



COVID-19

Session de discussion en ligne

15 avril 2020, 13 h (heure de Paris)

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

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

Cette session est enregistrée

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

Décharge de responsabilité

Le temps étant compté, 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 matériel, aucune responsabilité n'est acceptée pour tout dommage qui pourrait être causé".

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

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

Équipe d'intervention COVID-19 de PIARC



Résumé des termes de référence

- Explorer un partage rapide des connaissances et des pratiques entre les membres de PIARC en ce qui concerne COVID-19 et la crise socio-économique qui y est associée
- Proposer et mettre en œuvre des actions à court terme pour soutenir les membres de PIARC et les professionnels du transport dans l'atténuation et la réponse
- Suivre l'évolution de COVID-19 dans le temps et donner des conseils sur les mesures à prendre par PIARC et d'autres organismes pendant la crise et la reprise
- Donner des conseils sur les implications à moyen et long terme de la COVID-19 sur le secteur des routes et des transports et sur la manière de les aborder et de les étudier

Membres actuels

- Patrick Mallejacq, Secrétaire général, PIARC (Président) (FR)
- Christos Xenophontos, Rhode Island DOT, Président du CT 1.1 (USA)
- José Manuel Blanco Segarra, Ministerio de Transportes, Movilidad Y Agenda Urbana, CT 1.1 Secrétaire espagnol (ES)
- Jonathan Spear, Atkins Acuity, chef du groupe de travail 2 du CT 1.1 (EAU/Royaume-Uni)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Présidente du CT 2.4 (IT)
- Yukio Adachi, Hanshin Expressway Engineering Co, Président du CT 1.5 (JP)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A., TF 3.1 Président (IT)
- Caroline Evans, Arcadis Australia Pacific, Présidente du CT 1.4 (AU)
- Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd, CT 2.3 Président (CH)
- Andrea Peris, Comité national du Paraguay (PY)

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

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

Ordre du jour et structure

- **Brève introduction à PIARC**
- **Problèmes rencontrés par les exploitants et les administrations routières**
- **Présentations sur la situation actuelle :**
 - Les effets économiques et sociaux du Covid pour les agences routières
 - COVID-19 Politique des transports et résilience
 - La réponse de la Norvège à la crise COVID-19
 - La réponse concertée du secteur routier britannique au COVID-19
- **QUESTIONS ET RÉPONSES**
- **Conclusion et prochaines étapes**

Nos intervenants aujourd'hui

- Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
- Fabio Pasquali, Président du Comité de PIARC sur la planification du transport routier pour le développement économique et social, ANAS, Italie
- Matt Daus, Association internationale des régulateurs de transport
- Gordana Petkovic, Administration des routes publiques de Norvège, membre du Comité PIARC sur le changement climatique et la résilience des réseaux routiers
- Mark Stevens, Suffolk Highways, et David Ogden, Amey, UK

Introduction

Qu'est-ce que PIARC ?



Qu'est-ce que PIARC ?

- **PIARC** est le nouveau nom de l'**Association mondiale de la route**
- Nous avons été fondés en 1909 en tant qu'association à but **non lucratif et apolitique**
- Notre objectif est d'organiser l'échange de connaissances sur toutes les questions liées aux routes et au transport routier

Les quatre missions clés de PIARC

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

COVID-19

Les problèmes rencontrés par Opérateurs routiers et administrations



PIARC a provisoirement structuré la situation autour de Six questions clés

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



COVID-19 Politique des transports et résilience

Fabio Pasquali

Conséquences économiques du Covid-19 pour une autorité
routière nationale

Paris

15 avril 2020

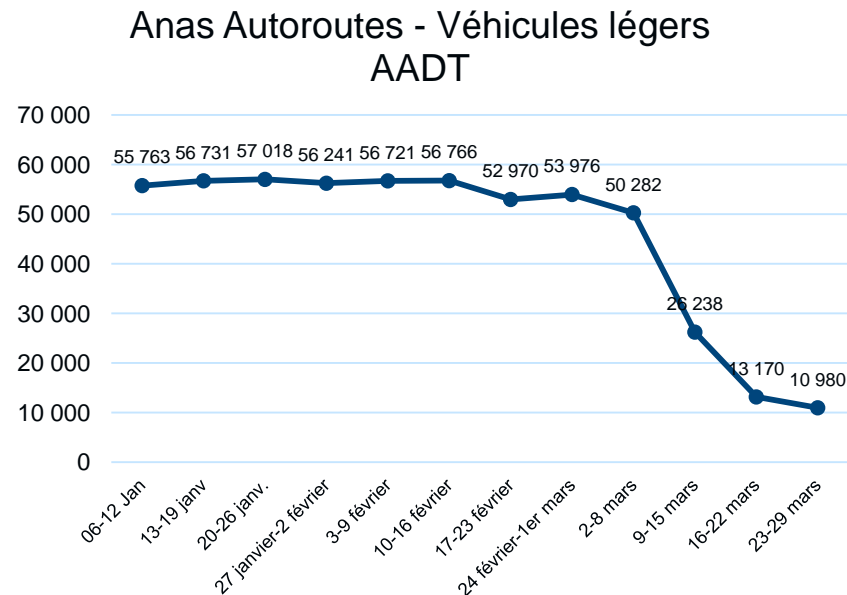
Fabio Pasquali

- **Président du CT 1.2 de PIARC**
 - *"Planification des infrastructures routières et des transports en vue du développement économique et social"*
- **Anas SpA, Agence nationale des routes d'Italie**
 - *Économiste en chef - Département de la planification*
- **Commission intergouvernementale pour le nouveau chemin de fer entre Turin et Lyon**
 - *Secrétaire général de la délégation italienne*
- **CEDR - Conférence des Directeurs des routes européennes**
 - *Co-leader du groupe de travail "Gouvernance du réseau".*
- **Université de Roma Tre - Sciences politiques**
 - *Professeur d'économie et de politique du développement*
- **Contact : f.pasquali@stradeanas.it**

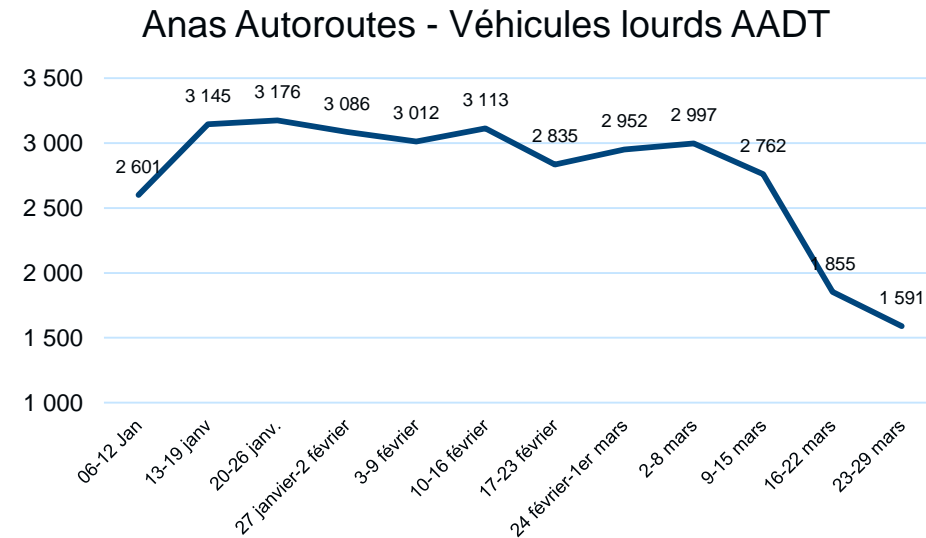


Covid-19 Phase 0 - Conséquences économiques pour une ARN

- La première conséquence de la phase actuelle de Covid-19 est la diminution spectaculaire du trafic
- Anas est l'agence routière de l'État et exploite un réseau de quelque 30 000 routes nationales, dont 1 200 km d'autoroutes sans péage

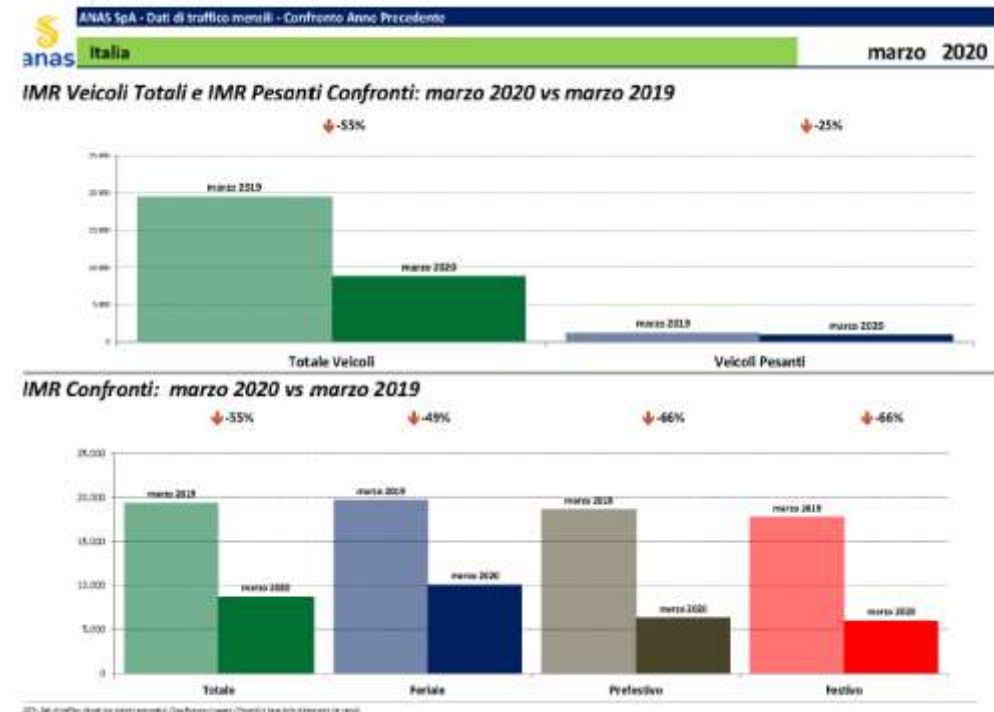
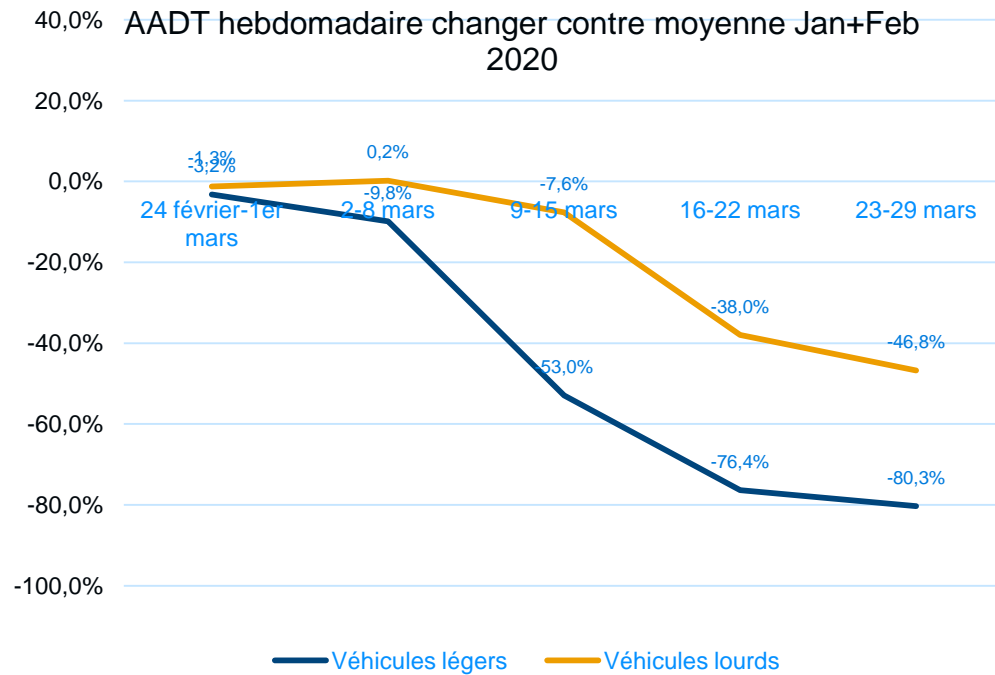


Source : Anas Spa



Source : Anas Spa

Covid-19 Phase 0 - Conséquences économiques pour une ARN



La diminution du trafic

- était plus élevé dans le réseau d'autoroutes à péage que dans les autoroutes sans péage et les routes ordinaires
- était plus élevé pour le trafic léger que pour le trafic lourd

Covid-19 Phase 0 - Conséquences économiques pour une ARN

- La diminution du trafic reflète la progression de la maladie dans les différents pays :

