



COVID-19

Séance de discussion en ligne

30 avril 2020, 13 h (heure de Paris)

Le microphone et la camera des participants doivent être éteints

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

- Ceci est vivement encouragé!
- Utilisez la fonction “Converser” de Zoom (en bas à droite de la fenêtre principale)
 - ⇒ Envoyez un message à "Tous les participants" (c'est une des options proposées)
- **Note : seulement des questions spécifiques aux routes ou au transport routier**
- Ce canal est suivi par Robin Sébille (Secrétaire général adjoint de PIARC)
- Robin posera 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 Pays
- Ceci favorise l'interaction entre participants

Cette séance est enregistrée

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

Décharge de responsabilité

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

L'équipe d'intervention 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 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 1er décembre 2020, prorogable selon les besoins

Membres actuels

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

Ordre du jour et structure

- **Brève introduction à PIARC**
- **Problèmes rencontrés par les administrations et les exploitants routiers**

- **Présentations sur la situation actuelle :**
 - Situation en France, et questions pour le futur
 - Situation du COVID-19 en Côte d'Ivoire
 - Réponse des associations professionnelles d'entreprises au COVID-19
 - Le rôle des STI dans l'exploitation des réseaux routiers

- **Questions et réponses**
- **Conclusion et prochaines étapes**

Nos intervenants aujourd'hui

- Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
- André Broto, Conseiller du président de Vinci Autoroutes, France – Coordinateur stratégique du Thème PIARC 2 - Mobilité
- Djan Fanny, Agence de gestion des routes, Côte d'Ivoire
- Michel Demarre, SEFI-FNTP Chargé de mission – Groupe d'étude PIARC 1.1 (Projets bien préparés)
- Valentina Galasso, Deloitte – Comité PIARC 2.4 (Exploitation du réseau / STI)

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 qui sont 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 - opérateurs de péage, etc.
- Pour le personnel travaillant dans les bureaux, comme pour 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 moyens humains limités
- Lorsqu'il est conseillé ou demandé au personnel de travailler à domicile
- Comment soutenir les employés présentant des risques élevés (personnes souffrant de maladies chroniques ou sous-jacentes, personnes souffrant de problèmes auto-immunes, etc.
- Lorsqu'une partie de la main-d'œuvre est contrainte de s'isoler ou est malade
- Effets indirects (par exemple, impact des fermetures d'écoles sur la disponibilité du personnel, le moral du personnel)

Question 2 :

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

- Comment établir un ordre de priorité entre les activités "essentielles" et "non essentielles"
- Possibilités d'entretien routier pendant une période de faible circulation
- 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

- Diminution importante au sein de nombreux pays et entre pays
- Maintenir les liens critiques et les flux de marchandises essentielles, 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 plan de la continuité des activités)
- Soutenir les entreprises, en particulier celles qui sont solvables ou qui sont 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 en commun avec les clients et les divers intervenants

- Fournir des informations qui soient 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 sûreté face à un accès accru des employés au télétravail
- Relations avec les services d'urgence, l'armée, la protection civile, etc.

Une première note de synthèse est disponible

- Cette note présente les résultats des quatre premiers webinaires.
- Ils sont pertinents pour la communauté routière et peuvent être utiles pour éclairer les décisions de planification et d'exploitation qui doivent être prises d'urgence sur le terrain.
- Disponible sur www.piarc.org
 - Gratuitement
 - En anglais, espagnol et français





COVID-19

Situation en France, et questions pour le futur

André BROTO

Coordinateur du thème mobilité

Paris 17 Avril 2020

Situation en France, et questions pour le futur

■ André BROTO

- Ancien président du comité technique « Mobilité dans les aires urbaines »
- Coordinateur du thème stratégique « TS2 Mobilité »
- Conseiller du président de Vinci Autoroutes

Limites de la présentation : Les idées et les exemples présentés ici le sont à titre d'illustration uniquement. Ils ne représentent pas nécessairement la politique officielle. Les idées présentées seront évaluées plus en détail et utilisées, le moment venu, pour des recommandations sur la politique et la pratique. Bien qu'un soin particulier ait été apporté à la préparation de ce matériel, aucune responsabilité ne sera acceptée pour tout dommage qui pourrait être causé.

Sommaire

- La crise sanitaire et les transports : le cas de la France

«Nous parlons beaucoup de la pandémie en termes de santé publique, bien sûr, mais il faut rappeler que la crise est aussi fortement liée à la mobilité», (Vincent Kaufmann)

https://www.swissinfo.ch/fre/societe/se-d%C3%A9placer-en-temps-de-crise_vincent-kaufmann---la-pand%C3%A9mie-remet-en-question-notre-mod%C3%A8le-de-mobilit%C3%A9-/45713478

- Quelques constats sur la crise sanitaire au plan mondial : beaucoup de questions peu de réponses
- Dans un contexte où personne ne sait très bien ce qui va se passer, que pouvons nous faire ?

La crise sanitaire et les transports

Le cas de la France



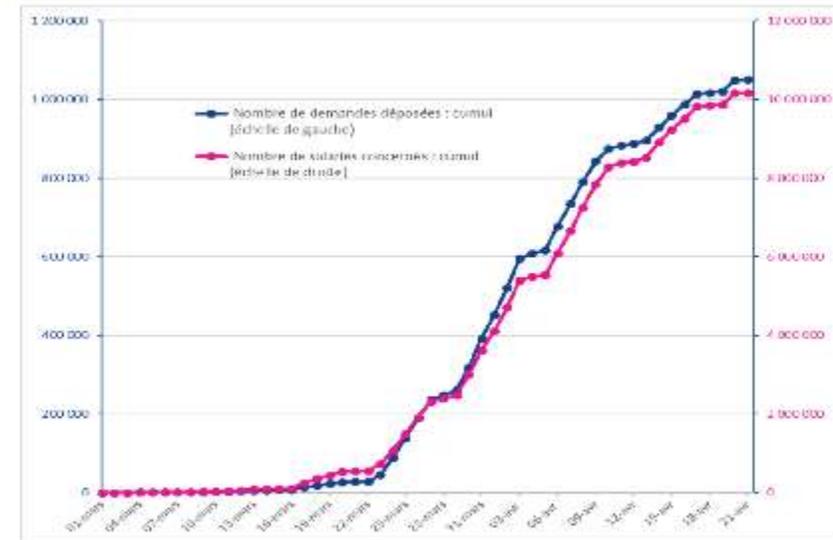
La gestion de la crise sanitaire en France

- Confinement strict depuis le 17 mars pour une durée qui a été prolongée jusqu'au 11 mai
- Situation au 27 avril
 - 128 000 Cas confirmés
 - 88 700 personnes hospitalisées
 - 45 500 retours à domicile
 - 14 500 décès en milieu hospitalier
 - 8 800 décès en établissements sociaux

La crise sanitaire en France quelques impacts

- Au 21 avril 10,2 millions de salariés sont concernés par des demandes d'activité partielle
 - 26% Commerce
 - 18% construction
 - 18% hébergement restauration
- Travaux publics :
 - Au 10 avril 70% des entreprises de TP sont à l'arrêt total
 - 49% des salariés sont au chômage partiel
 - Sur le réseau Vinci Autoroutes 90% des chantiers sont à l'arrêt
- Le secteur des transports a vu son activité baisser entre -50% (transport de marchandise) et -95% (transport aérien et transport en commun de personnes).

Figure 1 : Nombre de demandes d'activité partielle pour motif de Coronavirus depuis le 1^{er} mars et nombre de salariés concernés



Source : ASP-DGLTP-Dares - Extrait du SI APART 21 avril 2020.
Note : le nombre de demandes pour le 21 avril est susceptible d'être révisé à la hausse car l'extrait du SI a été réalisé à la mi-journée.

La gestion des transports pendant la crise sanitaire

- L'ensemble des acteurs a remarquablement géré les services essentiels
 - Déplacements des services de secours
 - Approvisionnements des commerces (transports, logistique, distribution, ...)
 - Un bémol : Pénurie de masques
 - Evacuation de malades en réanimation sous respirateurs depuis les régions les plus touchées par l'épidémie vers des hôpitaux moins sollicités
- Dans ce contexte les sociétés d'autoroute ont assuré la continuité des services (carburant, accueil des routiers, restauration, information trafic, dépannage, ...)
 - Voir la présentation de Olivier Quoy du 22 avril 2020

