



# COVID-19

## Séance de discussion

En ligne

**1er avril 2020, 13 h (heure de Paris)**

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

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

---

# Cette séance est enregistrée

- La vidéo qui en résulte sera diffusée sur [www.piarc.org](http://www.piarc.org)

# Décharge de responsabilité

Le temps étant compté, il est probable que les connaissances et les pratiques ici 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".**

# Concept clé : Se concentrer sur le court terme.

## Le monde traverse une crise et chaque jour compte.

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

# Ordre du jour et structure

- **Brève introduction à PIARC**
- **Problèmes rencontrés par les administrations et les exploitants routiers**
  
- **Présentations sur la situation actuelle :**
  - Approche, mesures prises et considérations sur la situation du virus/de la route aux États-Unis
  - Le point de vue du secteur privé dans la région du Golfe
  - Recommandations des rapports de PIARC sur l'exploitation des réseaux routiers et les STI
  - Approche, mesures prises et considérations sur la situation du virus/des routes en Chine
  
- **QUESTIONS ET RÉPONSES**
- **Conclusion et prochaines étapes**

# Nos intervenants aujourd'hui

- Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
- Jim Tymon, Directeur exécutif, Association américaine des fonctionnaires des routes et des transports d'État (AASHTO)
- Jonathan Spear, Comité de la performance des administrations des transports (TC 1.1)
- Valentina Galasso, Présidente du comité RNO & ITS (TC 2.4)
- Dr. Jian Wang, Académie chinoise des sciences des transports (CATS)
- Les organisateurs :
  - Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC, TC 1.1 : Christos Xenophonos, José Manuel Blanco Segarra, Jonathan Spear ; TC 1.5 : Yukio Adachi ; TC 2.4 : Valentina Galasso ; et TF 3.1 Saverio Palchetti

# Introduction

Qu'est-ce que PIARC ?





# Qu'est-ce que PIARC ?

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

# Les quatre missions clés de PIARC

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

# COVID-19

## Les problèmes rencontrés par Opérateurs routiers et administrations



# Question 1 : Assurer la santé et la sécurité des employés

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

## Question 2 :

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

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

## Question 2 :

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

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

## Question 3 : Impact sur les transports 1/2

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

## Question 3 : Impact sur les transports 2/2

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



## Question 4 : Relations commerciales

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

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

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

## Question 6 : Sûreté

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

# Présentations

Approche, mesures prises et considérations sur la situation du virus/de la route aux États-Unis



# L'impact de COVID-19 sur le transport aux États-Unis

# Introduction

Jim Tymon



- Directeur exécutif de l'Association américaine des fonctionnaires des routes et des transports d'État (AASHTO)
- Président du Comité national de PIARC des États-Unis

# Introduction

## Qu'est-ce que l'AASHTO ?

- Association à but non lucratif, fondée en 1914
- Les membres comprennent :
  - Les départements des transports des 50 États, du district de Columbia et de Porto Rico
  - Membres associés des agences fédérales, étatiques et locales et d'autres pays
- Sert de Comité national de PIARC des États-Unis.



# Déclarations d'urgence COVID-19

- Le 29 février, le gouverneur de l'État de Washington, Jay Inslee, est devenu le premier gouverneur à déclarer l'état d'urgence sur COVID-19.
- Le 13 mars, le président Trump a déclaré l'état d'urgence dans tout le pays pour COVID-19.
- Depuis le 1er avril, des déclarations d'urgence COVID-19 sont en vigueur dans tous les États des États-Unis.



# COVID-19 Impacts sur les départements d'État des transports aux États-Unis

- Réponse d'urgence
- Construction/ Entretien
- Mobilité du fret
- Opérations de l'Agence
- Réduction des recettes de l'État provenant des transports

# Réponse fédérale au COVID-19 aux États-Unis

- Le département américain de la sécurité intérieure désigne les travailleurs des infrastructures comme essentiels lors de l'urgence COVID-19.
- Le Congrès américain a adopté trois projets de loi COVID-19 en mars.
- Le troisième projet de loi, la loi sur l'aide, le secours et la sécurité économique en matière de coronavirus (la loi CARES) a été adopté le 27 mars.

# Réponse fédérale au COVID-19 aux États-Unis

- Les dispositions de la loi CARES relative au transport se sont concentrées sur l'aide opérationnelle immédiate aux agences de transport :
  - 25 milliards de dollars pour les transports publics (systèmes de transit)
  - 1 milliard de dollars pour le transport ferroviaire de passagers (Amtrak)
  - 10 milliards de dollars pour les aéroports
  - 32 milliards de dollars de subventions et 46 milliards de dollars de prêts pour les entreprises du secteur de l'aviation
- Le Congrès examine un 4e projet de loi COVID-19 qui pourrait se concentrer sur la stimulation de l'économie.

# Présentations

## Le point de vue du secteur privé dans la région du Golfe





# COVID-19

## Une perspective du secteur privé des Émirats arabes unis

**Jonathan Spear**

Comité technique 1.1 (Performance des administrations des transports)

Dubaï, Émirats arabes unis

**1er avril 2020**

# Jonathan H. Spear

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



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



# Structure de la présentation

---

- Commentaires introductifs
  - COVID-19 aux EAU (et au CCG)
  - Impacts et réponses sur le réseau routier et de transport
  - Effets sur notre société
  - Premiers efforts pour atténuer et gérer les impacts
  - Implications à plus long terme
  - Résumé des défis et des opportunités
- 

Bien qu'elle ait été préparée par Atkins Acuity, cette présentation a bénéficié des informations fournies par un certain nombre de cabinets de consultants et d'organisations basés aux EAU et représentés au sein du Comité de Dubaï de la Chartered Institution of Highways and Transportation (CIHT), que nous remercions vivement.