2020 Traffic Performance

Preliminary figures Change vs equivalent week of 2019	EUROPEAN TOLL ROADS			AIRPORTS	
	Italy (ASPI) <i>ADT</i>	Spain (Abertis) <i>ADT</i>	France (Abertis) <i>ADT</i>	ADR (FCO+CIA) <i>pax</i>	NICE <i>pax</i>
week 2	2,9%	-0,8%	4,4%	3,5%	5,0%
week 3	0,9%	2,5%	5,9%	-1,3%	3,5%
week 4	2,9%	1,0%	10,2%	-0,6%	3,8%
week 5	6,5%	8,1%	9,0%	-3,0%	8,0%
week 6	-0,2%	3,2%	-1,4%	-8,5%	-5,5%
week 7	-0,5%	2,9%	0,6%	-8,4%	4,9%
week 8	0,0%	5,0%	3,6%	-7,3%	2,1%
week 9	-17,2%	2,1%	-1,3%	-32,6%	-0,2%
week 10	-22,7%	-3,0%	-10,1%	-55,6%	-19,2%
week 11	-56,3%	-22,0%	-11,4%	-81,1%	-48,8%
week 12	-70,8%	-66,9%	-58,8%	-93,7%	-80,8%
week 13	-76,1%	-73,4%	-79,6%	-94,9%	-97,6%
week 14	-75,8%	-79,5%	-81,4%	-97,2%	-99,2%
YTD (1/1/2020 to 5/4/2020)	-23,6%	-16,9%	-16,0%	-37,1%	-26,3%

Source : www.atlantia.it

Covid-19 Phase 0 - Conséquences économiques pour une ARN

Les revenus des ARN sont basés sur différents régimes :

- a) les transferts directs de l'État
- b) le transfert partiel ou total des recettes fiscales de la route
- c) des redevances routières basées sur la distance ou le temps, avec ou sans cadre environnemental (paiement par utilisation/pollution)
- d) le subventionnement croisé par les recettes de péage perçues sur une partie du réseau ou sur des réseaux routiers gérés par des privés sous franchise
- e) les redevances payées par les sous-concessionnaires
- f) les sources de marché mineures (services vendus directement aux opérateurs)

La quasi-totalité des recettes d'une ARN provient des véhicules routiers : moins de trafic égale moins de recettes, ce qui entraîne un déficit

Covid-19 Phase 0 - Conséquences économiques pour une ARN

■ Structure du compte de profits et pertes d'Anas

Profit and Loss Account - Revenues	Item % on total	Main driver
<i>Revenues from operations</i>		
Extra-toll paid by users of the toll motorway network under franchise	96%	Vehicle-km driven on the toll motorway network under
Royalties from Service areas on the motorway network	2%	Consumptions on the motorway network directly managed
Services to road operators	2%	Aconomic activity and logistics (GNP, ...)
<i>Total Revenues from operations</i>	100%	
<i>Revenues for Investments</i>		
Investments in New Road Works and Scheduled Maintenance	88%	Financial resources already available. Continuity of the activity in the contracting sector
Capitalisations and other items	12%	As above
<i>Total Revenues from investments</i>	100%	

Profit and Loss Account - Costs	% on total	Main driver
Costs for external services	34%	Activities included in the Contract of Programme signed with the Ministry of Infrastructure and the Ministry of Economy
Costs for external recurrent maintenance	6%	
Costs for personnel	60%	
<i>Total Costs for operations</i>	100%	
<i>Costs for Investments</i>		
Investments in New Road Works and Scheduled Maintenance	90%	Activities included in the Contract of Programme signed with the Ministry of Infrastructure and the Ministry of Economy.
Capitalisations and other items	10%	Continuity of the activiy in the contracting sector
<i>Total Costs for investments</i>	100%	

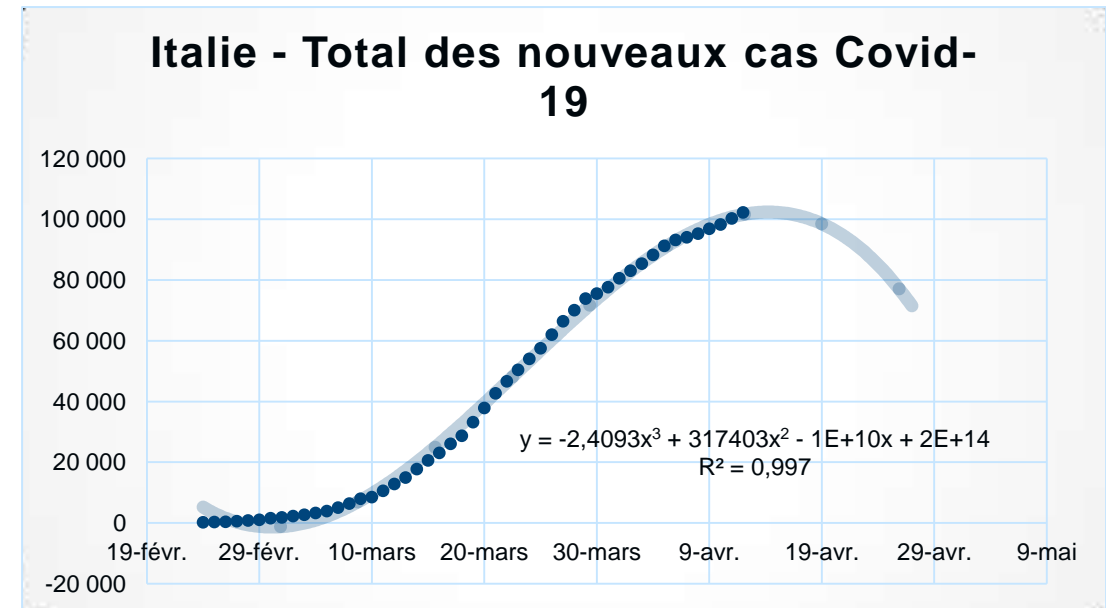
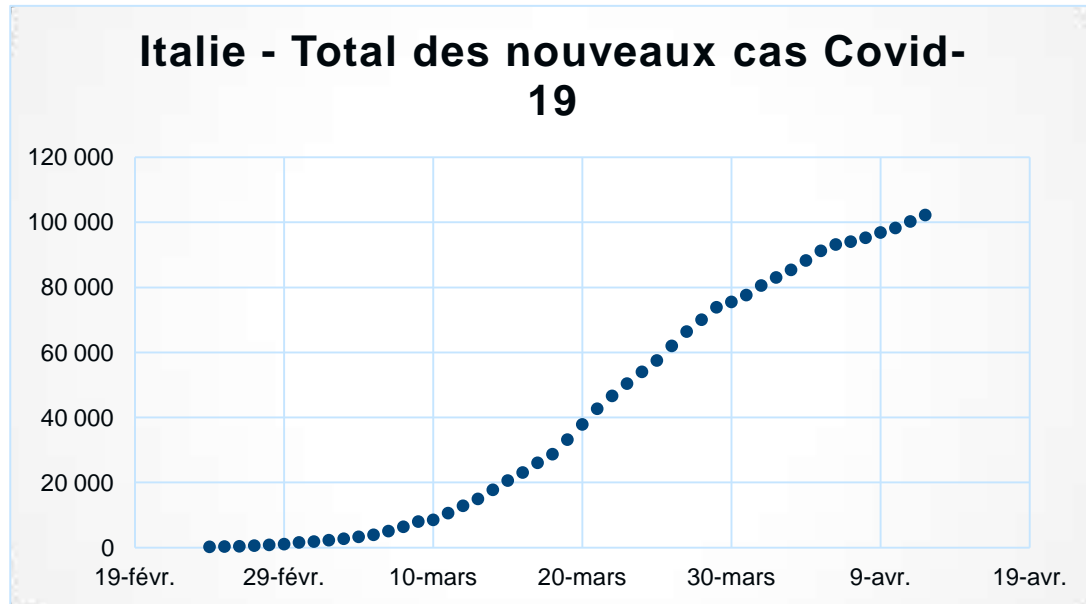
Covid-19 Phase 0 - Conséquences économiques pour une ARN

Les coûts des ARN sont rigides, car seuls certains coûts sont variables en fonction du volume du trafic. Au cours de la phase 0, les ARN ont participé à de nombreuses activités cruciales (et coûteuses) :

- a) la réorganisation des activités générales par un travail intelligent, autant que possible
- b) la réorganisation des activités routières, conformément aux directives gouvernementales (redistribuer les équipes d'exploitation et les services)
- c) soutien aux autorités de police et de contrôle pour la réalisation de patrouilles sur les routes afin de faire respecter les restrictions de mobilité
- d) la redéfinition et/ou le réaménagement de tous les contrats existants (construction, maintenance, exploitation, services, ...)

Il est très difficile de gérer la rentabilité en cette période d'activités non planifiées et, dans de nombreux cas, nouvelles

Covid-19 Phase 0 à Phase 1 : Quand ?

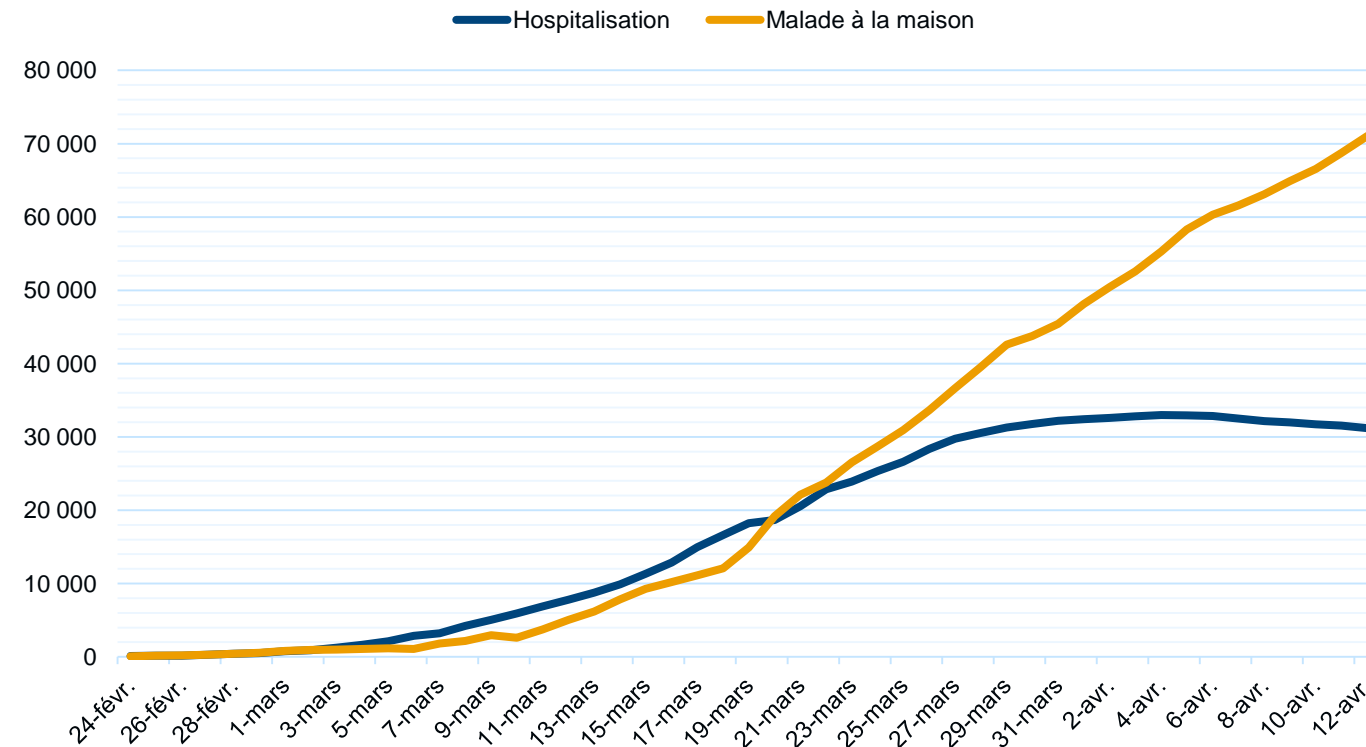


- Le principal facteur d'assouplissement des restrictions est le nombre de nouvelles affaires Covid

Covid-19 Phase 0 à Phase 1 : Quand ?