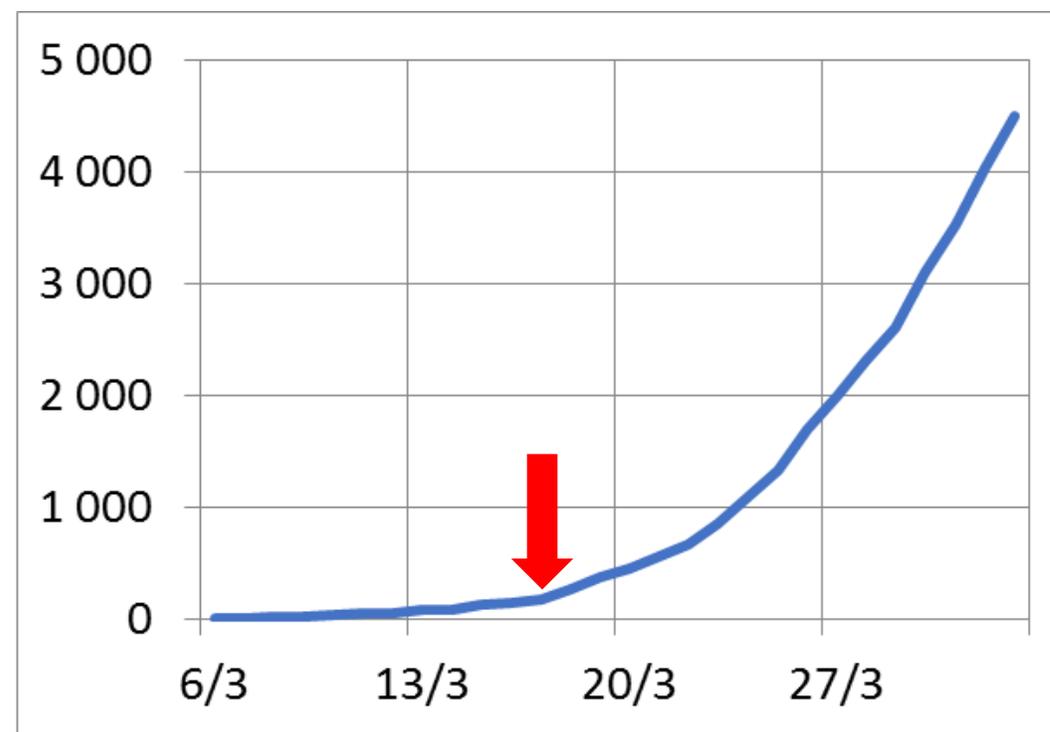
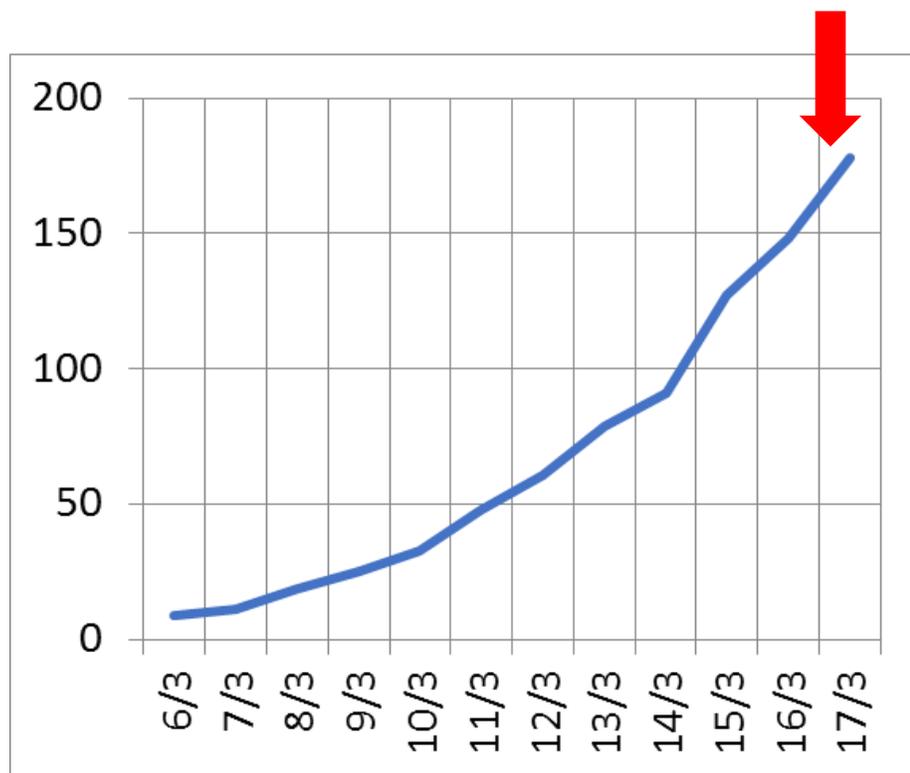
Éléments de réflexion sur la mise en œuvre du confinement dans les entreprises

- La prise de conscience de la gravité de la crise a été soudaine et les entreprises n'étaient pas préparées à un arrêt de leur activité avec un préavis aussi court.
- La culture du travail en réseau en utilisant au maximum le potentiel des services digitaux est un atout lorsqu'une décision de confinement intervient en 24 h.
- La culture de la décentralisation avec des « patrons » de terrain ayant l'autorité et les moyens est également un atout.

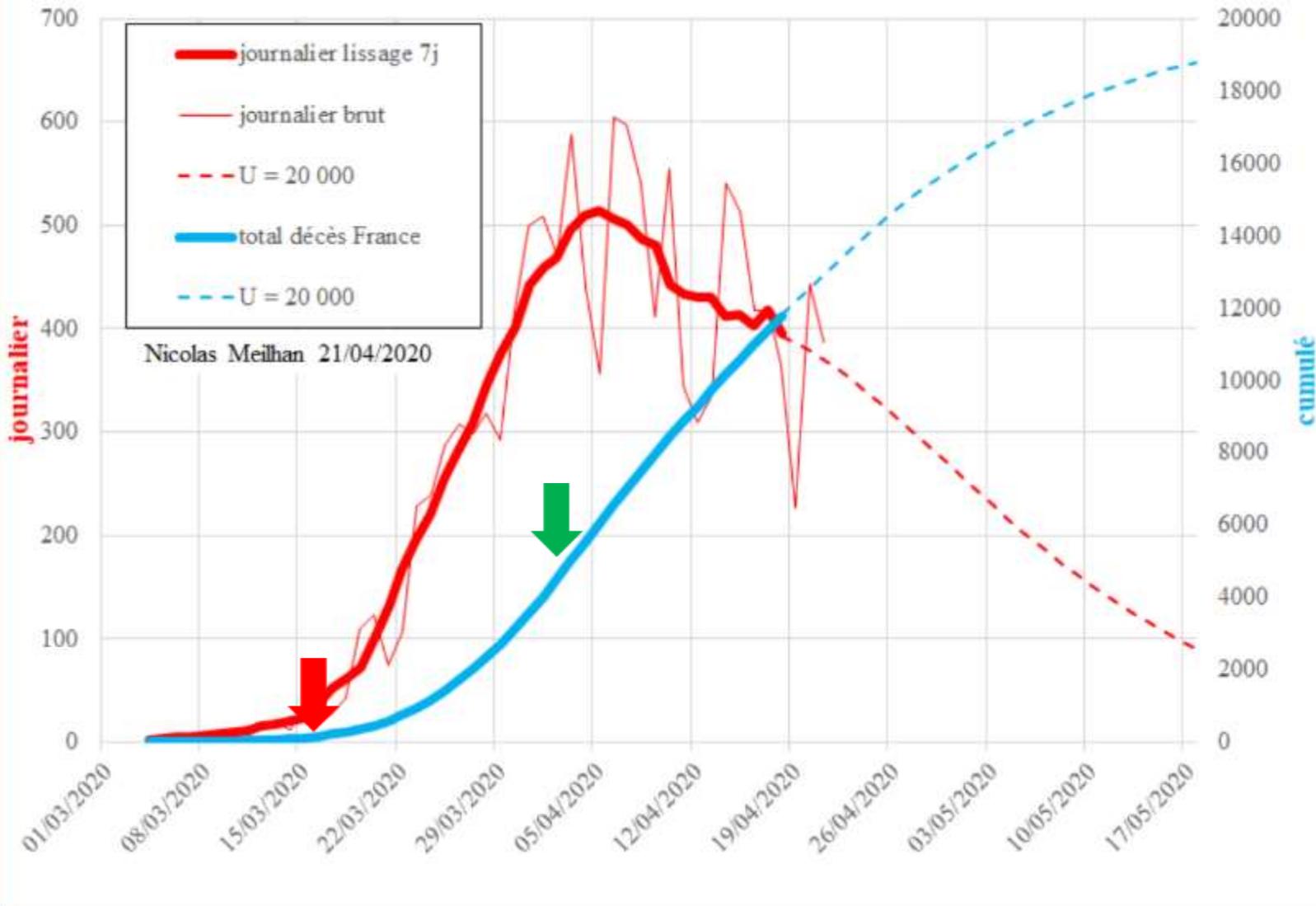
Éléments de réflexion sur la dynamique de l'épidémie : pendant 4 semaines, et malgré le confinement décidé très tôt, le nombre de décès est multiplié par deux tous les trois jours

- Les dix premiers jours : 150 décès

- Les 4 premières semaines : 4 500 décès



covid19: décès France hôpitaux



- Après 4 semaines de croissance exponentielle (doublement tous les 3 jours), dont 2 semaines de confinement, on commence, à partir de début avril, à bénéficier des effets de « l'immobilité ».

■ Source Nicolas Meilhan

Le projet de de-confinement présenté le 28 avril au parlement 1/3

■ Les principes

- « Relancer l'économie tout en préservant la santé »
 - **Faire repartir l'économie sans déclencher une deuxième flambée de l'épidémie**
- Un plan pour redémarrer le pays progressivement à partir du 11 mai.
- Prudence
 - Sous réserve que les indicateurs soient au rendez vous
 - Réouverture progressive des écoles et commerces
- Réversibilité, adaptabilité,
 - Clause de revoyure le 2 juin
- **Un projet de loi prorogeant l'état d'urgence sanitaire de deux mois, jusqu'au 24 juillet, sera par ailleurs présenté le 2 mai en Conseil des ministres**

Le projet de de-confinement présenté le 28 avril au parlement 2/3

- **Le déconfinement se fera par département**, sur la base de critères et d'indicateurs de propagation et de circulation du virus
- **Réouverture des écoles** : La réouverture des écoles maternelles et élémentaires sera très progressive
- **Entreprises** : Le Gouvernement encourage fortement de poursuivre le **télétravail** au moins dans les trois prochaines semaines. le dispositif de chômage partiel restera en place jusqu'au 1^{er} juin
- **Réouverture des commerces** : Tous les commerces seront rouverts au 11 mai, à l'exception des cafés et restaurants, à condition de respecter un cahier des charges strict, pour limiter les flux de personnes dans les commerces.

