



COVID-19

Séance de discussion en ligne

Impact de COVID-19 sur le transport urbain

3 juin 2020, 13 h (heure de Paris)

Nos orateurs aujourd'hui

- Patrick Malléjacq - Secrétaire général, PIARC
- Dipl Ing Tommaso Bonino, SRM, Bologne, Italie
- Prof. Lei Zhang, États-Unis, Université du Maryland, États-Unis
- André Broto, Coordinateur du thème stratégique de PIARC Thème 2- Mobilité
- Andrea Simone, Président du Comité technique 2.1 de PIARC sur la mobilité en milieu urbain
- Karen Vancluysen, Secrétaire générale, Réseau POLIS
- Dionisio Gonzalez, Directeur de la sensibilisation et de l'information, UITP

Règles de base pour les réunions Zoom en ligne



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



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



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

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

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



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

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

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



Les microphones et les caméras des participants doivent être éteints.

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

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

A propos de votre nom dans Zoom

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

Cette session est enregistrée

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

Décharge de responsabilité

Comme le temps presse, les connaissances et les pratiques qui seront partagées n'auront probablement pas été officiellement approuvées par les autorités officielles de chaque pays.

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

Concept clé : Se concentrer sur le court terme.

Le monde traverse une crise et chaque jour compte.

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

Équipe d'intervention COVID-19 de PIARC



Résumé des termes de référence

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

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

Membres actuels

- Patrick Mallejacq, Secrétaire général, PIARC (Président) (FR)
- Christos Xenophontos, Rhode Island DOT, Président du CT 1.1 (USA)
- José Manuel Blanco Segarra, Ministère des transports, de la mobilité et de l'urbanisme, CT 1.1 Secrétaire espagnol (ES)
- Jonathan Spear, Atkins Acuity, chef du groupe d'étude 2 du CT 1.1 (EAU/Royaume-Uni)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Présidente du CT 2.4 (IT)
- Yukio Adachi, Hanshin Expressway Engineering Co, Président du CT 1.5 (JP)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A., GE 3.1 Président (IT)
- Caroline Evans, Arcadis Australia Pacific, Présidente du CT 1.4 (AU)
- Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd, CT 2.3 Président (CH)
- Andrea Peris, Comité national du Paraguay (PY), Comm. Commission

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

Ordre du jour et structure

- **Brève introduction à PIARC**
- **Problèmes rencontrés par les exploitants et les administrations routières**
- **Présentations des panélistes**
 - COVID-19 « PHASE -1 » : La mobilité urbaine au-delà des transports publics de masse ...
 - Une plate-forme interactive d'analyse d'impact COVID-19 pour la connaissance de la situation et l'aide à la décision
 - Impact de la crise COVID-19 sur le transport dans les grandes agglomérations à court et moyen terme
 - Créer des espaces urbains vivables et COVID-19 Réponse à la crise : le cas de Milan et Bologne en Italie
 - Opportunités et menaces pour la mobilité urbaine à la suite de COVID-19
 - Des villes pour les gens : Mieux reconstruire grâce à des stratégies de mobilité urbaine durable
- **QUESTIONS ET RÉPONSES**
- **Conclusion et prochaines étapes**

Nos orateurs aujourd'hui

- Patrick Malléjacq - Secrétaire général, PIARC
- Dipl Ing Tommaso Bonino, SRM, Bologne, Italie
- Prof. Lei Zhang, États-Unis, Université du Maryland, États-Unis
- André Broto, coordinateur du thème stratégique de PIARC Thème 2- Mobilité
- Andrea Simone, Président du Comité technique 2.1 de PIARC sur la mobilité en milieu urbain
- Karen Vancluysen, Secrétaire générale, Réseau POLIS
- Dionisio Gonzalez, directeur de la sensibilisation et de l'information, UITP

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 au transport routier ;
- 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 employés 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 avec les clients et les parties prenantes et travail en commun
 - Question 6 : Sécurité
- Ils ont été présentés plus en détail lors de nos précédents webinaires.

Deux notes de synthèse sont disponibles

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





La demande de transport sera affectée ?

COVID-19 'PHASE-1' : LA MOBILITÉ URBAINE AU-DELÀ DES TRANSPORTS PUBLICS DE MASSE ...

Tommaso BONINO

En ligne ...

Juin 2020



par **Tommaso BONINO**

- Responsable technique chez **SRM** - Réseaux et mobilité Bologne, Italie
- Membre du "Comité des autorités organisatrices" de l'**UITP**.
- Membre du "Comité technique" de la **Federmobilità**.
- Membre du comité international **PIARC** CT 2.1, "Mobilité en milieu urbain".

"La crise sanitaire COVID-19 a entraîné la mort de milliers de Londoniens, le chagrin, l'anxiété et l'angoisse touchant trop de vies. De nombreuses entreprises et de nombreux moyens de subsistance ont été touchés. Elle a également eu un profond impact sur les **transports publics** à Londres - et continuera à le faire longtemps encore.

[...]

À Londres, nous examinons très attentivement comment, le moment venu, nous pourrions progressivement rétablir les services à un niveau aussi proche que possible de celui d'avant le COVID-19, en toute sécurité, dans le cadre des contraintes imposées par la maladie, la protection et l'auto-isollement du personnel. Mais je veux être honnête - **personne ne doit s'attendre à voir un retour rapide à la situation d'avant la crise**. Les exigences probables en matière de distanciation sociale rendront tout simplement cela impossible.

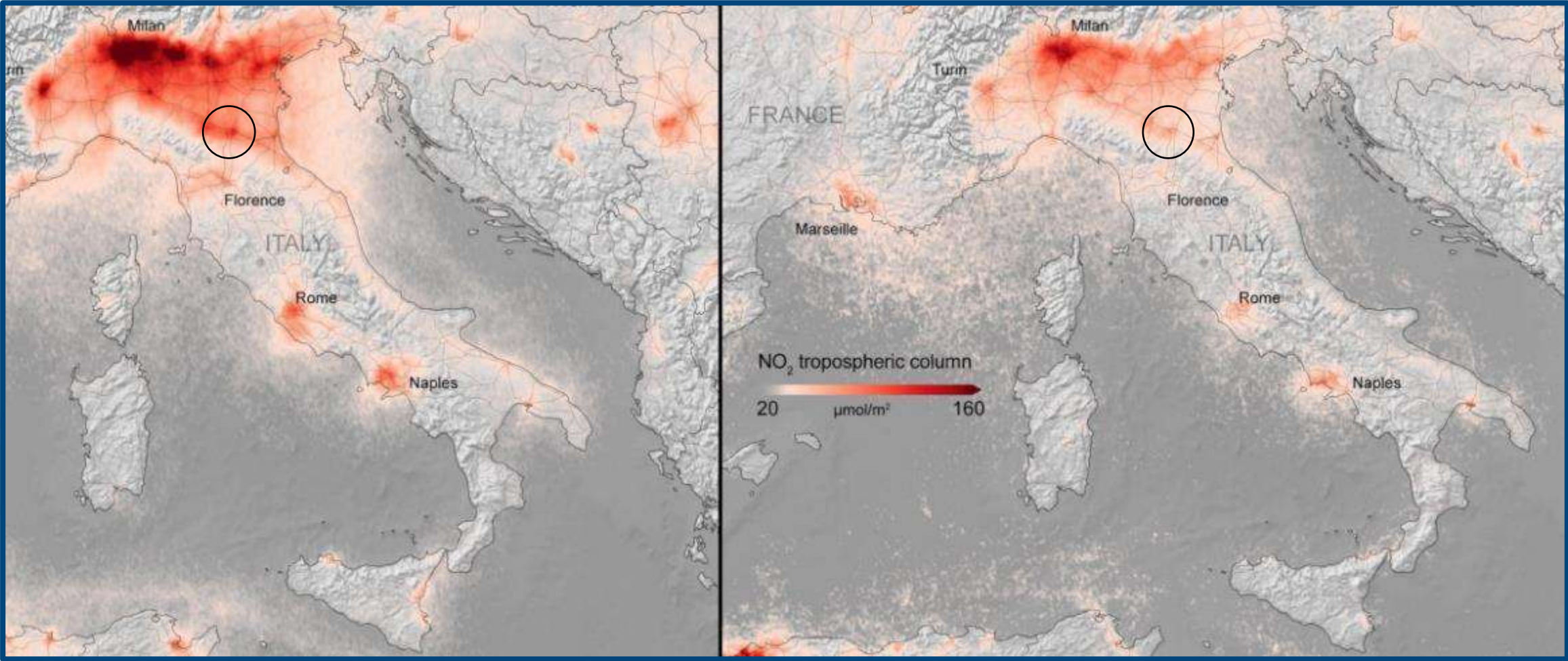
C'est un fait incontournable qu'**aucun système de transport de masse** de l'ampleur de celui de Londres ne **peut fonctionner à pleine capacité tout en maintenant une distance sociale** à tout moment ; même si le taux de fréquentation du métro n'est actuellement que de cinq pour cent, il arrive que les passagers aient du mal à garder leurs distances.

[...] Il est essentiel que le gouvernement convienne d'un financement approprié pour TfL. L'une des nombreuses conséquences du confinement est que, bien que TfL ait été dans une position financière solide avant la crise, elle est maintenant confrontée à une **crise financière sans précédent**. Londres est la seule grande ville d'Europe occidentale à ne pas bénéficier d'une subvention gouvernementale pour ses opérations de transport quotidiennes : nous avons des discussions constructives avec les ministres sur le soutien financier urgent dont TfL a besoin, mais le temps presse".

(**Sadiq KHAN, maire de Londres, Royaume-Uni**)

RETI E MOBILITÀ

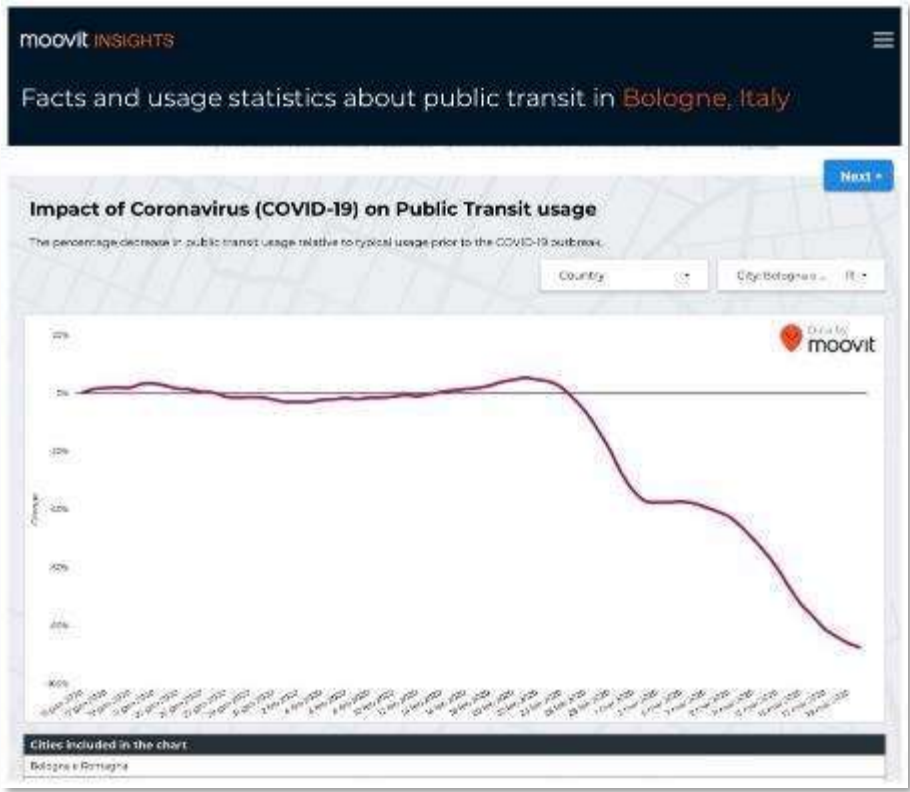
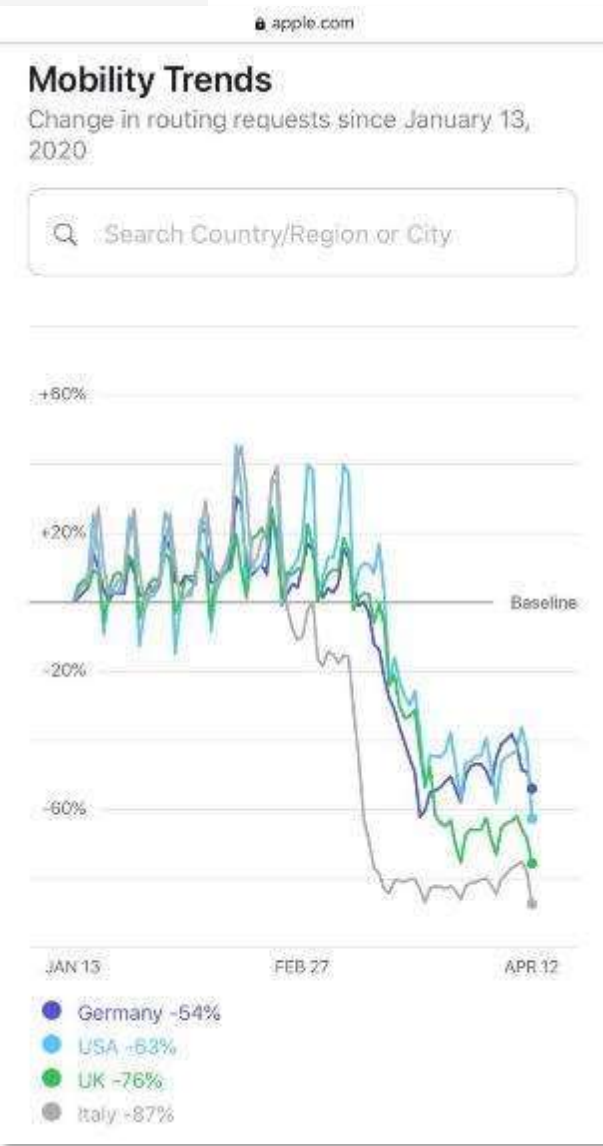
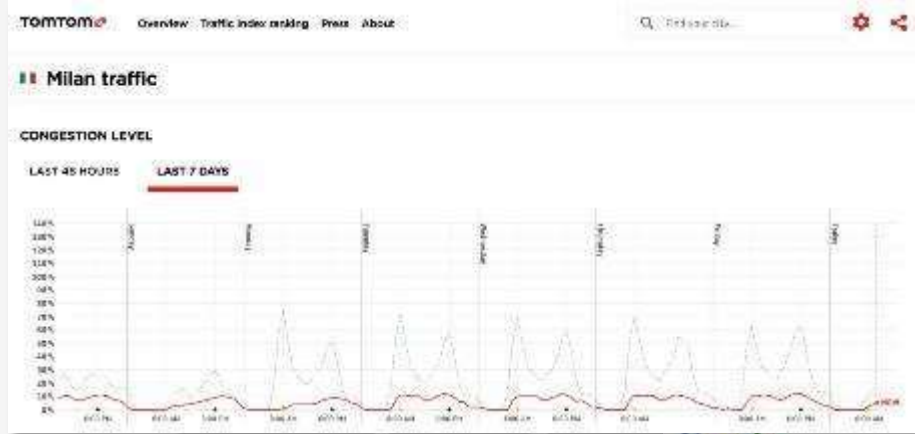
Pas de mobilité, pas de problèmes !



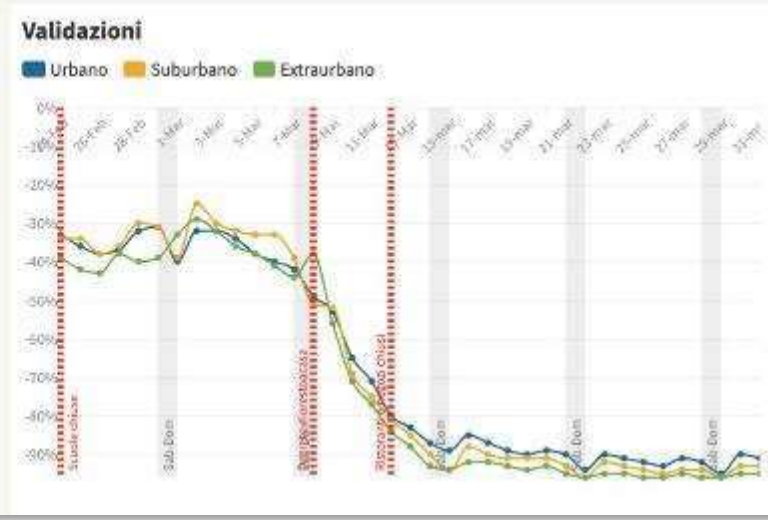
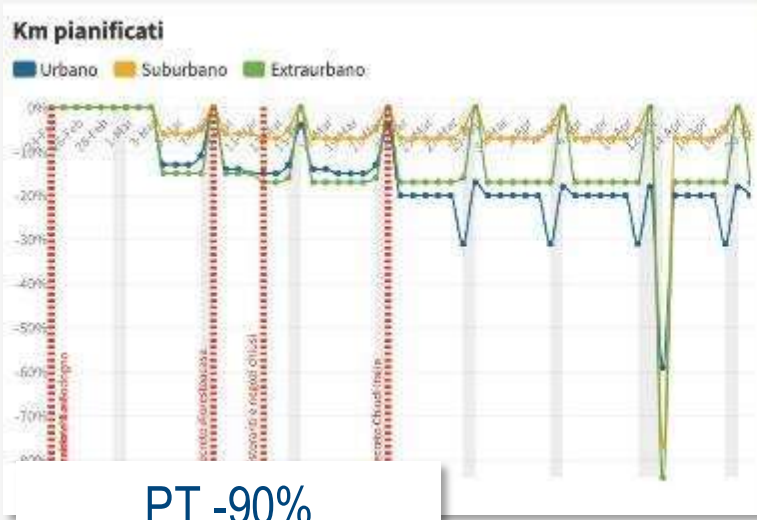
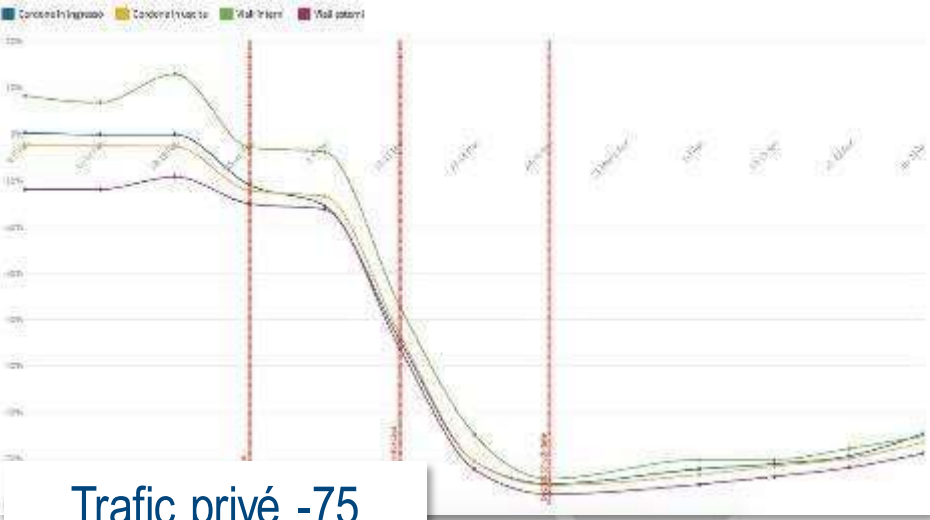
RETI E MOBILITÀ



Scénario global : tendances de la mobilité ...

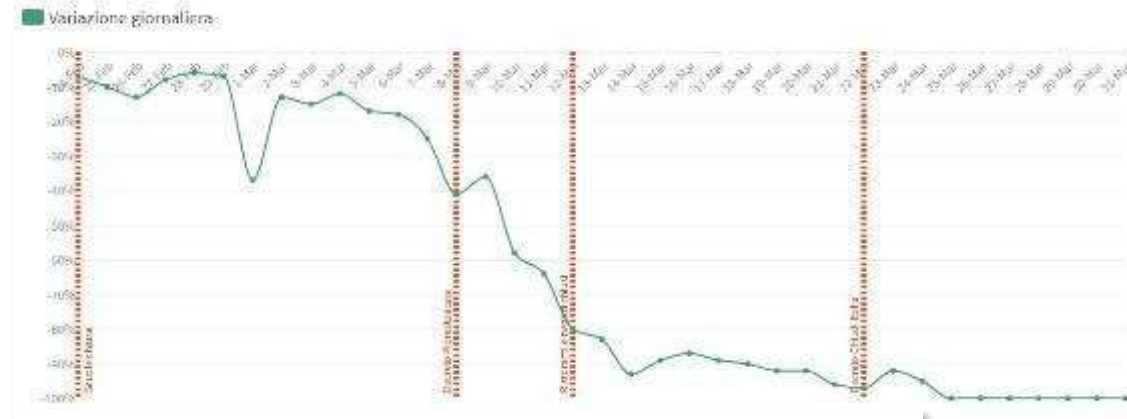
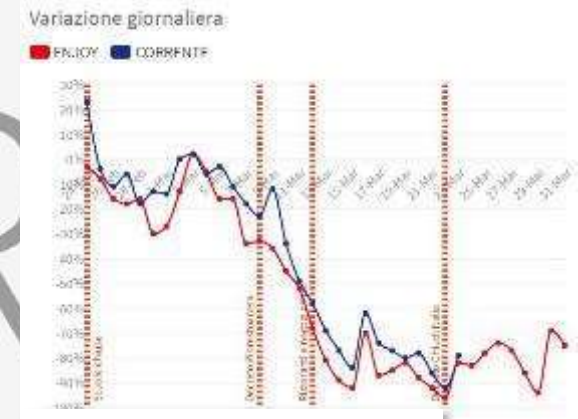


Scénario local - Tendances de la mobilité ...



Trafic privé -75

PT -90%



Cyclisme -70%

Covoiturage -80 %.

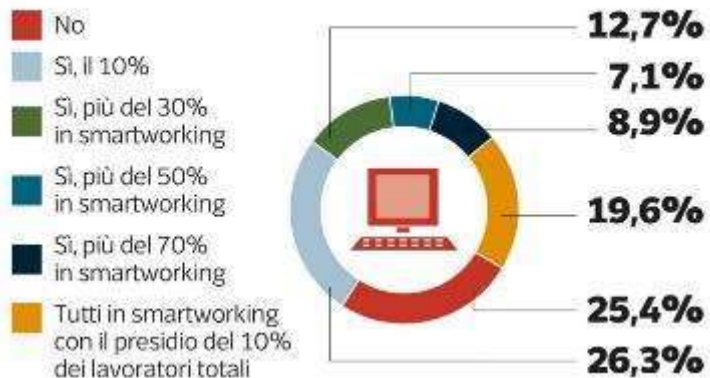
Stationnement dans les rues - 100 %.



Premièrèment : se concentrer sur les données des TP.

La "phase 1" fonctionne à 53% ;
travail intelligent : 34% ;
signifie 35%.
sur les données SUMP :

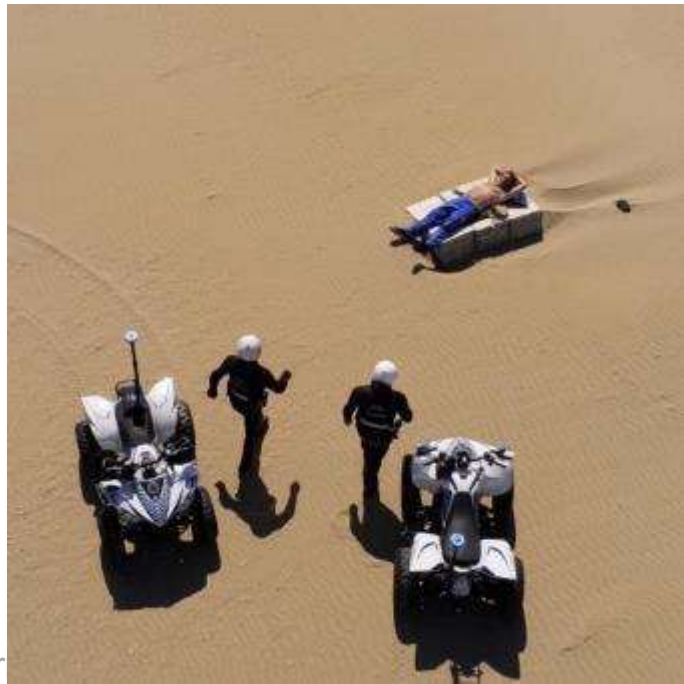
Les TP perdant 88% des utilisateurs,
80 % en heure de pointe (il en reste
20 %) ;
87% TP-pointe
Smart working



Urban bus Bologna	pre COVID-19			during COVID-19 -- 35%		
	2h peek AM	2h peek PM	24h day TOT	2h peek AM	2h peek PM	24h day TOT
Trip purpose						
Going to work	22.831	9.929	57.552	7.991	3.475	20.143
Shopping, errands	3.941	8.464	51.154	-	-	-
Going to school/university	10.757	2.071	29.110	-	-	-
Sports/freetime	487	4.391	17.581	-	-	-
Visiting relatives/friends	526	1.689	10.828	-	-	-
Health/selfcare	1.498	1.249	9.309	-	-	-
Work transfer	996	1.537	6.650	348	538	2.327
Accompanying adults	-	-	2.156	-	-	-
Others	745	739	1.849	-	-	-
Bureaucratic procedures	-	76	1.267	-	-	-
Accompanying pupils	266	-	1.092	-	-	-
Totale complessivo	42.047	30.146	188.548	8.339	4.013	22.471




La distanciation sociale/sanitaire n'est pas du tout terminée ...