- 30 % des nouvelles personnes infectées sont hospitalisées, 70 % restent à la maison jusqu'à ce qu'elles puissent se rétablir

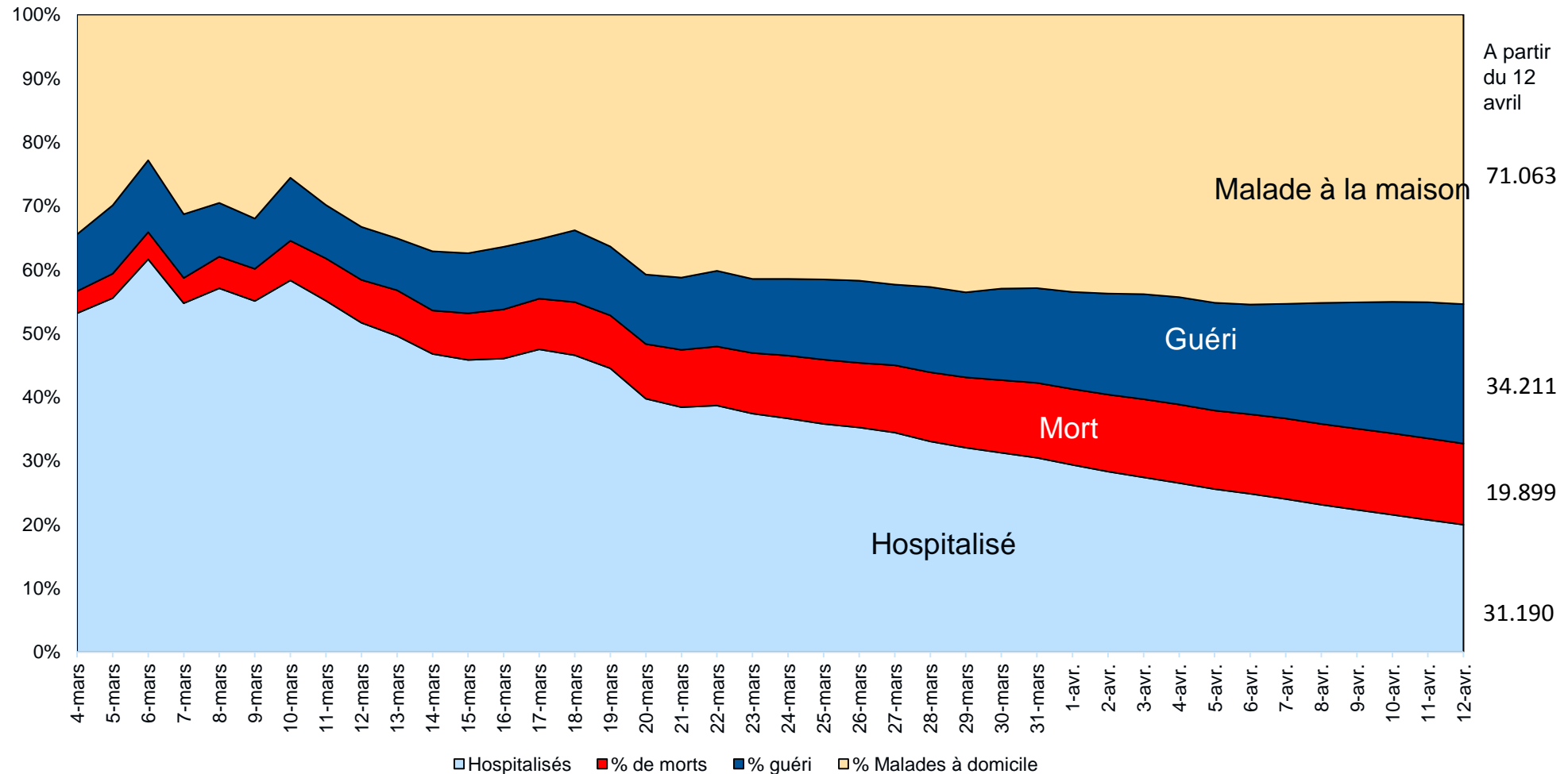
Italie â€" Covid-19 nouveau cas par statut



Source : Elaboration sur les données publiées par le Département de la protection civile de l'Italie

Covid-19 Phase 0 à Phase 1 : Quand ?

Italie - Cas par statut/résultat

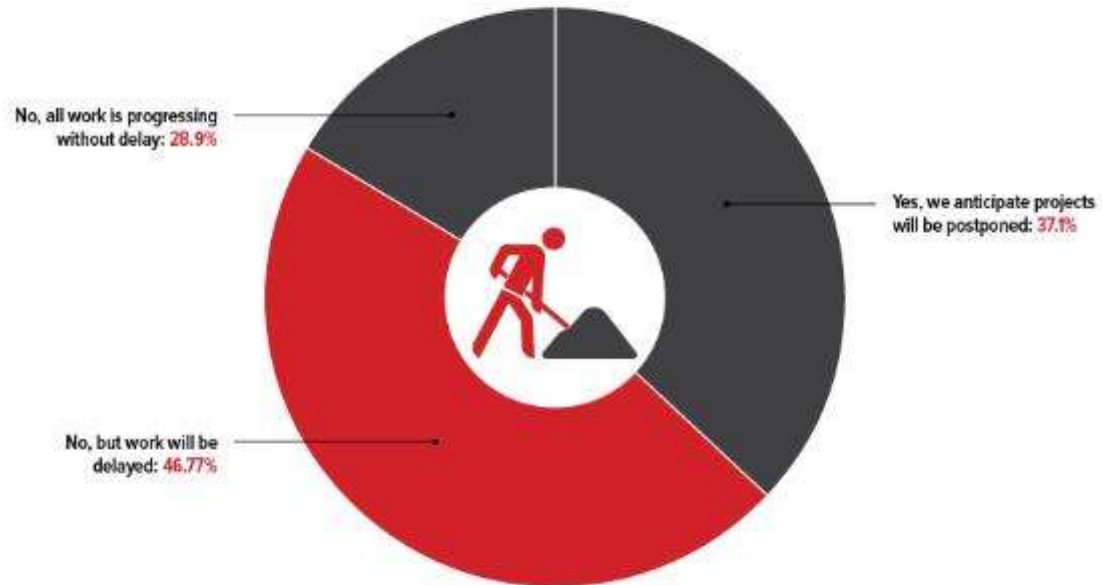


Source : Elaboration sur les données publiées par le Département de la protection civile de l'Italie

Covid-19 Phase 1 : L'état du marché

- Roads & Bridges Media surveille le marché : ralentissement, pas d'arrêt total

DO YOU ANTICIPATE YOUR LOSING WORK IN 2020 DUE TO THE COVID-19 OUTBREAK/RESULTING ECONOMY?



CANCELLED ILLUSTRATION ©BANKRX - STOCKADOB.COM

IF YOU SELECTED "YES" FOR THE PREVIOUS QUESTION, DO YOU ANTICIPATE ANY OF YOUR FIRM'S PROJECTS BEING CANCELED ALTOGETHER DUE TO THE COVID-19 OUTBREAK/RESULTING ECONOMY?



CANCELLED ILLUSTRATION ©BANKRX - STOCKADOB.COM

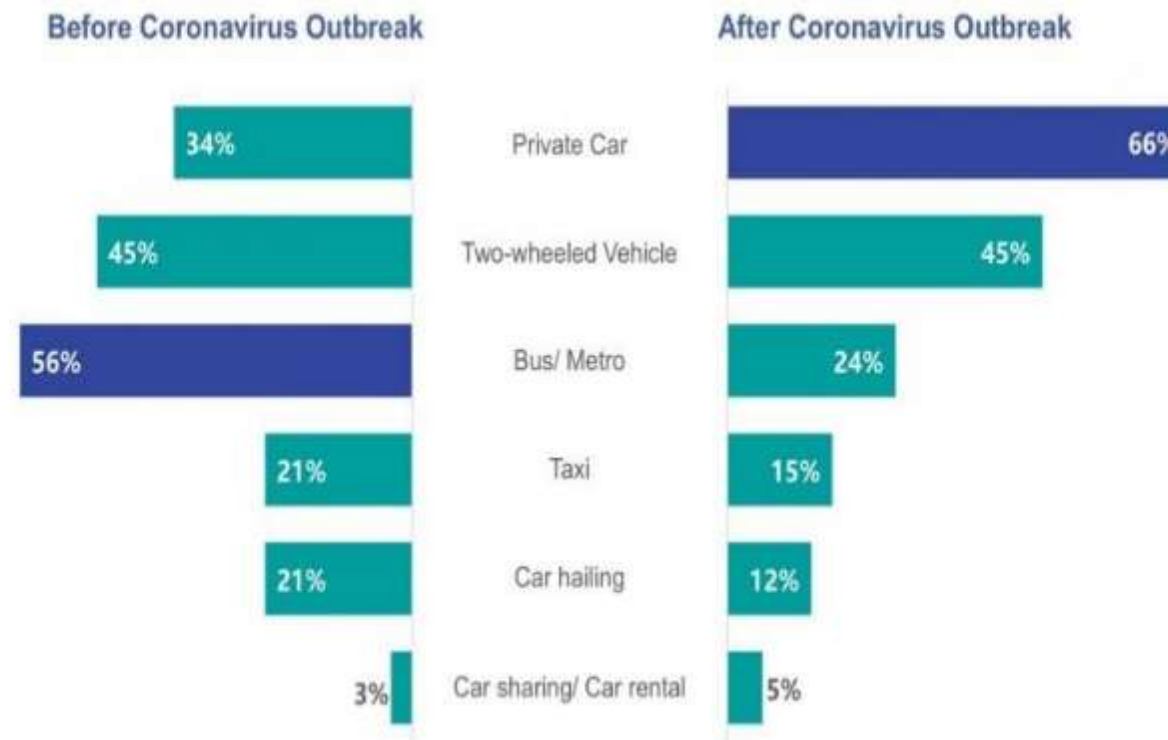
Covid-19 Phase 1 : Le rôle des ARN

- Rôles à court terme :
 - a) pivot de l'effet multiplicateur clé donné par les travaux routiers - avec ou sans coûts et revenus supplémentaires ?
 - b) fournisseur/garant de la mobilité routière dans un nouveau contexte

- Mesures qu'une agence routière pourrait demander, ou convenir avec le gouvernement et les principales parties prenantes, pour accélérer le processus de recouvrement
 - a) Soutien économique pour les coûts supplémentaires liés à la sécurité sur les lieux de travail
 - b) Avance partielle de la valeur du contrat aux contractants
 - c) Paiement direct des sous-traitants
 - d) Prime d'accélération pour achèvement anticipé des travaux
 - e) Accélération des procédures d'approbation des projets aux différentes étapes

Covid-19 Phase 1 : Le rôle des ARN

CHINE - LES CONSOMMATEURS ONT TENDANCE À UTILISER PLUS DE VOITURES PARTICULIÈRES ET MOINS DE TRANSPORTS PUBLICS



Source : <https://www.ipsos.com>

Covid-19 Phase 1 : Le rôle des ARN

- Rôles à court terme :
 - a) pivot de l'effet multiplicateur clé donné par les travaux routiers
 - b) fournisseur/garant de la mobilité routière dans un nouveau contexte - avec ou sans coûts et revenus supplémentaires ?
- Les nouveaux modèles de mobilité, le rôle de l'ARN, les coûts et les revenus
 - a) La préférence accrue pour la mobilité privée augmentera la congestion, les coûts d'exploitation et d'entretien plus élevés et la pollution, mais un grand soutien de la part des STI et des MaaS, ...
 - b) La préférence spécifique pour la route par rapport aux autres modes (transports en commun, train, ...), associée à la prédominance de la conduite individuelle, pourrait être une opportunité ; le péage pourrait être une option et un moyen de réguler les flux (tarification de la congestion associée à des horaires de travail modifiés)
 - c) L'exploitation des plateformes intermodales (principalement pour les passagers) nécessitera la collaboration des opérateurs, des acteurs et des parties prenantes
 - d) Les patrouilles et les contrôles continueront d'être une activité essentielle

Covid-19, les ARN et l'économie : Conclusions et suggestions

■ Phase 0

- a) A la recherche des revenus perdus, de nouveaux régimes ou de nouvelles mesures ?
- b) Exploitation des autoroutes du désert : minimum de LoS ? Occasion de travaux d'entretien majeurs ou mineurs (si la construction est sûre pour les travailleurs) ?

■ De la phase 0 à la phase 1

- a) Non seulement le respect des lois et des décrets est anticipé, mais quand il recommencera, il sera très rapide
- b) Comprendre les entrepreneurs et les coûts supplémentaires liés à la mise en place de directives de sécurité standard pour les travaux routiers
- c) Envisager les possibilités de travail intelligent, d'utilisation des technologies de l'information, de nouvelles façons d'établir un dialogue avec les clients dans le cadre de l'après-Covid

■ Phase 2

- a) La collaboration avec d'autres opérateurs peut encourager l'efficacité et améliorer la LdS ; maintenir le fonctionnement ou l'idée des "salles de situation" ?
- b) Comprendre comment "défendre" les objectifs environnementaux dans une éventuelle forte propension à voyager individuellement par la route

Merci de votre attention !



Fabio Pasquali

Président du CT 1.2 de PIARC

f.pasquali@stradeanas.it

39 335 407182

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



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org





COVID-19 Politique des transports et résilience

Matthew W. Daus

Président de l'IATR

Association internationale des régulateurs de transport

Paris

15 avril 2020



Matthew W. Daus Esq.



- **Ancien commissaire/président et avocat général**
 - Commission des taxis et des limousines de la ville de New York
- **Président de l'IATR**
 - *Association internationale des régulateurs de transport*
www.iatr.global
- **Chaire de technologie des transports, CUNY-UTRC, CCNY**
 - *US DOT University Transportation Research Center (Région 2 - NY, NJ, Puerto Rico)* www.utrc2.org
 - *City College, Université de la ville de New York*
- **Associé et président de la pratique des transports**
 - *Windels Marx Lane & Mittendorf, LLP*
www.windelsmarx.com
- **Contact : mdaus@iatr.global**

Qu'est-ce que l'IATR ?

L'Association internationale des régulateurs de transport (IATR) est un groupe de pairs à but non lucratif de 33 ans, composé de responsables gouvernementaux des transports, chargé de délivrer des licences et de réglementer les entreprises de transport terrestre multimodal à la demande, les véhicules et les conducteurs, notamment :

- *Taxis,*
- *Limousines,*
- *Sociétés de réseau de transport,*
- *Transport adapté (transport médical non urgent)*
- *Micro-mobilité et mobilité partagée*
- *Autobus et autocars*



La mission de l'IATR est d'améliorer la pratique de l'octroi de licences, l'application et l'administration du transport pour compte d'autrui par le partage des informations et des ressources, ainsi que l'identification et l'établissement des meilleures pratiques.