Le projet de de-confinement présenté le 28 avril au parlement 3/3

- Organisation des transports : le Gouvernement souhaite, d'une part, augmenter l'offre des transports publics et, d'autre part, réduire la demande et les déplacements dans les transports en commun.
- Le Gouvernement va encourager les Autorités organisatrices à engager une concertation avec les usagers pour arrêter les conditions de mise en œuvre précises d'organisation des flux de personnes.
- Le port du masque sera obligatoire dans tous les transports publics, ainsi que certains taxis et VTC.
- La capacité du métro parisien sera réduite à partir du 11 mai.
- Le trafic TER et des TGV sera réduit et limité aux seuls déplacements professionnels et pour des motifs impérieux ou familiaux. L'objectif du Gouvernement est tout de même de décourager les déplacements entre les départements et les régions

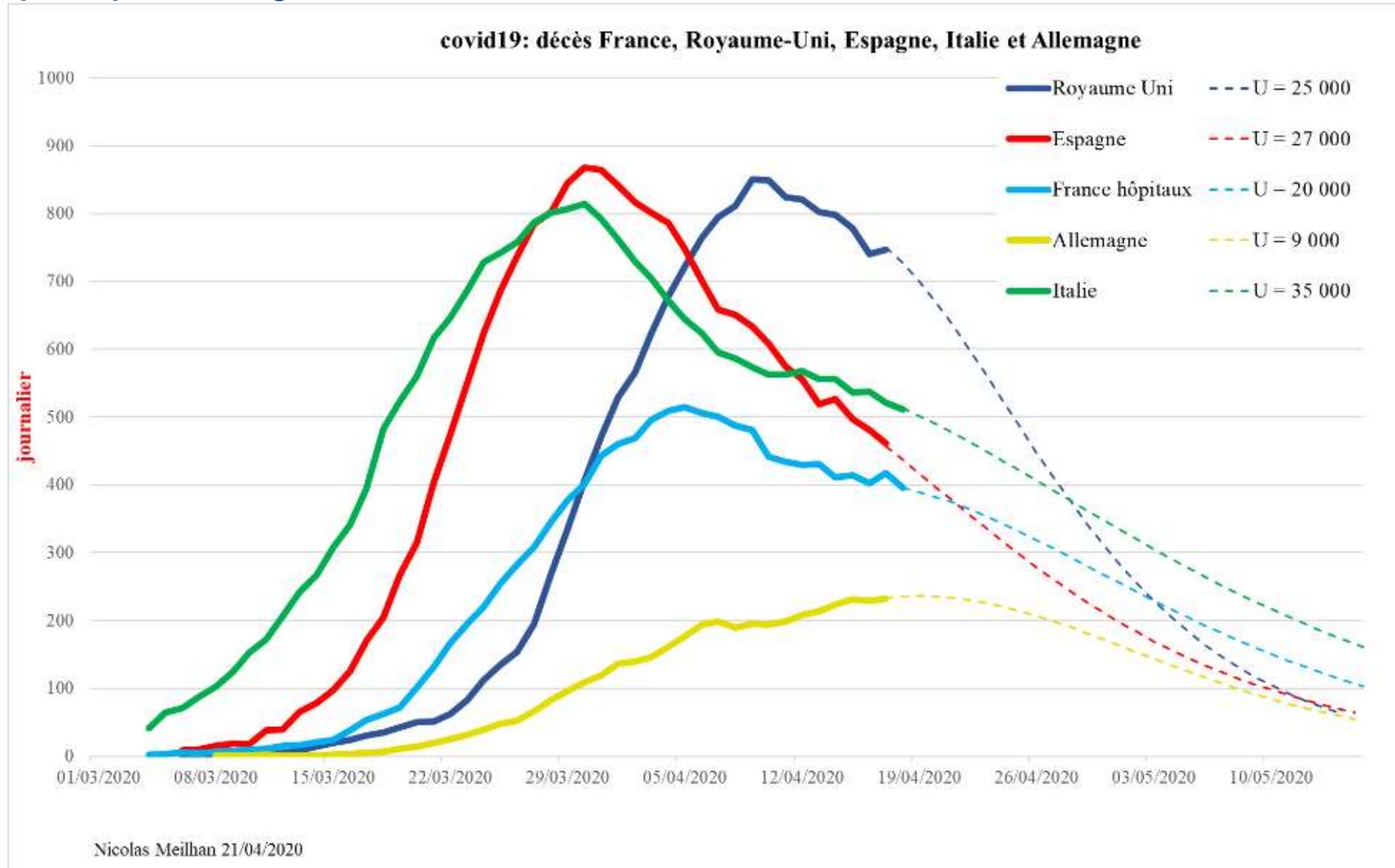
Quelques constats sur la crise sanitaire au plan mondial

Beaucoup de questions et peu de certitudes



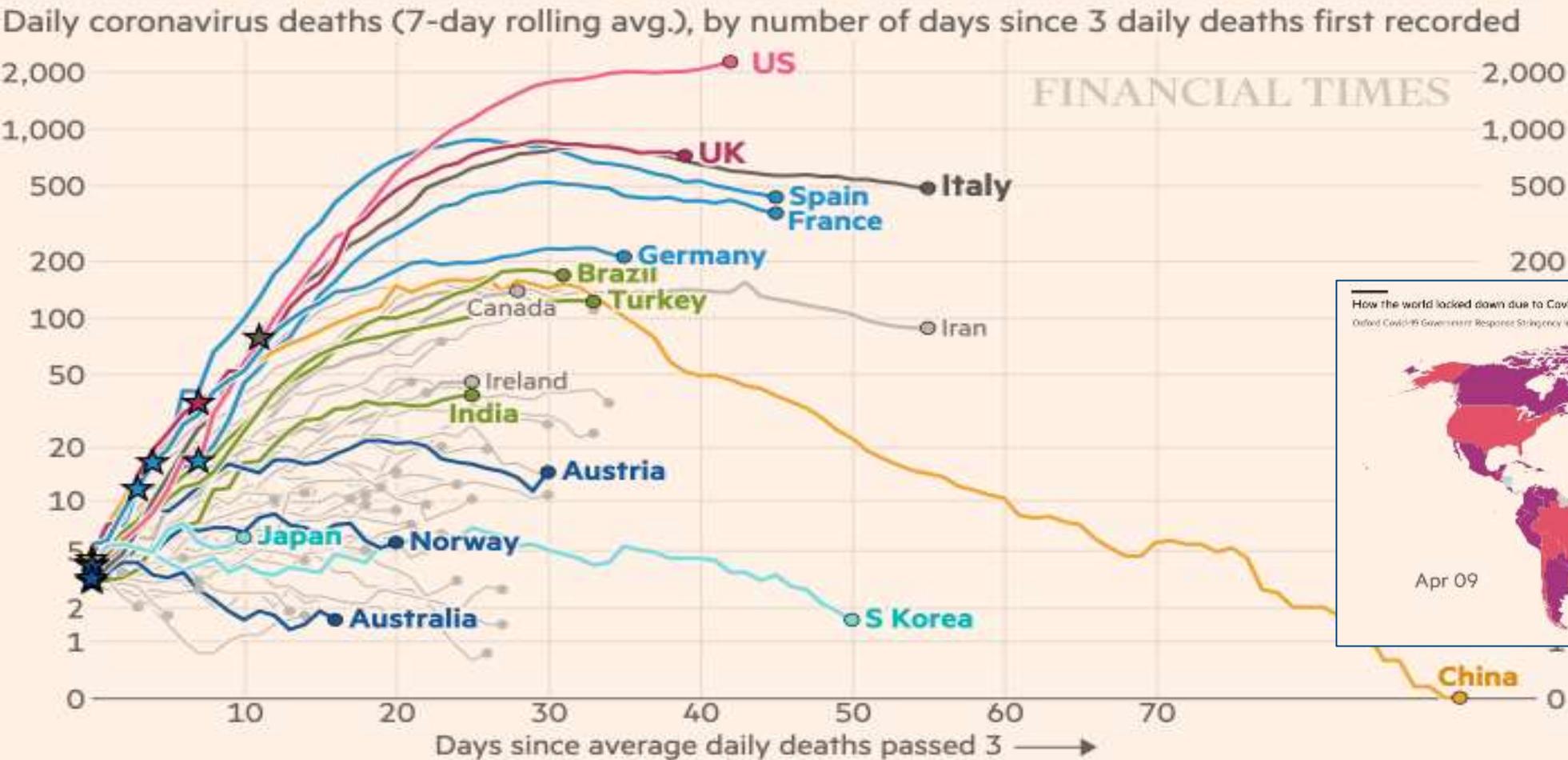
Une prévision (hôpitaux uniquement) par Jean Laherère Nicolas Meilhan