Cette présentation est basée sur la situation COVID-19 au 31 mars 2020 et d'autres mises à jour pourront être faites en fonction de l'évolution de la pandémie, des orientations du gouvernement et des politiques des entreprises.

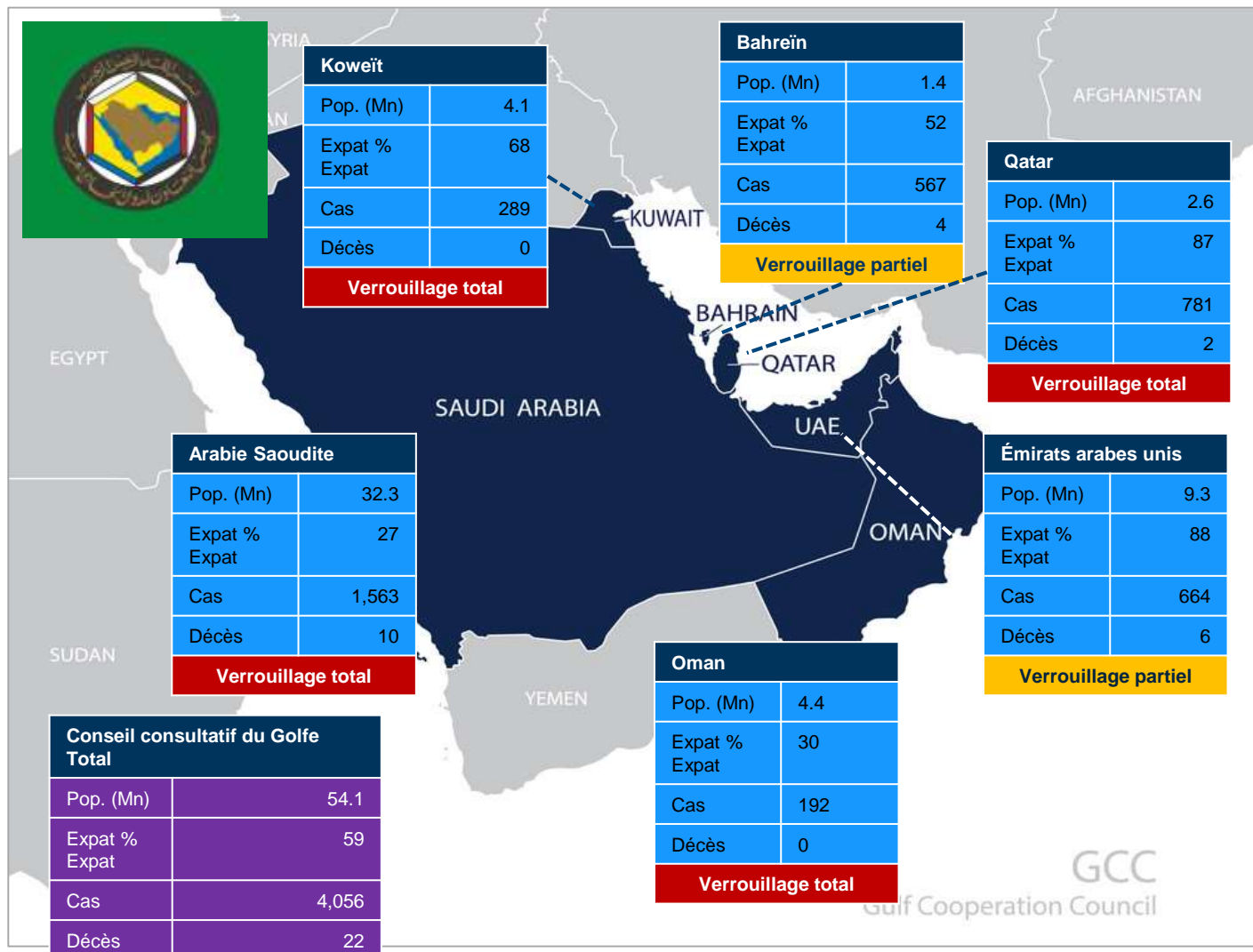


# Commentaires introductifs

- La crise COVID-19 actuelle est un événement mondial sans précédent, peut-être dans une génération
- La crise est autant un crash économique qu'une urgence de santé publique et au moins aussi grave que la crise financière de 2008
- En ce moment, la crise présente des défis logistiques et opérationnels immédiats nécessitant une atténuation ou une résolution - c'est pourquoi PIARC a formé l'équipe de réponse COVID-19
- Outre les défis, la crise présente des opportunités positives - nous ne devons pas les perdre de vue et chercher à les exploiter
- Lorsque le monde se remettra de COVID-19, il est peu probable que nous revenions à la normale - il y aura des implications à moyen et long terme et, bien qu'il y ait des besoins immédiats pressants, nous devrions commencer à y penser dès maintenant
- Mon point de vue est celui d'une entreprise privée (aux EAU) - avec quelques similitudes et quelques différences avec celui d'une agence (publique) des routes ou des transports