Membres de l'IATR

Notre adhésion à l'IATR comprend maintenant :

- Les agences gouvernementales traditionnelles qui réglementent les taxis, les livrées, les voitures noires, le transport adapté et les limousines
- Régulateurs d'État de la Transportation Network Company (TNC)
- Agences de transport public
- Ministères des transports et des véhicules automobiles
- Départements d'assurance
- Aéroports
- Agences de planification
- D'autres régulateurs des nouveaux services de mobilité, notamment le covoiturage, le microtransit, les pédicabs, les plateformes technologiques et le covoiturage.



TRANSPORT
FOR LONDON



Membres du Conseil consultatif de l'IATR



COVID-19 Impacts sur les transports : États-Unis

•Seattle, Washington

- Les bus, les trains et les ferries ont connu une baisse de fréquentation de 50%.

•San Francisco, Californie

- La fréquentation du BART a chuté de 90 %, un chiffre stupéfiant
- Les bus et les wagons de la SFMTA ont chuté de 35% en une semaine (au 7 avril, presque tous les transports publics étaient fermés)

•Los Angeles, Californie

- Le trafic routier était 35 % plus rapide que la normale
- La fréquentation du métro de Los Angeles a baissé de 60%.

•Chicago, Illinois

- La vitesse moyenne du trafic a augmenté de 60%.
- Le transit de la Chicago Transit Authority (CTA) a diminué de 68%.

•Philadelphie, Pennsylvanie

- La fréquentation de la Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA) a chuté de 64 % pour les transports en commun et de 88 % pour le rail régional

•Washington D.C.

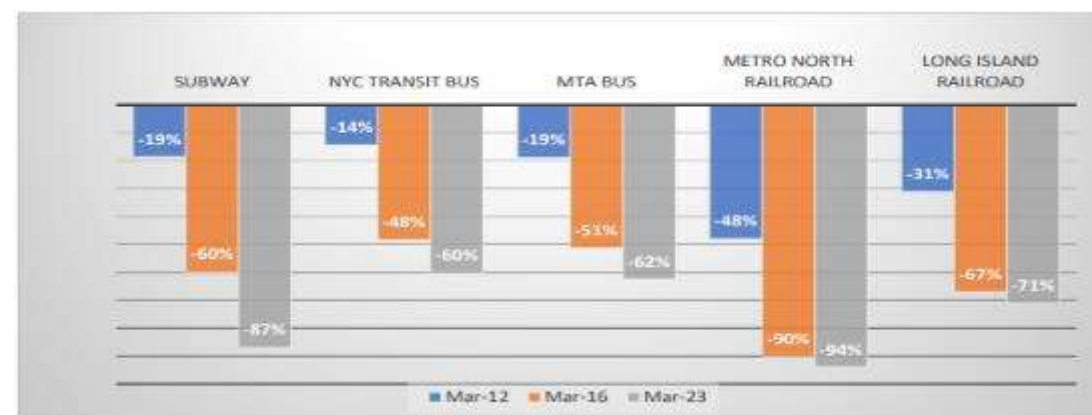
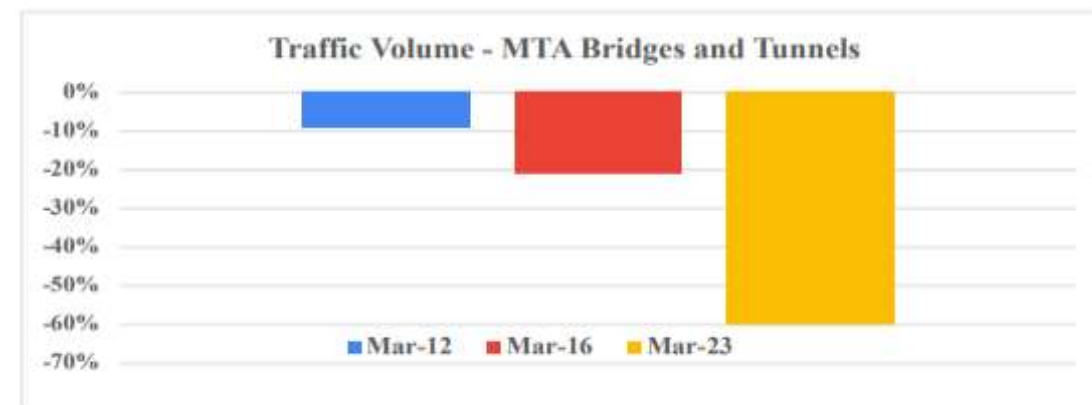
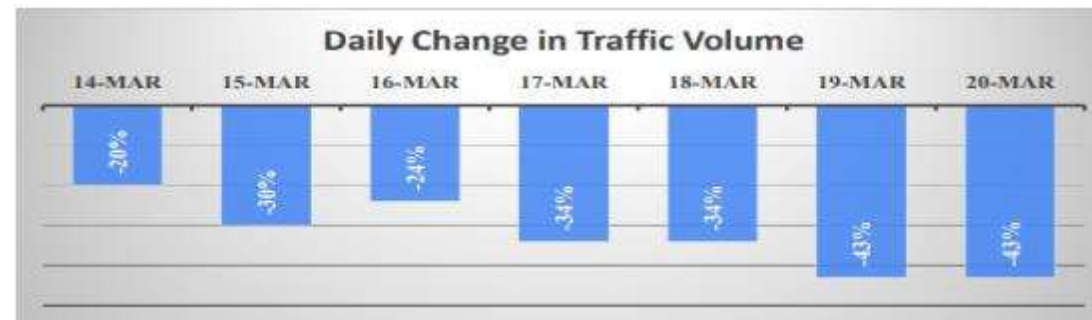
- DC Metro a perdu 100 000 usagers en une semaine



COVID-19 Impacts sur les transports : *New York City*

Résumé des tendances des transports dans les différents modes de transport à New York

Mode	Variation en pourcentage à la mi-mars
Circulation routière	↓50% speed ↓60% volume
Taxi	↓91% de fréquentation
Transports publics - Bus - Métro	↓50% de fréquentation ↓60% de fréquentation
Trains - Métro Nord - Chemin de fer de Long Island	↓90% de fréquentation ↓67% de fréquentation



Source : Tendances de la mobilité à New York pendant la pandémie de COVID-19 : Analyses des modes de transport au cours du mois de mars 2020, Centre de recherche universitaire sur les transports

COVID-19 Impacts sur les transports : Canada

- L'Association des taxis de Toronto a déclaré que le secteur des taxis perd presque 100% de son activité
 - De même, Uber enregistre une perte de 60 à 70 % de ses activités à Toronto
- Selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), les agences de transport en commun du pays enregistrent une baisse de 75 % du nombre de trajets
- Le Canada fonctionne à 79% de l'activité normale de transport commercial
- Les passages terrestres entre le Canada et les États-Unis ont diminué de 71 % par rapport à la même période l'année dernière



Actions d'urgence : États-Unis

- Les ordonnances de maintien à domicile émises dans l'ensemble des États-Unis ont entraîné la fermeture d'entreprises non essentielles et ont obligé les résidents à rester chez eux, sauf s'ils fournissaient un service essentiel, ce qui inclut généralement le transport comme les véhicules de location, les taxis et les STN.
- Le 17 mars, la ville de New York a interdit tout covoiturage groupé (Emergency Executive Order 101)
- Le 27 mars, l'État de New York a exigé le report des primes des polices d'assurance-vie et d'assurance-dommages (décret n° 202.13 de la NYS)



Actions d'urgence : Aides fédérales et d'État (États-Unis)



- **Prêt pour les victimes de catastrophes économiques (EIDL)**
 - Le programme EIDL (Economic Injury Disaster Loan) de la SBA offre aux petites entreprises des prêts de fonds de roulement pouvant atteindre 2 millions de dollars pour les aider à surmonter la perte temporaire de revenus.
- **La loi CARES**
 - Le **Programme de protection des chèques de paie (PPP)** offre aux entreprises de 500 employés ou moins une aide pour conserver ces employés - Les conducteurs d'engins indépendants peuvent demander le PPP en leur nom propre ou percevoir des indemnités de chômage.
 - Le **programme d'assistance en cas de pandémie de chômage (PUA)** offre une aide d'urgence aux personnes qui ne sont pas autrement éligibles aux allocations de chômage.
- **Prêt de la rue principale**
 - **Offre des prêts** sur 4 ans aux entreprises employant jusqu'à 10 000 travailleurs ou dont le chiffre d'affaires est inférieur à 2,5 milliards de dollars. Les paiements du principal et des intérêts seront reportés d'un an.
- **Programmes nationaux/locaux**
 - Le **département des services aux petites entreprises de la ville de New York** ("SBS") a créé 2 programmes pour soulager les petites entreprises de la ville de **New York** qui voient leurs revenus diminuer à cause de COVID-19.
 - Fonds de continuité des petites entreprises de la ville de New York (<100 employés)
 - Programme d'aide au maintien en poste des employés de la ville de New York (< 5 employés)
 - **Fonds de prêts pour la résilience des petites entreprises de Chicago**
 - Fournit plus de 100 millions de dollars en prêts à faible taux d'intérêt, ciblant "les communautés historiquement sous-financées en mettant l'accent sur la réduction des difficultés pour ces entreprises et leurs employés"

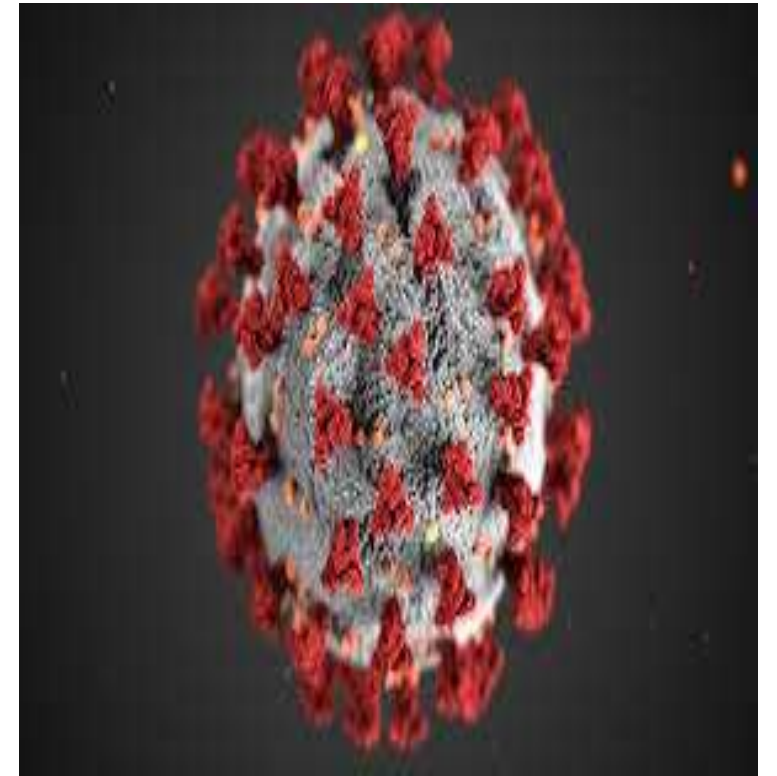
Actions d'urgence : Canada

- All Canadians must avoid non-essential travel outside the country until further notice
- All travelers to Canada self-isolate for 14 days upon entry, with exceptions for workers who are essential to the movement of goods and people
- The Canada/ US border is closed to all non-essential travelers
- Many provincial governments have limited provincial domestic travel
 - On April 1, the Quebec government divided Canada's Capital Region by placing checkpoints on the border between Ottawa, Ontario and Gatineau, Quebec to prevent all non-essential travel into the province
 - The Quebec government has also set up checkpoints on major roads leading to more remote areas, as well as at the Quebec-U.S. border.
 - Manitoba also established checkpoints at main highways and airports
 - All travelers entering the Yukon territory must self quarantine
 - All travel to the North West territories by non-residents is prohibited




Enquête des régulateurs COVID-19 de l'IATR : Politique des transports et résilience

- L'IATR a mené une enquête auprès des agences de transport mondiales pour recueillir les réponses à l'épidémie de COVID-19
- Interrogé à ce sujet :
 - Des approches innovantes
 - Efforts de confinement et d'atténuation
 - Assouplissement ou renforcement des exigences en matière de licences et application
- La plupart des réponses sont venues des régulateurs de toute l'Amérique du Nord



Enquête de l'IATR auprès des régulateurs : Questions

www.iatr.global



INTERNATIONAL ASSOCIATION OF TRANSPORTATION REGULATORS
Innovating for a Multi-Modal Mobility Future for All

IATR COVID-19 Regulator Survey: Transportation Policy & Resiliency

* 1. Contact Information

Name:

Agency Name:

Position/Title:

State/Province:

Country:

Email Address:

Phone Number:

* 2. What emergency regulatory/operational relief measures has your agency already taken to respond to the COVID-19 pandemic?