<https://aspofrance.org/?s=covid>

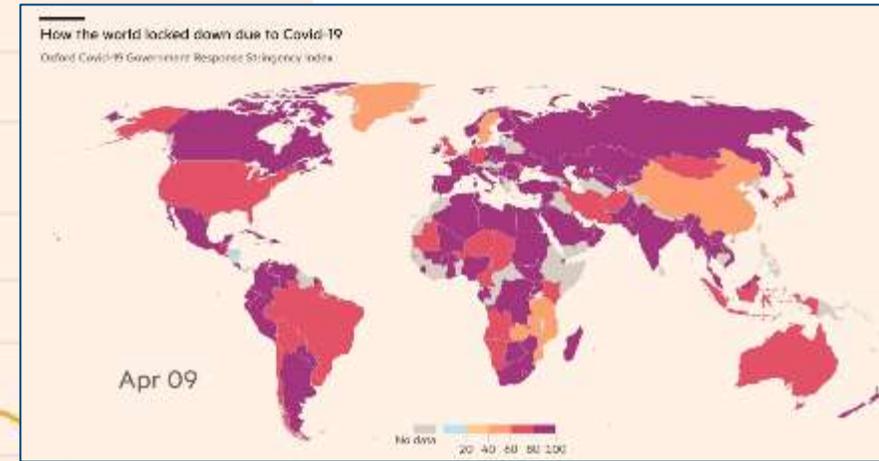


Daily coronavirus death (7 days rolling average) by number of days since 3 daily death first recorded
Logarithmic scale

Daily death tolls are now at their peak or falling in many western countries



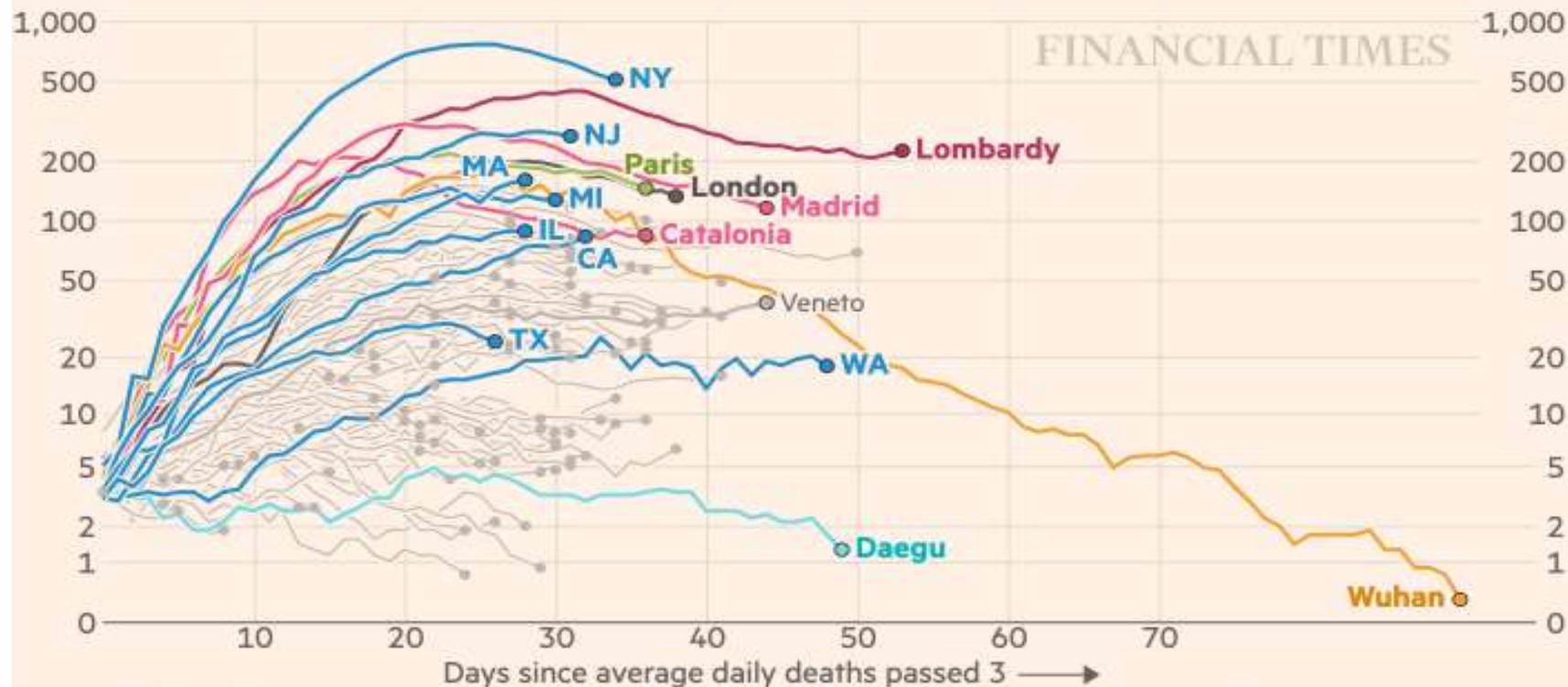
- La plupart des pays sont en "lockdown"
- Effets économiques mondiaux



Daily coronavirus death in metropolis (7 days rolling average) by number of days since 3 daily death first recorded
Logarithmic scale

New deaths in many urban epicentres are now plateauing or beginning to decline

Daily coronavirus deaths (7-day rolling avg.), by number of days since 3 daily deaths first recorded



Sources: NHS; Covid Tracking Project; Providencialdata19; Santé Publique France; Berliner Morgenpost; OpenZH; Stockholm University; Leuven University. Data updated April 23, 23:32 BST
 FT graphic: John Burn-Murdoch / @jburnmurdoch
 © FT

- Les grandes métropoles sont les plus touchées : “la crise sanitaire est fortement liée à la mobilité”
- Mais des exceptions (Singapour, Berlin)

Daily confirmed cases (7 days rolling average) by number of days since 3 daily death first recorded
Logarithmic scale

Several countries have turned the corner, with numbers of new cases now in decline

Daily confirmed cases (7-day rolling avg.), by number of days since 30 daily cases first recorded
 Stars represent national lockdowns ★



- Crise Covid-19 : Phase 1 ?
- Attention au déverrouillage !

FT graphic: John Burn-Murdoch / @jburnmurdoch

Source: FT analysis of European Centre for Disease Prevention and Control; FT research. Data updated April 23, 23:26 BST

© FT



Éléments de réflexion

- Une gestion de la crise différente selon les pays
- Chaque jour amène son lot d'interrogations nouvelles sur le virus :
 - Manifestations (respiratoires, odorat, gout, neurologiques),
 - Transmission,
 - Durée de la contagiosité,
 - Redémarrage de la pandémie que l'on croyait jugulée,
 - L'acquisition d'une « immunité de groupe » semble beaucoup plus difficile à atteindre que prévu,
 -
- Distorsions des impacts du virus parfois difficilement explicables selon les pays, mais aussi selon les régions ou les villes

Éléments de discussion :

dans un contexte où personne ne sait très bien ce qui va se passer que pouvons nous faire ?



Éléments de discussion sur la sortie de crise 1

- La crise nous a rappelé brutalement l'importance des transports de biens, mais aussi l'importance et la complexité de la chaîne d'approvisionnement qui va de celui qui produit les biens de consommation à celui qui les consomme, et certains pays sont confrontés à des pénuries (en masques, en réactifs, en aliments, ...).
- Il est probable que la sortie de crise nous rappellera brutalement l'importance et la complexité des systèmes de transport de personnes notamment dans les métropoles.

En matière de transports le déconfinement pose beaucoup de questions notamment dans les métropoles

- Nécessité de maintenir des mesures de distanciation sociale
 - Réduction de la capacité des transports publics
- Défiance salariés et organisations syndicales
 - Droit de retrait si les conditions sanitaires au poste de travail ne sont pas suffisantes
- Défiance usagers
 - Comment redonner confiance aux usagers et éviter ainsi un report modal massif vers la voiture individuelle ?
- Baisse des recettes
 - Perte estimée à 1,4 Mds euros sur le versement transport si l'activité partielle dure six mois
- Etc.....

Éléments de discussion sur la sortie de crise 2

- Un constat : Les stratégies de gestion de la crise mises en œuvre par les pays sont différentes (Chine, Corée, Suède, Royaume uni, France, USA, ...)
- Nous n'avons aucune certitude sur le chemin et la durée de la sortie de crise
- Une idée partagée : tant que l'on ne disposera pas d'un traitement, ou d'un vaccin on devra appliquer des mesures de « gestes barrières » et de « distanciation sociale »
- Un vaccin et des campagnes de vaccination massives : quand ?
 - Vaccin : un an ?
 - Campagne massives : deux ans ?

Éléments de discussion sur la sortie de crise 3

- A court terme nous devons nous préparer à organiser nos systèmes de transport de biens et de personnes en intégrant les « gestes barrières », la « distanciation sociale », et probablement le « traçage des biens et des personnes »
- Nous sommes aveugles sur le futur mais **il est important dès à présent de nous mettre en situation de veille collective** sur un certain nombre de questions :
 - Enquêtes sur les intentions des usagers en matière de déplacements ? Télétravail ?
 - Logistique, livraisons à domicile ?
 - Enquêtes et études sur les comportements des acteurs économiques ?
 - Défiance vis-à-vis des transports collectifs ou partagés au profit des modes individuels ?
 - Autres questions : débat

Eléments de discussion sur la sortie de crise 3

- Cette veille est probablement celle que font déjà, dans leurs pays respectifs, les membres des CT des thèmes stratégiques Mobilité et Financement : à nous de les inciter à fonctionner en réseau et à mettre en commun leur veille et leurs questionnements.

PIARC is the first global forum for the exchange of knowledge, policy and practice on roads and road transport.

PIARC est le premier forum mondial pour l'échange de connaissances, de politiques et de pratiques sur les routes et le transport routier.

Merci de votre attention !