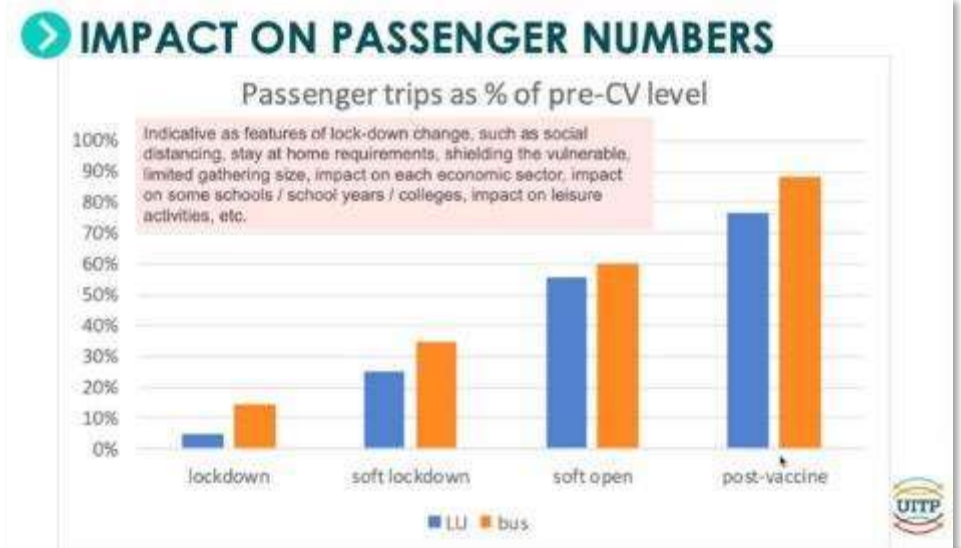
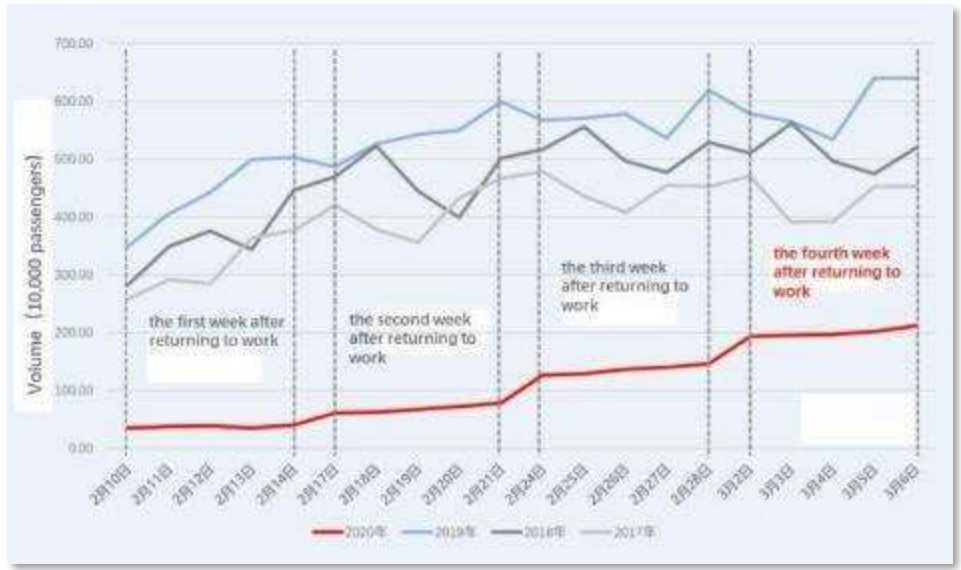


SI
RETI E

La distanciation sociale/sanitaire n'est pas tout ...

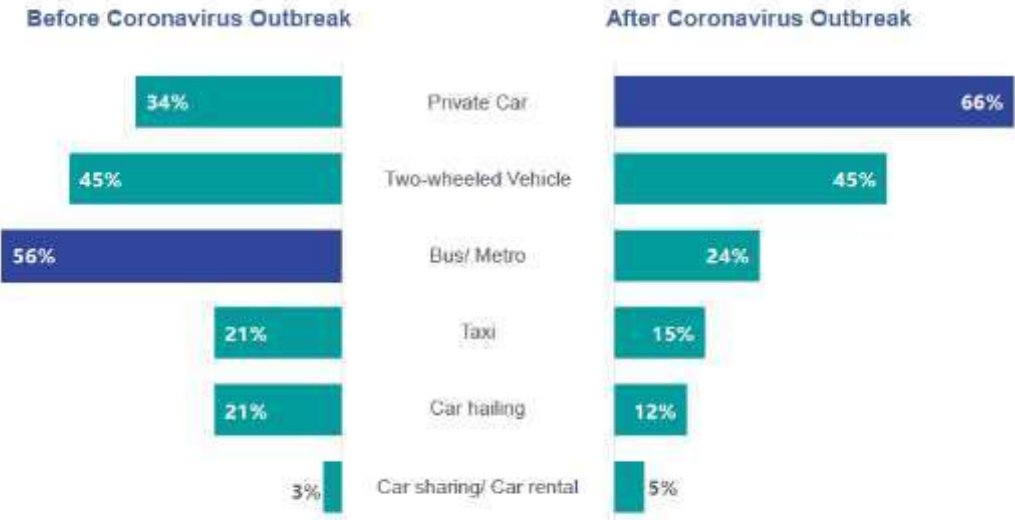

MAIN ECONOMIC INDICATORS 2011-2021
(a) Real Gross Domestic Product (% change)

	5-year average				Spring 2020 forecast		
	2011-15	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Belgium	1.3	1.5	2.0	1.5	1.4	-7.2	6.7
Germany	1.7	2.2	2.5	1.5	0.6	-6.5	5.9
Estonia	3.3	2.6	5.7	4.8	4.3	-6.9	5.9
Ireland	7.1	3.7	8.1	8.2	5.5	-7.9	6.1
Greece	-3.9	-0.2	1.5	1.9	1.9	-9.7	7.9
Spain	0.0	3.0	2.9	2.4	2.0	-9.4	7.0
France	1.0	1.1	2.3	1.7	1.3	-8.2	7.4
Italy	-0.7	1.3	1.7	0.8	0.3	-9.5	6.5
Cyprus	-1.4	6.7	4.4	4.1	3.2	-7.4	6.1
Latvia	3.6	1.8	3.8	4.3	2.2	-7.0	6.4
Lithuania	3.8	2.6	4.2	3.6	3.9	-7.9	7.4
Luxembourg	2.9	4.6	1.8	3.1	2.3	-5.4	5.7
Malta	5.7	5.8	6.5	7.3	4.4	-5.8	6.0
Netherlands	0.8	2.2	2.9	2.6	1.8	-6.8	5.0
Austria	1.1	2.1	2.5	2.4	1.6	-5.5	5.0
Portugal	-0.8	2.0	3.5	2.6	2.2	-6.8	5.8
Slovenia	0.4	3.1	4.8	4.1	2.4	-7.0	6.7
Slovakia	-2.6	2.1	3.0	4.0	2.3	-6.7	6.6
Finland	0.1	2.7	3.1	1.6	1.0	-6.3	3.7
Euro area	0.8	1.9	2.5	1.9	1.2	-7.7	6.3
Bulgaria	1.8	3.8	3.5	3.1	3.4	-7.2	6.0
Czechia	1.7	2.5	4.4	2.8	2.6	-6.2	5.0
Denmark	1.3	3.2	2.0	2.4	2.4	-5.9	5.1
Croatia	-0.2	3.5	3.1	2.7	2.9	-9.1	7.5
Hungary	2.1	2.2	4.3	5.1	4.9	-7.0	6.0
Poland	-3.0	3.1	4.9	5.3	4.1	-4.3	4.1
Romania	3.0	4.8	7.1	4.4	4.1	-6.0	4.2
Sweden	2.1	2.4	2.4	2.2	1.2	-6.1	4.3
EU	1.0	2.1	2.7	2.1	1.5	-7.4	6.1
P.M.: United Kingdom	2.0	1.9	1.9	1.3	1.4	-8.3	6.0



La distanciation sociale/sanitaire n'est pas tout ...

CONSUMERS TEND TO USE MORE PRIVATE CARS AND LESS PUBLIC TRANSPORTATION



Total respondents (N=1820)
© Ipsos | Impact of Coronavirus to New Car Purchase in China



NEWS CORONAVIRUS POLITICAL IMPACTS

New York City breaks record: 58 straight days with no pedestrian deaths

This is the longest stretch since NYC began tracking pedestrian deaths in 1983.

By Jon Haworth
13 May 2020, 12:46 • 5 min read



New York City breaks record: 58 straight days with no pedestrian deaths
This marks the longest stretch since the city began tracking pedestrian fatalities in 1983, according to ABC News' New York City station WABC.

RETTE MOBILITA



La distanciation sociale/sanitaire dans les transports publics ...


Moving around during the COVID-19 outbreak 

Whenever feasible, consider riding bicycles or walking.

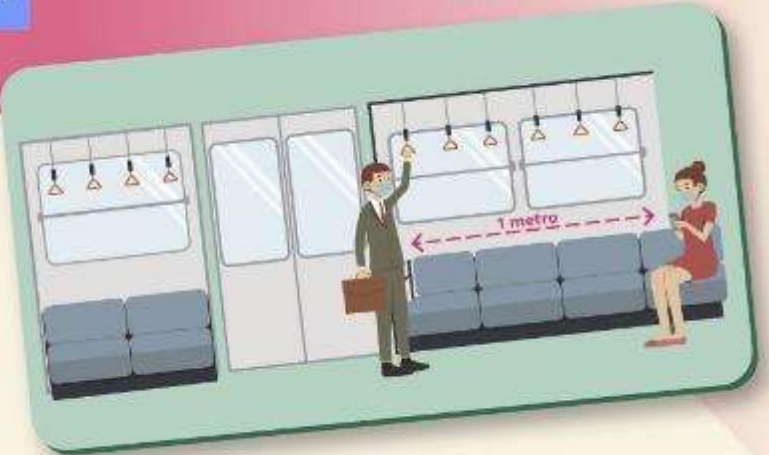
This provides physical distancing while helping you to meet the minimum requirement for daily physical activity, which may be more difficult due to increased teleworking, and limited access to sport and other recreational activities.




www.who.int

La movilidad es de todos  **MIntransporte**

Recuerda que los **únicos que pueden movilizarse en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, son las personas exceptuadas en el decreto 457 de 2020.**



Mohamed Mezghani @MedMezghani · 24m
 In #HongKong, safe distancing is not imposed in public transport but MTR operates with peak hour schedule all day long to avoid crowded trains. Some travellers prefer buses, perceived safer because they run in non-confined environment, though disinfection standards are the same.



Mohamed Mezghani @MedMezghani · 15h
 Could someone explain why is it commonly accepted in most Asian public transport systems to lift the social distancing condition without even making masks compulsory while in Europe, politicians want to have both distancing and masks compulsory. Isn't it the same virus?

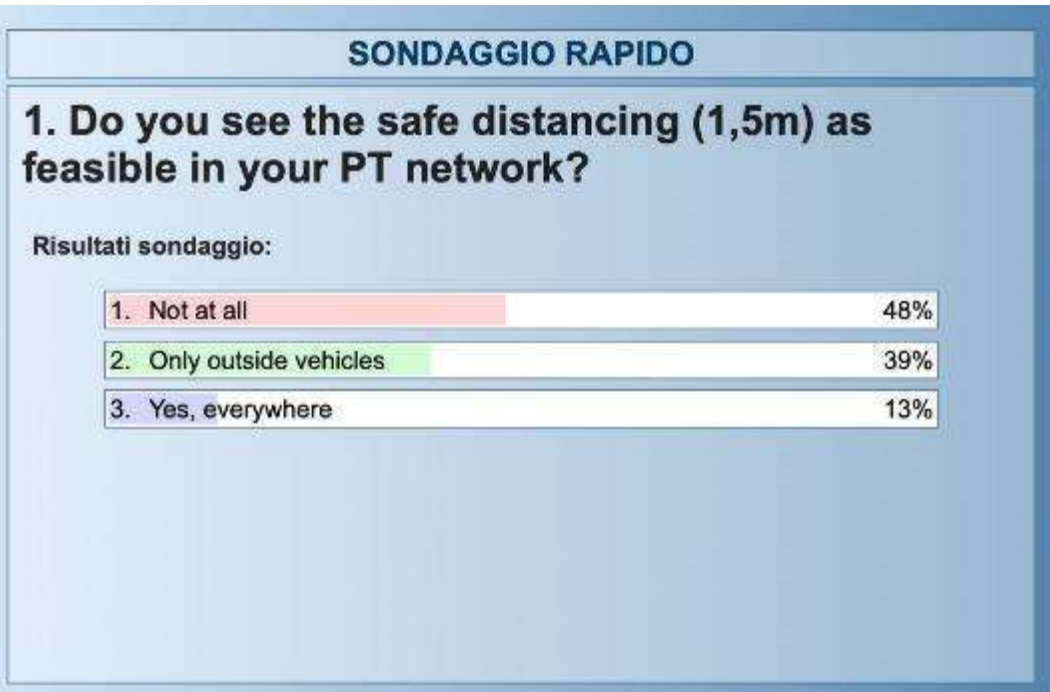
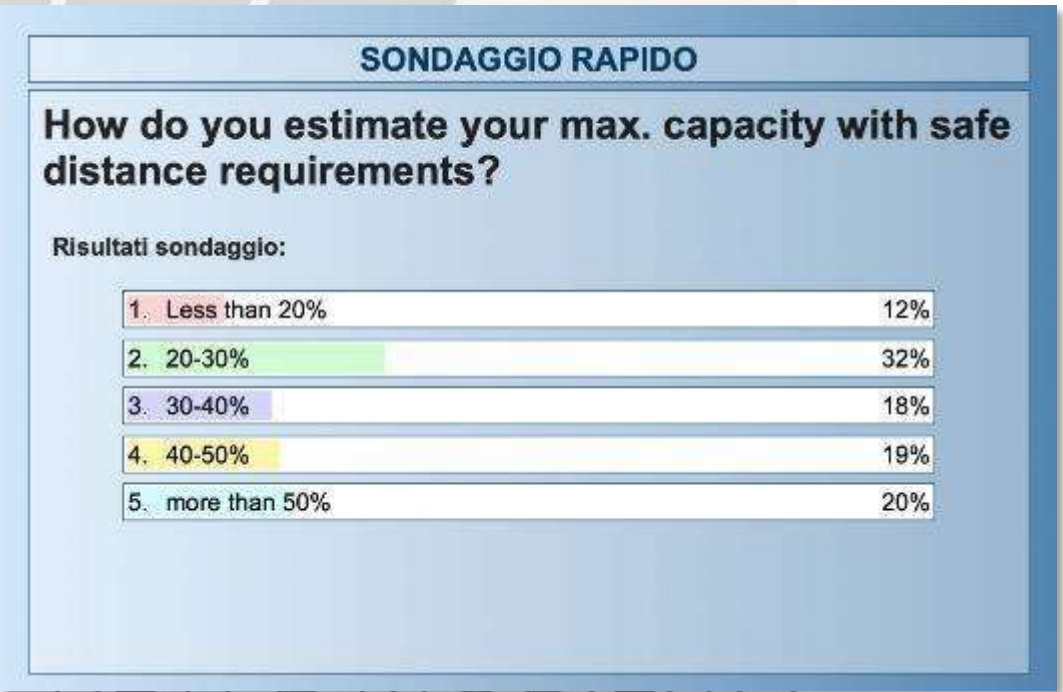


Mohamed Mezghani @MedMezghani · 2h
 Physical distancing in public transport may mean the end of sustainable mobility



Physical distancing in public transport may mean the end of sustainable mobility [linkedin.com](https://www.linkedin.com)

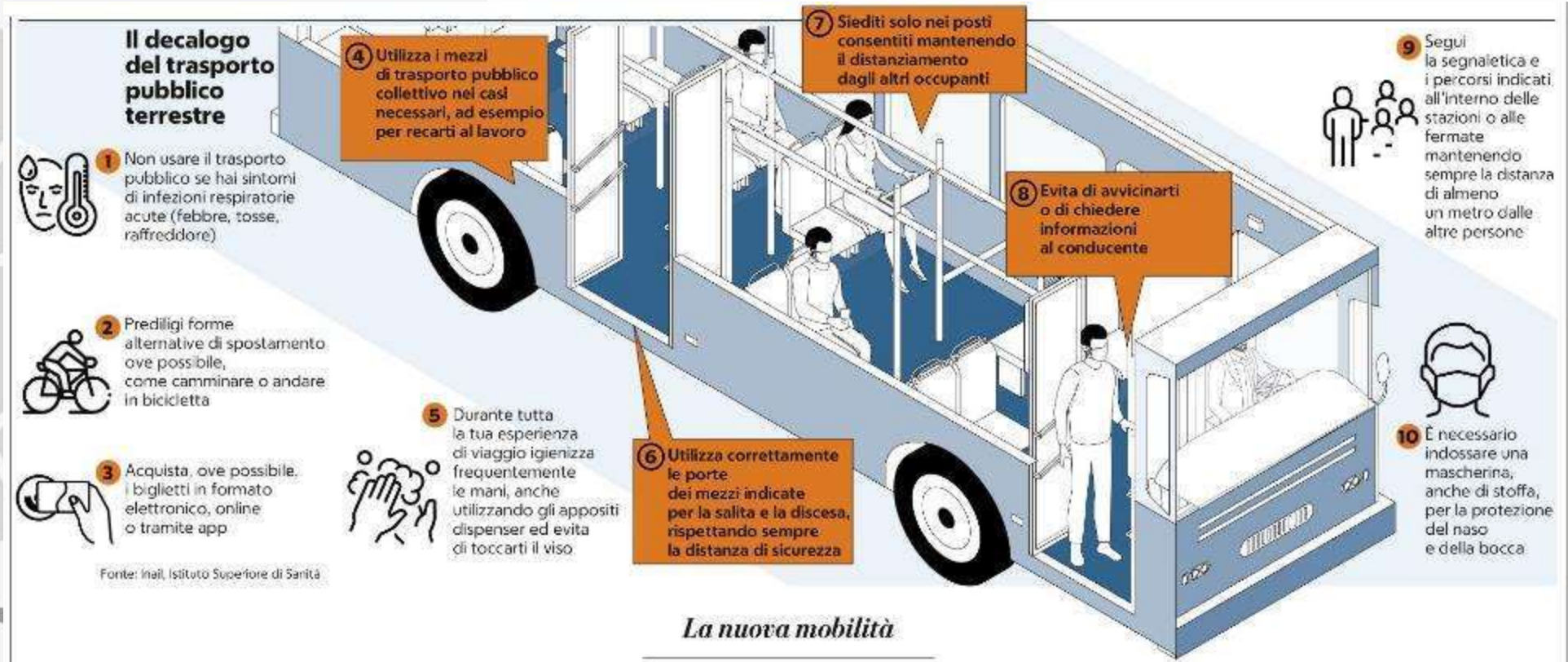
La distanciation sociale/sanitaire dans les transports publics ...



Premièrément : se concentrer sur les mesures dans les TP.

Conducteur isolé ;
des portes spécialisées ;
des sièges spécialisés ;
pas de vente, pas d'information à bord ;
l'OMPH est nécessaire ;
air conditionné ;
désinfection.

Qui contrôle ?
Le conducteur peut sauter des arrêts ?



Trasporti, cambiano orari e regole servirà ancora l'autocertificazione

Interventions essentielles dans les transports publics :

- l'assainissement ;
- la protection des conducteurs ;
- l'information et la retenue ;
- la gestion des espaces à bord et des sièges ;
- ...



Interventions essentielles dans les transports publics :

- ... ;
- les directives in&out ;
- contrôles.

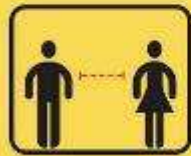


Seguire le regole è una sana abitudine.



**Usa sen
la masc**
*Always use
face mas*

Seguire le regole è una sana abitudine.



**Mantien
a bordo**
*Respect s
on board*



**Lascia scendere
prima di salire
sui mezzi**
*Let passengers off
before boarding*



**Mantien
in attes**
*Respect s
while wai
station/st*



**Occupa lo spazio
più libero**
*Occupy all available
space*

Viaggiamo responsabilmente.

Viaggiamo responsabilmente.



Remodeler les infrastructures locales ...

Greta Thunberg @GretaThunberg

"Milan is to introduce one of Europe's most ambitious schemes reallocating street space from cars to cycling and walking, in response to the coronavirus crisis."
theguardian.com/world/2020/apr...



Milan announces ambitious scheme to reduce car use after lo...
 Coronavirus-hit Lombardy city will turn 35km of streets over to cyclists and pedestrians
theguardian.com

26.1K 1:38 PM - Apr 21, 2020



Interruzione della strada alle auto

Interruzione della strada alle auto



Remodeler les règles locales (1) ...

 **Rosa Alarcon** / ❤️
@rosaalarcon

👤👤 Barcelona tiene que prepararse para la fase del desconfinamiento, la movilidad será uno de los principales retos. (Fil 🇪🇸)



DER TAGESSPIEGEL

Bußenkatalog April 2020 28.04.2020, 13:15 Uhr

Fahrverbot ab 21 km/h zu schnell

Rasen, falsch parken, eng überholen: Autofahrer, die das Gesetz missachten, müssen mit härteren Bußen rechnen. Schneller verhängte Fahrverbote inklusive.



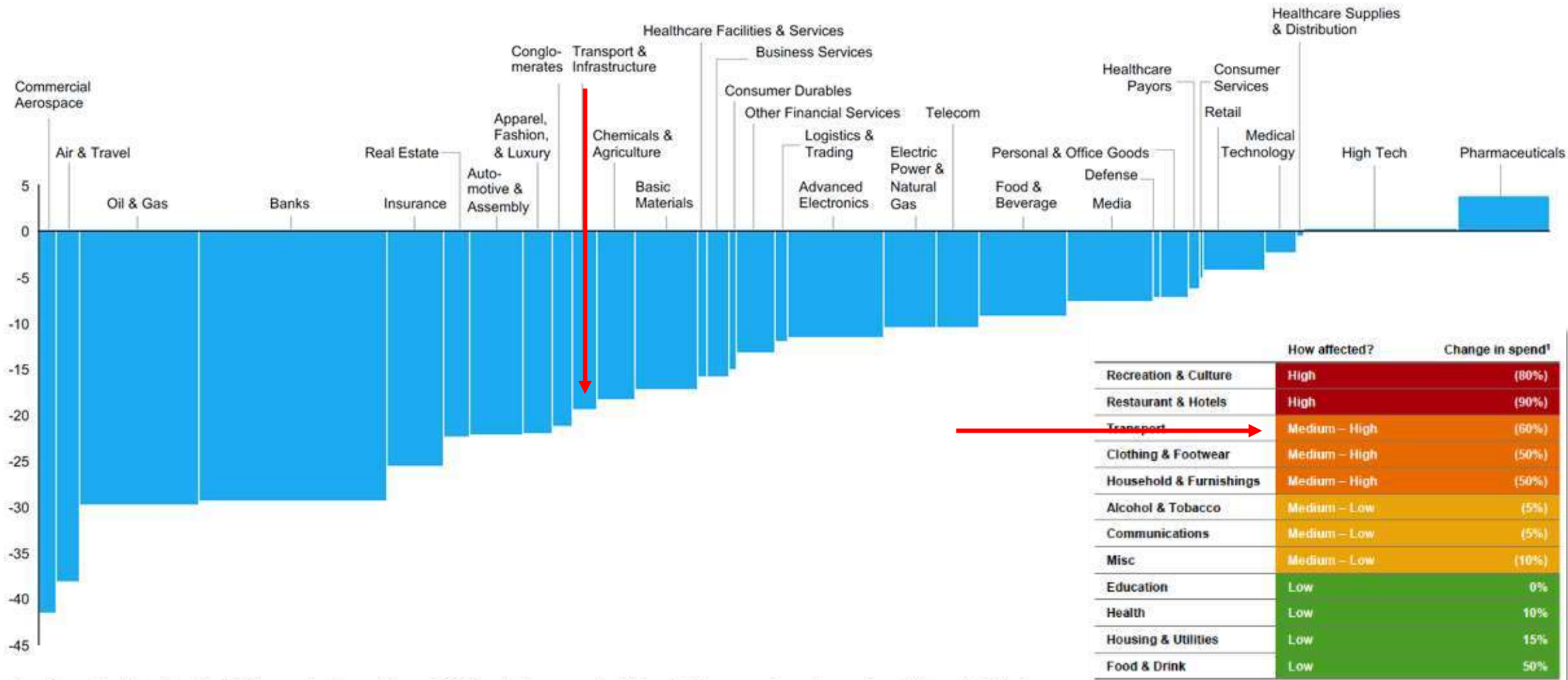
Besseren Schutz für Radfahrer verspricht die amounts SIVD. FOTO: ALEXANDER BEYLER/FW

RETIEN



Remodeler les règles globales (2) ...