Extension of license renewals

Suspension of vehicle inspections

Non-enforcement of insurance regulations or alternate procedures

Suspension of all enforcement

Waiver of fees

Deferral of fees

Closure of offices or facilities

Other (please specify):



[Lien vers l'enquête](https://www.surveymonkey.com/r/FWHSPQH)

<https://www.surveymonkey.com/r/FWHSPQH>

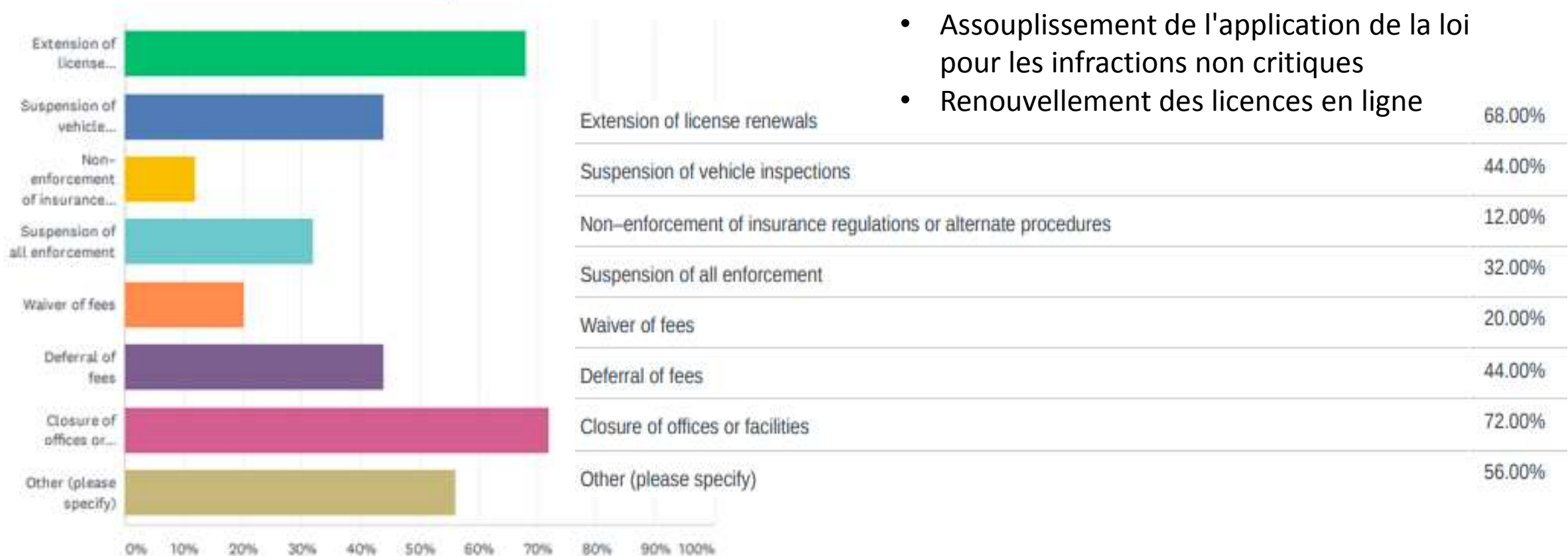
[Actualités quotidiennes sur les transports COVID-19](https://www.surveymonkey.com/r/FWHSPQH)

info@iatr.global

Enquête COVID-19 de l'IATR : Résultats préliminaires - Mesures opérationnelles

What emergency regulatory operational relief measures has your agency already taken to respond to the COVID-19 pandemic?

Answered: 25 Skipped: 0



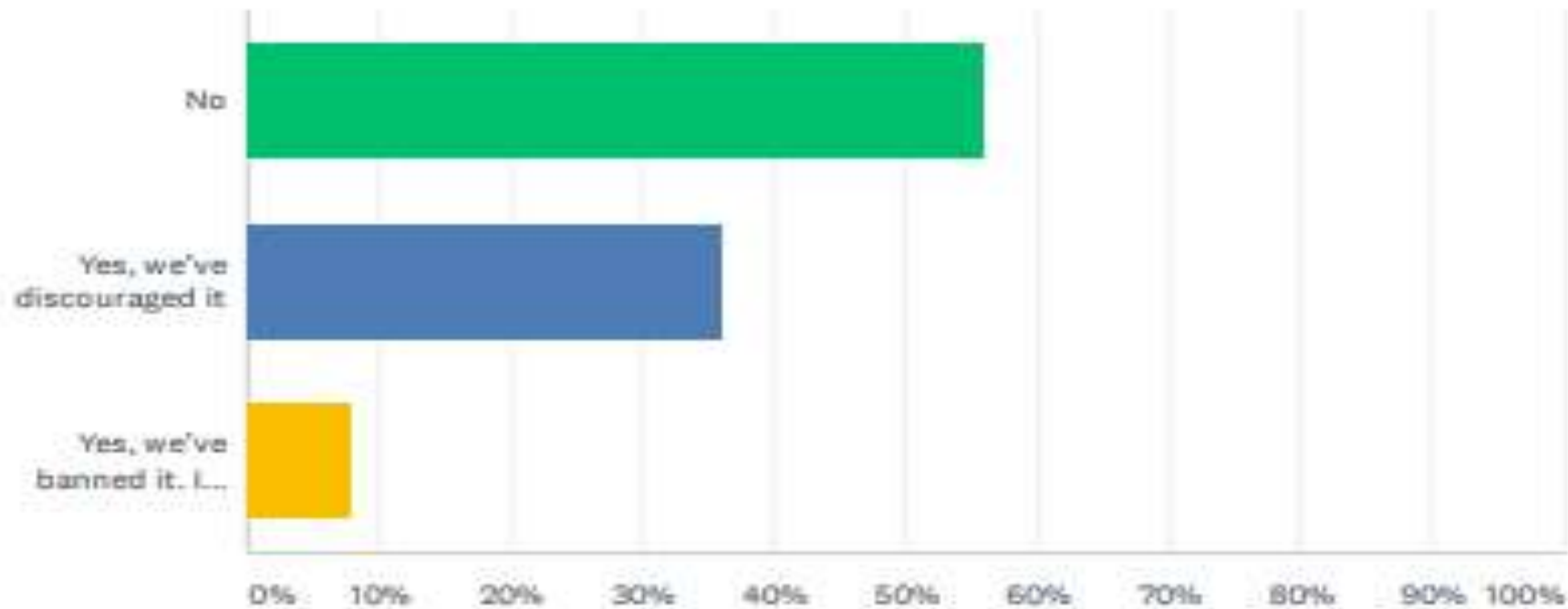
"Autres" actions :

- Les services municipaux d'octroi de licences ont cessé
- Assouplissement de l'application de la loi pour les infractions non critiques
- Renouvellement des licences en ligne

Enquête COVID-19 de l'IATR : Résultats préliminaires - Mobilité partagée

Q4 Has your agency or jurisdiction discouraged, banned or limited group riding or ride sharing services?

Answered: 25 Skipped: 0



Ce qui a été fait : Covoiturage ou mobilité partagée

Lorsqu'il s'agit de covoiturage, il y a des problèmes de distanciation sociale.

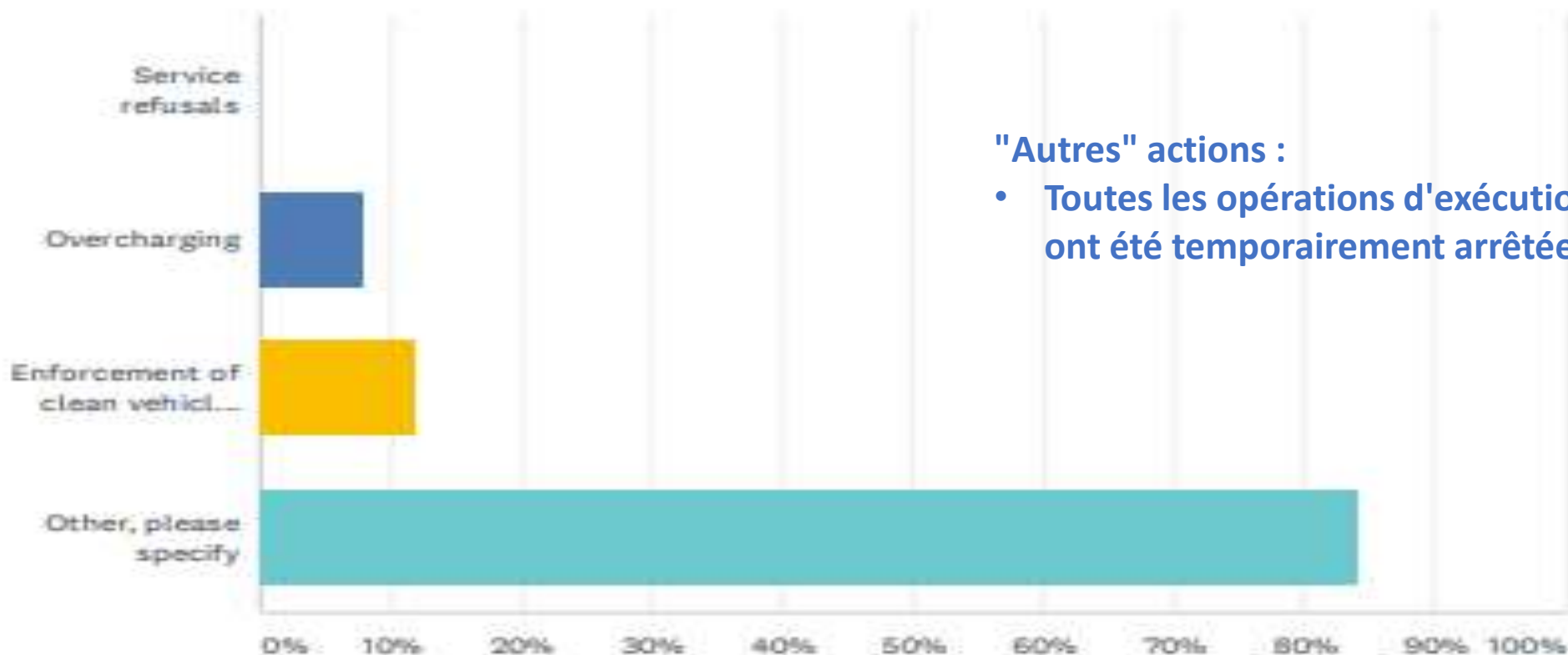
- Les bus privés ont cessé de fonctionner (mais avant cette distanciation + embarquement à l'arrière)
- Les applications d'appel à l'aide (telles que Uber et Lyft) ont interdit aux gens de partager des trajets
- 75% des personnes interrogées dans le cadre de notre enquête ont découragé le covoiturage et 10% ont adopté des lois fermes pour de véritables interdictions



Enquête COVID-19 de l'IATR : Résultats préliminaires - Mise en œuvre

Q5 Has your agency increased enforcement in any particular areas?

Answered: 25 Skipped: 0



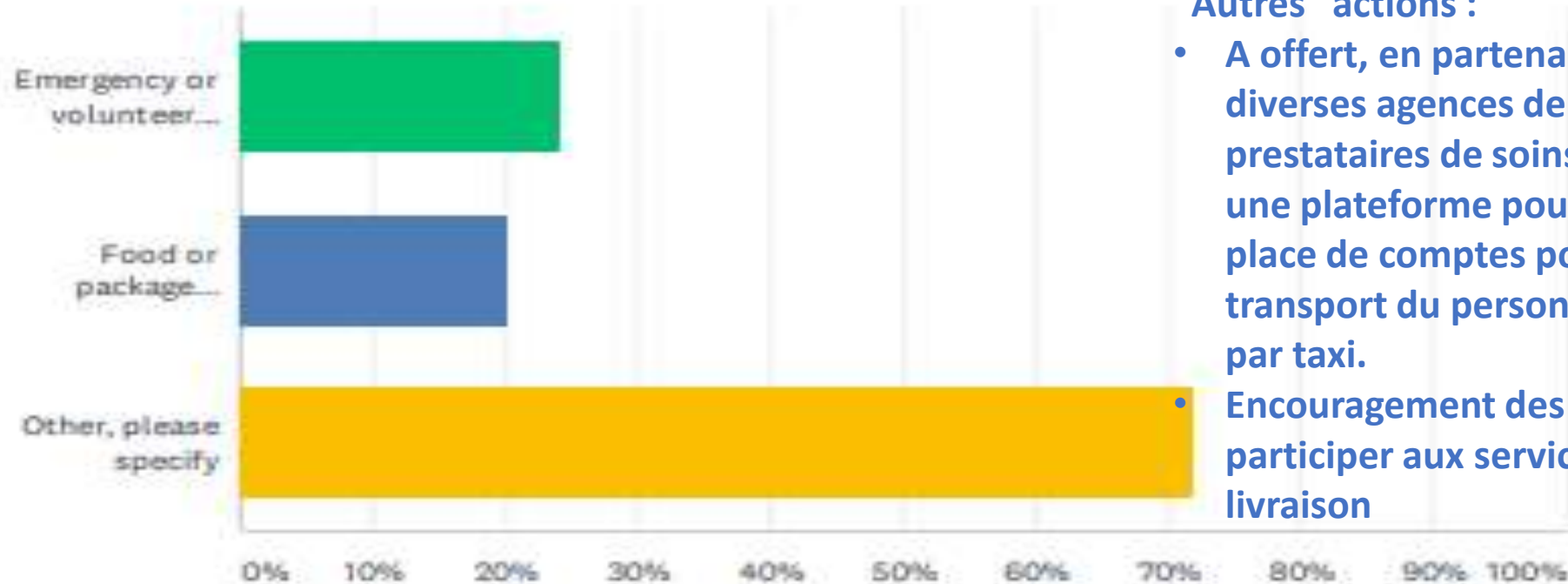
"Autres" actions :

- Toutes les opérations d'exécution ou de terrain ont été temporairement arrêtées ou suspendues

Enquête COVID-19 de l'IATR : Résultats préliminaires - Programmes innovants

Q6 Have you undertaken any innovative programs to help drivers stay busy and work?