André Broto

ST 2 Mobility

Andre.broto@vinci-autoroutes.com

@Andre_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





SITUATION DU COVID-19 EN COTE D'IVOIRE



Djan Fanny

Ingénieur des Travaux Publics
Économiste des Transports
Agence de Gestion des Routes

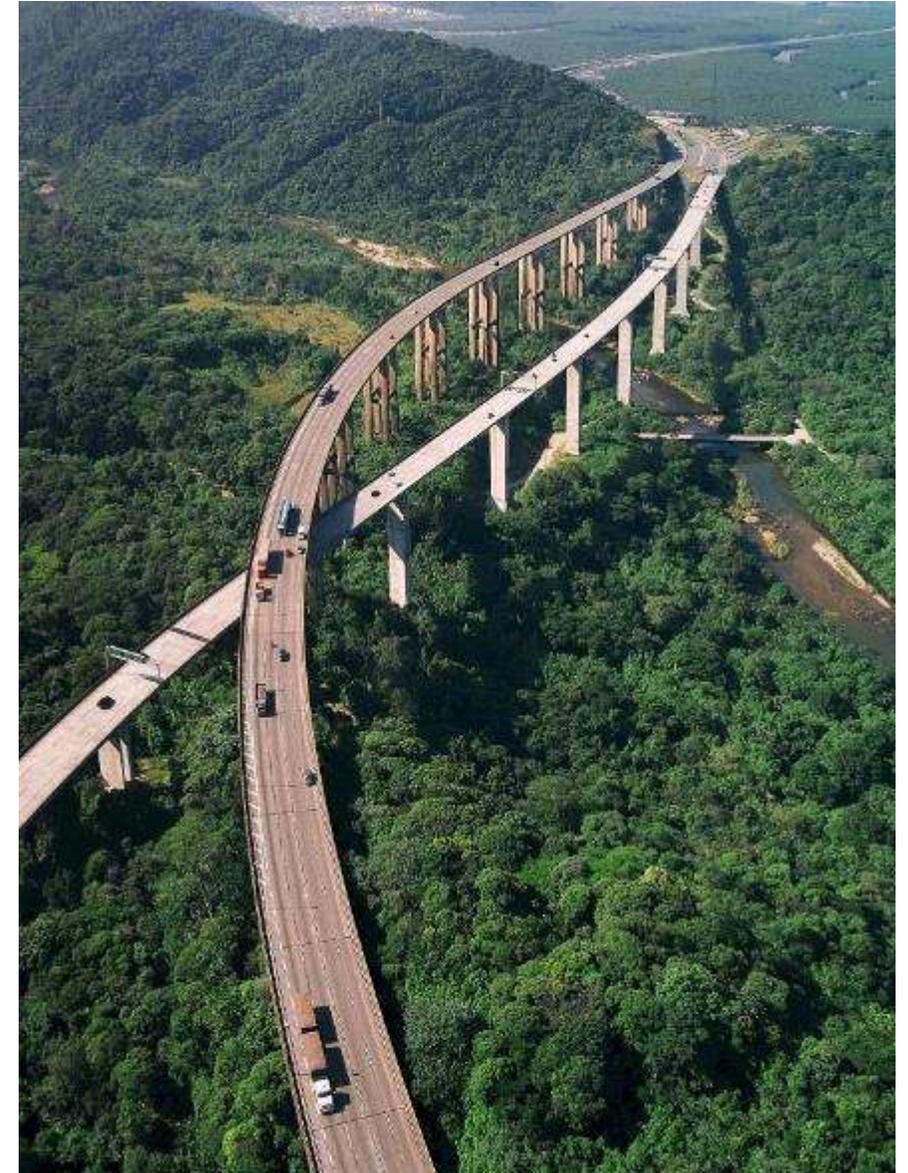
Abidjan, Côte d'Ivoire

Avril 2020



Points clés de la présentation

- Introduction
 - Carte mondiale de la Pandémie du COVID-19
- Cas de la Côte d'Ivoire
- Evolution de la pandémie en Côte d'Ivoire
- Plan de riposte du Gouvernement
- Principales mesures liées au COVID-19
- Impacts de la Pandémie
 - Impacts sur les secteur des transports
 - Impact global de la Pandémie sur l' économie nationale

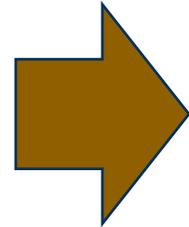


Introduction - Carte mondiale de la Pandémie du COVID-19

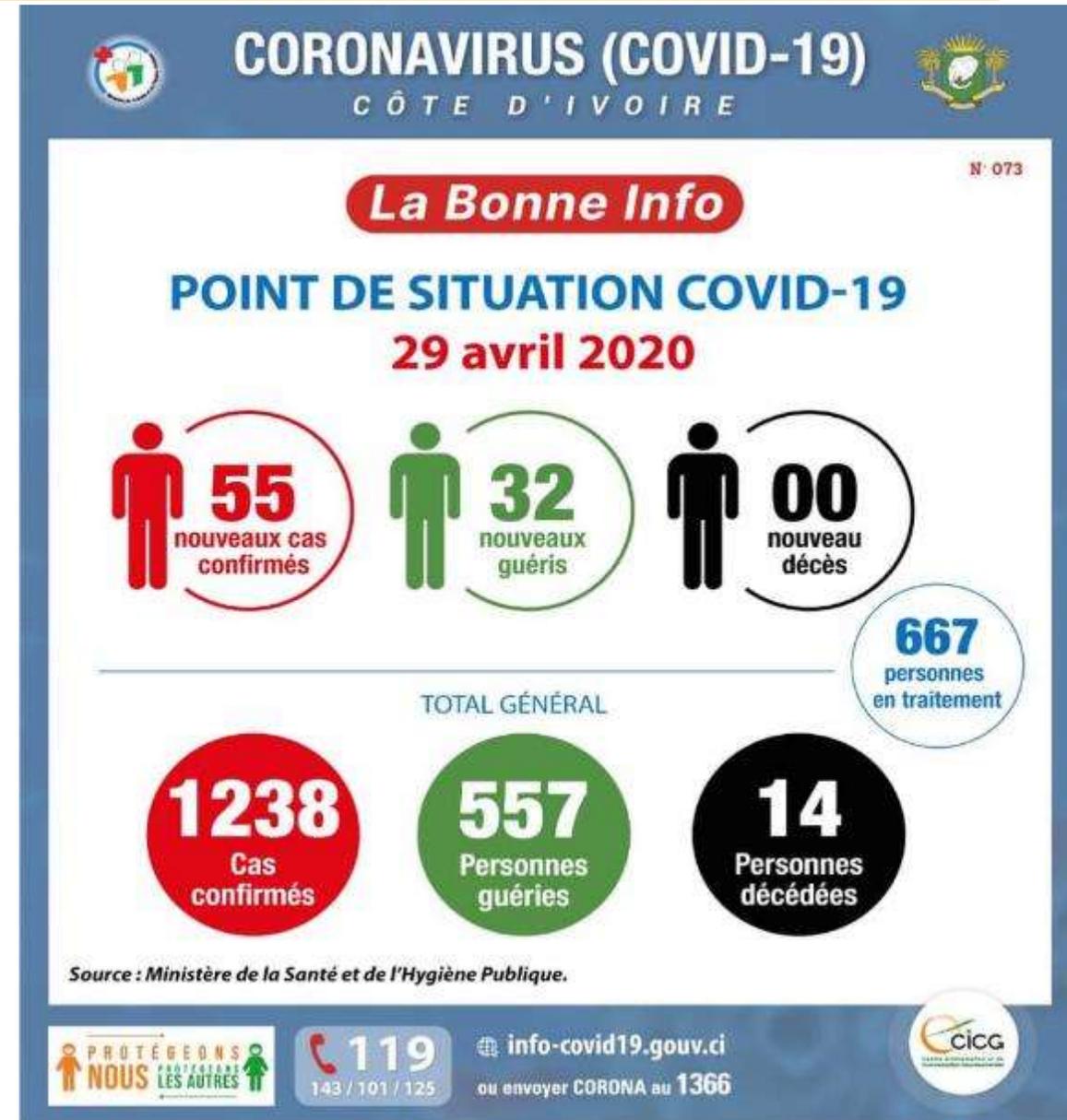


Cas de la Côte d'Ivoire

- La Côte d'Ivoire fait partie des 185 pays du monde faisant face à la pandémie du COVID 19.
- Le premier cas a été dépisté le 11 Mars 2020.