# La situation du COVID19 aux EAU (et au CCG1) (31 mars)



- Nombre limité de cas et de décès par COVID-19 jusqu'à présent par rapport à la Chine, l'Europe et l'Amérique du Nord
- Mais des blocages complets ou partiels imposés aux citoyens et aux résidents de toute la région à titre de mesure de précaution
- Presque arrêt des vols internationaux - Les voyages et le tourisme sont désormais en quarantaine
- Des impacts économiques immédiats exacerbés par des prix du pétrole record (*Brent à 23 dollars le baril, en baisse de plus de 50 % depuis janvier*)
- Les banques centrales mettent en place divers plans de relance économique, de soutien et d'aide aux personnes et aux entreprises
- Une tempête parfaite - La reprise au second semestre 2020 est possible, mais elle dépend de nombreux facteurs qui restent incertains

1 Le Conseil consultatif du Golfe est une union politique et économique régionale intergouvernementale composée de tous les États arabes du Golfe arabe, à l'exception de l'Irak : Bahreïn, Koweït, Oman, Qatar, Arabie saoudite et Émirats arabes unis. La Charte du CCG a été signée en mai 1981, établissant officiellement l'institution, ses fonctions et son secrétariat, ce dernier étant basé à Riyad.

# Impacts et réponses sur le réseau routier et de transport



- Baisse importante de la demande de déplacement à Dubaï en raison de l'arrêt du tourisme, de #stayhome et du couvre-feu de 20h00 à 06h00
  - On estime à 85 % la baisse des flux de trafic en fonction de l'itinéraire et de la localisation
  - Baisse estimée de 70 à 80 % de la fréquentation du métro et des bus
- Là où les services de transport sont encore en activité
  - Limitations de l'occupation pour assurer la distanciation sociale
  - Personnel de première ligne équipé de masques, de gants et de désinfectants
  - Augmentation du nettoyage et de l'assainissement des espaces publics
- Nettoyage en profondeur et assainissement des routes et des transports publics
- Assouplissement de la réglementation et utilisation de certains véhicules (par exemple, Careem) pour livrer de la nourriture et des produits de première nécessité et stationnement public gratuit pendant deux semaines
- Nouvelles réglementations et sanctions émises pour assurer la distanciation sociale, mais quelques ambiguïtés, par exemple la définition d'un voyage "essentiel"

# Impacts et réponses sur le réseau routier et de transport








- L'aéroport international de Dubaï (le plus fréquenté au monde) est pratiquement fermé
- Un certain ralentissement des projets de construction, dont Route 2020
  - Retards dans les matériaux et les composants en raison de la fermeture d'une usine en Chine
  - Pas de travail de nuit en raison du couvre-feu de 20h00 à 06h00
  - Baisse de productivité due au retour des TPE qui s'isolent pendant 14 jours
  - Impacts sur les bus de travail en raison des lignes directrices sur la distanciation sociale
  - Report de tâches spécialisées - Nombreux experts d'Espagne, d'Italie et de Chine
- Organismes publics mettant en œuvre des fermetures de bureaux/travail à domicile
  - Délivrance d'ordinateurs portables et d'autres équipements permettant de travailler à distance
  - Accès aux réseaux d'entreprise via VPN
  - Responsables chargés de veiller à l'achèvement des tâches, des délais et des indicateurs clés de performance
- Pas de décision sur l'Expo 2020 à ce stade - Implications dans les deux sens






# Effets sur notre entreprise (point de vue du secteur privé)

- Atkins est une société de conseil en conception, ingénierie et gestion de projet, qui fait partie du groupe SNC-Lavalin, lequel compte plus de 50 000 personnes réparties sur 150 sites dans le monde entier.
- Au Moyen-Orient, nous comptons environ 2 400 personnes, dont 1 300 professionnels aux Émirats arabes unis dans de multiples secteurs
- Comme presque tout le monde, nous n'avons pas vu venir la crise COVID-19 en termes de vitesse, de portée mondiale et de gravité de ses impacts
- Le 27 mars, SNC-Lavalin a retiré aux marchés ses perspectives pour l'année 2020
- Les effets de COVID-19 sur nos activités sont perçus à l'échelle mondiale, régionale et locale - tout comme les réponses appropriées
- Nous savons que la plupart de nos concurrents ont constaté des effets similaires et réagissent de diverses manières