Answered: 25 Skipped: 0



"Autres" actions :

- A offert, en partenariat avec diverses agences de la ville et des prestataires de soins de santé, une plateforme pour la mise en place de comptes pour le transport du personnel essentiel par taxi.
- Encouragement des courtiers à participer aux services de livraison

Programmes novateurs - Exemples : NYC TLC & Philly PPA

Dans de nombreuses juridictions, les taxis et les services de transport à pied se sont tournés vers les livraisons de nourriture, de colis et de médicaments sur ordonnance, ainsi que vers le transport médical d'urgence ou bénévole.

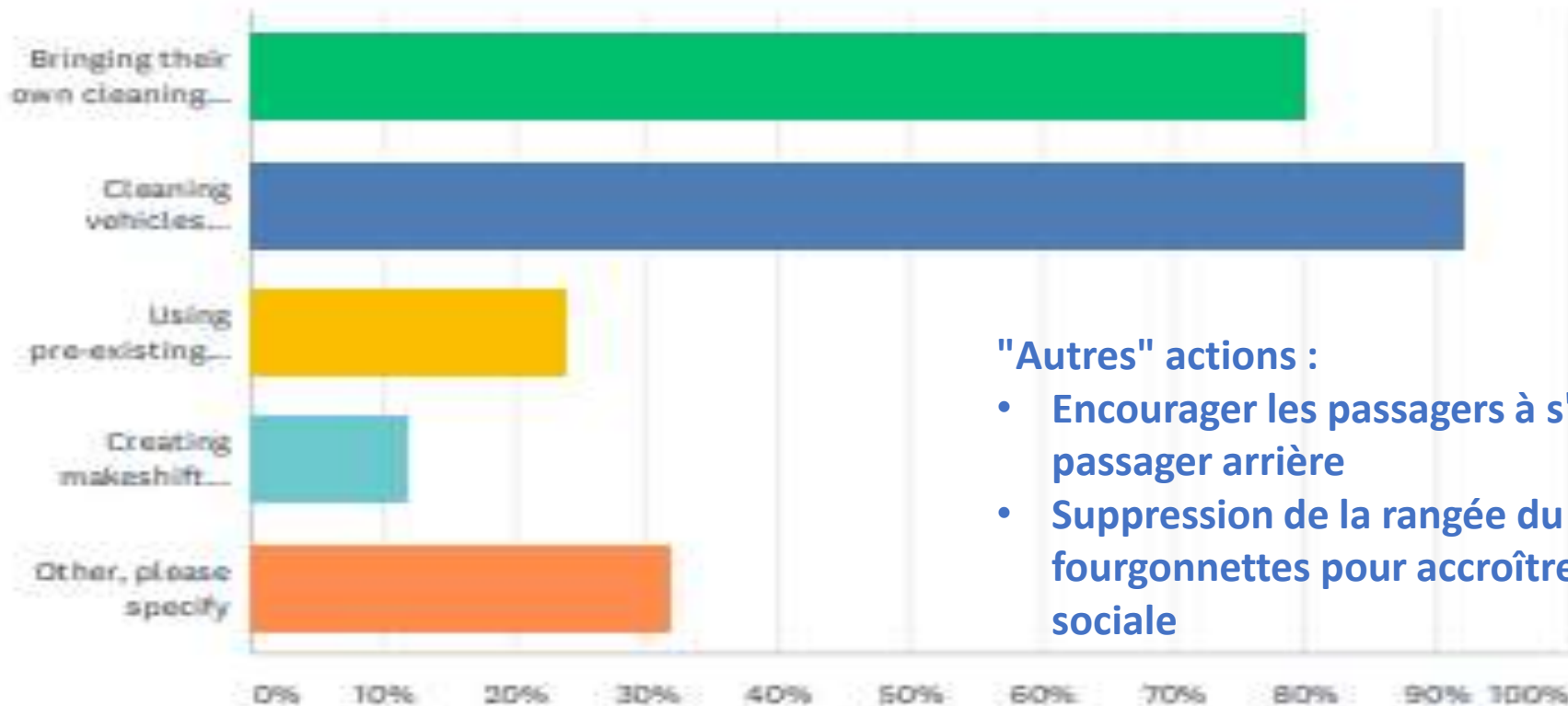
- La ville de New York a mis en place un programme permettant aux chauffeurs de taxi et de limousine agréés par la TLC (Taxi and Limousine Commission) d'utiliser leur véhicule pour fournir de la nourriture aux personnes âgées confinées chez elles.
- À Philadelphie, la Philadelphia Parking Authority (PPA) a offert à diverses agences de la ville et à des prestataires de soins de santé une plate-forme pour l'ouverture de comptes permettant de transporter le personnel essentiel en taxi.



Enquête COVID-19 de l'IATR : Résultats préliminaires - Sécurité des conducteurs

Q8 What measures are licensed drivers taking to stay safe that you have heard about?

Answered: 25 Skipped: 0



"Autres" actions :

- Encourager les passagers à s'asseoir du côté passager arrière
- Suppression de la rangée du milieu dans les fourgonnettes pour accroître la distance sociale

Que feront les régulateurs pour aller de l'avant : Court terme (2020)

De nouvelles réglementations potentielles ?

- Cloisons de taxi Réglementation en matière de propreté - exigences de nettoyage et d'inspection des véhicules, équipement de protection du conducteur
- Réglementation en matière de distance pour les bus et les navettes/minivans
- Maintien de l'interdiction de circuler en commun
- Interdiction de s'asseoir sur le siège passager avant pour les taxis/ FHV
- Adieu au coup de poing du conducteur de Lyft



Que feront les régulateurs pour aller de l'avant : Long terme (2021 et au-delà)

L'avenir du nouveau paysage de la mobilité

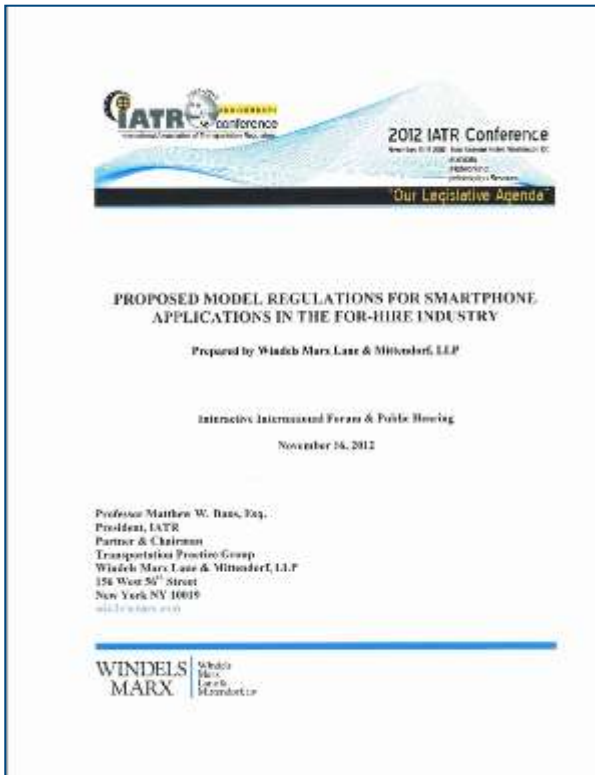
- Mobilité partagée - moins de covoiturage, mais plus de micro-mobilité ?
- Véhicules automatisés
 - Ex : Des navettes autonomes aident à transporter les tests COVID-19 à la clinique Mayo en Floride
- Transfert modal - transport public contre transport privé



Règlement type de l'IATR pour la sécurité et la résilience COVID-19

L'IATR travaillera sur des règlements modèles d'urgence sur la politique et la résilience COVID-19.

Règlements types
antérieurs :



1. Équipement de sécurité (caméras, cloisons et autres dispositifs)
2. Compteurs souples (technologie des compteurs intelligents)
3. Publicité numérique sur les taxis, les véhicules de la société de réseau de transport (TNC) et autres véhicules de location
4. Accès aux données sur les transports et protection de la vie privée
5. Meilleures pratiques et certification du NEMT

Restez en sécurité et en bonne santé ! - Merci (Questions ?)



Matthew W. Daus
Président de l'IATR
Association internationale des
régulateurs de transport
Contact : mdaus@iatr.global





La réponse de la NPRA à la crise du Covid-19

Gordana Petkovic

Administration norvégienne des routes publiques

PIARC CT 1.4 Changement climatique et résilience

Webinaire, 15 avril 2020



Gordana Petković

Civ.eng. Université de Zagreb, Croatie

Dr.Ing. Université norvégienne de science et de technologie

Ingénieur principal

Administration norvégienne des routes publiques

Principal domaine d'activité : l'adaptation au changement climatique

PIARC CT 1.4 Changement climatique et résilience des réseaux routiers

Cycle précédent CT E.1 Stratégies d'adaptation et résilience

Le cadre international d'adaptation au changement climatique de PIARC

Administration norvégienne des routes publiques

Responsable de 10 000 kms de routes nationales et européennes : planification et construction, exploitation et entretien. Responsabilité nationale pour les règles et les spécifications standard pour toutes les routes ; pour la supervision et l'inspection des usagers de la route et des véhicules.

Les sujets de Covid-19 :

- Sécurité du personnel
- Transport de marchandises et de passagers
- Continuité des travaux de construction et d'entretien
- **L'approche de la résilience** peut-elle "correspondre" à une menace de pandémie ?



Sécurité du personnel

- Création d'une **task force** pour l'observation de la situation, puis d'une **équipe de crise**
- **Fonctions essentielles : évaluées et répertoriées.** Le personnel clé a été nommé, afin qu'il ne soit pas impliqué dans d'autres tâches, telles que la protection civile.
- **Le travail à domicile** a été conseillé dans la mesure du possible. Les conditions ont été fournies par les services informatiques et ont très bien fonctionné.
- **Des évaluations des risques ont été** réalisées pour les domaines de travail en **contact avec le public.**

Les services impliquant un contact avec le public ont été fermés.
Quelques modifications générales ont été apportées : par exemple, prolongation de la validité des permis de conduire (de 6 mois), report du contrôle des véhicules par l'UE (de deux mois).
Le public est invité à utiliser nos solutions numériques.
- Les ajustements aux règles et règlements ont nécessité un soutien juridique.

Mobilité

- Les centres de contrôle de la circulation surveillent le trafic sur l'ensemble du réseau routier. Les informations sur le trafic sont diffusées par le web, le téléphone, Twitter.
- Il est particulièrement important de garantir la mobilité. Le travail des centres de contrôle du trafic est inclus dans les "**fonctions sociétales critiques**". Il doit être poursuivi, à condition que des mesures de protection nationales soient mises en œuvre.
- Trafic de Pâques : introduction de restrictions nationales concernant l'utilisation des propriétés de vacances. Elles ont limité la charge de trafic.



Photo : NPRA

Transport de marchandises

- Mise en œuvre des exemptions aux règles relatives aux **temps de conduite et aux périodes de repos**.
- Dans le premier cycle, les exemptions s'appliquaient aux transports liés à la vie et à la santé uniquement (tels que la distribution de denrées alimentaires, de carburant, d'équipements médicaux, d'aliments pour animaux, etc.) Maintenant, elles sont valables pour tous les transports de marchandises et de passagers.
- En partie synchronisé avec la Suède et le Danemark.
- Les aires de repos ont d'abord été fermées, puis rouvertes, après consultation entre les opérateurs privés, NPRA et les autorités sanitaires.



La poursuite des travaux est une priorité absolue

- Par la coopération avec les contractants : recherche de bons moyens de mettre en œuvre les mesures de protection nationales et de garantir la sécurité du personnel.
- Les partenaires contractuels réévaluent leurs risques et adaptent leurs plans. L'évaluation des risques comprend les effets de l'arrêt temporaire du travail.
- 6 à 7 projets nationaux ont été affectés par la situation et ont reporté les échéances ou sont clôturés.
- 300 000 années-personnes dans l'industrie du bâtiment et de la construction. La NPRA est la plus grande autorité de construction de Norvège. Cela implique la responsabilité de maintenir le travail en cours.



Photo: NPRA, Rambøll

La poursuite des travaux est une priorité absolue

Adapter les offres à la nouvelle incertitude des deux parties au contrat !

Problèmes : coûts de mise en œuvre des mesures de protection, variations du prix des matériaux, calendrier et répartition des ressources, etc.

Des projets prêts à démarrer en réponse aux mesures prises par le gouvernement :

100 millions d'euros ont été alloués à des projets de transport : routes, chemins de fer, infrastructures maritimes, protection contre les inondations et les glissements de terrain (en plus de nombreux autres investissements, par exemple des municipalités - pour les transports publics et autres).

Risque et résilience - La pandémie comme "événement indésirable"

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



L'approche de la résilience peut-elle "correspondre" à une menace de pandémie ?