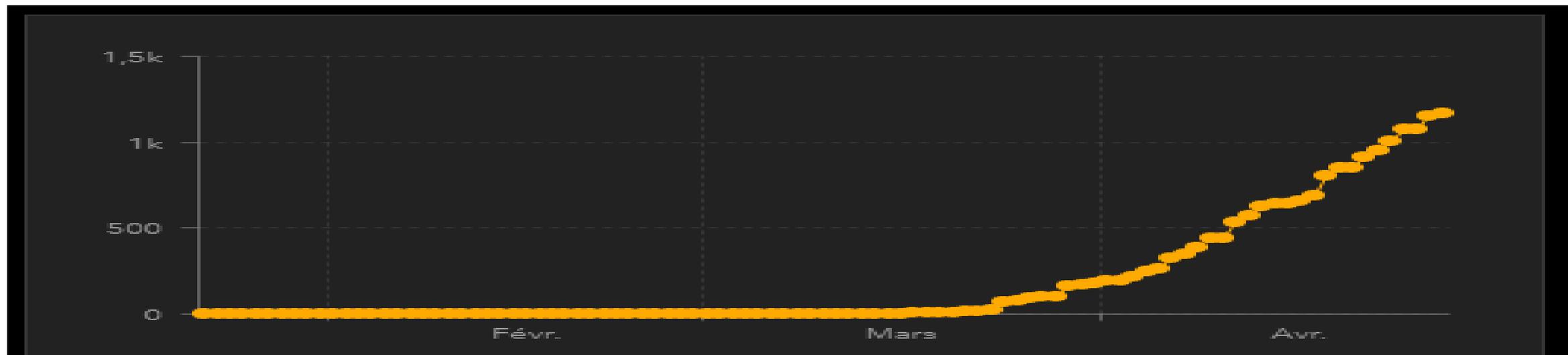


A la date du 29 Avril 2020, la situation se présente comme suit



Evolution de la pandémie en Côte d'Ivoire

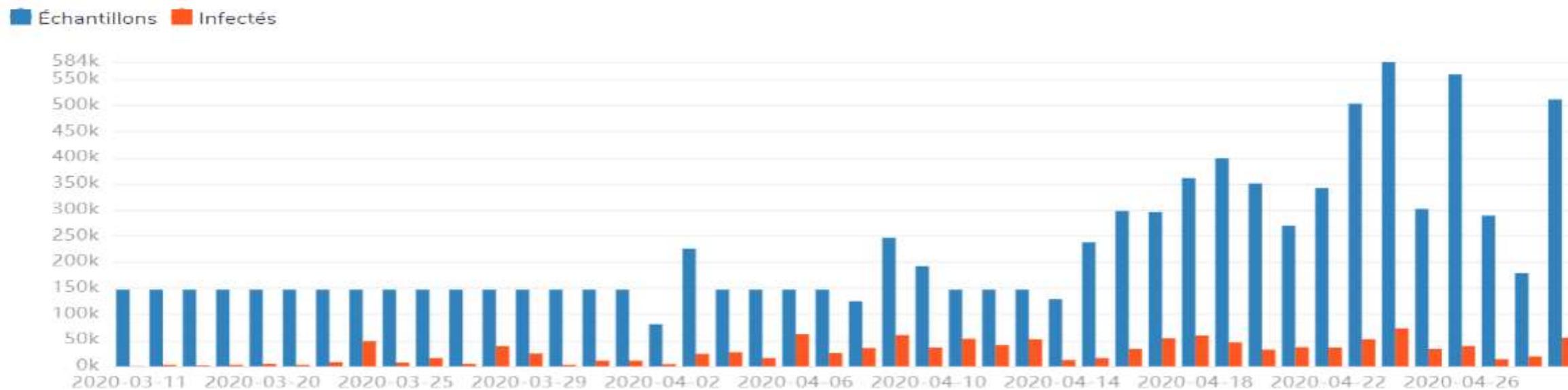
Avec son premier cas dépisté le 11 mars 2020, la maladie à coronavirus a progressé d'Abidjan, épiceutre national, à plusieurs autres villes de l'intérieur du pays comme illustré ci-dessous :



Evolution de la pandémie en Côte d'Ivoire

Cette évolution rapide a été mesurée par la multiplication des tests des cas suspects. Le graphe ci-dessous en illustre la progression ainsi que celle des cas positifs :

Rapport journalier des échantillons prélevés et infectés



<https://covid19-ci.info>

Plan de riposte du Gouvernement

Face à une pandémie aussi contagieuse et qui fait autant de morts dans le monde, le Gouvernement ivoirien, avec l'appui des partenaires (OMS, USAID, UNICEF, etc.) a élaboré un plan national de riposte au COVID-19 dont la mise en œuvre a été graduelle en fonction de l'évolution de la maladie en Côte d'Ivoire.

Ce plan est évalué à 95,88 milliards de francs CFA (146 millions d'euros).

Ministère de la Santé Publique

République de Côte d'Ivoire
Union - Discipline - Travail

CORONAVIRUS (COVID-19)
Protégeons-nous contre le coronavirus

Se couvrir la bouche et le nez avec un mouchoir pour tousser ou éternuer.

A défaut de mouchoir, tousser ou éternuer dans le pli du coude.

Jeter le mouchoir utilisé dans une poubelle puis refermer la poubelle.

Se laver immédiatement les mains avec de l'eau et du savon ou utiliser un gel hydro-alcoolique.

POUR TOUTE INFORMATION APPELER LE
143 ou 101
ENVOYER PAR SMS CORONAVIRUS AU 1366

Organisation mondiale de la Santé Côte d'Ivoire | CICG | USAID | Breakthrough ACTION | unicef

Plan de riposte du Gouvernement

Ce plan a pour objectif général de limiter la propagation du Coronavirus en Côte d'Ivoire, détecter l'infection et traiter les malades.

Les quatre objectifs spécifiques de la riposte concernent (i) la limitation de la progression du COVID-19 ; (ii) la prise en charge correcte des cas de COVID-19 en assurant la sécurité de la chaîne des intervenants ; (iii) l'intervention rapide en cas de flambées d'épidémies COVID-19 ; et (iv) le renforcement du dispositif de sécurité sanitaire et du cadre institutionnel.

Logo of the Ministry of Health and the National Center for Disease Control and Prevention of Côte d'Ivoire (Ministère de la Santé et du Centre National de Contrôle et de Prévention des Maladies).

République de Côte d'Ivoire
Union - Discipline - Travail

CORONAVIRUS (COVID-19)

Mesures de prévention

- Se laver fréquemment les mains avec de l'eau et du savon ou utiliser un gel hydro-alcoolique.**
- Se couvrir la bouche et le nez avec un mouchoir pour tousser ou éternuer.**
- Eviter tout contact étroit avec une personne souffrant de fièvre, rhume et toux.**
- Bien cuire la viande et les oeufs.**

POUR TOUTE INFORMATION APPELER LE
143 ou 101
ENVOYER PAR SMS CORONAVIRUS AU 1366

Logos of partner organizations: Organisation mondiale de la Santé Côte d'Ivoire, CICC, USAID, Breakthrough ACTION, and unicef Côte d'Ivoire.

Plan de riposte du Gouvernement

Huit (08) axes stratégiques d'intervention ont été identifiés à savoir : (i) la surveillance épidémiologique et biologique ; (ii) le suivi des contacts ; (iii) la prise en charge des malades ; (iv) la riposte à la flambée épidémique ; (v) la prévention de la transmission de la maladie à coronavirus (covid-19), (vi) la communication sur les risques, la mobilisation sociale et l'engagement communautaire ; (vii) la recherche opérationnelle et (viii) la création à la Primature d'un Cadre de Gestion des urgences, de suivi et d'évaluation de la matrice d'actions et des mesures de prévention.

Un mécanisme de coordination et suivi des interventions est également mis en place.



RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

LUTTE CONTRE LE CORONAVIRUS

Je me lave fréquemment les mains à l'eau et au savon, ou j'utilise du gel hydroalcoolique.

143/101/125

TOUS ENGAGÉS
CONTRE LE CORONAVIRUS

SOYONS DISCIPLINÉS !

www.sante.gouv.ci @Mshpci

CCG

PIARC

Principales mesures liées au COVID-19

- La déclaration d'état d'urgence sur toute l'étendue du territoire national par le Président de la République le 23 mars 2020, conformément à la loi n°59-231 du 7 novembre 1959. Des mesures additionnelles aux dispositions antérieures :
- 1- La fermeture de tous les maquis et restaurants à compter de ce lundi 23 mars 2020 à minuit, après celle des bars, des boîtes de nuit, des cinémas et des lieux de spectacle ;
- 2- L'instauration d'un couvre-feu de 21 h à 5 h du matin, à compter du mardi 24 mars ;
- 3- La régulation des transports interurbains, intercommunaux, intra-communaux et l'interdiction des déplacements non autorisés entre Abidjan et l'intérieur du pays ;
- 4- Le confinement progressif des populations par aire géographique, en fonction de l'évolution de la pandémie ;



CORONAVIRUS (COVID-19)
CÔTE D'IVOIRE

La Bonne Info

N° 017
Date : 23mars 2020
Heure : 20h45min

**L'ÉTAT D'URGENCE DÉCLARÉ
SUR TOUT LE TERRITOIRE NATIONAL**

Ce lundi 23 mars, le Président de la République a déclaré l'état d'urgence sur toute l'étendue du territoire national, avec des mesures additionnelles pour renforcer le dispositif de prévention mis en place par le Conseil National de Sécurité.

- 1 La fermeture de tous les maquis et restaurants à compter de ce lundi 23 mars 2020 à minuit, après celle des bars, des boîtes de nuit, des cinémas et des lieux de spectacle ;
- 2 L'instauration d'un couvre-feu de 21 h à 5 h du matin, à compter du mardi 24 mars ;
- 3 La régulation des transports interurbains, intercommunaux, intra-communaux et l'interdiction des déplacements non autorisés entre Abidjan et l'intérieur du pays ;
- 4 Le confinement progressif des populations par aire géographique, en fonction de l'évolution de la pandémie ;
- 5 La création de couloirs humanitaires pour venir en aide aux personnes ou aux communautés ayant un besoin urgent d'assistance ;
- 6 Le renforcement des capacités des industries pharmaceutiques, des laboratoires et des structures de diagnostic et de prise en charge sur l'ensemble du territoire national ;
- 7 La détection précoce, la prise en charge rapide et l'isolement en toute confidentialité des malades ;
- 8 La mise en place d'un centre d'appels dédié au Covid-19 et d'un système d'alerte et de suivi utilisant, notamment, les nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Les Forces de sécurité sont chargées de faire appliquer strictement ces mesures.
Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice est instruit en vue de donner des suites judiciaires au non-respect de ces mesures et à la diffusion de fausses informations.