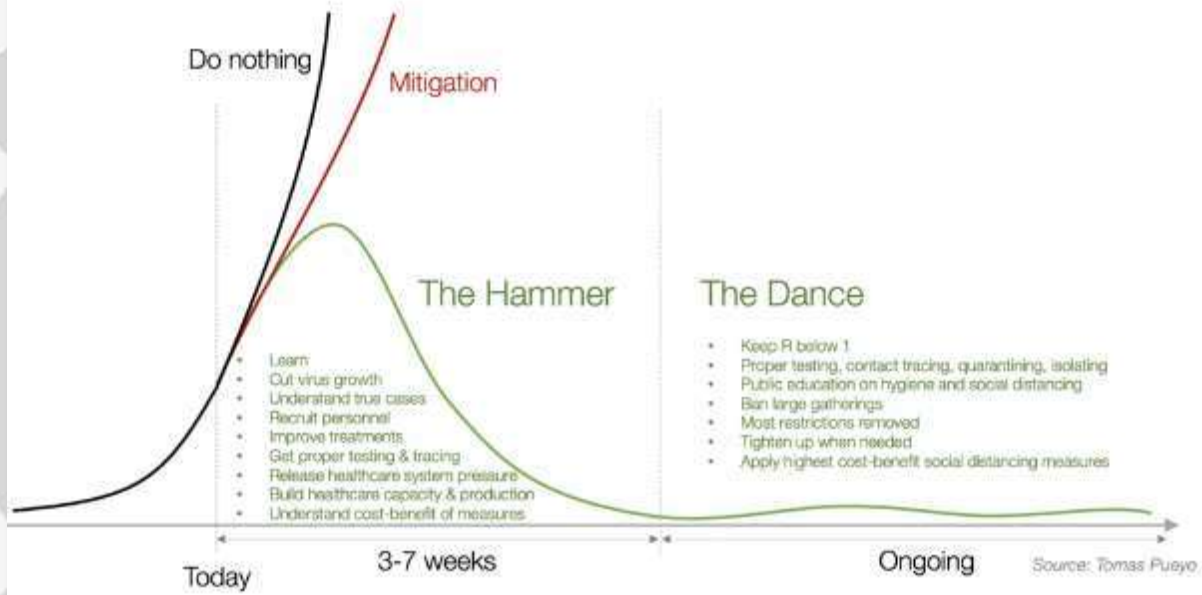


1. Data set includes global top 5000 companies by market cap in 2019, excluding some subsidiaries, holding companies and companies who have delisted since

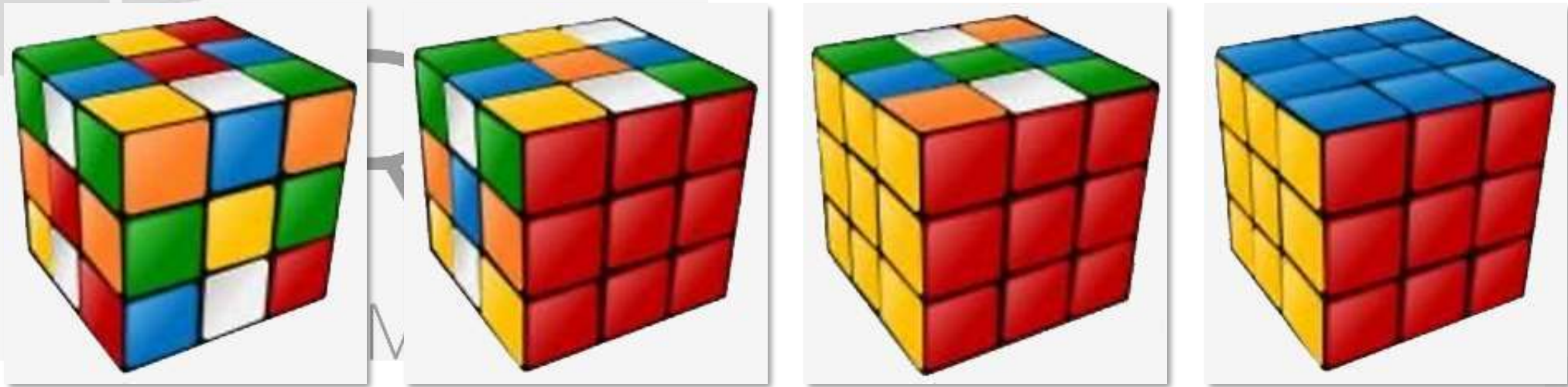
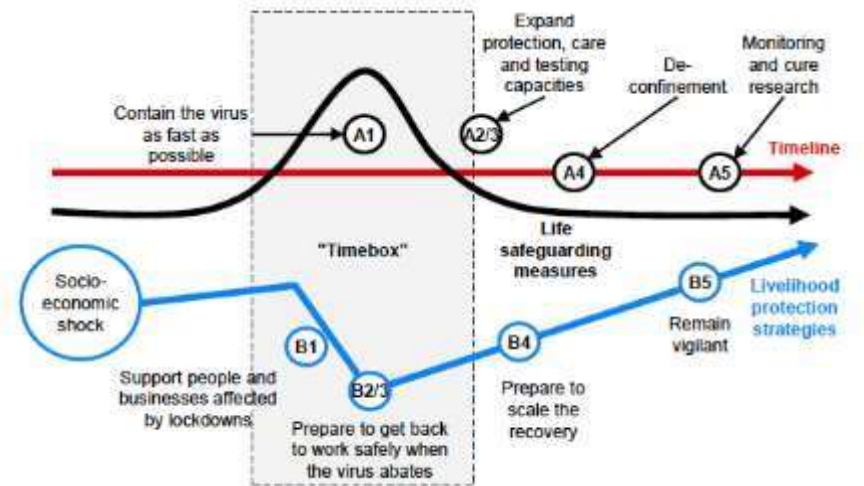
Source: Corporate Performance Analytics, S&CF Insights, S&P

McKinsey & Company

RETE MODERNA



Imperatives for "timeboxing" the virus and economic impact



Merci de votre attention !



Tommaso BONINO

SRM - Réseaux et mobilité, Responsable technique

tommaso.bonino@srm-bologna.it



Webinaire de PIARC
3 juin 2020



data.covid.umd.edu

**Une plate-forme interactive d'analyse d'impact
COVID-19 pour la connaissance de la situation et
l'aide à la décision**

Lei Zhang

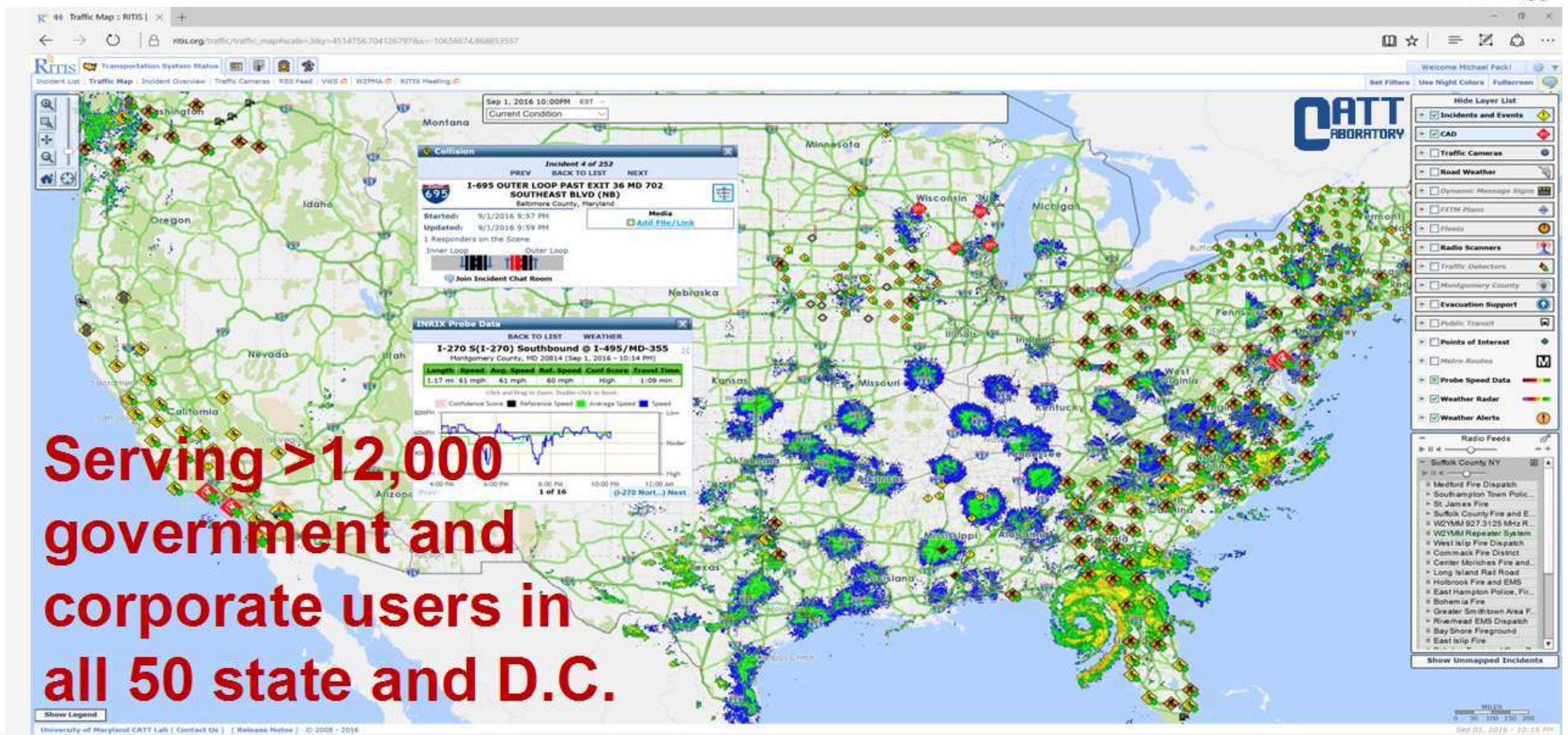
Professeur distingué de génie civil “Herbert Rabin”

Directeur, Institut des transports du Maryland

Université du Maryland

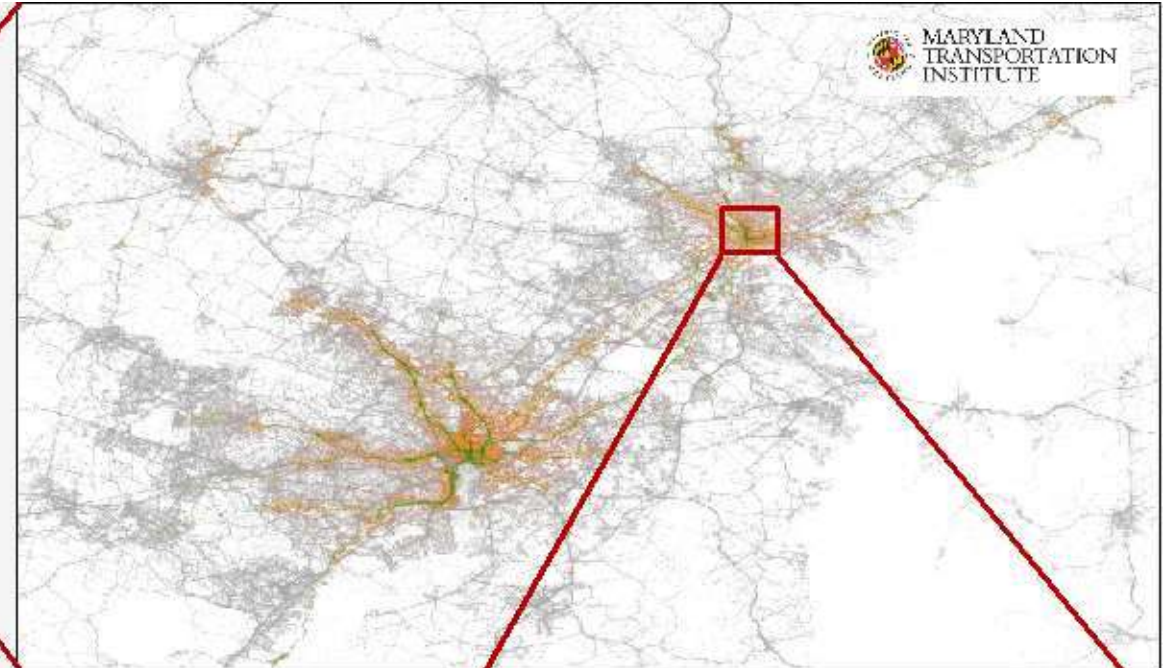
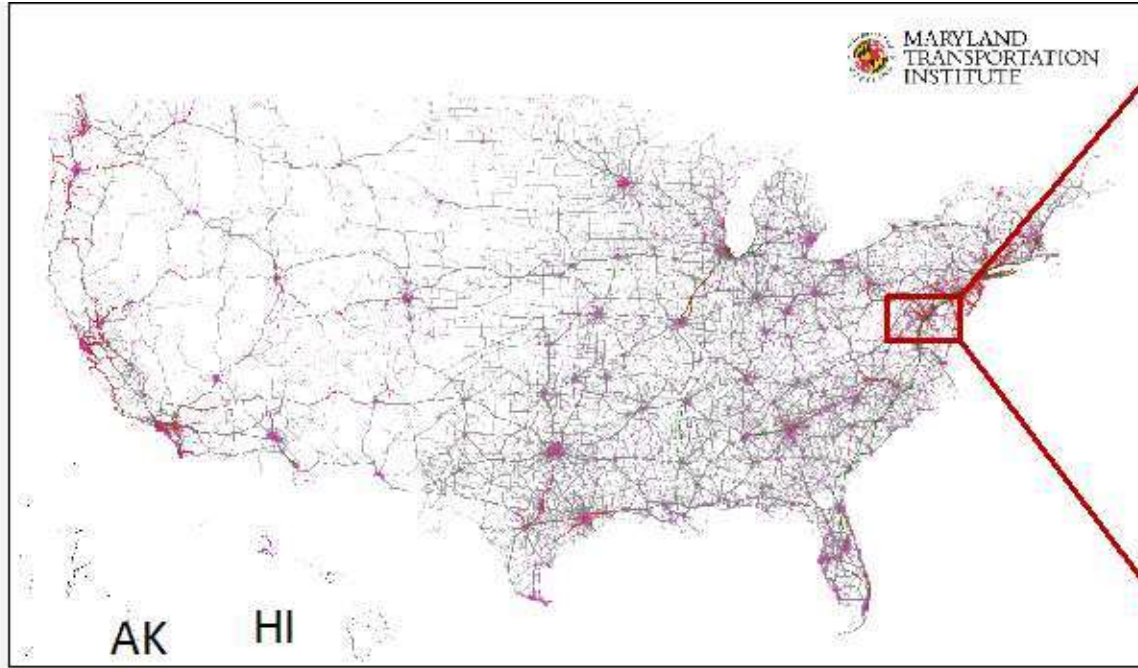
Courriel : lei@umd.edu ; site web de l'Institut : mti.umd.edu

Leader en matière de données sur le transport et la mobilité



**Serving >12,000
government and
corporate users in
all 50 state and D.C.**

Données anonymes provenant de plus de 50 % des appareils mobiles



Travel Modes

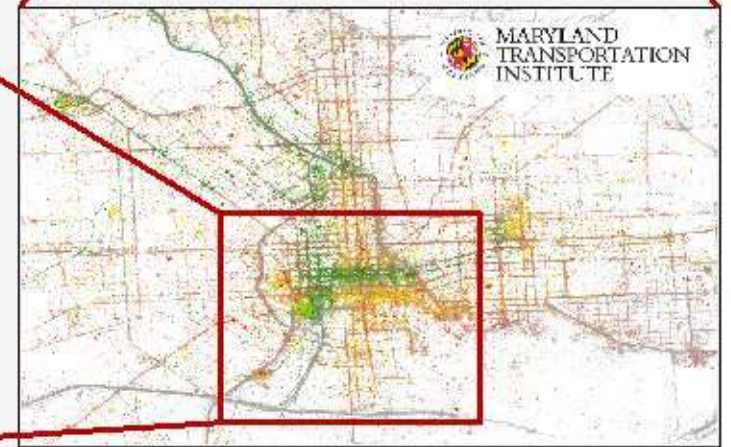
Gray: Driving

Green: Rail

Purple: Air

Red: Bus

Yellow: Bike/Walk



Méthodologie

Méthodologie pour le traitement, l'imputation et la pondération des données des appareils mobiles

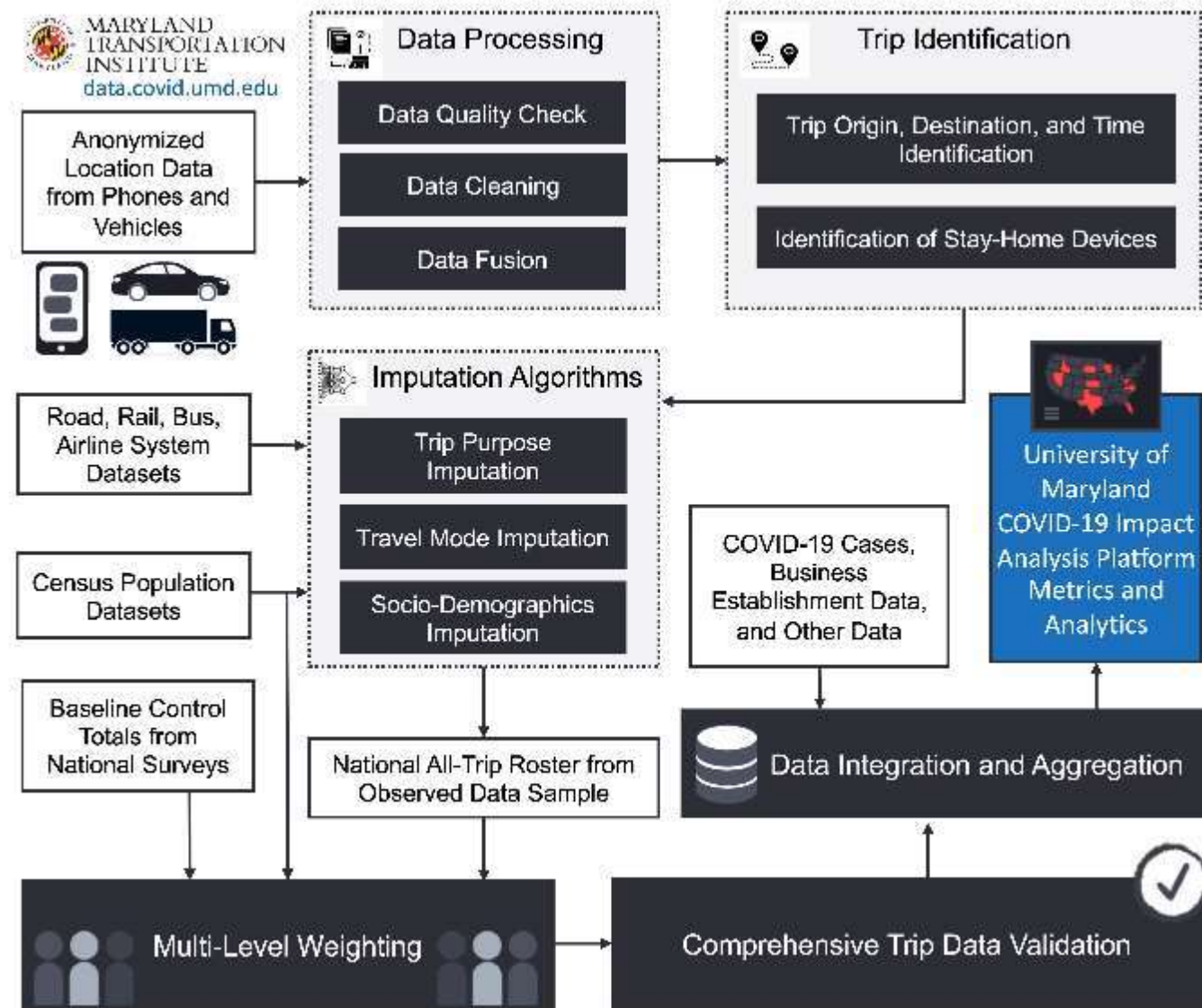


Plate-forme publique COVID-19 et couverture médiatique



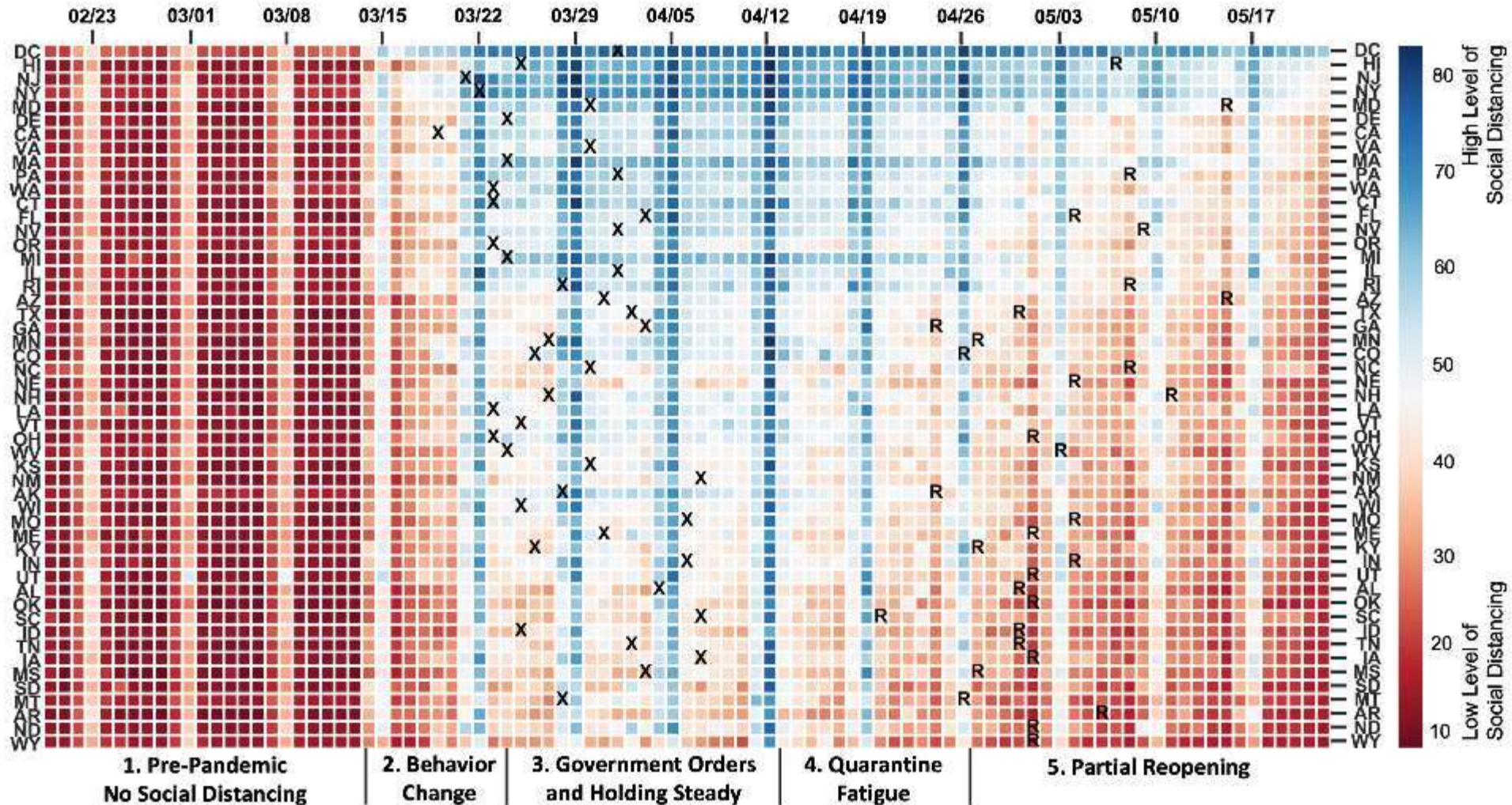
Indice de distanciation sociale basé sur les mesures de mobilité



Social Distancing Index by State

February 20~May 22 data from: data.covid.umd.edu

"X" indicates statewide stay-at-home order date, "R" indicates phase 1 partially reopening date.



38 mesures sur la mobilité, la santé, l'économie, et plus



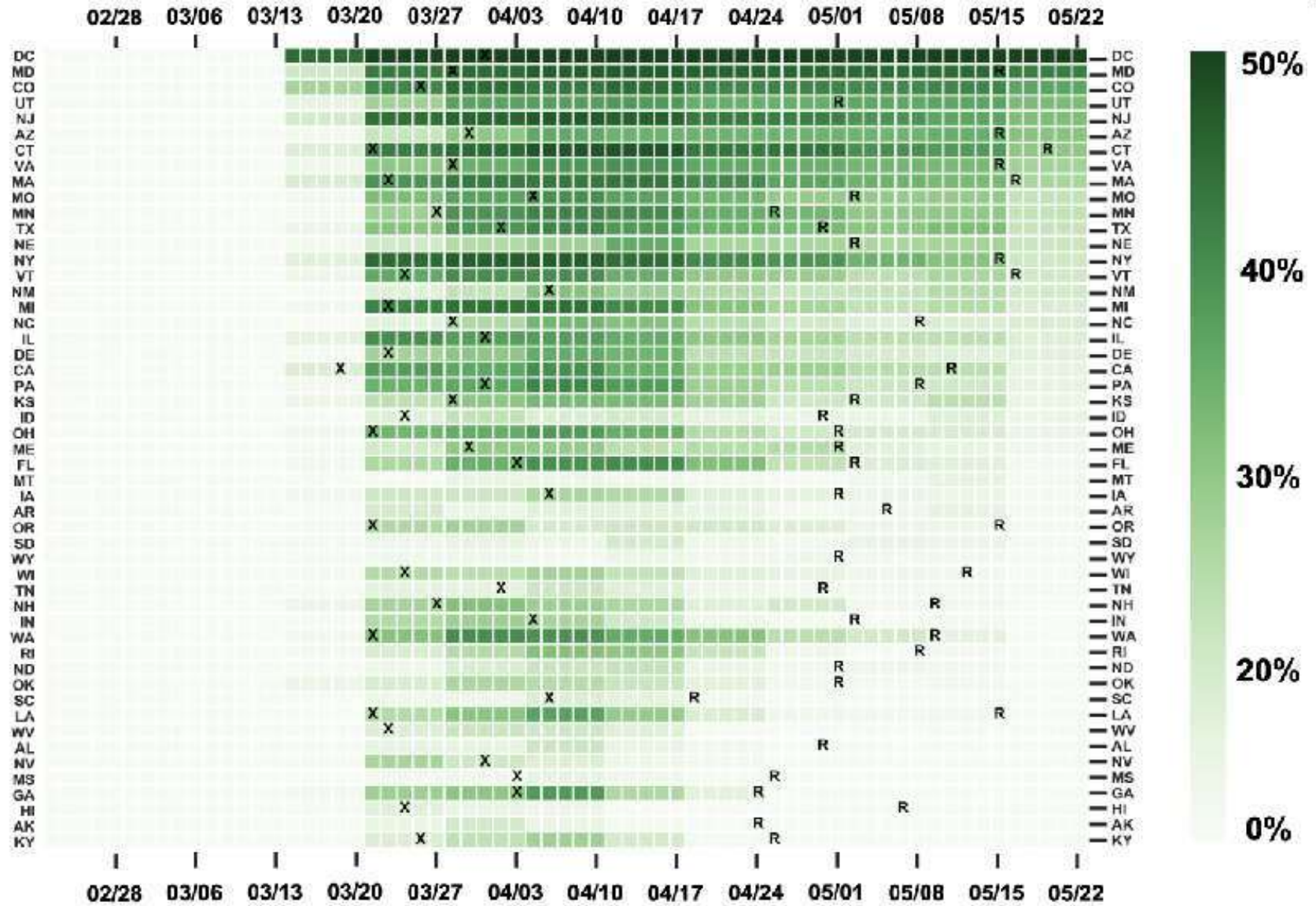
Percent of Workers Working from Home by State

February 24~May 22 data from University of Maryland COVID-19 Impact Analysis Platform data.covid.umd.edu

Graph displays workday data only for each state daily.

"X"s indicate statewide stay-at-home order dates.

"R"s indicate initial partially reopening dates.