La résilience des systèmes d'infrastructure

... est la capacité à se préparer à des chocs et à des contraintes identifiés,

... pour réagir et se remettre positivement d'événements que vous ne pouvez pas prévoir ou éviter,

...et s'adapter aux conditions changeantes.

- **Robustesse** : capacité suffisante des fonctions critiques ;
 - **Redondance** : solutions flexibles pour la reconduction, la réorientation des ressources ;
 - **Reprise** : pas de décisions "destructrices" à prendre pendant la gestion de la crise - il faut toujours penser à l'avenir ;
 - **Fiabilité** : reconnaître et éviter les solutions ou situations fragiles.
-
- Avons-nous la capacité de tirer les leçons de notre expérience et de nous préparer à la prochaine menace inconnue et imprévue ?

Merci de votre attention !



Statens vegvesen
Norwegian Public Roads
Administration

Gordana Petkovic

Administration norvégienne des routes
publiques

gordana.petkovic@vegvesen.no



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org





La réponse concertée du secteur routier britannique à la COVID-19

Mark Stevens - Président du conseil d'ingénierie de l'ADEPT / Directeur adjoint des routes opérationnelles, Conseil du comté de Suffolk

David Ogden - Directeur du secteur des routes - Amey

15 avril 2020

Présentateurs



Mark Stevens

Président du bureau d'études de l'ADEPT / Directeur adjoint des routes opérationnelles, Conseil du comté de Suffolk



David Ogden

Directeur du secteur des routes, Comité technique Amey/PIARC 2.4. Exploitation du réseau routier et systèmes de transport intelligents

Chronologie des événements

7 mars

Le Royaume-Uni confirme le premier décès dû au COVID-19

16 mars

Le Premier ministre britannique Boris Johnson entame des points de presse quotidiens, exhortant tout le monde au Royaume-Uni à travailler depuis chez soi

18 mars

Le gouvernement britannique annonce la fermeture d'écoles à partir du 20 mars

25 mars

Le Prince Charles est positif au test COVID-19

5 avril

Le Premier ministre britannique Boris Johnson hospitalisé avec le COVID-19

10 mars

6 personnes meurent au Royaume-Uni ; 375 sont testées positives au COVID-19

17 mars

Le Chancelier Rishi Sunak dévoile 330 milliards de livres de prêts garantis par le gouvernement, 20 milliards de livres de réductions d'impôts et de subventions

20 mars

Le gouvernement britannique ordonne la fermeture de tous les pubs, restaurants, salles de sport et autres lieux de rencontre ; le gouvernement paiera jusqu'à 80 % des salaires des travailleurs risquant d'être licenciés

Le 2 avril, le

nombre de cas de COVID-19 dans le monde dépasse le million

12 avril

Le Premier ministre britannique Boris Johnson est sorti de l'hôpital

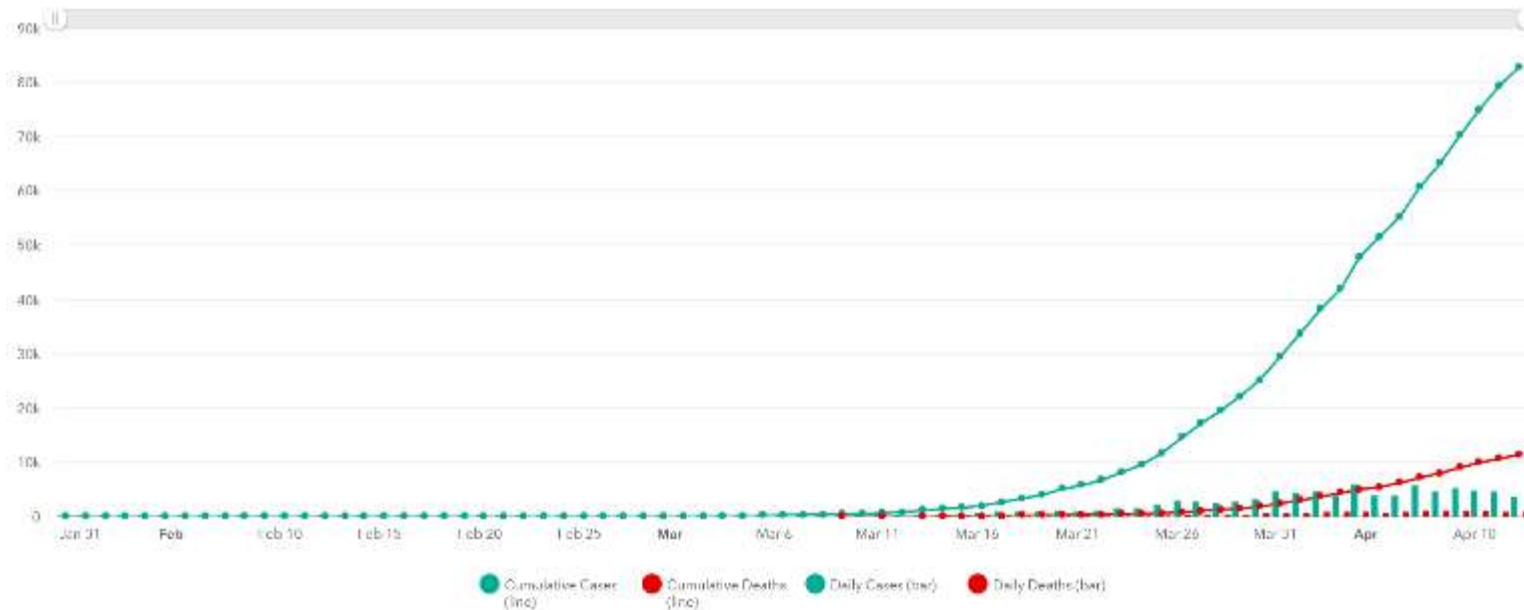
L'impact de COVID-19 sur la santé au Royaume-Uni

(au 13/04/20)

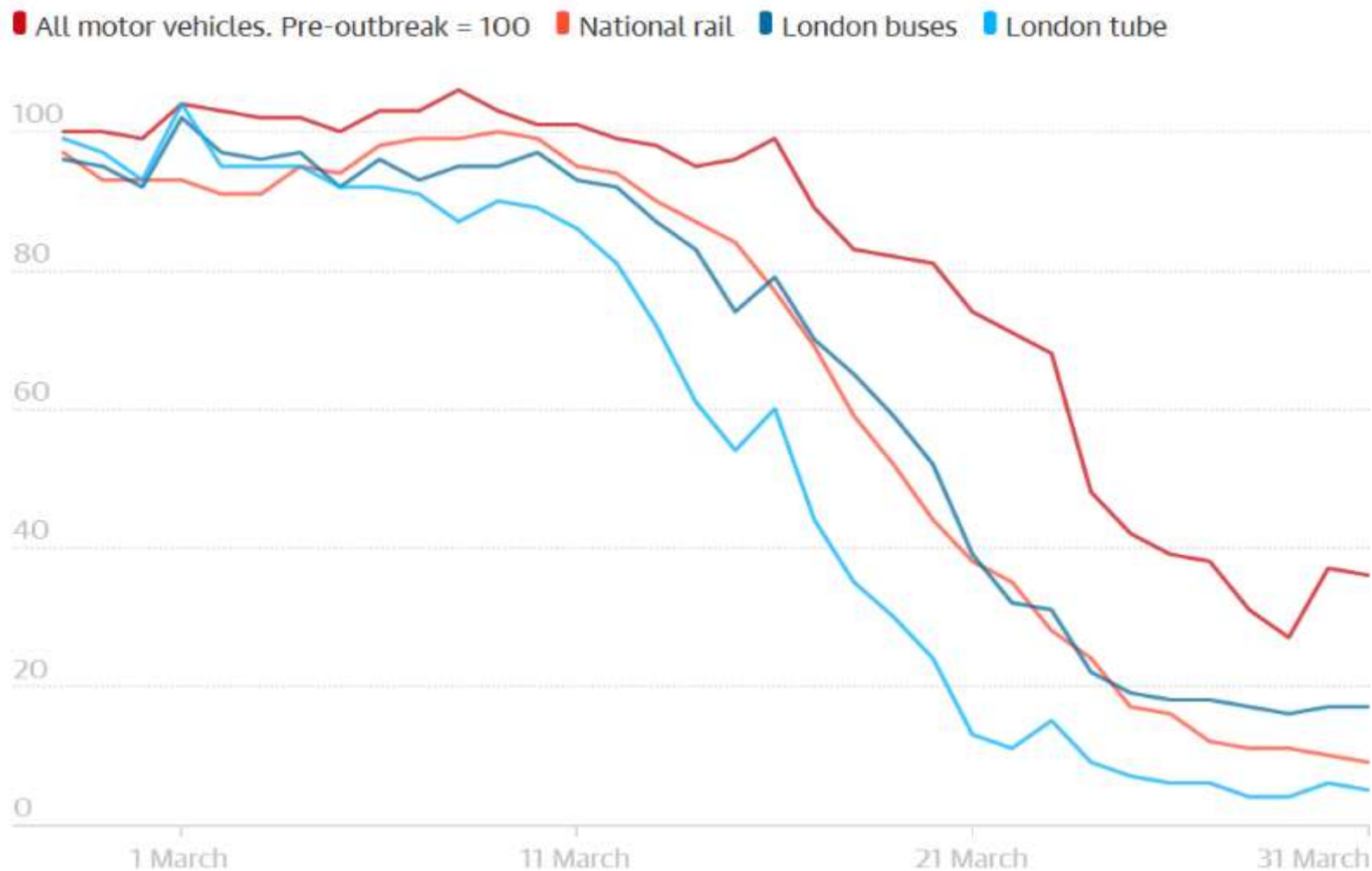
Totaux cumulés au Royaume-Uni

88 621 cas
11 329 décès

Angleterre	Écosse	Pays de Galles	Irlande du Nord
69,329	6,067	5,610	1,882
10,261	566	384	118



Impact sur l'utilisation des transports



Guardian graphic | Source: Cabinet Office

- À Londres, le métro transporte en moyenne 1,35 milliard de passagers chaque année et environ 2,1 milliards de trajets en bus sont effectués
- Le 2 mars, la fréquentation du métro avait chuté de 19 % et les trajets en bus de 10 %.
- Le 9 avril, les trajets en métro avaient chuté de 95% et l'utilisation des bus de 85%.
- TfL a prévu une réduction des revenus des passagers allant jusqu'à 500 millions de livres
- Les trajets en voiture sont tombés à des niveaux jamais vus depuis 1955



Soutien du gouvernement central

- Employés des autoroutes classés comme travailleurs clés par le gouvernement
- PPN02/20 (commercial) - poursuivre les paiements dans les délais
- Furlough (80% du salaire) a accepté de soutenir l'emploi
- Le secteur se concentre sur la reprise et le maintien des emplois en toute sécurité
- Certains travailleurs clés se sont déployés, le cas échéant, pour soutenir d'autres services, en continuant à soutenir l'économie et d'autres services essentiels.

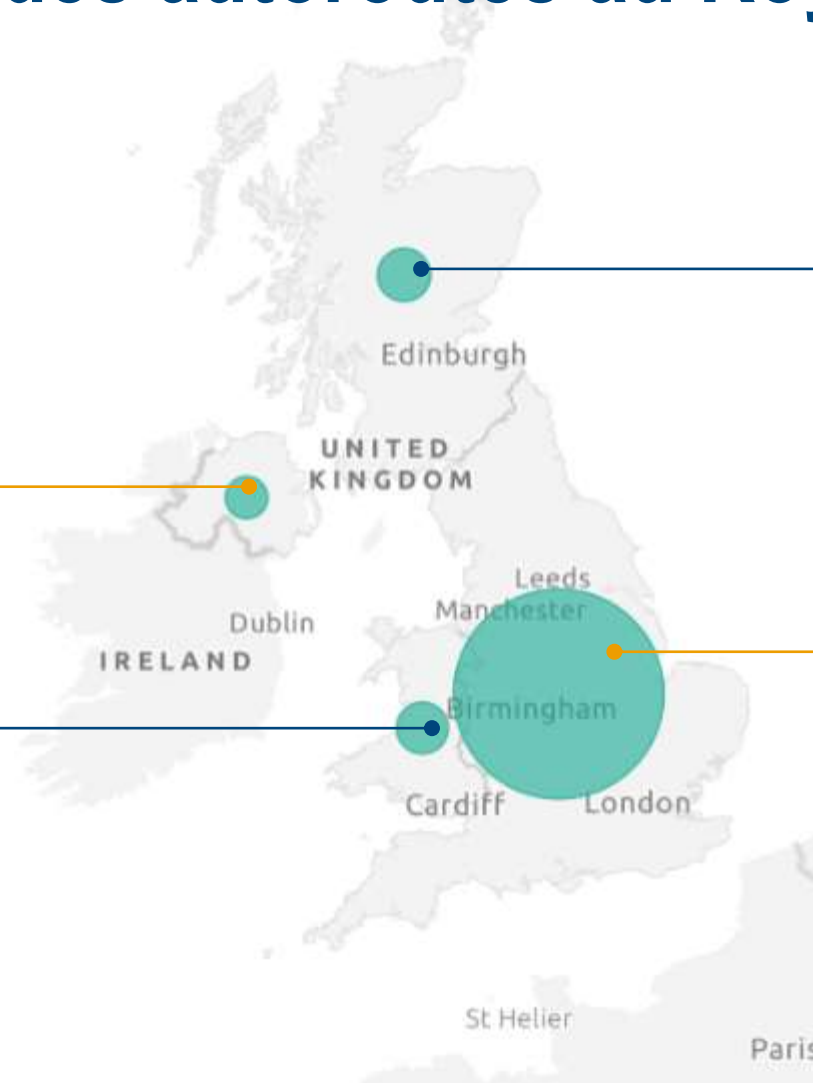
Aperçu du secteur des autoroutes au Royaume-Uni