# Effets sur notre entreprise dans les EAU (perspective du secteur privé)

Impact	Détail
Opérations et installations 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Incidences directes sur la productivité du personnel qui s'isole, qui est malade ou incapable de travailler dans les bureaux</li><li>• Fermeture progressive des bureaux conformément aux conseils du gouvernement</li><li>• Le fonctionnement du site et le travail dans les locaux des clients ont été gravement perturbés</li></ul>
Voyages et mobilité 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les voyages internationaux nécessitent désormais l'approbation de la direction générale (si cela est encore possible)</li><li>• Les voyages intérieurs (par exemple entre Dubaï et Abou Dhabi) ne sont autorisés que par exception</li><li>• Voyages professionnels approuvés uniquement à des fins "essentiels" uniquement</li></ul>
Main d'œuvre 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tous les membres du personnel dont le travail le permet travaillent désormais à domicile, certains plus facilement que d'autres</li><li>• Le travail à domicile pose des problèmes de gestion hiérarchique, de productivité et de bien-être, en particulier pour le personnel plus jeune qui vit souvent seul</li><li>• Perte des aspects "sociaux" du travail dans l'environnement du bureau et/ou en équipe</li></ul>
Contrats et règlements 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Toujours à la recherche d'une conformité aux obligations contractuelles et aux réglementations gouvernementales</li><li>• Les clients sont généralement flexibles et certaines exigences du gouvernement sont assouplies (par exemple, les obligations de soumission)</li></ul>
Ventes et finances 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Risque accru d'annulation, de report et de retard entre les étapes du projet</li><li>• Les principaux défis de la gestion commerciale et financière de l'entreprise</li></ul>

# Premiers efforts pour atténuer et gérer les impacts

Impact	Détail
Opérations et installations 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Renforcer les TIC pour la FMH, y compris le VPN et l'accès aux applications techniques</li><li>• Ajustement rapide des principales plateformes de communication, par exemple MS Teams, Zoom over Skype</li><li>• Prévoir des précautions pour le travail de bureau lorsque la situation le permet (par exemple, nettoyage en profondeur, désinfectant)</li></ul>
Voyages et mobilité 	<ul style="list-style-type: none"><li>• L'investissement dans le travail à distance et les TIC réduira la nécessité de voyager à court et moyen terme</li><li>• Les politiques et procédures relatives aux voyages d'affaires sont susceptibles de changer à moyen terme</li></ul>
Main d'œuvre 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Des mises à jour presque quotidiennes sont diffusées en cascade via l'intranet, les avis au personnel et les réunions de l'équipe virtuelle</li><li>• Contrôles réguliers du personnel pour gérer la charge de travail, fournir des mises à jour et traiter les problèmes</li><li>• L'accent est mis sur le bien-être physique et mental (en rapport avec le confinement et la FMH)</li><li>• Reproduction virtuelle de la socialisation en équipe (par exemple, pauses-café, groupes WhatsApp)</li></ul>
Contrats et règlements 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prise en compte sélective des dispositions relatives à la force majeure dans les contrats existants</li><li>• Engagement étroit avec les clients autour de solutions pratiques et réalisables (par exemple, travail hors site)</li></ul>
Ventes et finances 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Retrait des perspectives financières pour l'ensemble de l'année 2020 (27 mars)</li><li>• Réévaluation commerciale et financière en cours</li><li>• Gestion rigoureuse des coûts évitables au cours des trois prochains mois et au-delà</li></ul>

# Implications à plus long terme

- Nous sommes actuellement en pleine crise, ce qui va nous prendre tout notre temps et toute notre attention dans un avenir prévisible
- Il existe différents scénarios pour la durée de la pandémie, ainsi que pour le moment et la forme de toute reprise - Nous devons gérer l'incertitude
- Il semble désormais inévitable que certains des impacts de COVID-19 soient permanents et transformationnels, et nous verrons émerger une "nouvelle normalité".
- Les domaines à prendre en compte sont notamment la demande globale de déplacements, le changement de comportement, la gestion des réseaux de transport, les pratiques de travail au bureau et à domicile, le transport durable et la gestion de la chaîne d'approvisionnement
- La planification d'urgence, la continuité des activités, la résilience et la gestion des risques devraient également faire l'objet d'une attention beaucoup plus grande



# Quelques défis (négatifs) et opportunités (positifs) - Ce que nous pouvons prévoir avec une certaine certitude à ce stade

Défis	Opportunités
<ul style="list-style-type: none"><li>• La baisse de la demande de services de transport entraîne des réductions immédiates et à plus long terme des recettes et des résultats financiers des opérateurs</li><li>• Certaines fonctions, secteurs et organisations ne peuvent pas, ou peinent à, travailler à domicile</li><li>• Certains plans de continuité des activités se sont avérés ne pas valoir le papier sur lequel ils sont rédigés</li><li>• Les performances des entreprises à court terme seront douloureuses. Des emplois seront perdus et toutes les entreprises ne survivront pas</li><li>• Le double coup de COVID-19 et la chute du prix du pétrole signifient que le financement à court terme des projets d'investissement pourrait être durement touché</li><li>• Les agences publiques ont déjà réduit leurs budgets et risquent de répercuter cette réduction sur les fournisseurs en termes d'annulation de projets et d'économies contractuelles</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bien qu'aucune donnée ne soit disponible pour les EAU, il y aura eu des avantages environnementaux majeurs (par exemple, la qualité de l'air, le carbone) et la question est de savoir comment maintenir ces</li><li>• La congestion et la surcharge des transports publics sont réduites, ce qui se traduit par une efficacité opérationnelle</li><li>• La FMH s'est mieux comportée que prévu pour de nombreuses organisations - cela influencera les pratiques futures</li><li>• Quelques domaines de croissance potentielle - Résistance des entreprises (bien faites), services numériques, durabilité</li><li>• Travel Demand Management - Pourquoi avons-nous tant voyagé ?</li><li>• Les principaux projets d'investissement et les dépenses publiques se poursuivront - et la discipline d'une hiérarchisation plus stricte des ressources et du contrôle budgétaire devrait être maintenue</li><li>• La restructuration du secteur des transports éliminera les acteurs les plus faibles et favorisera les entreprises les plus résistantes</li></ul>



A sunset scene with a bright sun low on the horizon, casting a golden glow over a body of water. Silhouettes of palm trees and a building are visible against the sky. The water reflects the sun and the trees. A large, semi-transparent white circle is overlaid on the left side of the image, containing text.