POUR TOUTE INFORMATION APPELER LE
143 ou 101
OU ENVOYER PAR SMS **CORONAVIRUS AU 1366**

Source : Message à la Nation du Président de la République - 23 mars 2020

Principales mesures liées au COVID-19

- 5- La création de couloirs humanitaires pour venir en aide aux personnes ou aux communautés ayant un besoin urgent d'assistance ;
- 6- Le renforcement des capacités des industries pharmaceutiques, des laboratoires et des structures de diagnostic et de prise en charge sur l'ensemble du territoire national ;
- 7- La détection précoce, la prise en charge rapide et l'isolement en toute confidentialité des malades ;
- 8- La mise en place d'un centre d'appels dédié au Covid-19 et d'un système d'alerte et de suivi utilisant, notamment, les nouvelles technologies de l'information et de la communication ;

CORONAVIRUS (COVID-19)
CÔTE D'IVOIRE

La Bonne Info N° 035
Date : 01 avril 2020
Heure : 20h00min

MESURES POUR PRÉSERVER L'OUTIL DE PRODUCTION ET L'EMPLOI

- Fonds de soutien au secteur privé : 250 milliards de FCFA (dont au moins 100 milliards de FCFA pour le renforcement du soutien aux PME).
- Fonds spécifique d'appui aux entreprises du secteur informel touchées par la crise : 100 milliards de FCFA.
- Soutien aux principales filières agro-industrielles (anacarde, coton, hévéa, palmier à huile, cacao, café, etc.) : 250 milliards de FCFA.
- Soutien à la production vivrière, maraîchère et fruitière : 50 milliards de FCFA (dont 20 milliards pour les intrants).

Source : Discours du Premier Ministre Amadou Gon Coulibaly
Chef du gouvernement, Ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat.
31 mars 2020.

POUR TOUTE INFORMATION APPELER LE
143/101/125/119
OU ENVOYER PAR SMS **CORONAVIRUS AU 1366**

CENTRE D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION GOUVERNEMENTALE
CAMPAGNE DE PRÉVENTION CONTRE LE CORONAVIRUS

Impacts de la Pandémie sur le secteur des transports

CORONAVIRUS (COVID-19)
CÔTE D'IVOIRE

N° 004 / Mars 2020

Bon à Savoir

RECOMMANDATIONS AUX TRANSPORTEURS

Le Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier de Côte d'Ivoire recommande, à partir du lundi 23 mars 2020:

- Aux taxis communaux et taxis-compteurs :**
La réduction du nombre de passagers de cinq (05) à quatre (04), y compris le conducteur. Soit deux (02) passagers à l'arrière du véhicule et un (01) à côté du chauffeur.
- Aux minicars communément appelés "Gbaka" :**
La non utilisation des sièges du milieu.
- Aux taxis intercommunaux de sept (07) places :**
L'occupation de cinq (05) places au maximum.
- A tous les transporteurs**
 - Le lavage obligatoire des mains (avec du savon ou du gel hydro-alcoolique) des usagers au moment de leur embarquement.
 - Le port de cache-nez pour le conducteur et son convoyeur (ou apprenti).

POUR TOUTE INFORMATION APPELER LE
143 ou 101
OU ENVOYER PAR SMS CORONAVIRUS AU **1366**

- Limitation des nombres de passagers à bord des véhicules de transports publics
- l'obligation du port de masques dans les transports publics
- Ralentissement de l'ensemble des chantiers d'infrastructures routières, avec de gros risques de glissement des échéanciers si la situation perdure trop longtemps
- Baisse des trafics sur les postes de péages routiers urbains et interurbains
- Difficulté d'exportation des matières premières telles que le cacao et l'anacarde stockées au Port d'Abidjan
- Mise en place d'un site web pour les autorisations de sortie du Grand Abidjan après sa fermeture
- Appui du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier ainsi que de l'AGEROUTE aux Entreprises pour les laissez-passer pour l'exécution des chantiers de routes et d'Ouvrages d'Art.

Impacts de la Pandémie sur le secteur des transports

■ Péage du Pont HKB, Abidjan

PEAGE PONT HKB	Classe 1	Classe 2	Classe 3
VARIATION JANVIER 19/20	-1,2%	-9,6%	-9,9%
VARIATION FEVRIER 19/20	3,4%	-3,0%	-16,2%
VARIATION MARS 19/20	-14,5%	-16,4%	-15,4%
VARIATION AVRIL 19/20	-50,6%	-44,3%	-42,1%

Source : SOCOPRIM, Concessionnaire du pont HKB

■ Poste de péage d'Attinguié [Autoroute Abidjan – Yamoussoukro]

PEAGE ATTINGUIE	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
VARIATION JANVIER 19/20	9%	-15%	-35%	64%
VARIATION FEVRIER 19/20	14%	-5%	-35%	67%
VARIATION MARS 19/20	-4%	-11%	-45%	46%
VARIATION AVRIL 19/20	N/A	N/A	N/A	N/A

Source : Fonds d'Entretien Routier



Impact global de la Pandémie sur l'économie nationale

Avec une croissance moyenne de son PIB supérieure à 7% sur les 10 dernières années, la Côte d'Ivoire prévoyait réaliser une croissance de 7,2% en 2020. A ce jour, après l'évaluation des impacts du COVID-19, le pays envisage un taux de croissance de 3,6% de son PIB, avec l'hypothèse d'une **sortie de la pandémie en Juillet 2020.**



Merci pour votre attention !!!



Djan FANNY

Ingénieur des Travaux Publics

Économiste des Transports

AGERROUTE – Cote d'Ivoire

dfanny@ageroute.ci

[@mccreakle](#)

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





Réponse des associations professionnelles d'entreprises au Covid-19

Michel Démarre

SEFI-FNTP Chargé de mission

Paris

30 avril 2020



Présentation



- J'ai travaillé avec le gouvernement français pendant 20 ans ; puis 30 ans dans le secteur privé (entreprises de construction routière)
- Ancien président des EIC (European International Contractors ; 2008-2012)
- Aujourd'hui chargé de mission au SEFI (Syndicat des entrepreneurs français internationaux)
- Membre de longue date de l'AIPCR (depuis 1989)
 - Ai participé à 3 comités techniques depuis 2004
 - Ancien président du Comité national français (2008-2012)
 - Actuellement secrétaire francophone du GE 1.1 sur la Bonne préparation des projets
- Je vais faire cette présentation au nom de la CIICA

CICA Confédération des associations internationales d'entreprises de construction

- Siège social à Paris
- Les membres sont des associations régionales ou nationales ainsi que des entreprises individuelles
- Informations détaillées sur www.cica.net
- CICA collecte des informations relatives au Covid-19 auprès de ses membres et d'autres organisations depuis le 25 mars
- Benchmark global mis à jour deux fois par semaine
- <http://www.cica.net/cica-covid-19-overview/>



Assemblée générale de la CICA Séoul mai 2019

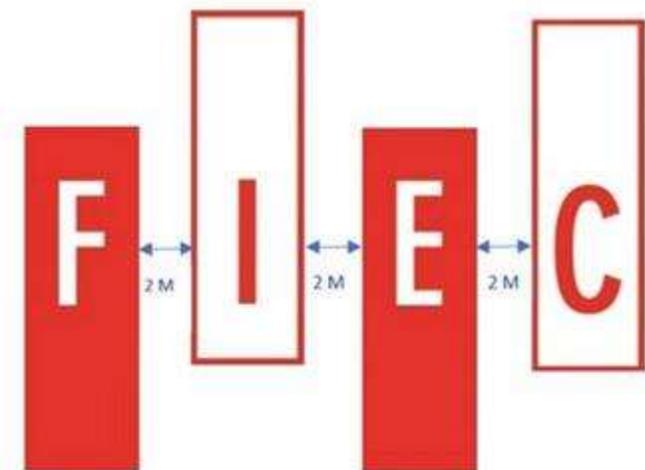
1. Garantir la santé et la sécurité des employés

- Préoccupation majeure des entreprises et de leurs associations professionnelles (AP)
- Dans de nombreux pays, publication de recommandations relatives aux mesures de sécurité appropriées à adopter par les entreprises
- Souvent élaborées conjointement par le gouvernement et les AP
- Générales ou spécifiques (par exemple, en France, entreprises routières, canalisateurs,...)
- Autres différences environnement urbain/rural, bâtiments/infrastructures
- Les AP ont organisé des sessions de formation (principalement destinées aux PME), des chantiers pilotes



Principaux résultats du benchmarking

- Beaucoup de similitudes, quelques différences (par exemple, la "distance sociale" varie de 1m à 6 pieds)
- Principaux problèmes identifiés:
 - Disponibilité de masques, de désinfectants, d'EPI appropriés
 - Approvisionnement en eau (pour le lavage des mains, le nettoyage) dans certains pays
 - Équipement des sous-traitants
 - Transport (transport individuel au lieu d'un fourgon)
 - Logement et cantine des travailleurs
 - La formation des travailleurs étrangers dans certains pays : "Comment dit-on "distanciation sociale" en swahili ?"
 - Mesures temporaires qui vont durer (vaccin disponible ?)