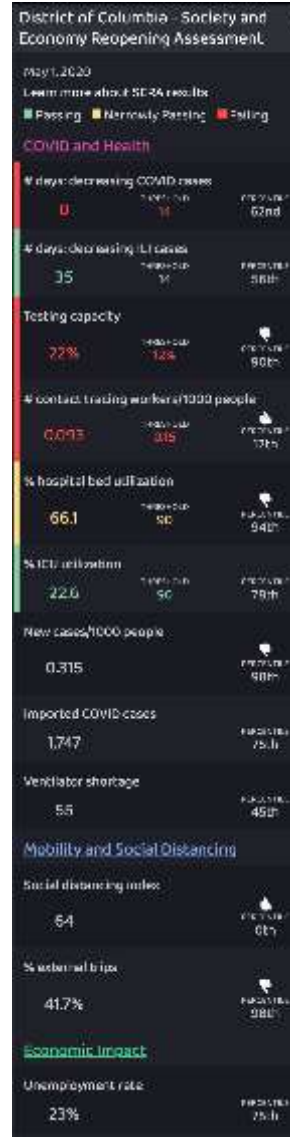


Évaluation de la réouverture de la société et de l'économie (SERA)



State	% hospital bed utilization	% ICU utilization	Testing capacity	#days: decreasing COVID cases	#days: decreasing ILL cases	# contact tracing workers/1000 people
AL	47.1	8.61	7.8	0	84	0.025
AK	38	3.63	1.8	0	14	NA
AZ	51.4	8.34	10.6	0	35	NA
AR	43.5	7.11	6.7	0	35	0.066
CA	54	11.42	7.7	0	35	NA
CO	46.6	22.08	21.1	0	42	NA
CT	60.8	58.8	28.7	0	42	0.006
DE	67.5	36.74	21.8	3	35	NA
DC	66.1	22.6	22	0	35	0.093
FL	58.6	10.96	8.6	0	49	0.023
GA	54.6	17.18	16.2	0	35	NA
HI	56.7	5.48	2	1	49	0.021
ID	37.1	8.86	6.9	1	7	NA
IL	46	29.58	19.7	0	35	NA
IN	47	17.27	18.7	0	35	NA
IA	30	18.93	17.3	0	0	0.011
KS	38.2	6.67	13.5	0	0	0.003
KY	46.6	5.11	8.3	1	84	NA
LA	49.2	26.57	17.1	0	84	0.015
ME	52.8	7.89	5.4	0	35	0.011
MD	67.5	35.32	19.4	0	35	0.041
MA	66.2	63.63	22.2	0	35	0.05
MI	46	31.74	22.2	1	14	0.013
MN	38.1	7.14	7.7	0	0	0.018
MS	43.4	13.28	10.1	0	0	0.06
MO	49.9	7.1	9.5	0	56	0.002
MT	46.6	2.39	3.2	1	49	0.113
NE	29.3	10.74	15.6	0	112	0.168
NV	55.2	10.09	12	0	21	0.026
NH	58	15.11	9.7	0	70	0.052
NJ	65.9	136.12	47.2	1	35	0.034
NM	42.3	14.32	5	1	42	0.038
NY	63.5	141.57	33.2	0	35	0.029
NC	53.8	8.09	8.2	1	35	NA
ND	36.5	4.01	3.7	4	35	0.329
OH	50.4	9.89	13.3	0	0	0.059
OK	40.6	5.02	5.9	0	0	0.038
OR	48.8	5.97	4.4	0	35	0.024
PA	54.5	23.4	20.7	0	35	0.012
RI	52.8	47.2	13.4	0	84	0.095
SC	53.9	9.22	10.5	0	14	0.039
SD	28	11.56	14.5	0	77	0.102
TN	48.1	9.87	6.4	0	35	0.004
TX	47.7	6.6	8.3	1	35	0.04
UT	41	13.27	4.3	0	35	0.013
VT	61.3	11.26	5.4	0	84	0.077
VA	54.9	16.47	16	0	42	NA
WA	55.8	16.74	7.4	0	49	0.093
WV	46.1	3.21	2.4	1	56	NA
WI	41.3	9.08	9.2	0	42	0.045
WY	37	3.85	5.8	5	0	0.017

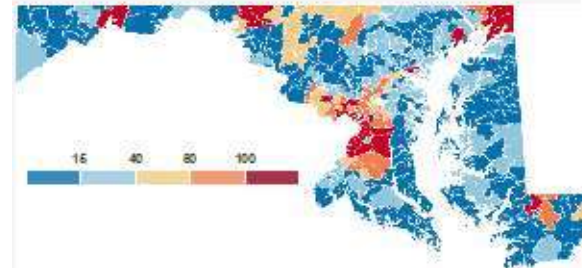
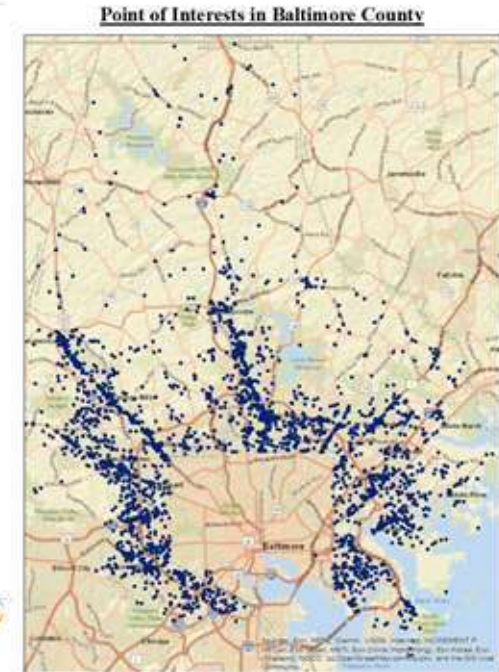
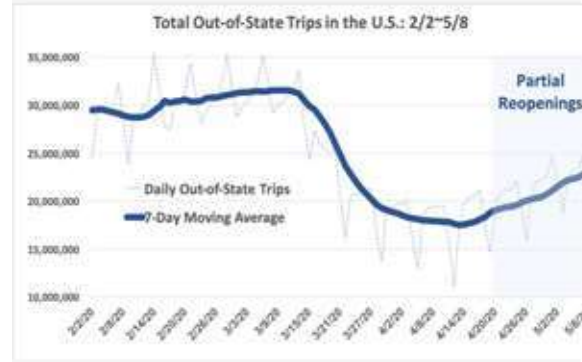
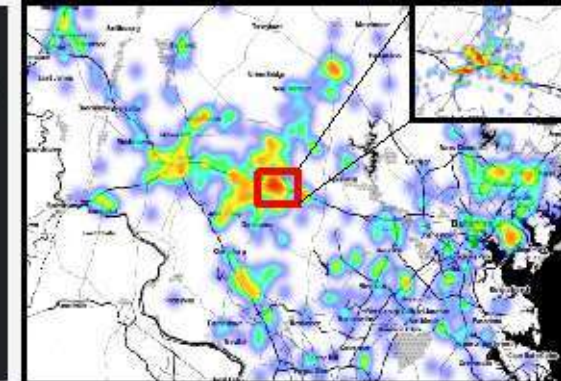
Passed Narrowly passed Failed



- Reconnaît que la réouverture est une décision politique qui a besoin d'un soutien décisionnel ;
- Utilise 16 paramètres pour évaluer de manière exhaustive l'état de préparation à la réouverture ;
- Les principaux facteurs de santé sont vérifiés par rapport à des critères de sélection établis ;
- Compare un état ou un comté avec le reste de la nation pour voir s'il est plus ou moins prêt à être réouvert ;
- Trace la tendance quotidienne pour voir si un état ou un comté s'en sort mieux ou moins bien dans le temps pour chaque facteur de réouverture.
- Évaluation avec toutes les données en un seul endroit et effectuée en une minute.

Résumé des cas d'utilisation des données et des plates-formes

- Aide à la décision sur la réouverture
- Surveillance du trafic et du comportement des voyageurs
- Miles parcourus et analyse des recettes
- Tendances en matière de visites des POI (lieux d'intérêt/activité)
- Contribution à la modélisation de l'épidémie
- Surveillance des points chauds pour tous les POI
- Prédiction des épidémies et déclin précoce
- Recherche en temps réel des contacts dans la communauté
- Stratégies locales d'endiguement
- Voyages extérieurs et cas importés
- Suivi de l'impact économique et sur l'emploi
- Suivre les progrès de la reprise économique





- **Ministère des transports**

Suivi des déplacements : #trips (déplacements) quotidiens par tranches de distance par état et par comté.

- **Centre de contrôle des maladies**

Intégrer la mobilité et les données de distanciation sociale dans les modèles d'épidémie afin de prédire les cas et les décès futurs.

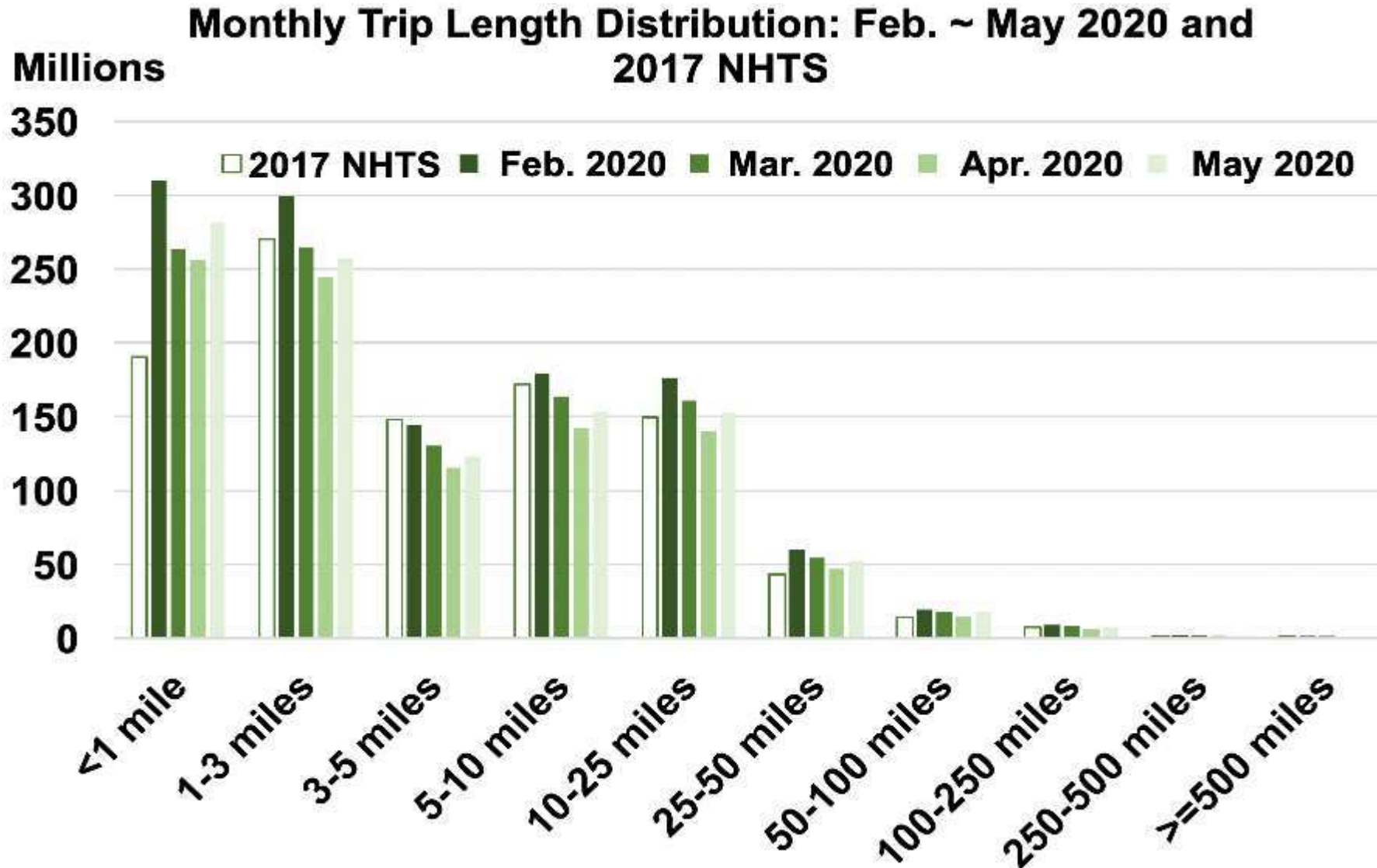
- **Département des affaires des anciens combattants**

Utiliser l'outil SERA et ses paramètres pour aider à déterminer quand rouvrir certaines installations dans des États et des comtés spécifiques.

- **Département du Trésor et Banque de la Réserve fédérale**

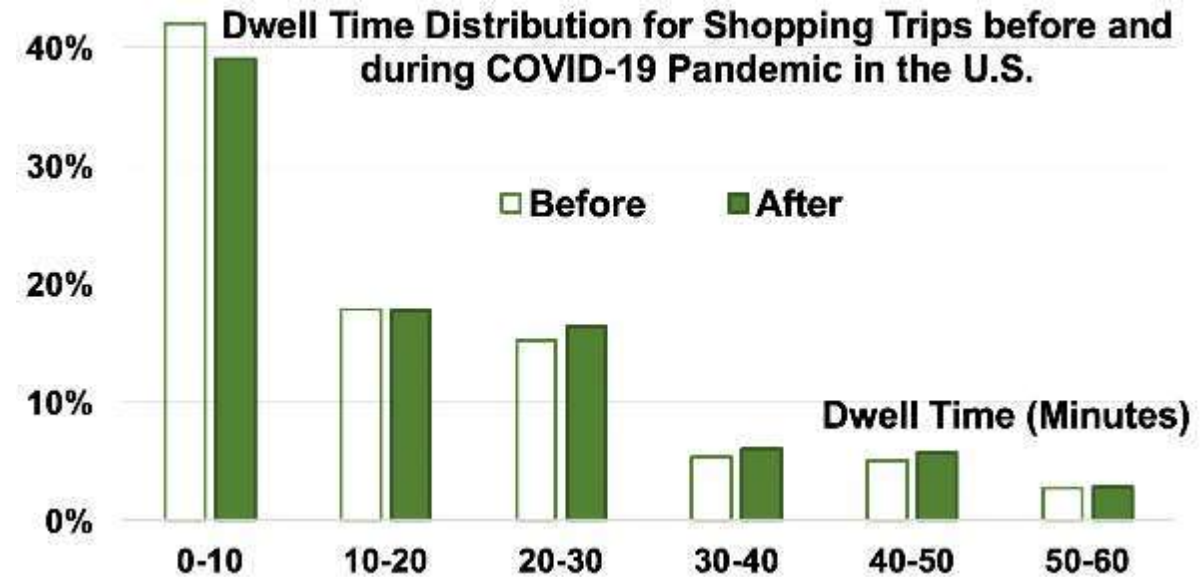
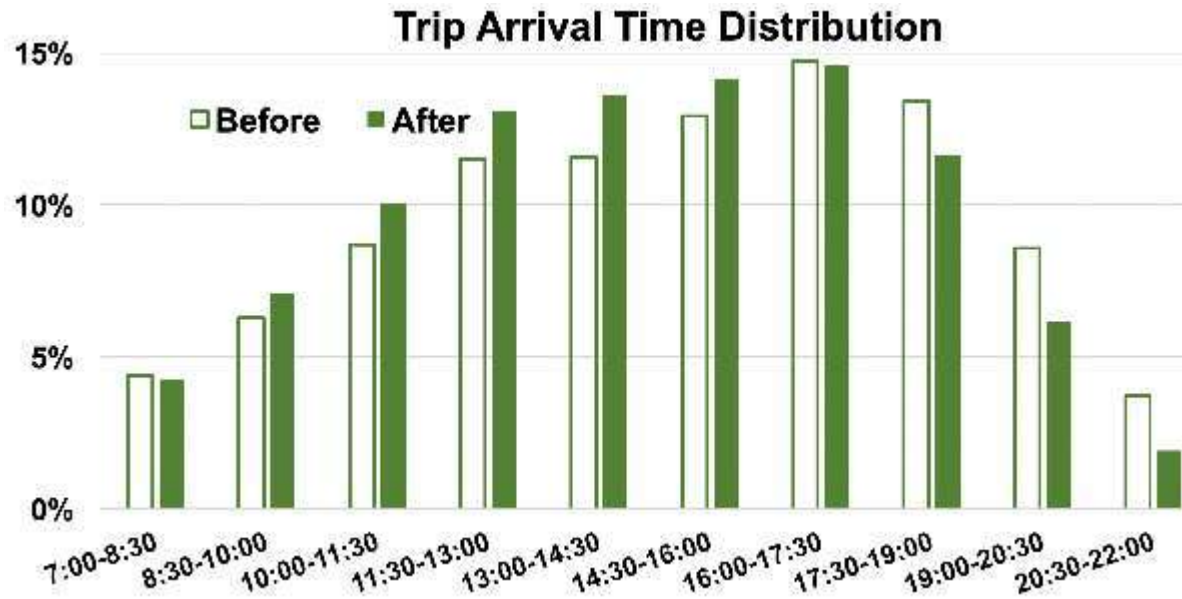
Utiliser la mobilité et les mesures économiques sur la plate-forme pour l'analyse de l'impact économique et financier.

Tendances des déplacements et des distances parcourues





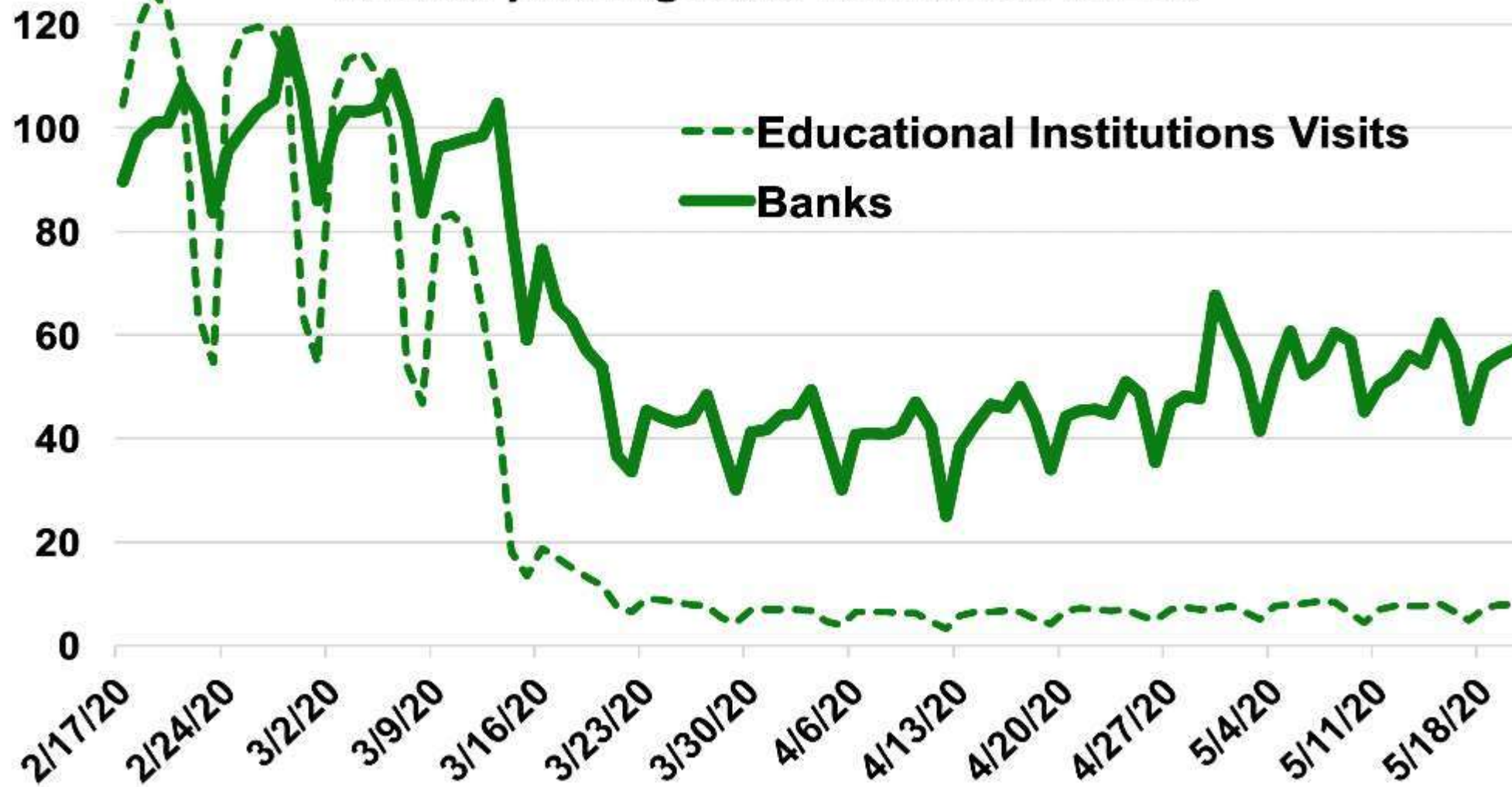
- Répartition des heures d'arrivée et des durées d'activité pour les déplacements pour achat



Tendances des points de visite par catégorie et par lieu de POI



Daily Visits to Educational Institutions and Banks February averages are normalized to 100



Contrôle des voyages à l'extérieur

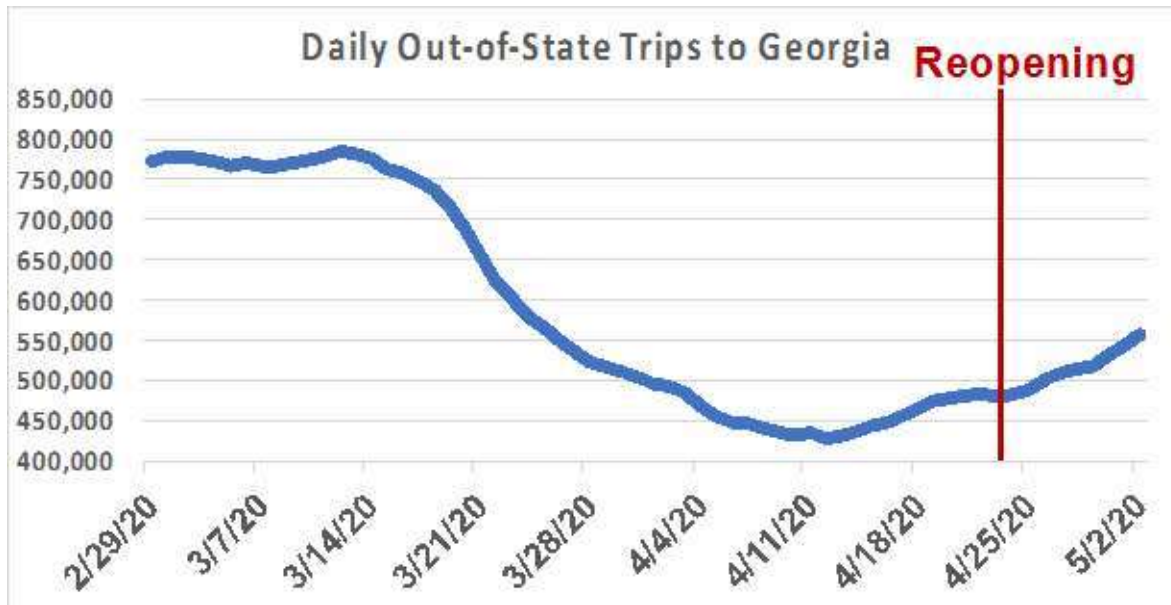
Exemple : Suite à la réouverture partielle 4/24 en Géorgie

% restant à la maison : baisse de 32 %.

Distance parcourue/personne : en hausse de 19%.

voyages non professionnels : en hausse de 24%.

Voyages de l'extérieur vers la Géorgie : en hausse de 13 %.



Voyage en Géorgie par l'État : Les 10 premiers États		
État	Voyages quotidiens après la réouverture	Variation en
AL	140,910	14%
SC	135,707	12%
TN	118,606	11%
FL	97,483	17%
NC	27,748	11%
KY	5,217	10%
MS	3,962	10%
VA	2,768	11%
TX	1,599	10%
IL	1,446	-4%
Tous les États	546,159	13%

Corrélation entre les cas d'importation et les cas COVID

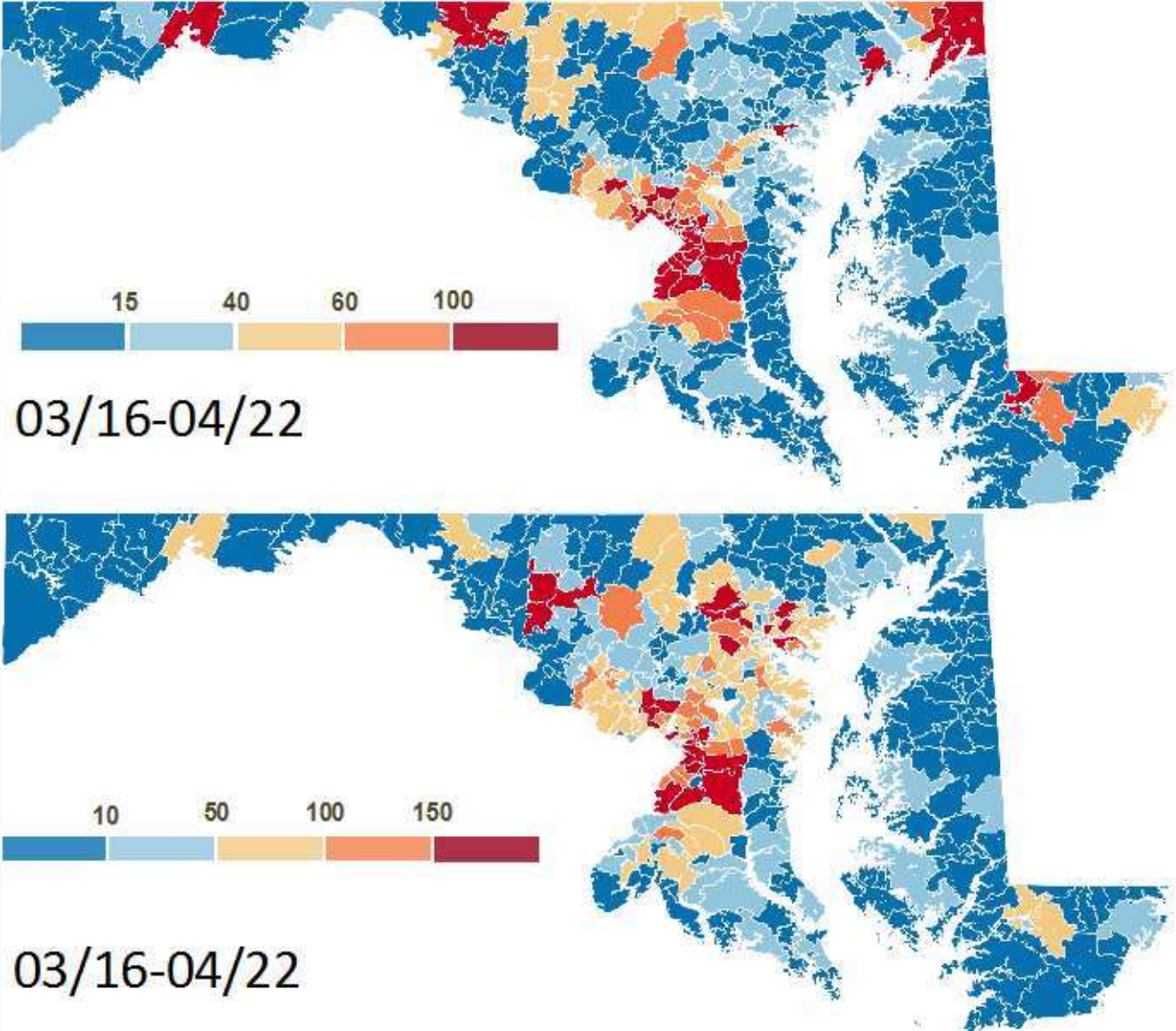


Nombre de cas importés par des voyages hors de l'État dans le Maryland

Le comté de Prince George

County	Imported COVID cases
Prince George's County, Maryland	22,675
Baltimore County, Maryland	16,881
Baltimore city, Maryland	12,883
Montgomery County, Maryland	11,700
Anne Arundel County, Maryland	10,256
Howard County, Maryland	7,133
Harford County, Maryland	4,036
Frederick County, Maryland	3,858
Cecil County, Maryland	3,285
Carroll County, Maryland	2,747
Charles County, Maryland	2,999
Washington County, Maryland	2,723
Wilcomco County, Maryland	1,778
Calvert County, Maryland	1,490
St. Mary's County, Maryland	1,283
Queen Anne's County, Maryland	1,198
Worcester County, Maryland	1,111
Caroline County, Maryland	846
Talbot County, Maryland	860
Dorchester County, Maryland	763
Allegany County, Maryland	579
Somerset County, Maryland	378
Kent County, Maryland	513
Garrett County, Maryland	401

Nombre de cas COVID-19 confirmés dans le Maryland



Comté de Baltimore, MD

- Pour la surveillance des hotspots, la plateforme utilise des données anonymes pour surveiller automatiquement les visites quotidiennes à plus de 6 000 endroits.
- Pour la prévision des risques d'épidémies, la plateforme utilise le nombre de visites, les origines des visites et les taux d'infection COVID à l'origine pour prévoir les endroits à haut risque pour les nouvelles épidémies et suggérer des mesures préventives.