Dale Carnegie

---

Quand le destin  
vous donne un  
citron, faites de la  
limonade

# Merci



**Jonathan Spear**  
**Directeur et boursier**  
**Atkins Acuity, Dubaï, Émirats arabes unis**  
**Courrier électronique :**  
**[jonathan.spear@atkinsacuity.com](mailto:jonathan.spear@atkinsacuity.com)**  
**Mobile : +971 52 140 3978**

ATKINS  
**Acuity**



@PIARC\_Roads



Association  
mondiale de la  
route PIARC



Association  
mondiale de la  
route PIARC



Association  
mondiale de la  
route PIARC

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

# Présentations

Recommandations du CT 2.4 de PIARC sur  
l'exploitation des réseaux routiers et les STI



*Par Valentina Galasso, Présidente du CT 2.4 de PIARC*



# Introduction : Définitions des RNO et des ITS

## *Parlons la même langue*

*L'exploitation du réseau routier est une approche stratégique visant à optimiser l'efficience et l'efficacité des infrastructures routières existantes et futures, en visant toujours la sécurité et la disponibilité du réseau routier*

*Les systèmes de transport intelligents sont des applications des TIC qui visent à fournir des services innovants liés aux différents modes de transport et à permettre aux utilisateurs d'être mieux informés et d'utiliser les réseaux de transport de manière plus sûre, mieux coordonnée et plus "intelligente".*

# Le rôle des systèmes ITS et RNO dans cette période critique

*Dans quelle mesure sommes-nous prêts à faire face à une situation d'urgence ?*

- Les systèmes de transport intelligents jouent un rôle clé dans la gestion du réseau routier, surtout en ces temps difficiles.
- Pourquoi ?
  - **Les STI améliorent la mobilité des personnes et des marchandises, ce qui signifie qu'il faut désormais garantir la disponibilité des infrastructures essentielles** pour les véhicules d'urgence et accroître l'efficacité de la livraison des marchandises
  - **Les STI améliorent l'échange de communication avec les parties prenantes internes et externes**
  - **Les STI soutiennent le processus de prise de décision**
  - **Les STI permettent aux autorités routières et aux opérateurs routiers de communiquer de manière plus sûre et par le biais de dispositifs technologiques et de permettre la continuité des services de transport**

# Retraits importants des rapports techniques de PIARC (1/3)

## Concepts de base sur les STI et leur rôle dans la chaîne de valeur de la gestion des réseaux routiers



- Informations de base sur les STI et leur rôle dans l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens
- Comment les STI peuvent améliorer les échanges de **communication** entre les opérateurs et avec les parties prenantes
- Quelles sont les **attentes des** usagers de la **route en** termes de services dont ils ont besoin

WHY?  
MAINTENANT

*L'échange d'informations est la clé. En cette période de crise, gérer le flux d'informations entre les exploitants et les parties prenantes du secteur routier et avec les usagers de la route signifie travailler dans un environnement complexe dans lequel les STI peuvent aider à naviguer*

Cliquez sur la couverture pour aller sur la page web de PIARC et la télécharger

# Retraits importants des rapports techniques de PIARC (2/3)

*Les solutions à faible coût peuvent être une option valable en cas de besoin*



- **Les nouvelles technologies émergentes peuvent jouer un rôle important** dans le développement de solutions STI lorsqu'il s'agit de budgets réduits et de coûts opérationnels limités
- Ils peuvent également constituer **une alternative valable** lorsque le **temps ou les ressources sont insuffisants** pour mettre en œuvre des solutions plus complexes et qu'il existe un besoin impérieux de fournir des services aux usagers de la route

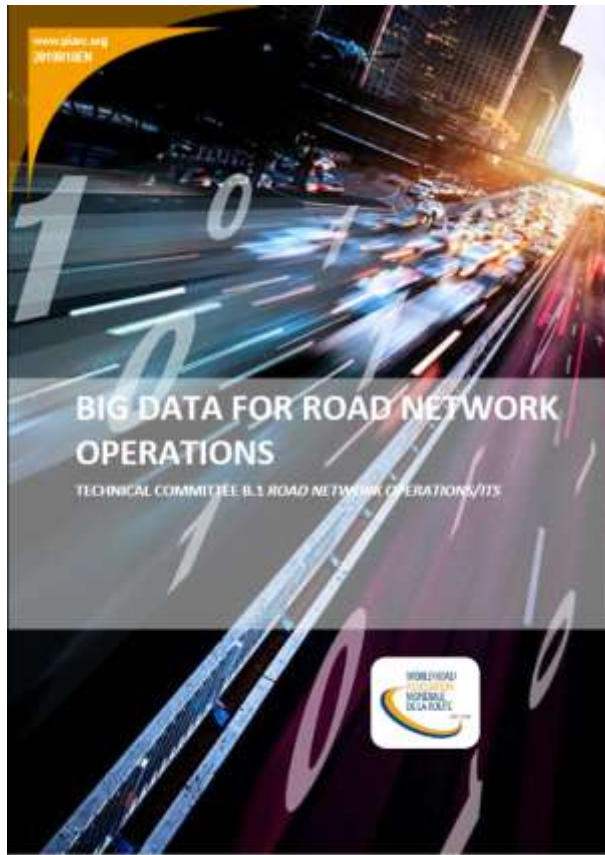
WHY?  
MAINTENANT

*Les solutions STI à faible coût peuvent être introduites comme un nouveau paradigme lorsque des obstacles interviennent mais qu'une solution est nécessaire. Cette approche en temps de crise pourrait être un bon point de départ pour tester le potentiel des STI sans avoir à faire face à une grande mobilisation des ressources*

