

Garantir l'échange d'informations avec les usagers de la route

- Introduire des STI à faible coût
- Utiliser plusieurs voies de communication pour faire passer le message, en fonction des besoins des usagers de la route

Les données provenant des usagers de la route peuvent mettre en évidence des modèles de comportement et des attentes

Gestion des péages

Permettre la continuité des activités d'exploitation des réseaux routiers en tenant compte des mesures de protection de la COVID-19

- Gestion dynamique du péage avec priorité au paiement numérique
- Péage gratuit pour les véhicules d'urgence

Renforcer les solutions STI pour aider le pays à gérer une crise

Gestion des réseaux et mobilité générale

Éviter les perturbations garantissant un niveau de services bien défini, même dans des situations extraordinaires

- Gestion dynamique du réseau avec priorité (couloirs) aux véhicules d'urgence et au fret
- Utilisation des nouvelles technologies pour la gestion de la mobilité

Les données améliorent la capacité d'exploitation à gérer le réseau de manière dynamique

Aide à la gestion des décisions

Définir les meilleures actions à partir de l'évaluation de différents scénarios, avec une approche intégrale

- Gestion intégrée de l'information pour gérer la mobilité le long du réseau
- Développer des pratiques de traitement de données de haut niveau pour soutenir les décisions

Traitement rapide des données et analyse en temps réel pour une meilleure gestion

Champ d'application

Exemple de mesures

Focus sur les données

Principales conclusions et recommandations du rapport

Les STI, les meilleurs alliés des exploitants des réseaux routiers



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



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



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

Principales conclusions et recommandations du rapport

Les données comme moyen de fournir des services aux utilisateurs



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



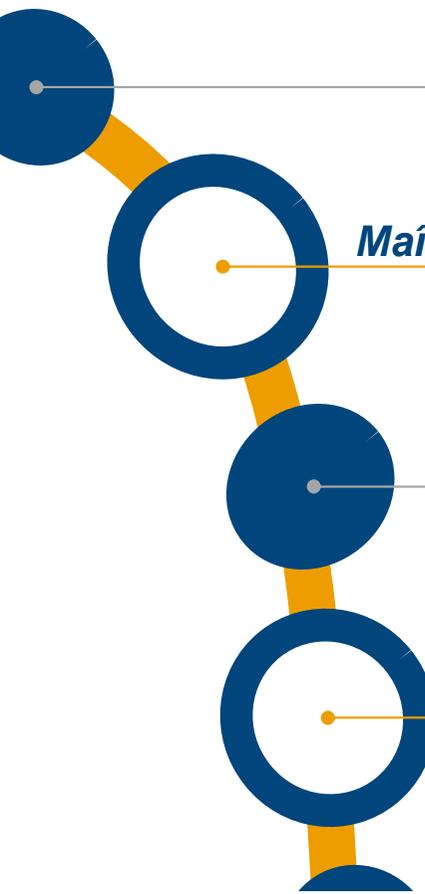
Reconnaître que l'information en temps réel est nécessaire pour répondre aux besoins des utilisateurs et des opérateurs



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

Les défis de demain

Repenser l'exploitation en un paysage de mobilité transformé



Gestion des données

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

Casser le compromis entre l'individu et le système

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



Pascal ROSSIGNY

Membre de l'équipe de réponse de PIARC à la COVID-19

Secrétaire francophone du Comité Technique 3.3 de PIARC sur la gestion de patrimoine

Président du comité miroir de ce comité en France, pour PIARC France

Responsable des Secteurs d'Activité Conception et Gestion de Patrimoine d'infrastructures au Cerema





La gestion des catastrophes pendant la pandémie de COVID-19

Yukio ADACHI

Membre de l'équipe de réponse de PIARC à la COVID-19

Président du Comité technique 1.5 Gestion des catastrophes, PIARC

Institut de recherche pour les autoroutes d'Hanshin

Japon

Webinaire du 17 février 2021

Pendant la pandémie COVID-19, les catastrophes naturelles ne se sont pas arrêtées

Gestion de catastrophes

COVID-19

Différents impacts

Diverses restrictions



Mars
2020

Zagreb
(CRO)

Tremblement de
terre
dans le cadre de
la COVID-19

Source : Wikipedia commons



Mai
2020

Philippines

Typhon
dans le cadre de
la COVID-19

Source : Wikipedia commons



Juillet
2020

Kumamoto
(JPN)