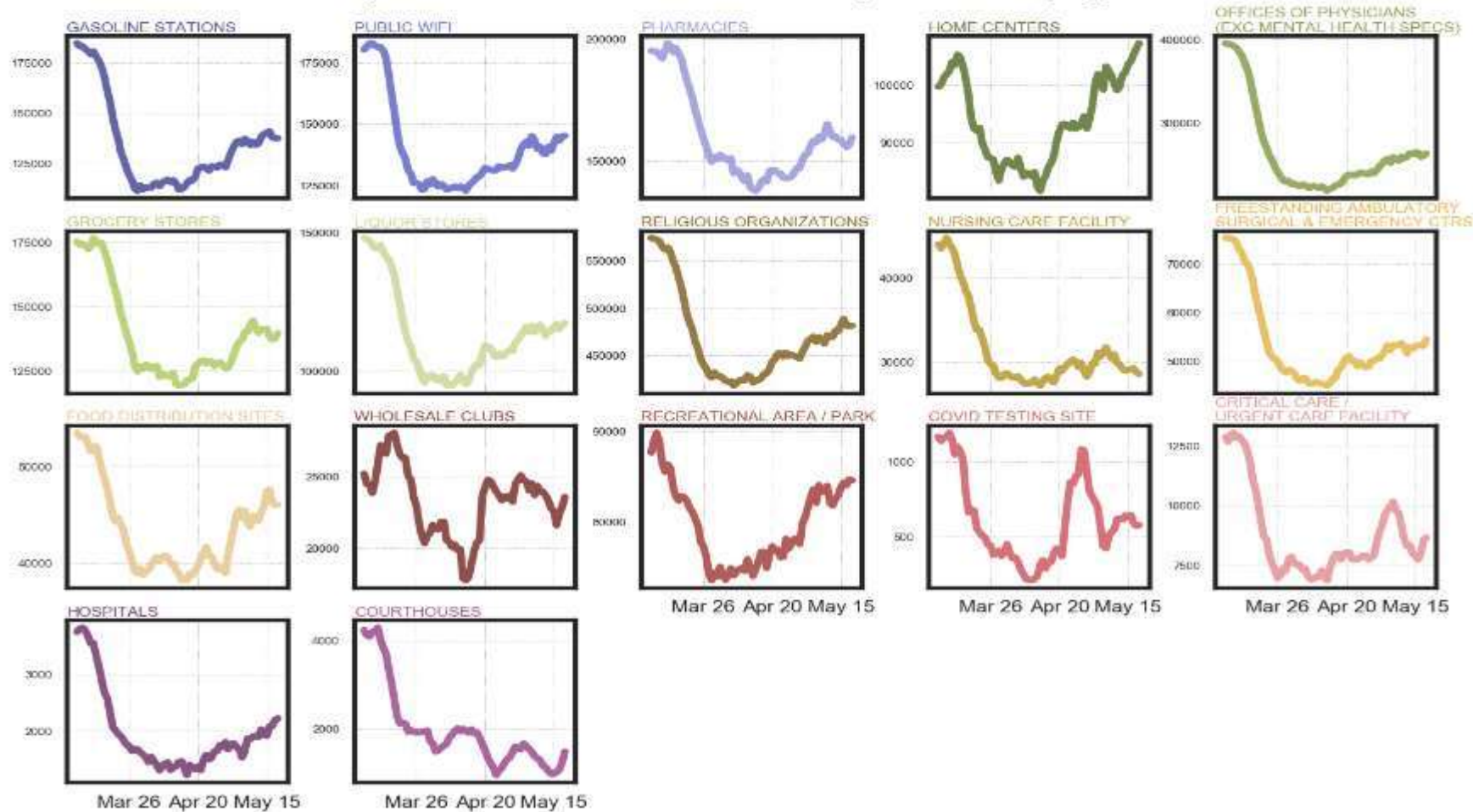


Tendances des visites de POI pour la prévision des risques d'épidémie

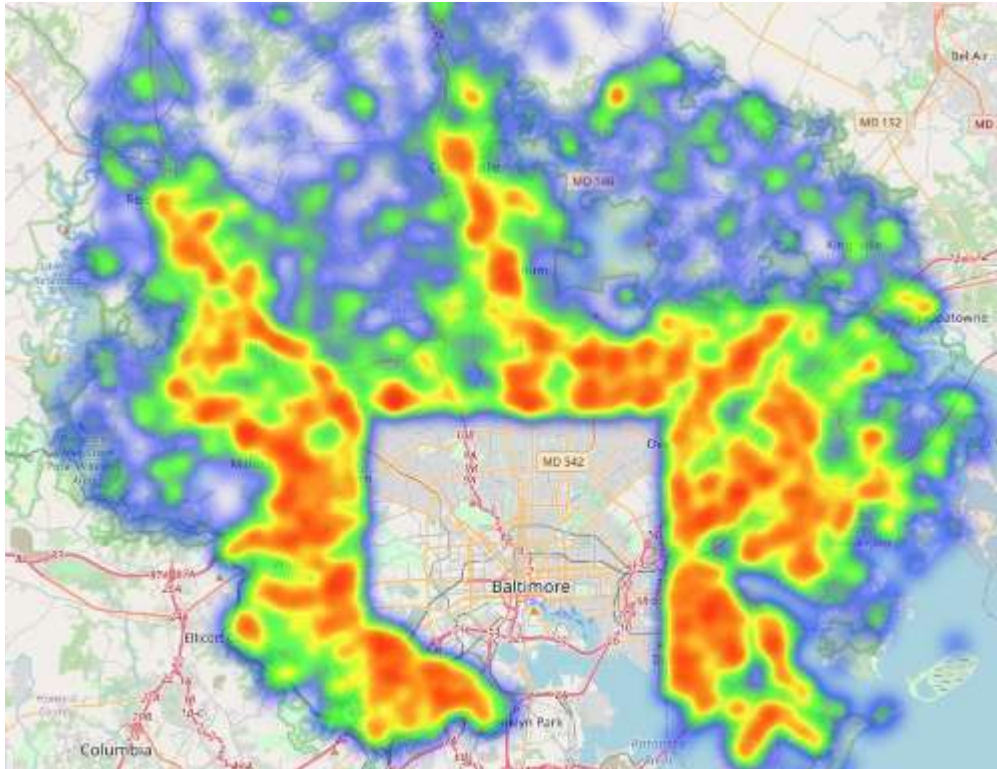


- Visites quotidiennes de certains types de POI dans le comté de Baltimore

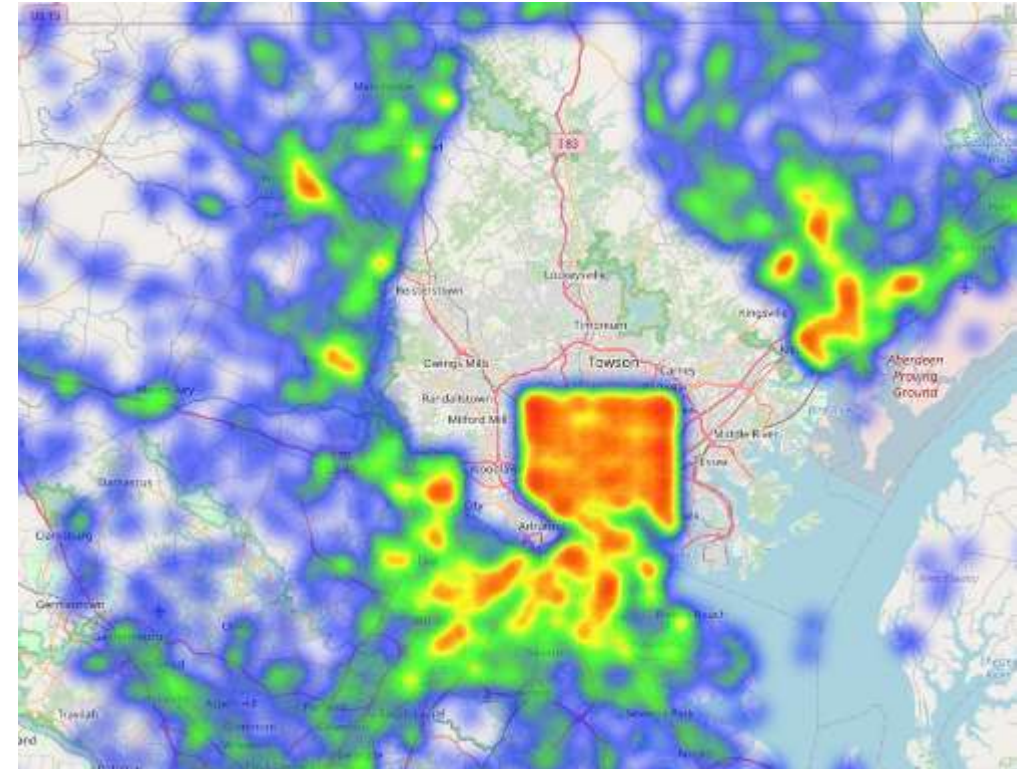
Temporal trend of visit counts by 17 facility types



- Les points chauds du voyage hors du comté pour le comté de Baltimore



Destinations de voyage

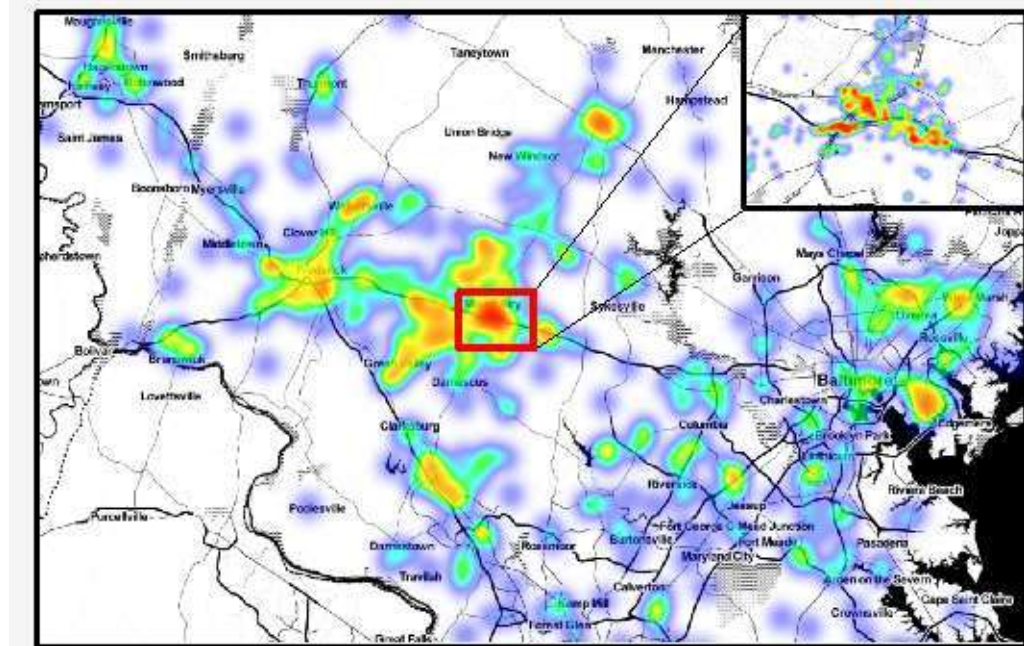


Origines du voyage

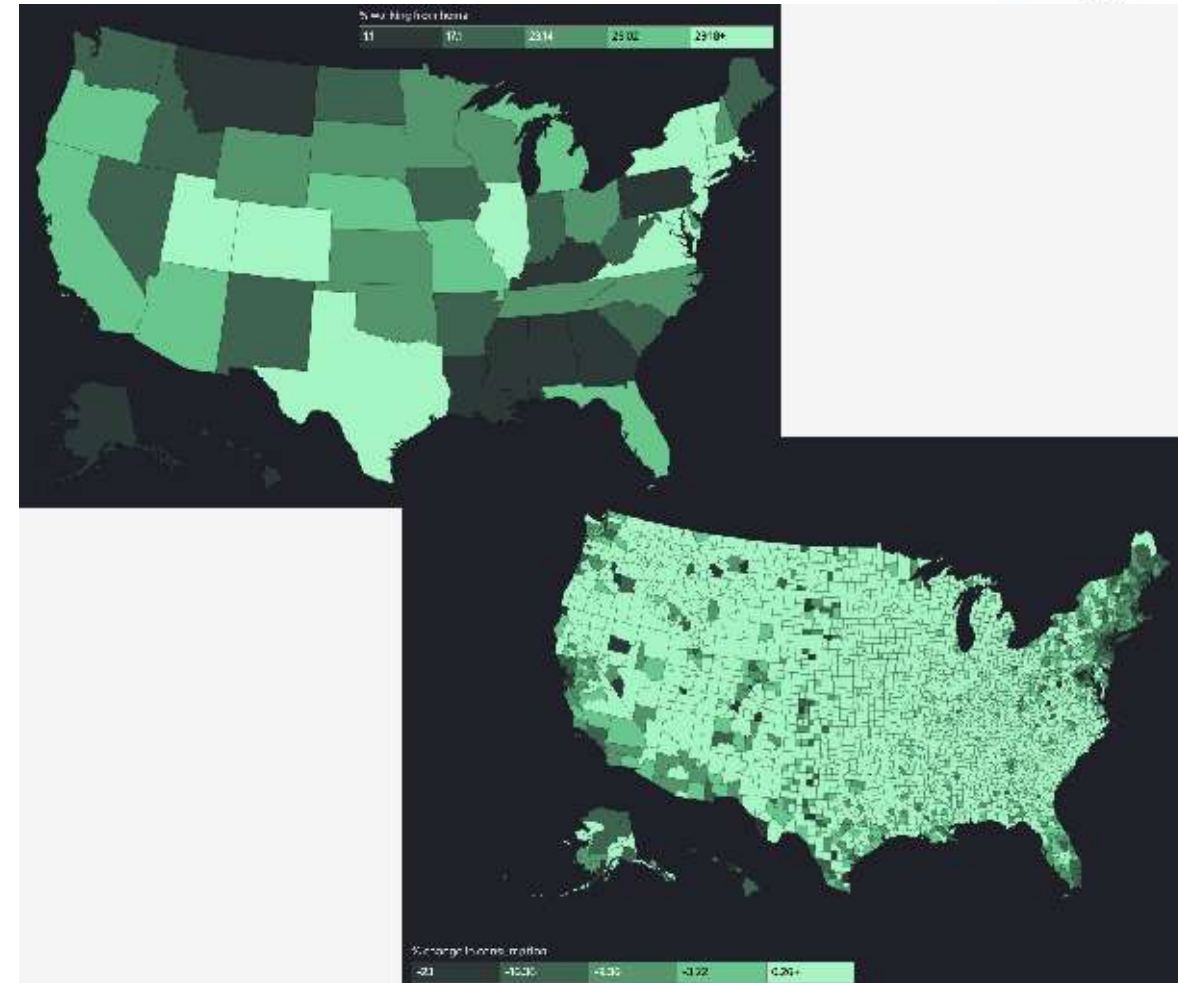
Recherche des contacts et confinement local



- Quelques minutes après une nouvelle épidémie, nous pouvons utiliser les données des appareils mobiles (protégées) pour effectuer une recherche globale des contacts au niveau Communautaire, et recommander des zones de quarantaine localisées. Cela complète la recherche traditionnelle des contacts au niveau individuel, qui prend beaucoup plus de temps.
- Par exemple, l'épidémie de la maison de retraite "pleasant view" semble être corrélée avec des visites de non-employés 10 jours avant l'épidémie.



- Évolution de la consommation, du pourcentage de personnes travaillant à domicile et du nombre de visites dans les différents types d'entreprises.
- Suivre les progrès de la reprise économique et fournir une aide à la décision.
- Guider la conception et la mise en œuvre des politiques de relance économique dans un souci d'efficacité.



% travaillant à domicile par état et par comté impact de COVID-10 sur le commerce de détail, l'hôtellerie, l'alimentation et les boissons, les divertissements et les loisirs.

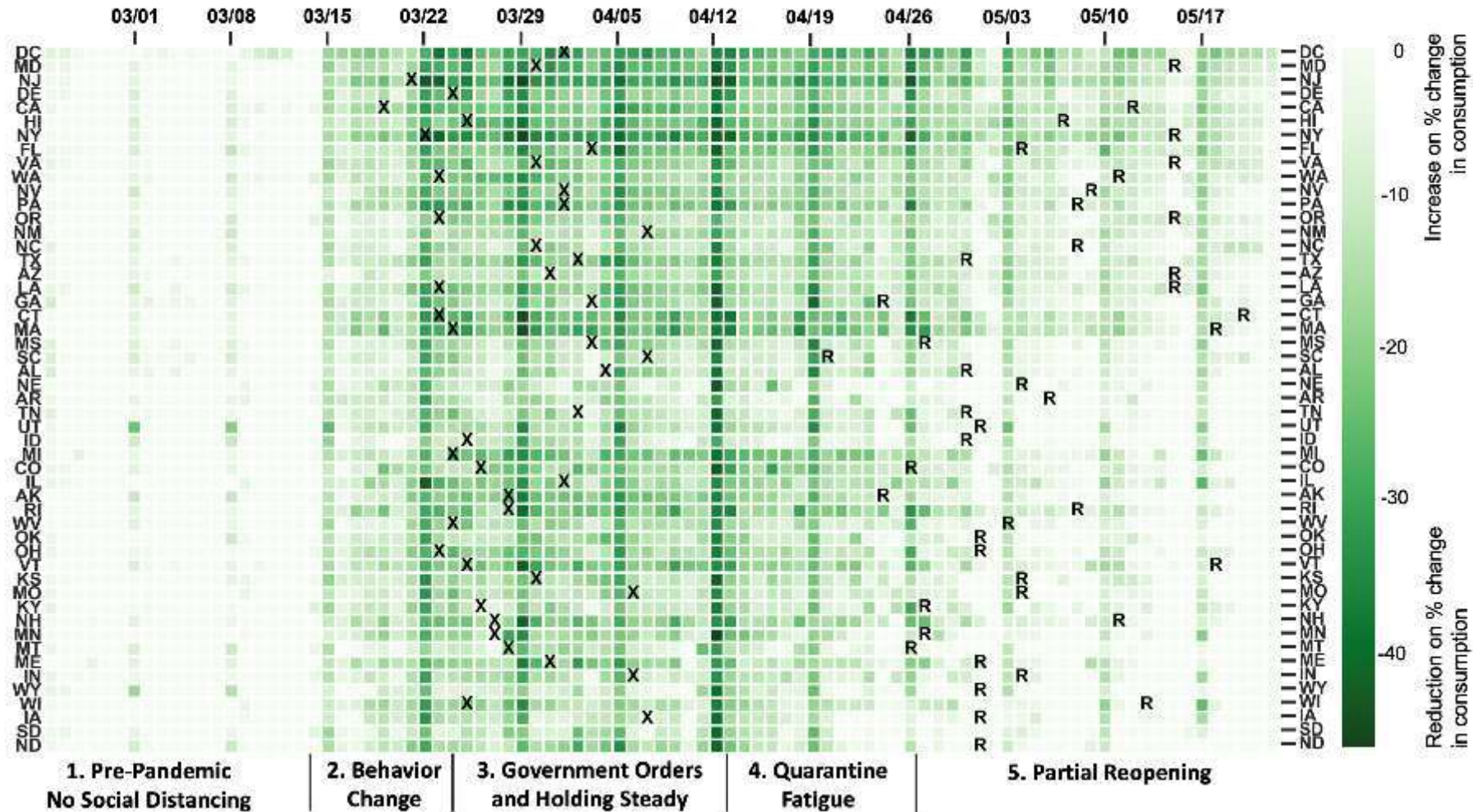
Changements dans les visites des sites de consommation



% Change in Visits to Consumption Sites by State

February 24~May 22 data from: data.covid.umd.edu

"X" indicates statewide stay-at-home order date, "R" indicates phase 1 partially reopening date.



Prochaines étapes



- **Voyages par mode de transport (avion, train, bus, voiture, marche, vélo, et autres)**
- **Origine et destination des voyages**
- **Des mises à jour quotidiennes/hebdomadaires sur l'impact économique et sur l'emploi pour chaque comté par secteur économique, y compris les pertes/gains d'emplois par secteur**
- **Intégration des données sur la mobilité, du modèle de voyage et du modèle d'épidémie pour l'analyse des scénarios de politique de santé publique, l'analyse des scénarios de réouverture, l'optimisation et l'aide à la décision**



Impact de la crise COVID-19 sur le transport dans les grandes agglomérations à court et moyen terme

André BROTO

Coordinateur du TS 2

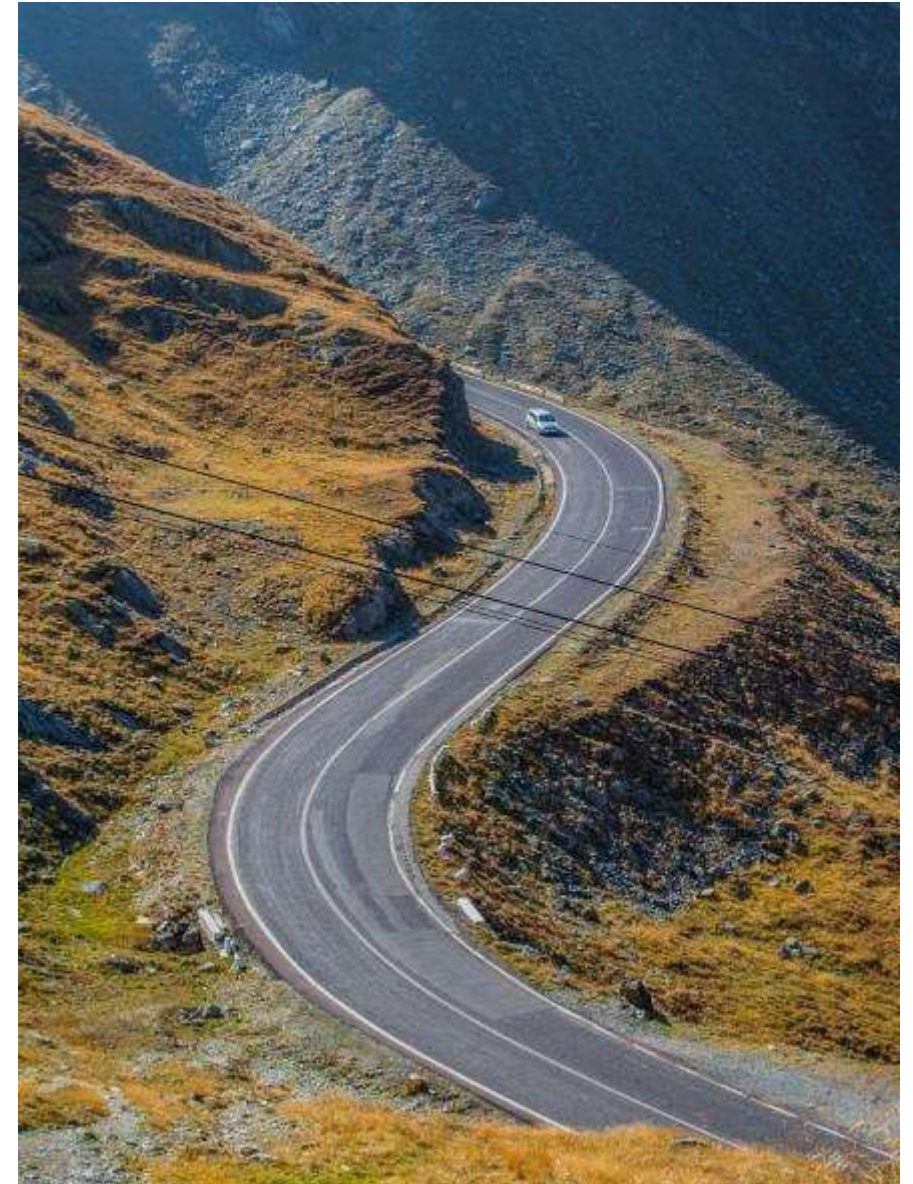
Président de PIARC France

Paris

3 juin 2020

Résumé

- Périmètre : pourquoi " le transport dans les grandes agglomérations " ?
- Les tendances de la mobilité en France au cours des dernières décennies
- Du verrouillage à la réouverture
- De l'enfermement à une nouvelle mobilité ?
- Qu'en est-il du rôle de " TS 2 Mobilité " ?