*Cliquez sur la couverture pour aller sur la page web de PIARC et la télécharger*

# Retraits importants des rapports techniques de PIARC (3/3)

*Le rôle des données est fondamental pour soutenir la prise de décision*



- **L'importance des données** et la manière dont elles peuvent influencer l'ensemble de la chaîne de valeur dans le secteur du transport routier
- Bonnes pratiques pour l'**utilisation des Big Data** dans les processus internes liés à l'**exploitation des réseaux routiers**
- Enquête préliminaire sur la manière dont les **données de grande taille peuvent soutenir la prise de décision** et sur les meilleures pratiques dans le monde



*En temps de besoin et de crise, il est important de réévaluer les stratégies et de repenser les RNO et les STI afin de mieux prendre en compte la valeur fondamentale des données pour soutenir la prise de décision et pour améliorer l'interopérabilité et la coopération entre les différents opérateurs routiers*

*Cliquez sur la couverture pour aller sur la page web de PIARC et la télécharger*



# Conclusions

*Comment pouvons-nous tirer de cette situation des enseignements utiles pour améliorer nos stratégies en matière d'ONO et nos solutions ITS ?*



## Capitalisons et partageons l'expertise

*Essayez de ne pas réinventer la roue. Cherchez dans votre réseau professionnel des expériences similaires. C'est le moment d'aider et d'être aidé*



## Développer une vision forte et à long terme

*Ne sous-estimez pas le pouvoir de la planification pour faire face aux situations d'urgence. La résilience ne s'acquiert pas seulement sur le terrain, mais elle se construit aussi dans le temps*



## S'adapter au changement et peut-être repenser ce qui ne fonctionne pas

*Certaines situations peuvent nous aider à nous adapter aux changements en termes de contextes et de scénarios et à mieux comprendre comment nous devons y faire face*



# Merci de votre attention !



**Deloitte.**

**Valentina Galasso**

Présidente du CT2.4, Directrice @ Deloitte Consulting Srl

[vgalasso@deloitte.it](mailto:vgalasso@deloitte.it)



[@valentina84G](https://twitter.com/valentina84G)



<https://www.linkedin.com/in/valentina-galasso/>



# Présentations

Approche, mesures prises et considérations sur la situation du virus/de la route en Chine



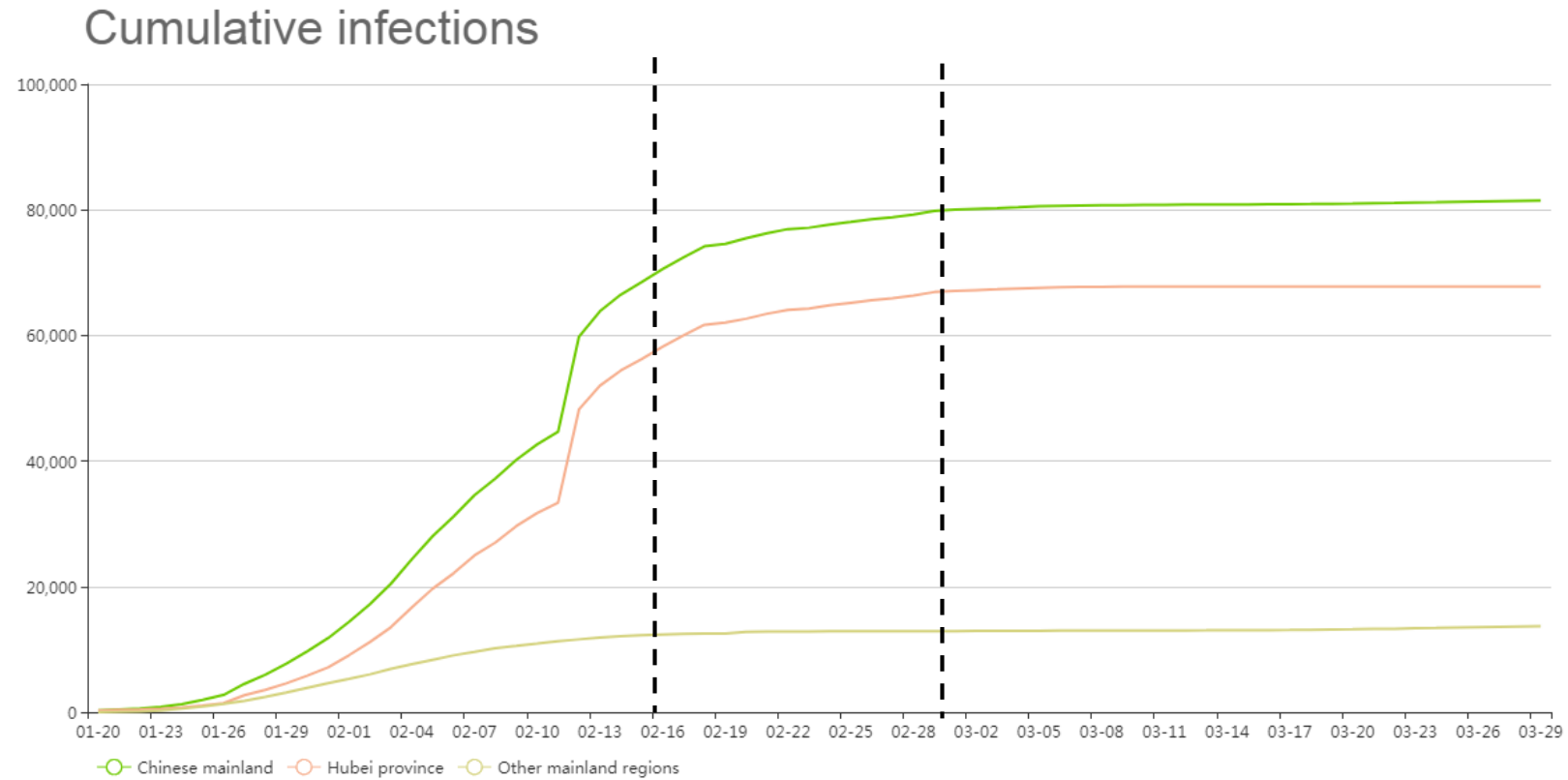
# Actions et expérience des autorités routières en Chine lors de l'épidémie de COVID-19