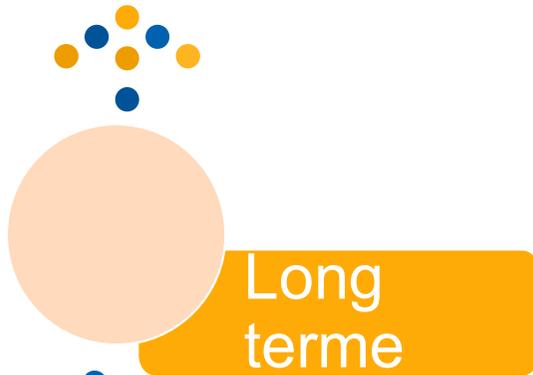
Inondation
dans le cadre de
la COVID-19

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

Tempête Alex en France en Octobre 2020



Gestion des catastrophes dans un contexte COVID-19



- Développer un réseau routier résistant aux catastrophes
- Savoir faire face à des catastrophes dans des conditions et des restrictions incertaines/inconnues
- Organiser la gestion dynamique des catastrophes:
 - Réseaux sociaux, autres médias
 - Nouvelles technologies, big data
- Appliquer le modèle « préparation, réponse/réaction, rétablissement/récupération, prévention/adaptation
- Rester prêt à faire face à des catastrophes supplémentaires tout en faisant face à une pandémie



Réponse de PIARC à la COVID-19 : Résilience

Caroline Evans

Membre de l'équipe de réponse de PIARC,

Présidente du Comité technique PIARC 1.4 Changement climatique et résilience du réseau routier

Australie

Risque et résilience - La pandémie comme "événement très aléatoire»

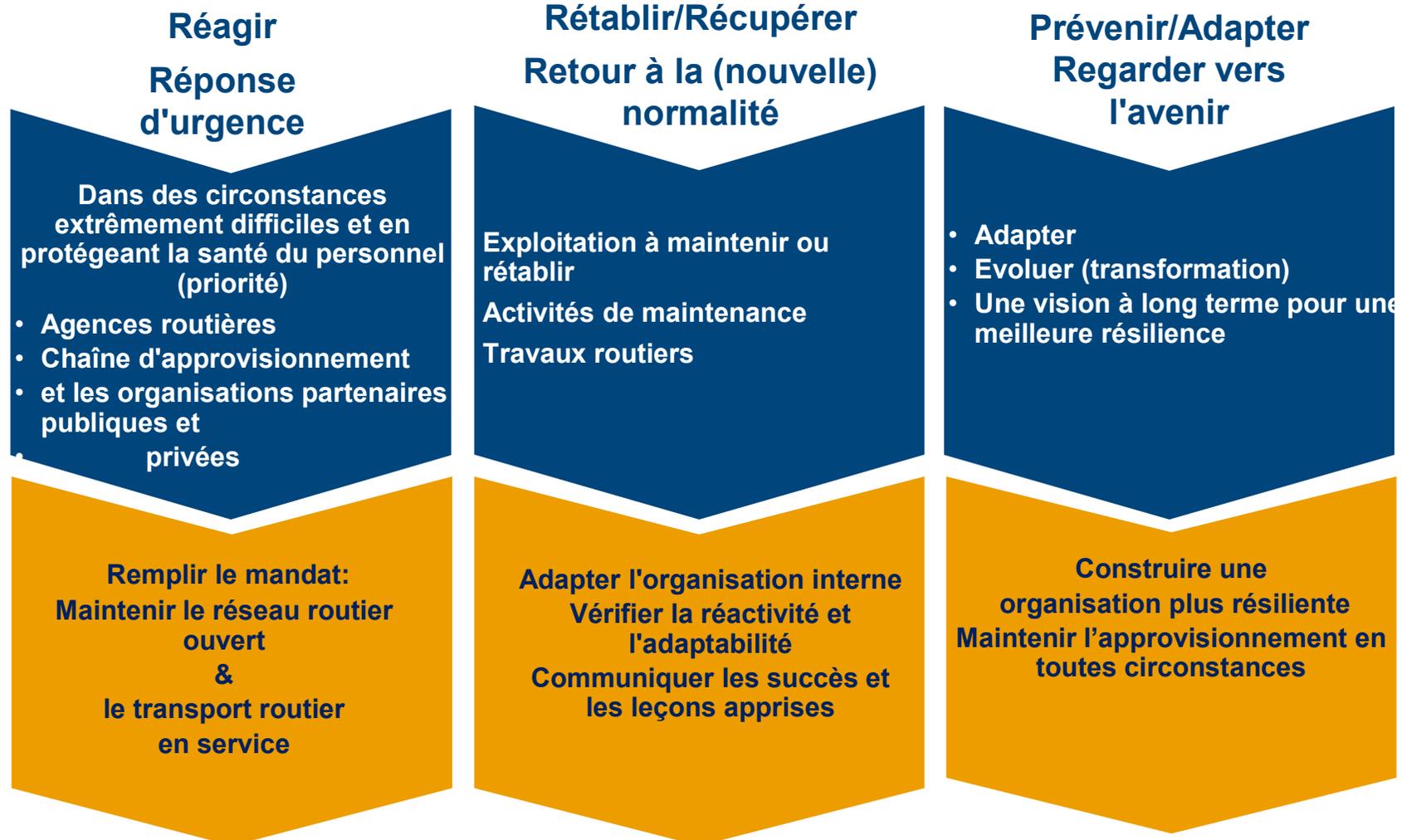
- Le risque est très difficile à évaluer :
 - Une probabilité faible, des conséquences élevées
 - Vaste incertitude quant aux facteurs qui influent sur l'événement.
- Complexité :
 - Les réseaux et le transport routier, ainsi que le transport multimodal, sont complexes
 - **Les effets de cascade** sont présents : une capacité moindre à traiter un problème augmente le risque d'un autre problème.
 - La nature ne "s'arrête" pas ; les risques naturels sont toujours là - tempêtes, glissements de terrain, avalanches, tremblements de terre...