Périmètre : pourquoi " le transport dans les grandes agglomérations " ?

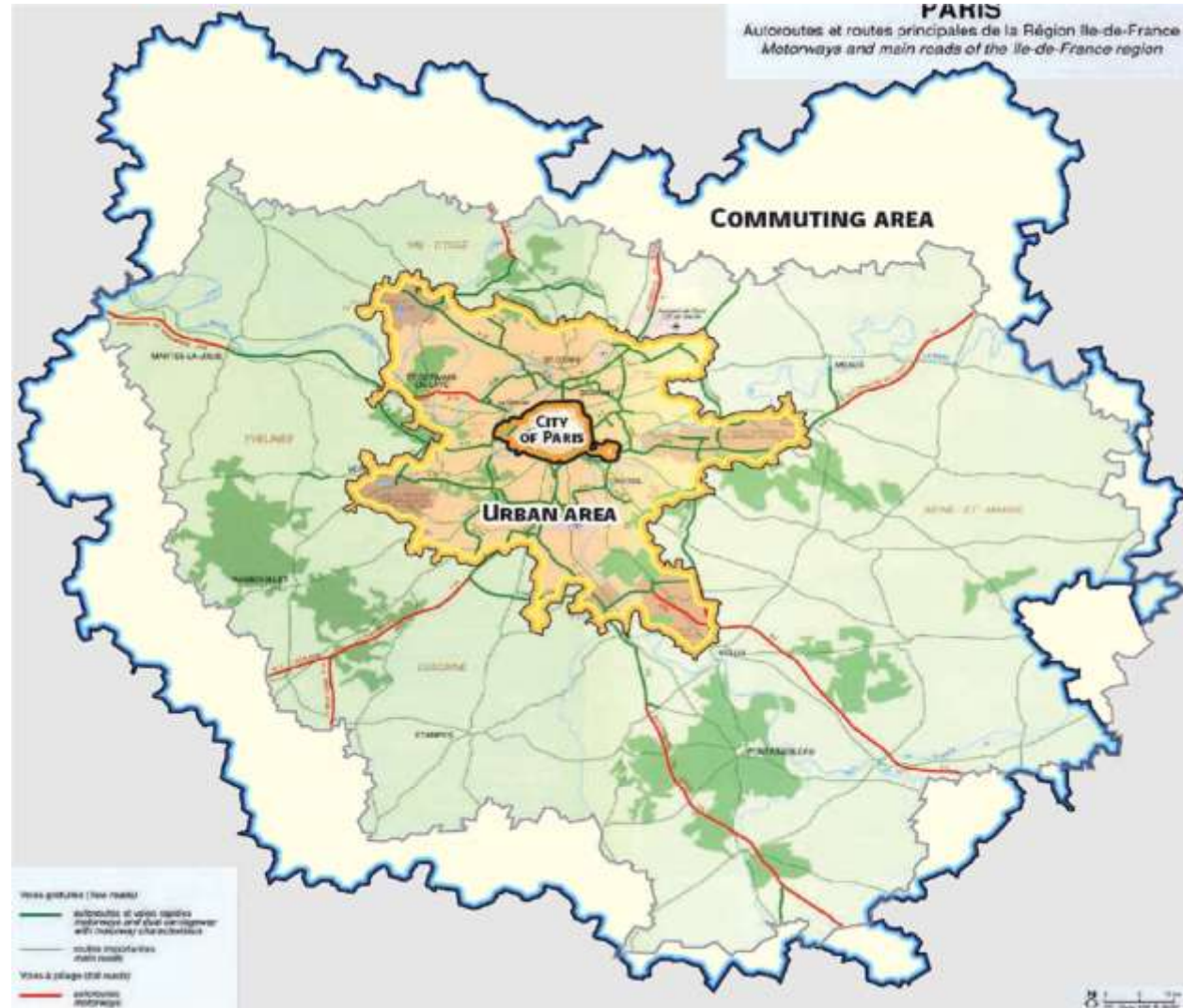
- Les zones urbaines ne peuvent pas survivre sans leur arrière-pays : elles ont besoin de biens et de main-d'œuvre provenant des zones périurbaines ou rurales
- Les personnes vivant dans les zones périurbaines ou rurales ont besoin d'un accès efficace aux services fournis par les villes (emploi, éducation, culture, bien-être, ...)

Toutes ces personnes utilisent les moyens de transport dans la zone urbaine / la ville



Un exemple : Paris et son arrière-pays

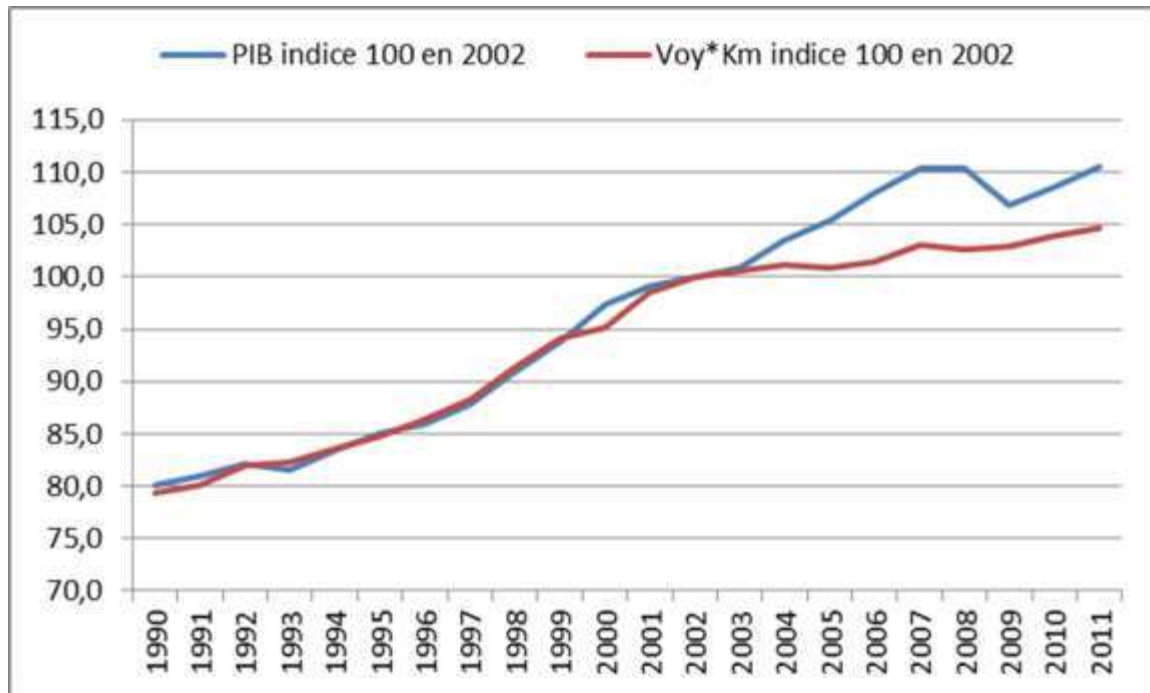
- Paris
 - 86 km²
 - 2,2 millions d'habitants
- Région Ile de France
 - 12 000 km²
 - 12 millions d'habitants
- La zone de chalandise de Paris est plus grande que celle de l'Ile de France



Les tendances de la mobilité en France au cours des dernières décennies



L'évolution de la mobilité en France de 1994 à 2008



- Tendances entre les enquêtes nationales sur les transports en 1994 et 2008 (tous les modes de transport nationaux)
 - Courts trajets quotidiens (moins de 80 km)
 - Longs voyages (plus de 80 km)

Mobility trends daily short distance trips	1994	2008	%
Distance per person and per day	23,1	25,2	9%
average length per trip	7,3	8,0	10%
Number of trips per day	3,16	3,15	0%
" + 0,7% per year "			
" More far "			

Mobility trends for long distance trips (voyage)	1994	2008	%
Distance per person and per year	5232	6020	15%
average length per trip	947	944	0%
Number of trips per year	5,53	6,38	15%
Number of nights per trip (duration)	5,0	4,2	-16%
" + 1% per year "			
" More often, Less time "			

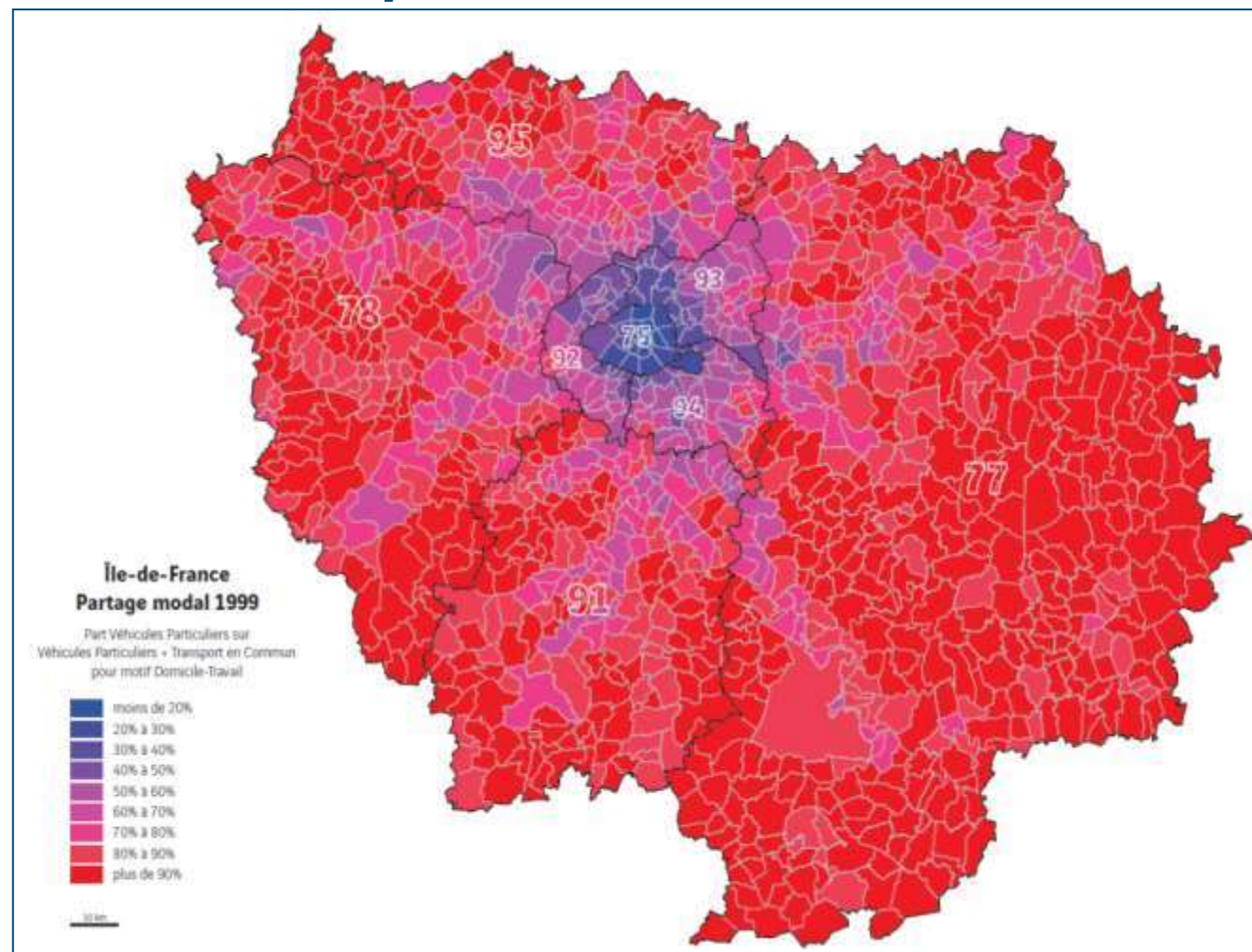
Durée moyenne des trajets domicile-travail en Île de France (région parisienne) de 1975 à 1999 : "plus loin".

Autres tendances dans les transports en France

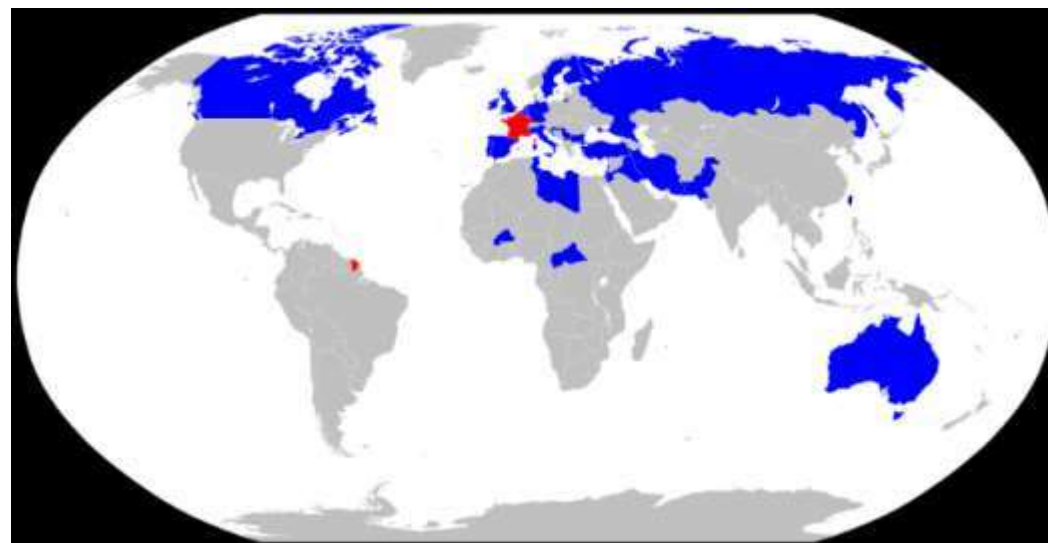
- Répartition modale :
 - Au niveau national et malgré une politique donnant une forte priorité aux investissements en faveur des transports publics depuis 2006 au niveau national, il y a
 - Pas de changement dans la répartition modale pour les passagers
 - Une aggravation de la répartition modale pour le fret (plus de camions et moins de trains)
- Coûts de la mobilité (courts trajets quotidiens)
 - Augmentation des coûts de la voiture particulière pour l'utilisateur
 - En moyenne, les coûts des transports publics diminuent pour l'utilisateur
 - En moyenne, augmentation des coûts des transports publics pour les budgets des villes
- De nombreux projets sont abandonnés en raison d'un manque croissant de soutien public

Répartition modale transports publics / transports privés parmi les déplacements motorisés : de 80% des transports publics dans le centre à 20% dans les banlieues et dans la zone périurbaine

- Les avantages offerts par les transports publics se concentrent dans les centres-villes



Tendances sur les coûts de la mobilité : manque croissant d' "équité sociale" et protestations des "gilets jaunes"



Covid-19 et le transport urbain en Espagne (par Andrés Monzon de Caceres 5 mai 2020)

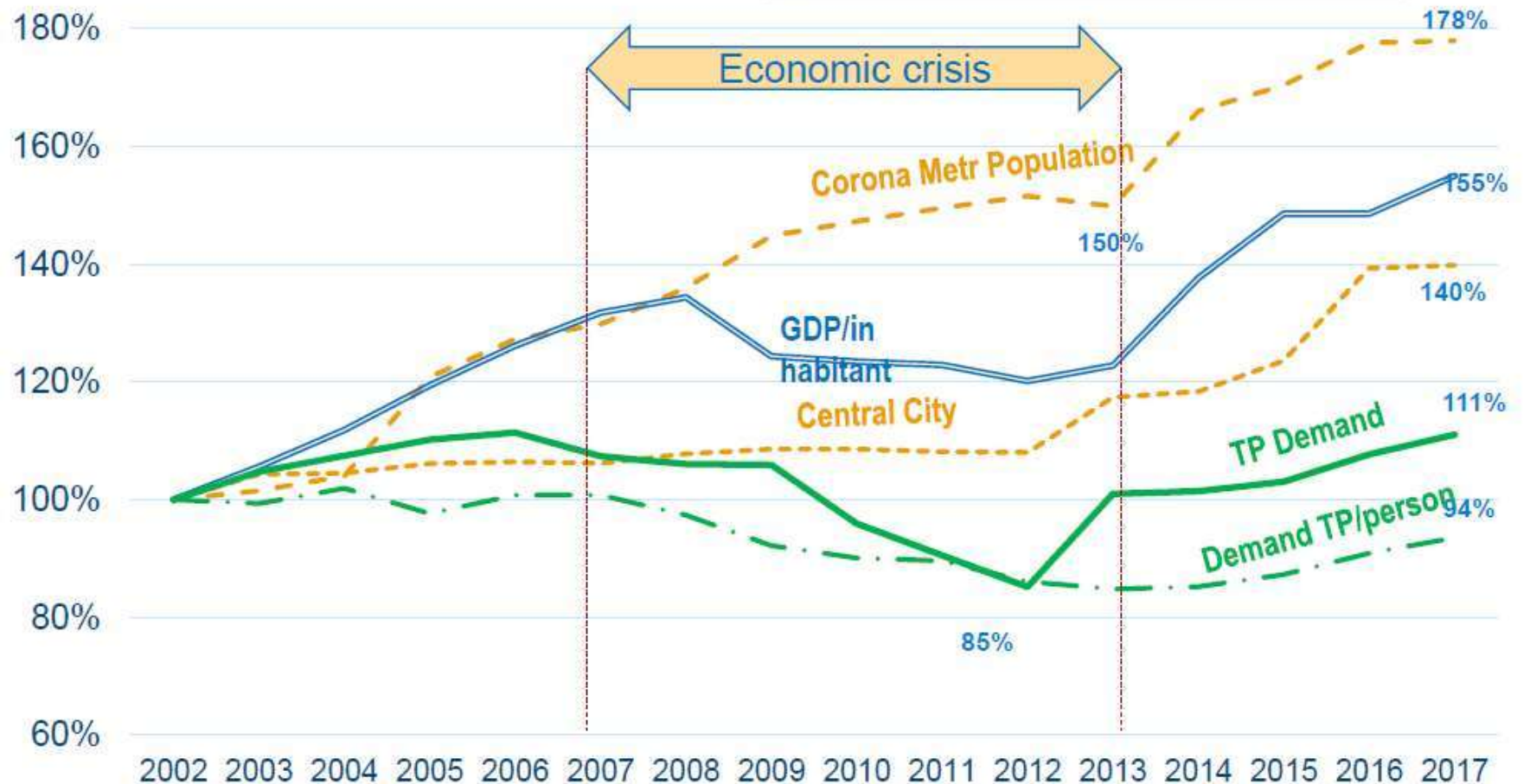
Mobility Observatory - economic crisis and public transport - 24 cities

We already have the experience of the 2007-13 economic crisis

- ↓ Public Transport trip loss
- ↑ Urban sprawl
- ↑ Car dependency
- ↑ Economic, social and environmental costs

Economic Crisis (2007/13):
↓ Public Transport demand

Urban Dispersion (2002/17):
grows car use and long trips



Du verrouillage à la réouverture

- La réouverture en France a commencé le 11 mai 2020
- Principe : Remettre l'économie sur les rails sans déclencher une deuxième épidémie



Réouverture des transports publics en France (Webinaire Institut

Montaigne, par Thierry Mallet PDG TRANSDEV mai 2020)

- Quelques chiffres sous la contrainte de l'éloignement
 - La capacité d'un bus est réduite de 80 à environ 20 passagers
 - L'offre de transport se situait entre 80 et 100 %
 - Les coûts de fonctionnement sont plus élevés en raison des contraintes sanitaires
 - La demande était d'environ 20 et 30%.
- Les pertes de revenus des transports publics pour l'ensemble des villes françaises devraient atteindre 4 à 5 milliards d'euros. Les principales raisons sont les suivantes :
 - Moins de demande (chômage, travail à distance, ...)
 - Mesures d'éloignement et réduction des capacités des bus ou des trains
 - Mesures sanitaires / augmentation des coûts de fonctionnement

Le confinement nous a montré que nous pouvons changer nos habitudes

- Les frontières entre le domicile et le travail, ou entre le domicile et l'entreprise, se sont déplacées
 - C'est l'occasion de modifier la demande de trafic à l'heure de pointe
 - Mais peut également entraîner une extension urbaine accrue et une augmentation des "déplacements à longue distance".
- On saisit mieux que le fret est important pour les villes
 - C'est une opportunité pour optimiser les investissements logistiques en relation avec les grandes zones urbaines
- La compréhension du manque croissant d'équité sociale est meilleure
 - C'est une opportunité de rééquilibrer l'offre de transport public, et/ou le coût de la mobilité pour les usagers, entre les centres-villes et les périphéries
- La volonté des villes de développer des infrastructures actives pour les piétons et les cyclistes est meilleure
- La volonté des communautés rurales de développer le covoiturage est meilleure
- Etc.

Nouvelle volonté des villes en faveur des aménagements cyclables (CEREMA Sandrine Rouzic)



Du confinement à une nouvelle mobilité ?



Covid_19 est aussi l'occasion de remplacer "les anciennes façons de faire les choses par de nouvelles" (cas français à discuter)

- Développer le travail à distance et les autres avantages de la transition numérique
- Développer les services et les pistes cyclables, ainsi que le soutien financier
- Réaffecter les services de transport public de très courts trajets (0 à 5 km) dans les centres-villes à des trajets de moyenne distance dans les zones périurbaines
 - Pour les trajets très courts, remplacer les services de bus par des équipements de vélo
- Mettre l'accent sur la multimodalité (transporter plus et mieux avec les réseaux existants)
- Modifier la politique tarifaire des transports publics pour passer d'un système "forfaitaire" (vous pouvez utiliser les transports publics autant que vous le souhaitez pour le même tarif) à un système "vous payez à l'usage".
- Etc.

Le CEREMA a publié des guides pour promouvoir le cyclisme et tester des installations temporaires.

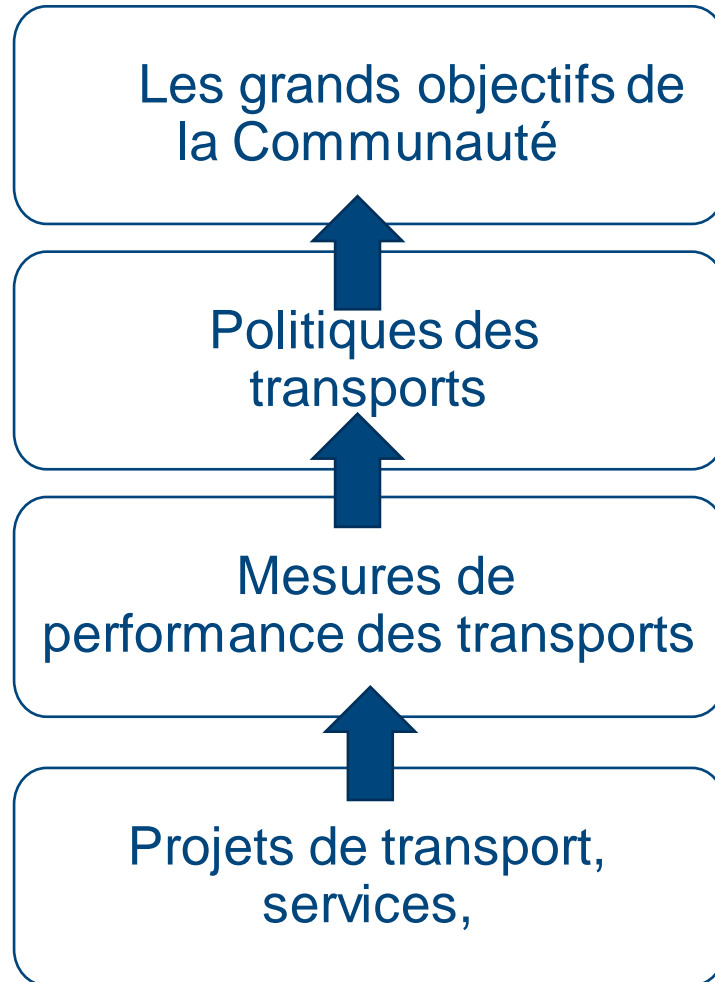


- <https://www.cerema.fr/fr/actualites/velo-deconfinement-guide-express-amenagements-cyclables>

Qu'en est-il du rôle du " TS 2 Mobilité " ?



Avant le Covid-19, nous avons dit : Gardons toujours à l'esprit les grands objectifs de la communauté



- Les routes et les domaines du transport routier sont en constante évolution en réponse aux grands changements sociaux, économiques et environnementaux.
 - Le changement climatique et la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre
 - les événements climatiques extrêmes
 - les tendances de l'urbanisation
 - **Attentes sociales**
- Les routes sont le **patrimoine national principal**
- **une pression croissante sur les capacités de financement**
- Le financement et la gestion des risques pour la création, la rénovation et l'entretien des actifs routiers sont des priorités dans le domaine des transports.

Après le Covid_19, nous devrions ajouter : Les attentes sociales sont de plus en plus importantes

- Nous devrions :
 - Se concentrer non seulement sur les véhicules ou les routes, mais aussi sur les besoins et les attentes des personnes
 - Se concentrer non seulement sur la demande de trafic mais aussi sur la demande de mobilité des personnes (tous modes)
 - L'accent est mis sur l'évolution des tendances de la mobilité et du comportement des personnes
 - Focus sur les tendances du soutien public aux nouvelles politiques de transport
- Ces remarques sont particulièrement importantes pour
 - CT 2.1 Mobilité dans les zones urbaines et
 - CT 2.2 Mobilité dans les zones rurales

Merci de votre attention !