- Docteur Wang Jian



- Chercheur à l'Académie chinoise des sciences des transports
- Membre de l'AJE20- Comité de gestion des performances du TRB
- Effectuer des recherches sur le transport intermodal, le transport de passagers et de marchandises, la planification des transports, etc.

# Situation en Chine



# Situation en Chine

- **2 événements importants**

- 20/01/2020--National Health Commission: COVID-19 a été classé comme une maladie infectieuse de classe B.
- 08/02/2020--L'Etat Council: coordonne la prévention et le contrôle des maladies épidémiques et la reprise

# Situation en Chine

## • 3 étapes

- Avant le 20/01--Local P&C stage: surtout dans la province de Wuhan et Hubei.
- 20/01-08/02--National P&C stage: pays entier, font le travail principal dans la prévention et le contrôle (P &C) des épidémies ;
- Après le 08/02 --Complète stage: prévention et contrôle, ainsi que la reprise du travail

# Principales mesures dans le domaine du transport routier

- **Measures principales (Ministère Du Transport)**

- Publier des lignes directrices sur la protection
- Soutien aux fournitures d'urgence
- Garantie de retour pour les travailleurs migrants
- L'autoroute gratuite



# Principales mesures dans le domaine du transport routier

- **Publier des lignes directrices en matière de protection**
- Directives techniques pour la désinfection des transports publics (Le Conseil d'Etat)
- Lignes directrices pour la protection de la santé dans les terminaux de passagers et les véhicules de transport (MOT)
- Lignes directrices pour la prévention et le contrôle des foyers de COVID-19 dans les terminaux de passagers et les véhicules de transport avec classification par région et par classe (MOT)

# Principales mesures dans le domaine du transport routier

- **Publier des lignes directrices en matière de protection**
  - Chemin de fer, aviation civile, transport routier de passagers, transport public urbain, transport ferroviaire urbain, taxis, transport fluvial de passagers
  - Terminaux et équipements de transport
  - Désinfection, ventilation, organisation des transports, protection du personnel (mesure de la température, taux de port du masque), publicité des connaissances en matière de protection
  - Zone à haut risque, zone à risque moyen, zone à faible risque

# Principales mesures dans le domaine du transport routier

- **Le transport routier de passagers par**

- **exemple :**

- **50 % de la charge nominale des passagers**, et guider les passagers pour qu'ils gardent une certaine distance les uns par rapport aux autres.
- **deux rangées arrière comme zone d'isolement sur la route**, pour prévenir efficacement les infections croisées.
- **installer le poste d'observation le long de la ligne de bus**, en cas de symptômes de fièvre chez les passagers.
- **recueillir les informations sur les passagers** par le biais d'un système de vente de billets en ligne, en scannant le code QR en ligne, etc. et les transmettre rapidement au service de santé.

# Principales mesures dans le domaine du transport routier

- **Soutien aux fournitures d'urgence :**
  - **"Trois exemptions, une priorité"** - exemption d'inspection, exemption de stationnement, exemption de péage, priorité de passage.
  - **simplifier le traitement du laissez-passer du véhicule**, le style uniforme du laissez-passer du véhicule est fourni par le site web du gouvernement, WeChat, le courrier électronique et d'autres moyens pratiques pour le transporteur ou le conducteur, l'imprimer et le remplir localement.
  - **Pas de quarantaine de 14 jours pour les** chauffeurs, les dockers et les autres membres du personnel qui apportent leur soutien à la livraison à court terme de fournitures dans les zones touchées.