Social Distancing Saves Lives



2. Maintenir l'activité et la continuité des affaires

- La situation varie selon les pays, allant d'un arrêt presque total à une activité limitée
- Pas le problème de la seule entreprise; en plus des questions précédentes et de la disponibilité du personnel propre:
 - l'activité peut être entravée par une pénurie de matériaux, d'équipements, de logistique
 - l'activité peut être arrêtée par les clients (pas prêts ou disposés à voir reprendre le chantier)
- D'énormes sommes d'argent mises à la disposition de tous les secteurs pour lutter contre la récession : report d'impôts, prêts, etc.
- Au fur et à mesure de la reprise progressive des travaux, la continuité de l'activité est confrontée au dilemme de la préparation urgente des futurs appels d'offres face au risque d'une éventuelle seconde vague de Covid-19.
- Cette situation complexe nécessite un dialogue entre toutes les parties prenantes (État, client, entrepreneur, ingénieur, fournisseurs, superviseurs, etc.)

3. Relations de l'entreprise 1/2

- Avec ses clients : cf. webinaire du 15 avril et suggestions (à débattre) de Fabio Pasquali:
 - Soutien économique pour les coûts supplémentaires (sécurité)
 - Avance partielle de la valeur du marché à l'entreprise
 - Paiement direct des sous-traitants
 - Prime d'accélération pour achèvement anticipé des travaux
 - Accélération des procédures d'approbation des projets
- Comment traiter les contrats en cours
 - Notion de "force majeure" : n'a pas la même signification/conséquences partout (loi applicable)
 - Autres clauses contractuelles à considérer : événements non prévus, imprévision (coûts supplémentaires ; prolongation de délai)
 - FIDIC (Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils) a publié un document d'information sur l'impact contractuel du Covid-19 (<https://fidic.org/sites/default/files/COVID%2019%20Guidance%20Memorandum%20-%20PDF.pdf>)
 - Avertissement : "Il convient d'obtenir des conseils juridiques d'experts chaque fois que cela est nécessaire".
 - L'option privilégiée est toujours le dialogue et la coopération entre les parties



3. Relations de l'entreprise 2/2

■ Comment gérer les futurs contrats

- Les clients doivent continuer à travailler et à préparer de nouveaux appels d'offres
- Incertitude autour des futures conditions contractuelles (coûts supplémentaires à inclure ? Quid en cas de 2^{ème} vague ?)
- Cas particulier des contrats de concession (voir le webinaire du 8 avril avec la présentation de Bill Halkias)

■ Avec les autres parties prenantes

- Avec le personnel : responsabilité pénale des entrepreneurs. Communication (compréhension des recommandations). Équipement (téléphones portables, ordinateurs, voitures)
- Avec les résidents ("Pourquoi ces types travaillent-ils alors que nous sommes confinés ?")

■ Importance du rôle des Associations Professionnelles

- Rédaction de recommandations appropriées en matière de santé et de sécurité ; formation
- Dialogue avec les syndicats (par exemple FIEC et FETBB ; voir <http://www.fiec.eu/en/themes-72/covid-19.aspx>)
- Conseil juridique aux membres (en particulier les PME)
- Aide matérielle (par exemple, fourniture de masques pour les PME)
- Lobbying (État, municipalités) pour que les commandes de travaux repartent rapidement après la reprise du travail



4. Sécurité

- Travail à domicile
- Cybersécurité
 - Phishing
 - Protection des données personnelles



**Merci de votre
attention !**

- Michel Démarre
- demarrem@fntp.fr



Présentations

Le rôle des STI dans l'exploitation des réseaux routiers routières: recommandations du CT 2.4 et panoramique des applications

*Par Valentina Galasso, Senior Manager @Deloitte,
Présidente du CT 2.4 de PIARC*



Introduction : Définitions des RNO et des STI

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 STI 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**

RNO et ITS au temps du COVID-19

Les principaux domaines d'application et des exemples pratiques

Information aux usagers

Garantir la diffusion optimal des infos en relation à la situation d'urgence

- *Utilisation des STI classique (PMV)*
- *Introduction de STI à bas coût (SMS, Apps)*
- *Diversification des messages selon la topologie d'utilisateur*

Gestion du péage

Garantir l'exploitation autoroutière dans le respect des lignes guides pour la sauvegarde de la santé

- *Gestion dynamique des systèmes de péage (priorité aux paiements digitaux)*
- *Péage gratuit pour les véhicules d'urgence / médicaux*
- *Péage réduit pour tous*

Exploitation du réseau / mobilité

Garantir les niveaux de service définis, en conditions exceptionnelles

- *Limitations et contrôles stricts de la circulation*
- *Gestion du réseau avec priorité aux moyens des secours / transport biens*
- *Gestion des entrées sur le transport en commun par smartphone*

Support aux décisions

Identifier les stratégies les meilleures pour l'exploitation du réseau et l'échange d'info

- *Gestion intégrée des info sur la mobilité des personnes et moyens*
- *Capacité d'élaboration de grandes quantités de data*
- *Support dans la relation avec les partenaires*

RNO et ITS au temps du COVID-19

Les principaux domaines d'application

- Information aux usagers
- Gestion du péage
- Exploitation du réseau / mobilité
- Support aux décisions



Communication des infos sur les aires de service aux chauffeurs de camion en France

⚠ Cortada en A-66 la calzada sentido Mérida entre los ppkk. 804+0 a 800+6 por trabajos de mantenimiento, según informa @DGTes
Se mantiene la circulación en ambos sentidos por calzada sentido #Sevilla



Info aux usagers par réseaux sociaux en Espagne

Soutien aux personnels soignants en France



Carte de voyage et Scan code en Chine

Information aux usagers en Argentine



Echange d'info avec les usagers au Portugal



Info canal en Italie



RNO et ITS au temps du COVID-19

Les principaux domaines d'application

Information aux usagers

Gestion du péage

Exploitation du réseau / mobilité

Support aux décisions



Payment Péage par transaction sans contact en Grèce



Systèmes de péage après le passage en Italie



Péage à système ouvert (Free Flow) en France

RNO et ITS au temps du COVID-19

Les principaux domaines d'application

Information aux usagers

Gestion du péage

Exploitation du réseau / mobilité

Support aux décisions



Contrôle du réseau en Andorre



Limitations et contrôles stricts de la circulation au Paraguay

Contrôle intégral de la sécurité des citoyens avec systèmes d'informations, AI et Big Data en Espagne

Limitations et contrôles stricts de la circulation au Paraguay



Exploitation à distance de réseau routier au Portugal



Points 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

Points 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

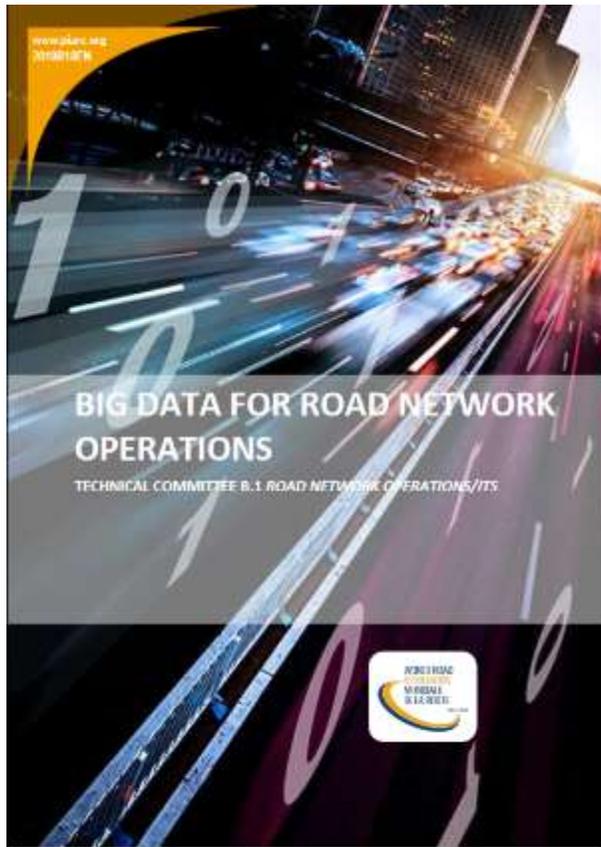
WHY?
MAINTENANT

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

Points 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

WHY?
MAINTENANT

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 STI ?



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



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



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



Questions et réponses

Animateur : Robin Sébille



Nos intervenants aujourd'hui

- Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
- André Broto, Conseiller du président de Vinci Autoroutes, France – Coordinateur stratégique du Thème PIARC 2 - Mobilité
- Djan Fanny, Agence de gestion des routes, Côte d'Ivoire
- Michel Demarre, SEFI-FNTP Chargé de mission – Groupe d'étude PIARC 1.1 (Projets bien préparés)
- Valentina Galasso, Deloitte – Comité PIARC 2.4 (Exploitation du réseau / STI)

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".

Prochaines étapes

- Nous publions les enregistrements vidéo et les présentations de nos webinaires
- Nous publions des Notes qui présentent les résultats de ces webinaires
- D'autres webinaires de PIARC sont prévus, en anglais, espagnol et français
 - Mercredi 6 mai, dédié au fret et la logistique
- <https://www.piarc.org/fr/Agenda-Actualites-PIARC/Coronavirus-PIARC-et-Covid-19>
- Actions de moyen terme

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

- Identifier les sujets de préoccupation :

<https://forms.gle/cgi8WCeQYkCeNFQA>

- Identifier les acteurs qui souhaitent partager leurs pratiques :

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

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

L'équipe d'intervention de PIARC : Coordonnées

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

Merci de votre attention !



Patrick Mallejacq

Secrétaire général de PIARC

patrick.mallejacq@piarc.org

[@PMallejacq](#)

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



[@PIARC_Roads](#)



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org