André BROTO

Président de PIARC France

Coordinateur du TS 2

Andre.broto@vinci-autoroutes.com

[@André_Broto](#)

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



[@PIARC_Roads](#)



World Road
Association PIARC



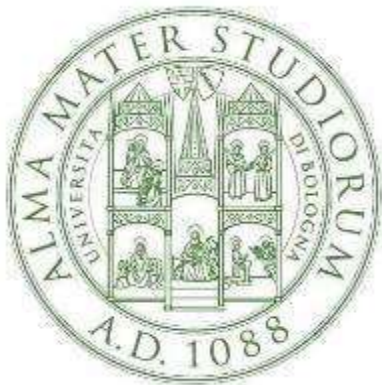
World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org





Créer des espaces urbains vivables et COVID-19 Réponse à la crise : *le cas de Milan et de Bologne en Italie*

Andrea SIMONE

Président du Comité technique 2.1 de PIARC sur la mobilité dans les zones urbaines
Professeur, Département DICAM, Alma Mater Studiorum Université de Bologne



Webinaire en ligne sur la crise COVID

3 juin 2020

Phase 1 - Du 8 mars au 4 mai

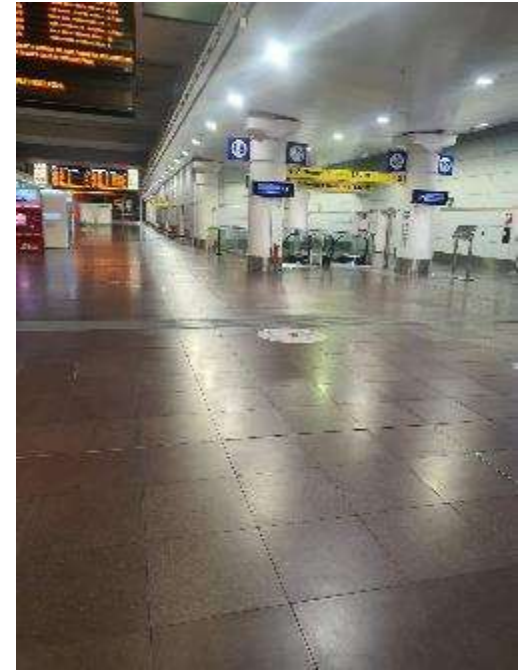
Confinement

Une pause a été imposée à la vie urbaine

Des routes tranquilles, un ciel vide, des rues et des parcs déserts, des cinémas, des cafés et des musées fermés - une pause dans la frénésie de la dépense et du travail qui nous est si familière à tous.

La réalité du confinement transforme en villes fantômes des endroits que nous connaissions autrefois.

Tout ce que nous connaissons de notre monde urbain s'est arrêté de façon brutale.



Phase 2 - après le 4 mai

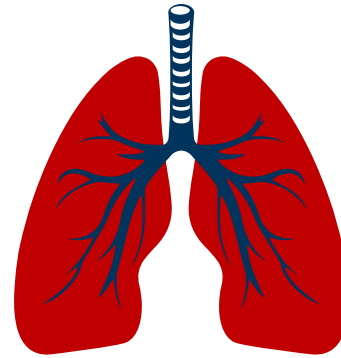
Poste - Verrouillage

La vie urbaine va se remettre à vibrer au rythme familier du travail, des loisirs et des achats.

Après le coronavirus, une question clé se pose : à **quoi sert une ville, en substance ?** Est-ce pour rechercher la croissance, attirer les investissements étrangers et rivaliser avec les concurrents mondiaux ? Ou bien à maximiser la qualité de vie pour tous, à renforcer la résilience et la durabilité locales ?

Celles-ci ne sont pas toujours mutuellement exclusives, mais il s'agit de retrouver un équilibre.

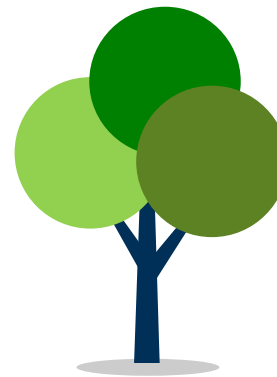
Au-delà de la politique et de l'idéologie, la plupart des gens veulent simplement être en sécurité et en bonne santé, surtout face aux menaces futures, qu'elles soient liées au climat, au temps ou à des virus.



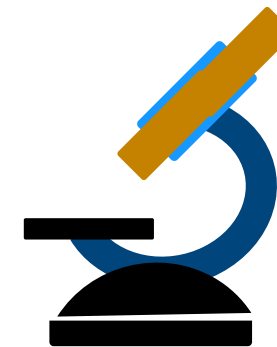
Qualité de vie



Croissance



Durabilité



Recherche

Phase 1 - Du 8 mars au 4 mai

Confinement

Aujourd'hui, le verrouillage nous a tous plongés dans un **laboratoire en temps réel rempli** d'exemples vivants de ce à quoi pourrait ressembler un avenir plus durable.

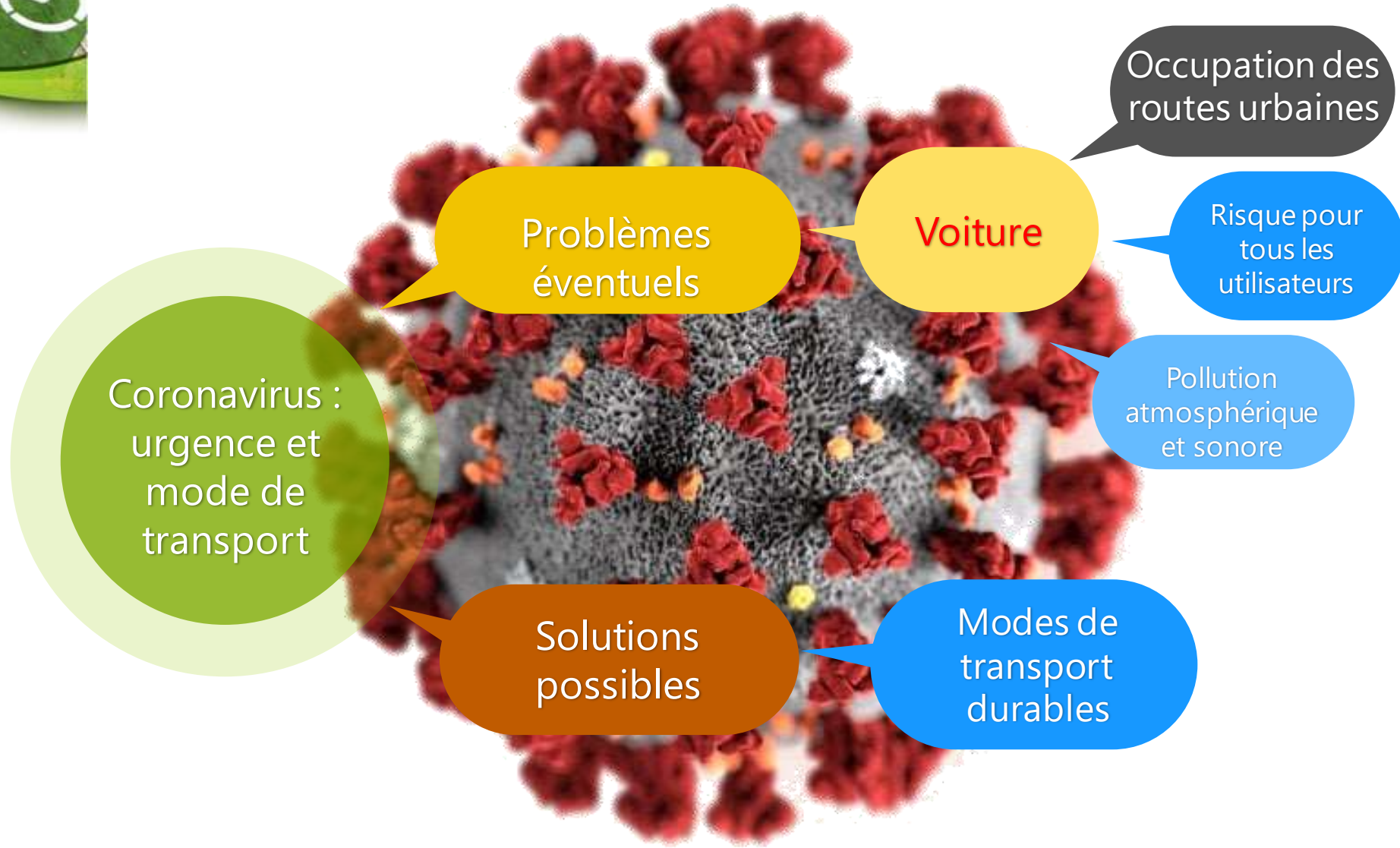
Des rues avec moins de voitures ont montré aux gens à quoi ressemblent des quartiers plus agréables à vivre et à marcher.

Des services de mobilité et des transports publics accessibles, abordables et sans carbone sont essentiels pour soutenir un avenir urbain moins dépendant de la voiture.





La bicyclette comme solution de transport post-urgence



Décret-loi : "relancer l'Italie» 19 mai 2020



Prime de mobilité égale à 60 % des dépenses pour l'achat de vélos, de vélos et scooter électriques (max 500 euros)

Modifications du code de la route :
Nouvelles définitions : voies d'arrêt avancées et piste cyclable

Changements concernant le rôle du gestionnaire de la mobilité (écoles, entreprise, association, etc.)

Mesures de protection pour les usagers des chemins de fer et des transports publics

Phase 2 - après le 4 mai
Décret-loi : "relancer l'Italie"
19 mai 2020

Italie : nouveau plan de mobilité durable - pistes cyclables

Ville	Km Pistes cyclables Phase 1	Km de pistes cyclables Phase 2
Milan	220	406
Bologne	248	969
Florence	66	108
Naples	21	184
Palerme	48	155
Bari	45	202



Phase 2 - après le 4 mai

Poste - Verrouillage

Italie : Mobilité durable - Nouvelles pistes cyclables

Bologne 493 km (60% à la fin de 2020)

Milan : 35 km (22 km en construction)

Rome : 24,5 km (en construction)

En Italie, 80 % des déplacements ont lieu en ville dans un rayon de 5 km, mais peu d'entre eux se font à vélo :

- Bozen 30%.
- Bologne 9
- Milan 7
- Rome 1



MILAN

"Projet "Strade Aperte" - Projet "Open Roads"

En Italie, le **4 mai, la phase 2 a commencé**, plus tôt que dans le reste des pays occidentaux : pour cette raison, le pays représente le "terrain d'essai" pour le développement de nouvelles stratégies urbaines.

À Milan, afin de garantir l'éloignement physique, la stratégie d'adaptation Milan 2020 a d'abord été mise en œuvre, dont le projet "Strade Aperte" a ensuite été dérivé. Celui-ci regroupe un ensemble d'actions quasi immédiates, dont la construction de 35 km de pistes cyclables, dont 22 seront achevées d'ici cet été.

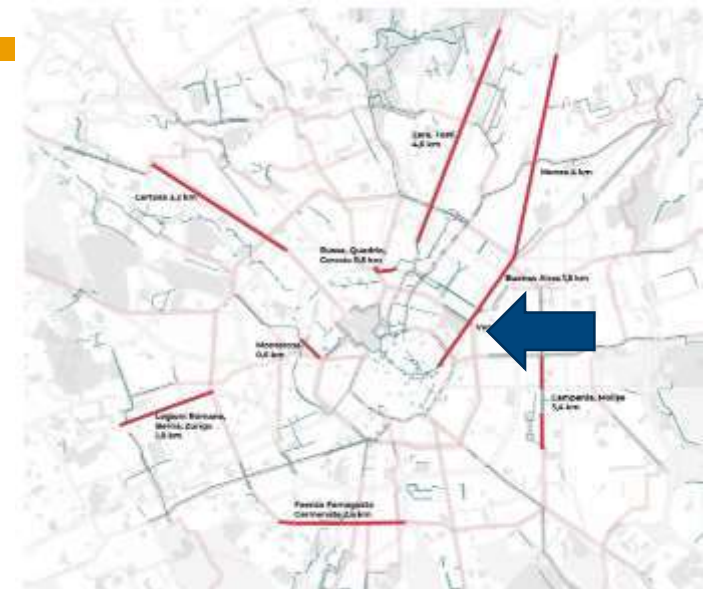
En moyenne, les habitants parcourent 4 km pour se rendre au travail, une distance beaucoup plus courte que dans les grandes villes européennes. Le projet est le résultat de la collaboration entre le conseiller pour la mobilité et l'environnement Marco Granelli, et Pierfrancesco Maran, conseiller pour l'urbanisme, le vert et l'agriculture.



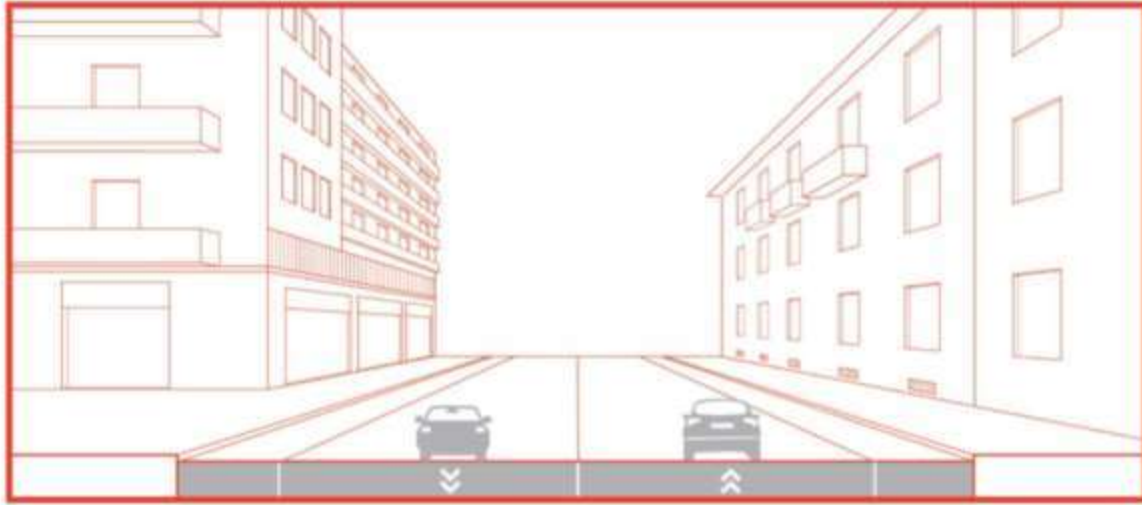
MILAN

Projet "Strade Aperte" - 22,7 km en construction

Corso Venezia



Avant

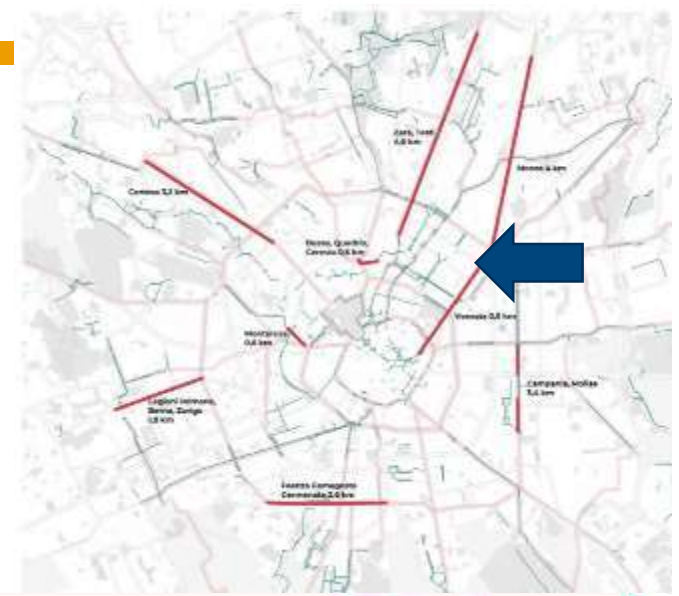


Après



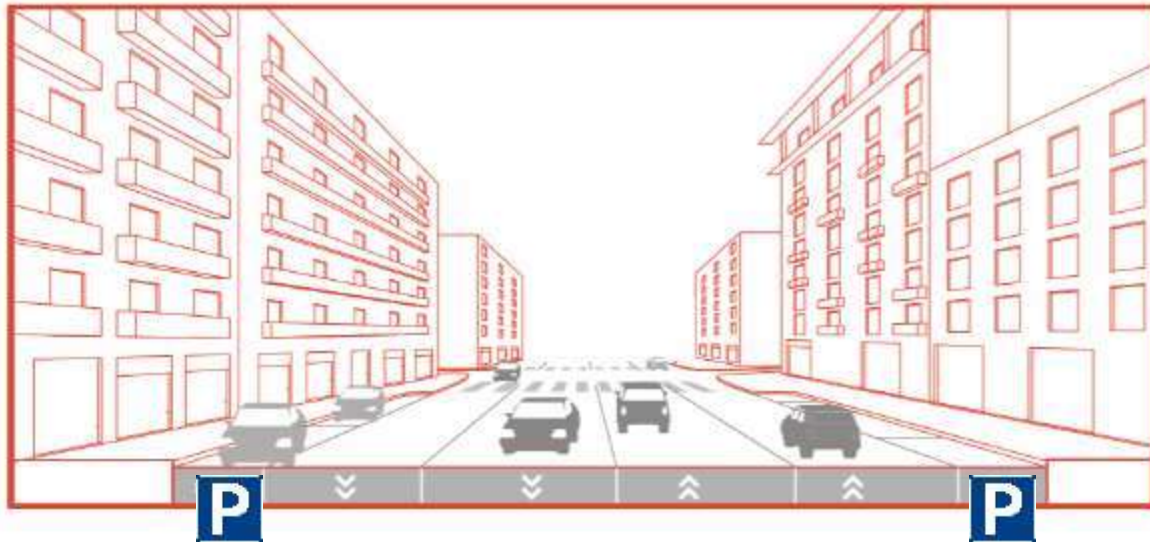
MILAN

"Projet "Strade Aperte" Corso Buenos Aires



Avant

Après



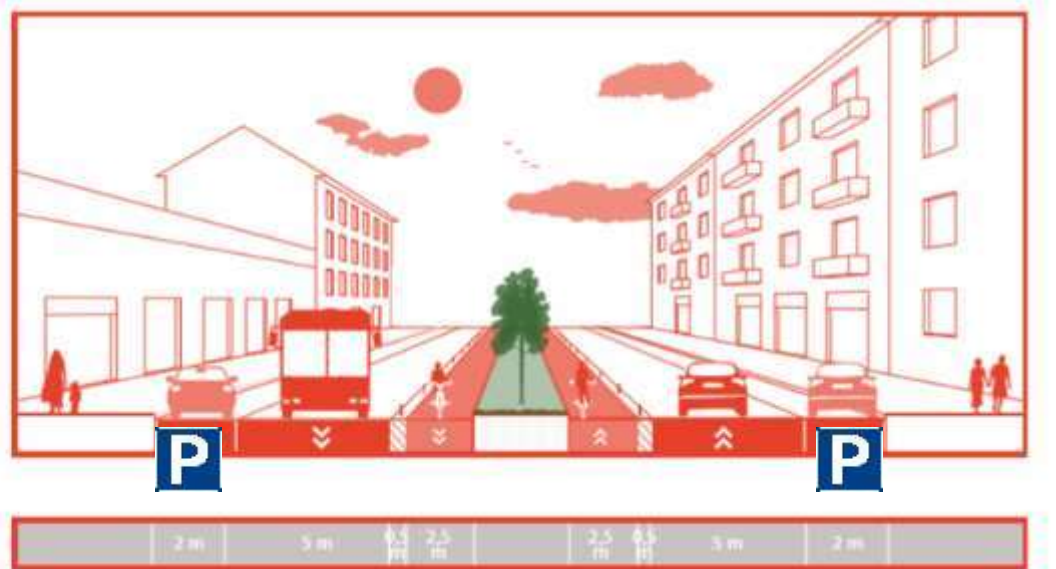
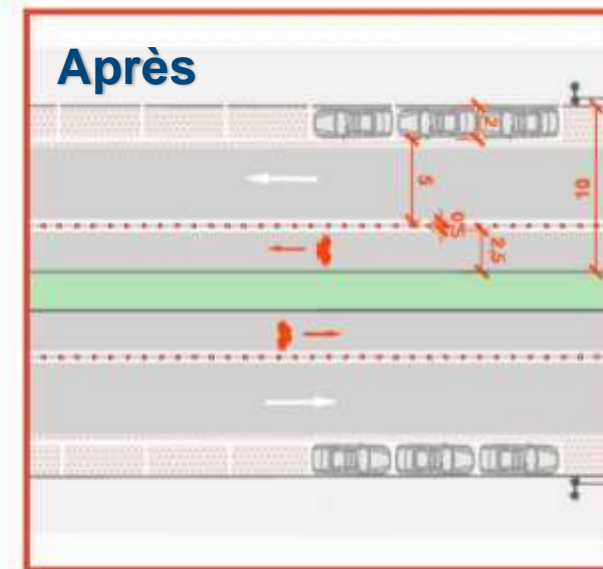
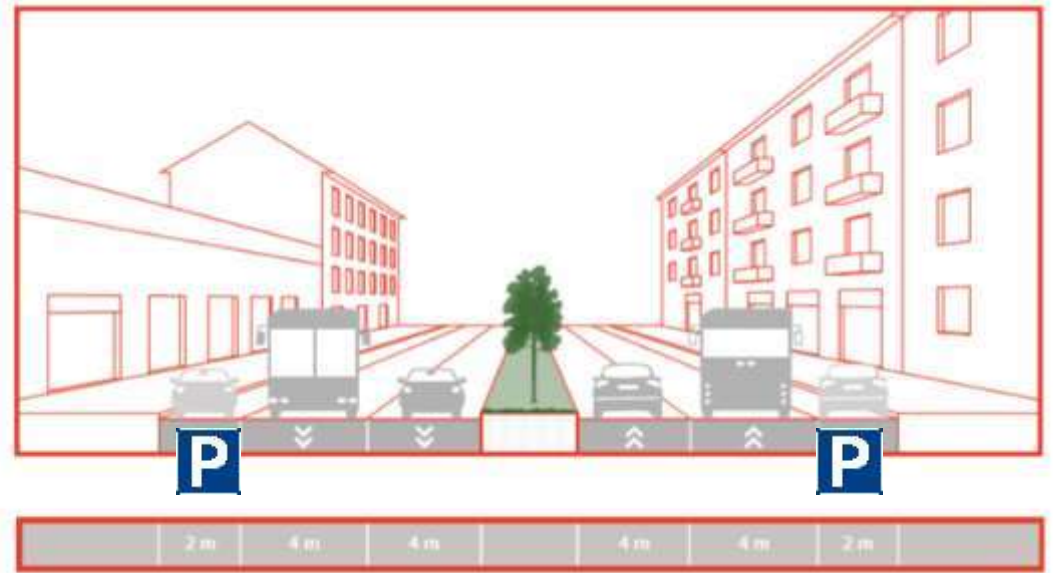
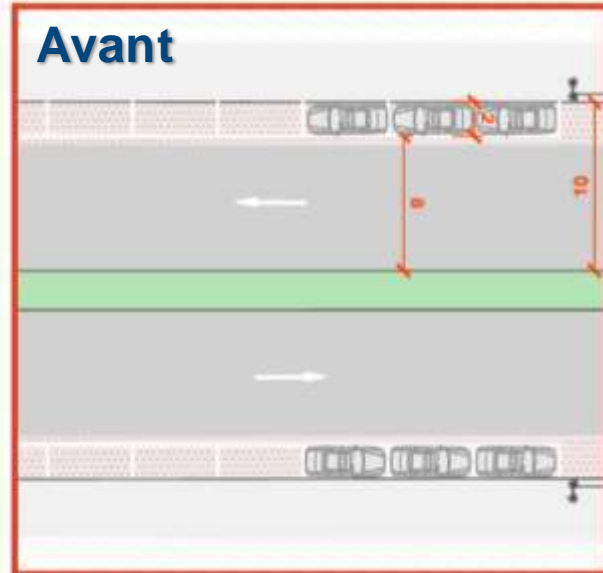
4,3m	2m	8,5m	8,6m	2m	6,7m
------	----	------	------	----	------

4,3m	2m	1,8m	2m	3,8m	3,9m	2m	1,5m	2m	6,7m
------	----	------	----	------	------	----	------	----	------

MILAN

"Projet "Strade Aperte

Viale Monza



BOLOGNE

Route de Zaragoza



Avant



Après

BOLOGNE

Route de Toscane



Avant

Après

BOLOGNE

Route de Malvasia



Avant



Après

BOLOGNE

Hôpital Sant'Orsola



PADOUE



ROME



TURIN



CONCLUSIONS - CRÉER DES ROUTES URBAINES VIVABLES

L'adaptation de l'environnement routier urbain à la crise sanitaire peut être un stimulant pour une **rénovation** urbaine plus radicale, plus prévoyante et plus dialogique.

Il est également plus logique que jamais de créer des **réseaux de transport actif** entre les régions. Dans de nombreux endroits, le vélo est considéré comme une meilleure option pour se déplacer.

Les infrastructures pour la marche et le cyclisme peuvent jouer un rôle énorme dans l'efficacité des déplacements et la santé des personnes.

Nous considérons souvent l'attribution de l'espace urbain comme une donnée ; le béton dur, pourrait-on supposer, ne fait que renforcer l'ordre normal des choses. Mais les villes ont plus d'espace disponible pour les piétons et les cyclistes et diverses formes de micromobilité que nous ne pourrions le penser.



Merci de votre attention !