# Principales mesures dans le domaine du transport routier

- **Garantie de retour pour les travailleurs**

## **migrants :**

- **"personne spécialement affectée, véhicule spécial, usine spéciale et ligne spéciale", de manière à obtenir un transport direct "point à point, arrêt unique".**
- **simplifier le traitement de la licence pour les véhicules affrétés.** Le style unifié du permis sera fourni par des moyens pratiques tels que le site web du gouvernement, WeChat et le courrier électronique pour les transporteurs ou les conducteurs, à imprimer et à remplir localement.

# Principales mesures dans le domaine du transport routier

- **L'autoroute est gratuite :**
- Gratuit pour les **petites voitures particulières** (depuis le 23 janvier)
- Gratuit pour les **véhicules transportant des fournitures d'urgence/médicales/patients pour la prévention des épidémies**, avec une priorité de passage pratique. (Depuis le 25 janvier)
- Gratuit pour les **véhicules affrétés** par le gouvernement local pour transporter les travailleurs migrants vers leurs postes de travail, avec un laissez-passer prioritaire. (Depuis le 7 février)
- Péage gratuit pour **tous les véhicules** sur la route à péage (depuis le 17 février jusqu'à la fin des travaux de prévention et de contrôle de l'épidémie)

# Quelques applications technologiques

- **Passeport numérique - code de santé personnel**

- Admission mutuelle entre les villes
- Si l'isolement effectif pendant 14 jours
- S'ils proviennent de zones à haut risque
- Si des contacts étroits avec des personnes infectées



# Quelques applications technologiques

- **Carte de voyage “big data”**
- China mobile, China unicom, China telecom
- Vérification des informations relatives au voyage dans les 14 derniers jours
- Saisie : numéro de téléphone portable
- résultat : ville parcourue





# Quelques applications technologiques

- **Mesure de la température par infrarouge**
- Gare de transport, aire de service d'autoroute, etc.
- Test de température sans contact



# Quelques applications technologiques

## • Code des bus

- Scan du code QR avant de monter dans le bus
- Corrélation rapide des informations sur les passagers, les véhicules, la durée du voyage, etc.
- Améliore sensiblement l'efficacité de la traçabilité de l'épidémie, identifie les contacts étroits



# Quelques applications technologiques

- **Mesure de la température par reconnaissance de la face d'un bus**
- Récupération automatique du visage, verrouillage de la zone frontale pour mesurer la température du corps, moins de deux secondes



# Questions et réponses

Modérateur : Christos Xenophontos



# Nos intervenants aujourd'hui

- Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
- Jim Tymon, Directeur exécutif, Association américaine des fonctionnaires des routes et des transports d'État (AASHTO)
- Jonathan Spear, Comité de la performance des administrations des transports (TC 1.1)
- Valentina Galasso, Présidente du comité RNO & ITS (TC 2.4)
- Dr. Jian Wang, Académie chinoise des sciences des transports (CATS)
  
- Les organisateurs :
  - Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC, TC 1.1 : Christos Xenophonos, José Manuel Blanco Segarra, Jonathan Spear ; TC 1.5 : Yukio Adachi ; TC 2.4 : Valentina Galasso ; et TF 3.1 Saverio Palchetti

# Conclusion et prochaines étapes



# Décharge de responsabilité

Le temps étant compté, il est probable que les connaissances et les pratiques ici 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".**

# 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>



# L'équipe d'intervention de PIARC : Coordonnées de l'équipe

- [christos.xenophontos@dot.ri.gov](mailto:christos.xenophontos@dot.ri.gov)
- [jmblanco@fomento.es](mailto:jmblanco@fomento.es)
- [vgalasso@deloitte.it](mailto:vgalasso@deloitte.it)
- [jonathan.spear@atkinsacuity.com](mailto:jonathan.spear@atkinsacuity.com)
- [s.palchetti@stradeanas.it](mailto:s.palchetti@stradeanas.it)
- [yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp](mailto:yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp)
  
- Si nécessaire, contactez [info@piarc.org](mailto:info@piarc.org)

# Valentina GALASSO, Présidente du TC 2.4

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



# Yukio ADACHI (Japon)



- **Directeur exécutif, Hanshin Expressway Engineering Co, Ltd, Osaka JAPON**
- **Président du Comité technique de PIARC "GESTION DES CATASTROPHES" (2020-2022)**
- 22 membres et 12 membres correspondants de 23 pays

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

# Jonathan H. Spear

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



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



# Saverio Palchetti

- Ingénieur civil, Ph.D.
- ANAS S.p.A. , Autorité nationale italienne des routes, Direction des affaires institutionnelles et médiatiques - Bureau des relations internationales - Rome (Italie), [s.palchetti@stradeanas.it](mailto:s.palchetti@stradeanas.it)
- Représentant des COMITÉS NATIONAUX DE PIARC
- Président du groupe de travail de PIARC "INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET SÉCURITÉ DES TRANSPORTS". (2020-2022), 13 membres, 7 membres correspondants, 15 pays



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

# Christos S. XENOPHONTOS, TC 1.1

## Président

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



# José Manuel BLANCO SEGARRA



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

(ATC Asociación Técnica de la Carretera)



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



# Merci de votre attention !



**Patrick Mallejacq**

**Secrétaire général de PIARC**

**patrick.mallejacq@piarc.org**

**@PMallejacq**

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



@PIARC\_Roads



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC

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