Enseignements du rapport COVID-19 sur la résilience

- Les mesures de lutte contre la pandémie dans une perspective de résilience sont axées sur:
 - La poursuite de l'exploitation du réseau routier
 - la continuité des travaux de construction et d'entretien
 - L'adaptation aux restrictions imposées sur les transports (fermetures, contrôles,...)
 - Les mesures prises pour le maintien ou le rétablissement du transport de fret, des transports publics et du transport interurbain de passagers
 - la continuité des services de télécommunication et de radiodiffusion pour informer et conseiller les usagers.
 - Des réponses rapides et agiles aux nouvelles circonstances ont dû et doivent être apportées pour la gestion de la chaîne d'approvisionnement
- "Les routes et le système de transport routier ont démontré leur incroyable résilience et leur capacité à transporter les personnes et les biens essentiels en toute sécurité, même en pleine pandémie".***
- Changement à plus long terme au-delà de la crise immédiate, changement de comportement des utilisateurs, organisation de la résilience des entreprises.

Réagir, rétablir, prévenir et s'adapter



Conclusions du rapport et recommandations

- Se préparer à des menaces nouvelles et presque « inimaginables »
- Développer un réseau routier résistant aux catastrophes, sécuriser les infrastructures routières en temps de crise
- Appliquer le modèle de « préparation, réponse/réaction, rétablissement/récupération, prévention et adaptation »
- Être prêt à faire face à des catastrophes supplémentaires tout en faisant face à une pandémie



COVID-19 - LA RÉPONSE DE PIARC

Mesures de mise en œuvre



Patrick Malléjacq, Secrétaire général de PIARC

Christos S. Xenophontos, Président du CT 1.1 de PIARC

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

Mesures de mise en œuvre - 1

▪ *Surveiller le nouveau "normal" en matière de transport*

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



Mesures de mise en œuvre - 2

▪ *Contribuer à la relance économique*

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



Mesures de mise en œuvre - 3

▪ *Comblent les lacunes dans les informations collectées / Évaluer*

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

▪ *Partager les connaissances*

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



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

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

Adapté de : Oscar de Buen Richkarday, ancien président de PIARC

World Road Association - Association mondiale de la Route - World Road Association - www.piarc.org



Focus : D'autres questions stratégiques émergent

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

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

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

Questions et réponses

Animateur : Robin Sébille

Secrétaire général adjoint



Nos intervenants aujourd'hui

- **Claude Van Rooten**
 - Président, PIARC
- **Patrick Mallejacq**
 - Secrétaire général, PIARC
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Espagne - Secrétaire hispanophone du CT 1.1
- **Fabio Pasquali**
 - ANAS S.p.A, Italie - Président du CT 1.2
- **Lise Fournier**
 - Ministère des Transports du Québec, Canada-Québec - Secrétaire francophone du CT 3.1
- **Stéphanie Gaudé**
 - CEREMA, France - Secrétaire francophone du CT 3.2
- **Olivier Quoy**
 - Atlandes, France - Membre du CT 2.3
- **Valentina Galasso**
 - Deloitte Consulting, Italie - Présidente du CT 2.4
- **Pascal Rossigny**
 - CEREMA, France - Secrétaire francophone du CT 3.3
- **Robin Sébille**
 - Secrétaire général adjoint, PIARC

Conclusion et étapes suivantes



Rapport technique détaillé de PIARC

" COVID-19 : Effets de la pandémie et premières réponses apportées par les organisations routières et de transport "

- Publié en décembre
- Disponible sur l'adresse suivante :
www.piarc.org
- Disponible en : anglais, espagnol, français

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



Les prochaines étapes pour PIARC

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

PROCHAINS CONGRÈS PIARC

Notez les dates !

■ 16e Congrès mondial sur la Viabilité hivernale et la Résilience des routes

- Calgary, Canada, 8 - 11 février 2022
- **L'appel à contributions est ouvert jusqu'au 28 février**
- **<https://abstracts-calgary2022.piarc.org/fr/>**



■ 27e Congrès mondial de la Route

- Prague, République tchèque
- 2 - 6 octobre 2023



**XXVIITH WORLD
ROAD CONGRESS
PRAGUE 2023**

Équipe de réponse COVID-19 de PIARC



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

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

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

Membres actuels

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



Webinaire de PIARC COVID-19 24 février 2021

**Merci beaucoup
pour votre attention !**

**Visitez la page PIARC & COVID-19
#PIARCCOVID19
info@piarc.org**