Andrea SIMONE

Président du Comité technique 2.1 de PIARC sur la mobilité dans les zones urbaines

Professeur, Département DICAM, Alma Mater Studiorum - Université de Bologne

andrea.simone@unibo.it



@PIARC_Roads



World Road Association PIARC



World Road Association PIARC



World Road Association PIARC

www.piarc.org





Opportunités et menaces pour la mobilité urbaine à la suite de COVID-19

Webinaire de PIARC, 3 juin 2020
Karen Vancluysen, Polis

**L'INNOVATION
EN MATIÈRE DE**

**MOBILITÉ
URBAINE
DURABLE**



~~Pas de recette pour ce désastre~~



Les villes en première ligne



Brussels announces 20km/h limits to give more space to people

Brussels has announced plans to introduce lower vehicle speed limits to give more space for people in response to the COVID-19 outbreak. From early May, the 'Pentagon' (i.e. the area located inside... [READ MORE](#) →



London launches new measures to reduce spread of virus

London has announced new measures to adapt its transport system in response to the ever-changing conditions of COVID-19. In recent weeks the British capital has been formulating new plans to respon... [READ MORE](#) →



Paris prepares network of pop-up bike lanes for post-confinement

Paris has announced plans to roll out a network of pop-up bike lanes in preparation for the easing of confinement measures. The plans will see 650 kilometres of pop-up 'corona cycleways' created ac... [READ MORE](#) →



Dublin cuts parking space to prioritise pedestrians

Dublin City Council has announced plans to cut road space to give more space to pedestrians during the coronavirus pandemic. To allow people to walk and cycle more easily in the city and to make soci... [READ MORE](#) →



Milan proposes post-COVID plans for walking and cycling

Milan has announced ambitious plans to reallocate space for walking and cycling in response to the COVID-19 outbreak. The 'Strade Aperte' plan, announced on Tuesday 21st April, will see 35km of str... [READ MORE](#) →



Italian cities seek to retain temporary bike lanes after lockdown

Italian cities have announced plans to keep temporary bike lanes in place after lockdown measures are lifted. Cities across the world have implemented temporary bike lanes in response to the COVID-... [READ MORE](#) →



Madrid reopens public bike hire

Madrid has announced the re-opening of its public bike hire scheme after a closure of more than one month. Madrid City Council reopened the BiciMAD on April 22. The Madrid Municipal Transport Compa... [READ MORE](#) →



New York to introduce legislation to open up streets

New York City Council is set to introduce legislation to open up streets to pedestrians and cyclists during the COVID-19 pandemic. The decision to open up streets will allow citizens to walk and cy... [READ MORE](#) →



Ile-de-France plans post-confinement mobility changes

Ile-de-France Mobilités has announced plans to adapt the region's transport system in preparation for the lifting of confinement measures. The post-confinement plan is underpinned by several key pri... [READ MORE](#) →



Data from Rome reveals changing travel during COVID-19

Italy has been heavily affected by the COVID-19 outbreak and Italian cities have felt major impacts from the virus, including in mobility. In response to the virus outbreak, cities have implem... [READ MORE](#) →



Manchester launches free metro offer for health and social workers

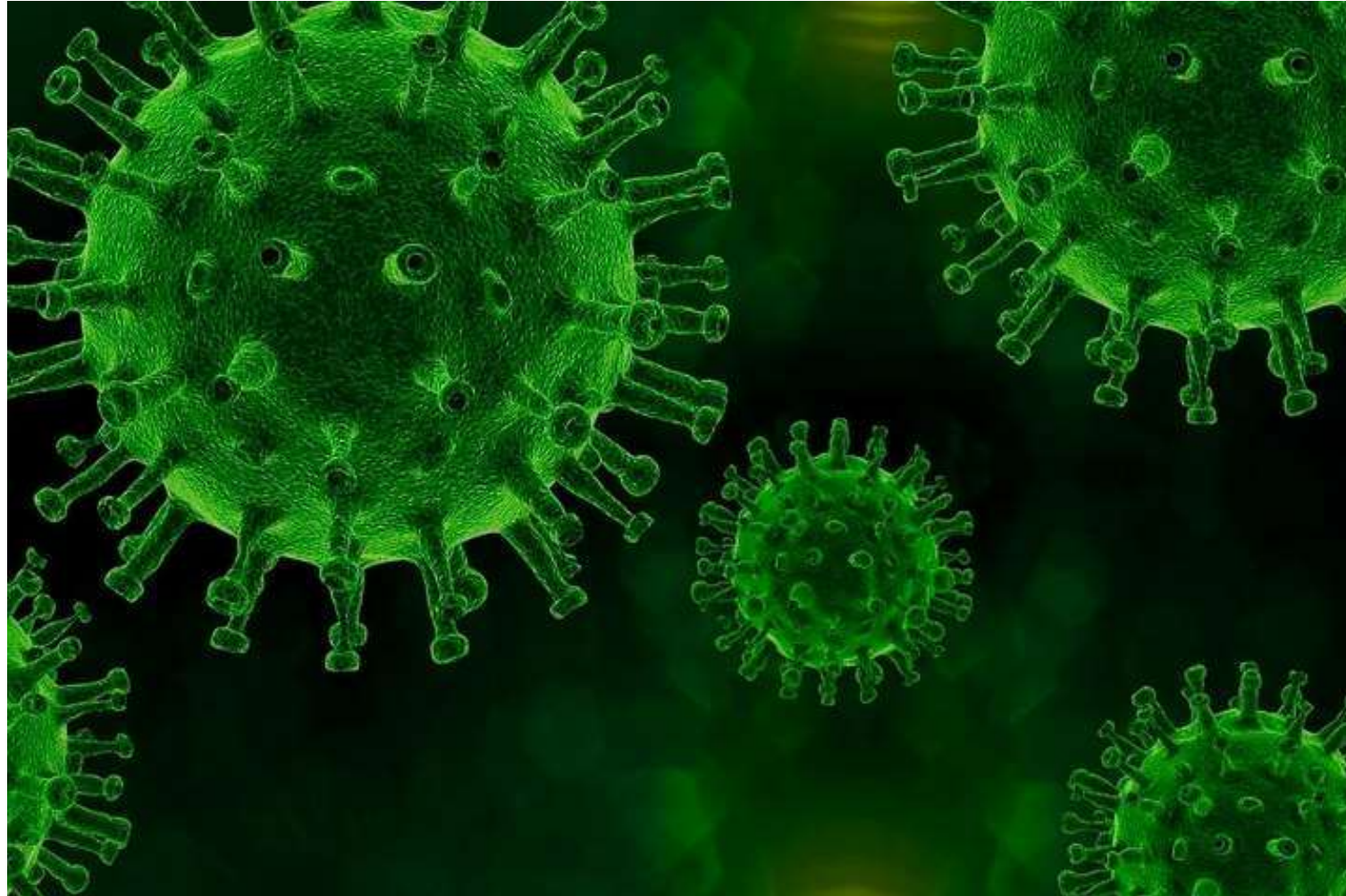
Tram services across Greater Manchester will be free for National Health Service (NHS) workers and social workers from 10 April. The offer was launched to support these key w... at a challenging... [READ MORE](#) →



Barcelona launches 'solidarity buses' to transport COVID-19 patients

Barcelona's city transport system has launched a new service of 'solidarity buses' to transport COVID-19 patients to secure facilities. Transfers of patients with Covid-19 are now under using T... [READ MORE](#) →

~~Du confinement~~ au blocage ?





**Espace
redistribué**

**Le boom des
voyages actifs**

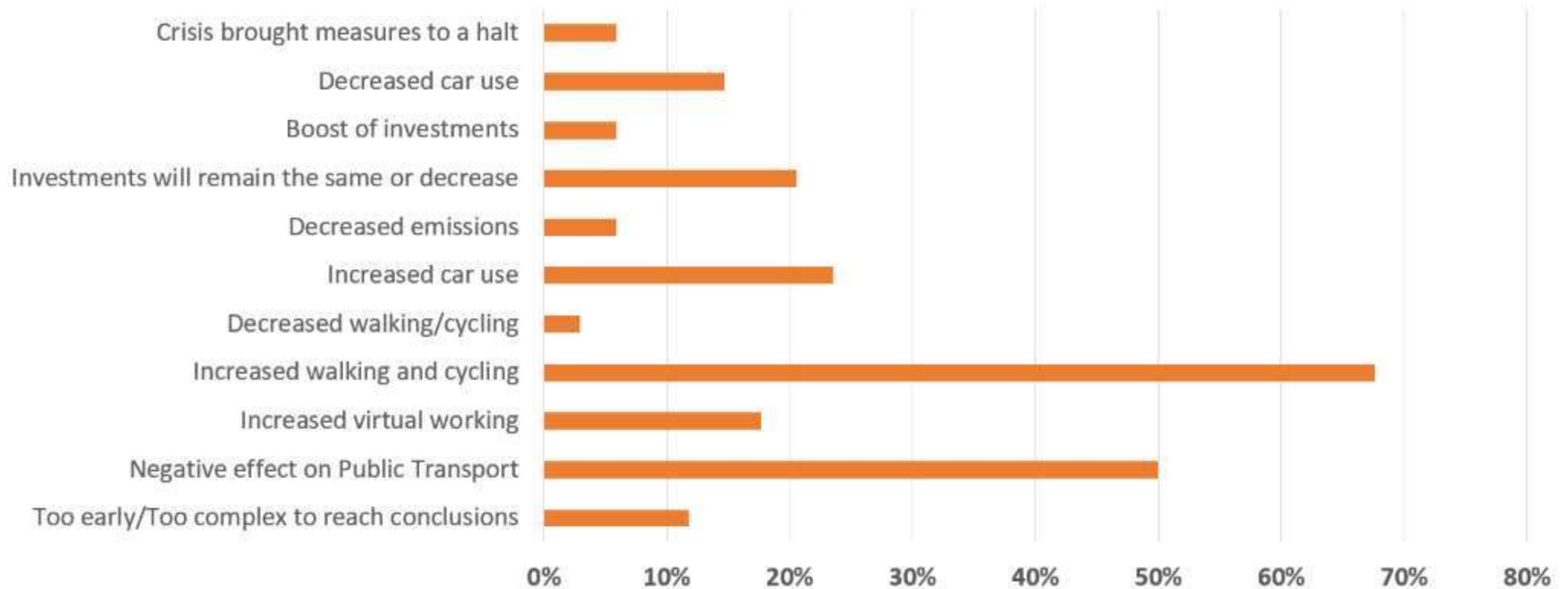
Un air plus pur

**Pas de
congestion**

...

How are cities coming out of the lockdown?

Question: How do you think this health crisis, and its subsequent financial implications, will impact, in the future, your organisation's actions on sustainable mobility?



Source : Enquête Polis auprès des membres

Accélération



Piano di azione per la mobilità urbana post COVID

RME

RETE DI MOBILITÀ D'EMERGENZA



Comune di Milano



AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano 2020. Strategia di adattamento.

Strade Aperte

Strategie, azioni e strumenti per la ciclabilità e la pedonalità, a garanzia delle misure di distanziamento negli spostamenti urbani e per una mobilità sostenibile.

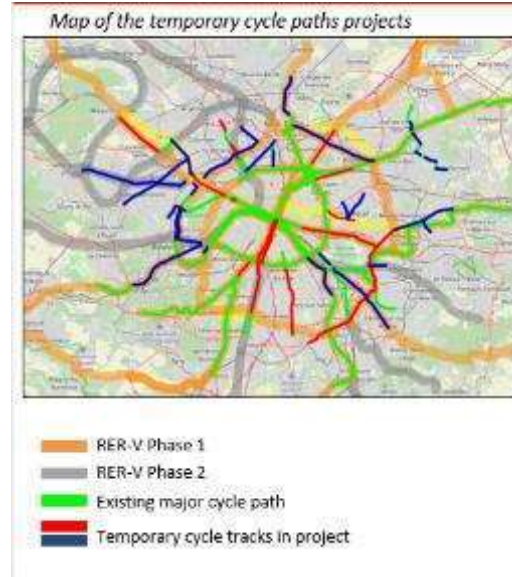
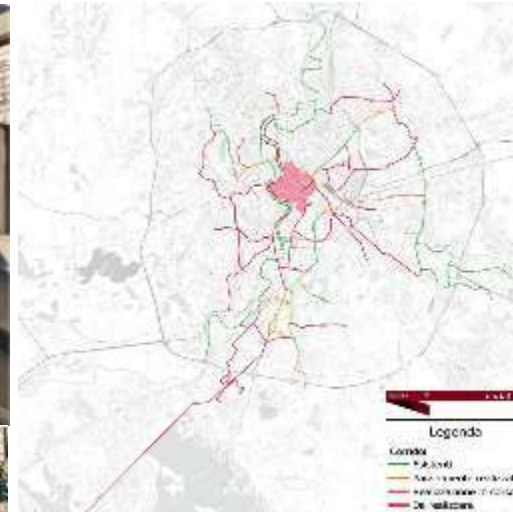


L'éléphant dans la salle



La baisse massive des voitures sur nos routes a montré très clairement l'espace que ce mode occupe encore dans nos villes, avec des voies, larges et presque vides pendant le confinement, par rapport à des pistes cyclables et des trottoirs étroits très fréquentés

Redéfinition des espaces urbains



Sources : Barcelone, Berlin, Bruxelles, Ile-de-France, Milan, Rome

Mais aussi...



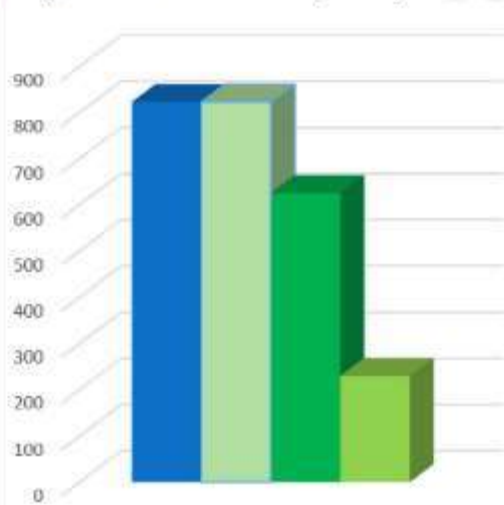
Public transport capacity with a 33% occupancy

- Base supply
- Supply (100% circulations)
- Base demand
- Capacity (33% occupancy)

Public transport is the only high-capacity, long-distance and sustainable system.

Update:

- 4/05/2020:
- mandatory mask
- 50% maximum occupancy



Au lieu de transporter les 1,37 millions de navetteurs par jour, le métro de Milan fonctionnera à 30 % de sa capacité normale, ce qui signifie que seuls 400 000 navetteurs pourront être transportés. Pour les 70 % restants, le nouveau plan devrait apporter une partie de la solution.

- Sources : Barcelone, Milan

~~Les éléments déclencheurs du~~ changement...

Des moments
qui changent
la vie

Le plus grand
"bac à sable"
de tous les
temps

Un ami
dans le
besoin ...

Des moments qui changent la vie



~~Des moments~~ qui changent la vie



Enquête sur la mobilité post-COVID-19



- 43% déclarent que leur mobilité va changer
- 35% ont l'intention d'utiliser davantage le vélo ou le scooter électronique
- 29% craignent de moins utiliser les transports publics
- 22% pourraient utiliser moins leur voiture

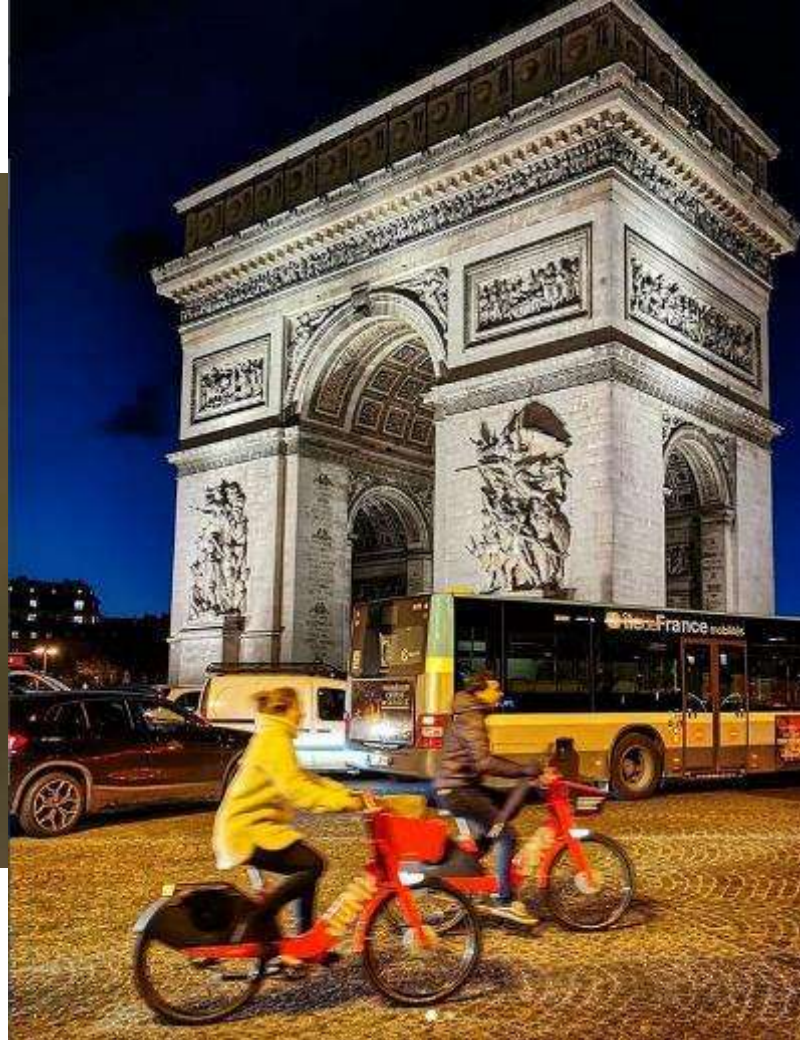
Source : Espaces Mobilités

~~Un ami dans le besoin...~~



**Un écosystème
multimodal
intégré de
mobilité urbaine
durable**

Un élan pour unir les forces



Mais aussi...

Tech start-ups [+ Add to myFT](#)

Lime and Bird suspend e-scooter rentals in dozens of cities

Demand plummets amid coronavirus outbreak, putting pressure on cash-burning start-ups



SUMMARY
Uber considers cutting 20 percent of workforce amid coronavirus: report
By Nicole Vecch
April 26, 2020 | 4:08pm



TIER HEROES

We support people working in system-critical jobs by providing free rides for their daily commute.



Uber leads \$170M Lime investment, offloads Jump to Lime

Romain Dillet [@romaindillet](#) · 3:49 am CEST · May 7, 2020



Voi supports the restaurant industry: offering e-scooters for increased home delivery demand

MARCH 18, 2020



Écosystème intégré de mobilité urbaine durable et multimodale

- Intégration TP & mobilité partagée
 - réduire la pression sur le TP
 - répartir les capacités et transférer les voyageurs vers vélos, vélos électriques et scooters électriques partagés
 - adopter une définition plus large du TP, englobant un mélange de transport en commun et de mobilité partagée
- Partenariats public-privé
 - nouveaux modèles d'entreprise
 - subventions
- Données
 - La mobilité en tant que service



Une grande famille heureuse ?

Forbes

COVID Prompts U.K. Rethink On Shared Scooters

Deze Keating | Contributor | 11/13/20



CORE MaaS: A Social Distancing Mobility Platform

Mobilizing the Mobility Community to Develop and Deploy MaaS with Social Distance: MaaS in service of humanity

CORE MaaS (COVID-19 Resilient MaaS), Horizon 2020 Proposal

Fredrik Hjeltn, CEO at VOI

Hallo Zurich and Winterthur

Happy to be back in Switzerland today and going live with Swiss national railroad company SBB CFF FFS. Designated parking at railroad stations and integration into app...

Strong move from SBB showing how old and new mobility combined could create consumer value

#sbb #ridevoi



CARSHARING CITY AWARD WINNERS

Metropolitan winner: MILAN, ITALY



Regional winner: GHENT, BELGIUM



How it works | Blog | Cities | About

Set up your city bike-share in one month!

Are you interested in getting bikes for your city? We can help!

Contact us





- Les villes ont montré qu'elles pouvaient agir rapidement en cas d'urgence
- Le TP est un service essentiel sur lequel nous pouvons compter
- Les voyages actifs ont prouvé une fois de plus qu'ils méritent plus d'espace
- Les villes vont montrer leur résilience, mais...
 - Les changements positifs ne viendront pas naturellement
 - Les villes ont besoin du soutien des autres niveaux de gouvernement et du secteur privé !

kvancluysen@polisnetwork.eu

www.polisnetwork.eu/2020-annual-polis-conference/
www.polisnetwork.eu/document/covid-19-keeping-things-moving/

www.polisnetwork.eu/news/post-lockdown-mobility-a-covid-19-webinar-series-for-polis-members/





Cliquer pour modifier les styles de texte maître

- Premier niveau
 - Deuxième niveau
 - Troisième niveau (non recommandé)
 - Quatrième niveau (non recommandé)



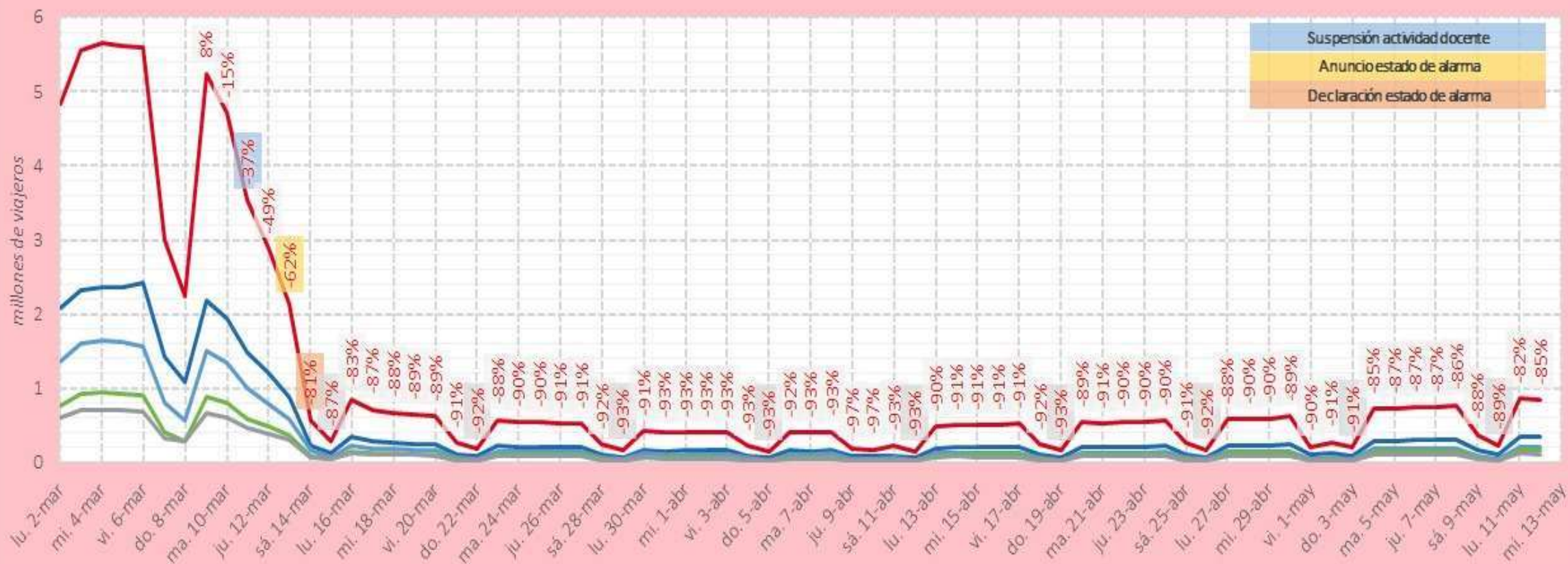




- 3.1. Introduction

CRTM - Evolución diaria de la demanda de viajeros de 2020

— Metro de Madrid
 — EMT
 — Conc. por carretera
 — Renfe-Cercanías
 — Total





contexte

- La crise sanitaire a un impact majeur sur les systèmes de transport public
- Le TP est un service public essentiel, qui garantit la mobilité des travailleurs essentiels tout en protégeant le personnel et les clients
- Mais nous subissons des attaques, des menaces publiques et des messages confus
- Il est impératif d'intervenir avec des mesures financières exceptionnelles, sinon le système s'effondrera (à court terme)
- Les défis mondiaux liés aux ODG / SDG : climat, santé, inclusion sociale, sécurité routière, économie... sont en jeu (moyen-long terme)





Les avantages des transports publics pour la société

- Rôle clé des transports publics, épine dorsale de la mobilité urbaine, en tant qu'instrument permettant d'atteindre d'autres objectifs de la ville :
 - Economique : accessibilité, emplois, croissance, ...
 - Social : personne et pas de place derrière
 - Environnement : santé, climat, sécurité routière,...
- Cette crise sanitaire ouvre aux décideurs une fenêtre d'opportunité pour développer des politiques centrées sur les personnes





- 3.2. Relever le défi de la survie des transports publics :
financement



Impacts économiques et financiers de la covid-19

- L'UITP suit de près les impacts actuels du COVID19 sur notre secteur.

- Domaines clés :
 - Vue d'ensemble des impacts :
 - Court terme : le confinement
 - Court/moyen terme : redémarrage, reprise
 - Moyen-long terme : investissement, changement de culture, méthodes de travail

 - Enquêtes

 - Évaluer l'éventail des initiatives visant à soutenir le secteur des transports publics



- 3.3. Soutenir les transports publics comme un élément clé pour permettre de mieux reconstruire





une mobilité urbaine durable pour mieux reconstruire

- Les villes du monde entier ont compris qu'il était temps d'aller de l'avant en matière de mobilité urbaine durable.
- Les principaux piliers :
 - Une vision commune forte, repenser les villes pour les gens ;
 - Une gouvernance efficace et une réglementation moderne ;
 - Un financement et des plans d'entreprise solides et stables à long terme, y compris des mesures financières urgentes ;
 - Une direction politique ambitieuse.





RECOMMANDATIONS

- Pour mieux reconstruire, il est essentiel de :
 - Bonne communication et confiance dans les services de TP
 - Priorité au TP et plus d'espace urbain pour la marche et le vélo
 - Des règles claires et leur application par les autorités compétentes
 - Consultation avec les experts du TP
 - Gestion de la demande, aplatir la courbe
 - Possibilité de développer un cadre institutionnel et financier stable





■ Références





ACTIVITÉS RÉCENTES DE L'UITP



- Connaissances



- Campagnes



- Plate-forme d'échange

- Webinaires



- Plaidoyer





■ QUESTIONS ?

dionisio.gonzalez@uitp.org

Questions et réponses

Modéré par Christos Xenophontos



Nos orateurs aujourd'hui

- Patrick Malléjacq - Secrétaire général, PIARC
- Dipl Ing Tommaso Bonino, SRM, Bologne, Italie
- Prof. Lei Zhang, États-Unis, Université du Maryland, États-Unis
- André Broto, coordinateur du thème stratégique de PIARC Thème 2- Mobilité
- Andrea Simone, Président du Comité technique 2.1 de PIARC sur la mobilité en milieu urbain
- Karen Vancluysen, Secrétaire générale, Réseau POLIS
- Dionisio Gonzalez, directeur de la sensibilisation et de l'information, UITP

Conclusion et prochaines étapes



Décharge de responsabilité

Comme le temps presse, les connaissances et les pratiques qui seront partagées n'auront probablement pas été officiellement approuvées par les autorités officielles de chaque pays.

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

Prochaines étapes

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

Deux sondages de PIARC sont ouverts

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

- **Identifier les sujets de préoccupation :**

<https://forms.gle/cgi8WCeQYykCeNFQA>

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

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

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

L'équipe d'intervention de PIARC :

Coordonnées

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

- info@piarc.org

Merci de votre attention !



Patrick Mallejacq

Secrétaire général de PIARC

patrick.mallejacq@piarc.org

[@PMallejacq](#)

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



[@PIARC_Roads](#)



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org