Irlande du Nord

- Département de l'infrastructure - aucune politique de décentralisation différente de celle de Westminster

Pays de Galles

- Le gouvernement gallois a donné l'instruction de prendre une distance sociale de 2 mètres



Écosse

- Guide de la construction publié par le gouvernement le 6 avril - révision dans 3 semaines
- Transport Scotland a arrêté les travaux d'un projet important

ROYAUME-UNI

- 156 autorités locales au Royaume-Uni, poursuivant un travail critique
- Highways England poursuit les travaux d'un important programme

Sécurité des travailleurs et perceptions du public

KCC Press Office @KCCpressdesk · 4h
Whilst many can work from home during the #coronavirus pandemic, @KentHighways staff continue essential work on the county's roads #KentTogether @Ameyplc @SGNgas @SouthernWater @sewateruk bit.ly/2xikFKh



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 #StrongerTogether



Supporting those who are keeping the country going

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



- Plusieurs employeurs envoient des lettres de "travailleurs-clés" à des particuliers dans un large éventail de secteurs
- Le Conseil de direction de la construction publie des "procédures de fonctionnement des sites" pour le secteur de la construction
- La perception du public à l'égard des travaux routiers est variée : certains reconnaissent la sagesse de l'entretien et de l'amélioration des routes sur un réseau routier calme, mais d'autres en abusent directement, car l'objectif des travaux routiers (c'est-à-dire assurer la sécurité du réseau et arrêter son déclin) est mal compris

Position de la chaîne d'approvisionnement

Les défis actuels

- Certaines collectivités locales/clients ont réduit leurs activités sur les autoroutes, ce qui a entraîné une baisse de la demande d'asphalte et de béton et la fermeture d'usines par les principaux fournisseurs
- Une distance sociale de 2 mètres et une offre limitée de masques et de désinfectants pour le visage font que les PME ont du mal à rester opérationnelles
- Le mauvais comportement du secteur de la construction (pas de distanciation sociale) et la surutilisation du métro entachent la perception du public à l'égard du secteur des autoroutes en général

Possibilités de collaboration

- commander les matériaux habituels pour livrer les travaux et s'efforcer de donner un préavis plus long des programmes et des besoins des travaux afin que la chaîne d'approvisionnement puisse prévoir les besoins avec précision
- Soutenir les fournisseurs pour qu'ils changent de production (par exemple, RBLI fabrique des masques plutôt que des panneaux de signalisation)
- Soutenir les entreprises sociales qui ont des avantages considérables

Le Conseil sectoriel des autoroutes à l'origine de changements à l'échelle du secteur

- Collaboration publique et privée entre prestataires de services, ADEPT, CIHT et autres - tous travaillant avec le DfT
- Les résultats de la collaboration comprennent déjà :
 - Création de "COVID-19 Highways Safe Operating Procedures" - guide pour un fonctionnement sûr des sites, guide de nettoyage des dépôts, instructions d'isolement, protocoles de lavage des mains, gestion des cantines et des établissements de restauration
 - Projet "SafeStart" - identifier les "travaux urgents/crustiques" (niveau 1), les "travaux clés/urgents" (niveau 2) et les "travaux planifiés" (niveau 3) et atteindre (ou rétablir) un statut proche du "statu quo" dès que possible dans les circonstances actuelles

**HIGHWAYS
SECTOR COUNCIL** 



Projet SafeStart (selon les "règles d'or COVID-19")

- Le gouvernement et le ministère des transports ont demandé au Conseil sectoriel des routes d'"accélérer" et de "faire avancer" les grands travaux d'entretien et de réaliser des projets routiers essentiels "prêts à démarrer" sur tous les réseaux routiers des collectivités locales. Le **projet SafeStart** amorce le processus de rétablissement des autoroutes en examinant des questions telles que
 - Une programmation et une planification rigoureuses (pas d'horaires restreints)
 - Bonne gestion de la circulation/du public (par exemple, un périmètre "stérile" pour les sites de travail "fermés")
 - Les travaux de niveau 1 (critique) et de niveau 2 (essentiel) sont fournis en tant que pratique standard minimale (voir annexe)
 - Fermeture complète des routes et des voies piétonnes pour les travaux de niveau 3, dans la mesure du possible
 - Intensifier le soutien aux médias (*#HighwaysHeroes*)
 - Une plus grande reconnaissance du statut de travailleur essentiel



La voie de la reprise en deux étapes - aujourd'hui et après le COVID-19

Actions d'atténuation

Mise en œuvre cohérente et proactive du PPN01/20 (marchés urgents) et du PPN02/20 (paiement des fournisseurs et trésorerie)

Accélérer la préparation des programmes de maintenance

Maintenir la dynamique de la préparation et de la conception des régimes et de la planification des futurs régimes

Confirmer les allocations de fonds et avancer les annonces futures

Débloquer les contraintes de planification/consultation

Stimuler la discussion sur ce que nos systèmes de transport devront être après la COVID-19

Un message clair et positif

Accélérer la reprise

Étapes du financement prolongé/flexible

Augmenter l'espace disponible sur les routes et les heures de travail autorisées

Une chaîne d'approvisionnement de premier ordre à remobiliser

Soutenir les indépendants

Accélérer l'exécution des contrats

Étendre le PPN02/20 pour soutenir les flux de trésorerie tout au long de la chaîne d'approvisionnement

Débloquer la planification et les autres approbations grâce aux outils numériques et à l'innovation

Étendre certaines accréditations ISO et autres

Compétences - assouplir les exigences relatives aux billets obligatoires (sans incidence sur la sécurité)

Détendre les TTRO



Annexe

Description des travaux routiers "critiques" de niveau 1 et "essentiels" de niveau 2

Niveau 1 - Travaux d'urgence et d'entretien routier critique Statut de travailleur "critique"

Niveau 1 - Urgent et critique	
Temps violent	Sablage et déneigement (entretien hivernal)
Temps violent	Dégagement des arbres (tempête)
Temps violent	Inondations (tempêtes)
Réponse aux incidents	Présence de l'incident, y compris la grève du pont ou d'autres structures
Réponse aux incidents	Réparation des nids de poule
Réponse aux incidents	Urgence et défauts de catégorie 1 (urgent)
Réponse aux incidents	Balayage (nettoyage après l'incident)
Réponse aux incidents	Enlever les débris dangereux, y compris les déversements de pétrole
Réponse aux incidents	L'arboriculture d'urgence
Réponse aux incidents	Gestion du trafic (fermeture/déviation d'urgence, etc.)
Réponse aux incidents	Éclairage public de secours et réparations électriques
Réponse aux incidents	Réparation d'urgence des feux de signalisation
Réponse aux incidents	Suppression des accidents de la route et autres obstacles sur l'autoroute
Entretien de routine	Patrouilles et collecte de débris - réseau à haut débit
Entretien de routine	Ramassage des ordures/décharges bouchées/ problèmes d'hygiène du milieu/aires de vie - santé environnementale
Entretien de routine	Nettoyage des rues/balayage des zones urbaines
Entretien de routine	Barrières de sécurité pour les véhicules / rendre sûres - (lorsque cela affecte l'intégrité)

Entretien de routine	S58 Inspections réglementaires - personne seule et utilisation de la CCTV/technologie lorsque cela est possible
Entretien de routine	Entretien et inspection de la gestion temporaire du trafic à long terme
Entretien de routine	Éclairage public : réparer les pannes de courant
Entretien de routine	Drainage : réparation et entretien des systèmes de drainage des réseaux essentiels (série 500)
Entretien de routine	Le marquage routier, un élément essentiel de la sécurité
Entretien de routine	Signalisation routière obligatoire essentielle à la sécurité
Entretien de routine	Réparation d'urgence d'appareils à moteur (pompes de puisard, etc.)
Entretien de routine	Coupe de l'herbe / entretien des lignes de visibilité (y compris le débroussaillage et le fauchage)
Entretien de routine	Maintenance des installations et du parc automobile (maintien de la conformité du parc)
Locaux de l'employeur	Sécurité/sécurité incendie/installations de dépôt
Locaux de l'employeur	Nettoyage (confinement des virus), dépôts et installations sociales
Locaux de l'employeur	Contrôles de conformité en matière de santé et de sécurité, par exemple Legionella
Locaux de l'employeur	Entretien des équipements de ravitaillement en carburant
Locaux de l'employeur	Entretien des équipements de sécurité critiques (réservoirs de saumure/réserves de sel)
Locaux de l'employeur	Stocks de carburant et de sel

Niveau 2 - Clé / Entretien essentiel des routes

"Le statut de travailleur "essentiel"

Niveau 2 - Clé/essentiel	
Réponse aux incidents	Réparation et entretien obligatoires des panneaux
Entretien de routine	défauts CAT 2H/M (jusqu'à 28 jours) (susceptibles de devenir CAT 1 s'ils ne sont pas traités)
Entretien de routine	Réparation des barrières de sécurité des véhicules
Entretien de routine	Drainage : nettoyage des ravines
Entretien de routine	La réparation et le revêtement des nids de poule sont essentiels à l'intégrité du réseau
Entretien de routine	Éclairage public : test d'intégrité structurelle
Entretien de routine	Éclairage public : identification et réparation des défauts de câbles
Entretien de routine	Nettoyage des ravines à haute fréquence (prévention des inondations)
Entretien de routine	Gestion du trafic pour les "autres" qui effectuent des travaux de sécurité
Entretien de routine	Éclairage public : tests électriques
Entretien de routine	Entretien des appareils à moteur (pompes de puisard, etc.)
Entretien de routine	Drainage : programmes visant à améliorer l'intégrité et la résilience
Entretien de routine	Drainage : dégagement des poignées / fossés
Entretien de routine	Drainage : nettoyage des grilles de protection des déchets
Entretien de routine	Balayage et déblaiement des voies d'autoroute (impact sur le drainage si non terminé)
Entretien de routine	Flotte : entretien et réparation des véhicules des clients

Niveau 3 - Grands travaux d'entretien et projets routiers essentiels prêts à l'emploi

Niveau 3 - Services et travaux programmés	
Entretien de routine	Ramassage de déchets (autoroute)
Entretien de routine	Réparation et entretien des panneaux - non obligatoire
Entretien de routine	Éclairage public : remplacement des lanternes et des colonnes lumineuses
Entretien de routine	Éclairage public : scoutisme nocturne
Entretien de routine	Nettoyage des rues/balayage des zones rurales
Entretien de routine	Travaux de revêtement de la chaussée et des voies de circulation
Entretien de routine	Rapiécage de la chaussée et pré rapiécage de l'enduit superficiel
Entretien de routine	Traitements de surface, y compris l'enduit superficiel
Entretien de routine	Réparation mineure de nids-de-poule
Entretien de routine	Le régime de capital fonctionne
Entretien de routine	Coupe d'herbe (zones à faible risque)
Entretien de routine	Entretien de la signalisation routière
Locaux de l'employeur	Tests électriques et autres tests de conformité
Locaux de l'employeur	Inspections de routine

Veillez noter que les activités de "niveau 1" et de "niveau 2" de l'entretien des routes sont considérées comme des travaux "critiques" ou "essentiels".

Les points jaunes ci-dessus indiquent que les projets routiers essentiels de niveau "3" (entretien majeur et prêts à être mis en œuvre) doivent être réalisés.

Questions et réponses

Modéré par Christos Xenophontos



Nos intervenants aujourd'hui

- Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
- Fabio Pasquali, Président du Comité de PIARC sur la planification du transport routier pour le développement économique et social, ANAS, Italie
- Matt Daus, Association internationale des régulateurs de transport
- Gordana Petkovic, Administration des routes publiques de Norvège, membre du Comité PIARC sur le changement climatique et la résilience des réseaux routiers
- Mark Stevens, Suffolk Highways, et David Ogden, Amey, UK

Conclusion et prochaines étapes



Décharge de responsabilité

Le temps étant compté, 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 matériel, aucune responsabilité n'est acceptée pour tout dommage qui pourrait être causé".

Merci de votre attention

- D'autres webinaires de PIARC sont prévus
- Nous prévoyons des webinaires en français et des webinaires en espagnol également
- <https://www.piarc.org/en/News-Agenda-PIARC/Coronavirus-PIARC-and-Covid-19>

Deux sondages de PIARC sont maintenant ouverts

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

- Identifier les sujets de préoccupation :

<https://forms.gle/cgi8WCeQYykCeNFQA>

- Identifier les acteurs qui souhaitent partager leurs pratiques :

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

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

L'équipe d'intervention de PIARC :

Coordonnées

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

Merci de votre attention !



Patrick Mallejacq

Secrétaire général de PIARC

patrick.mallejacq@piarc.org

@PMallejacq

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



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org

