



COVID-19

Session de discussion en ligne

22 avril 2020, 13 h (heure de Paris)

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

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

Cette session est enregistrée

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

Décharge de responsabilité

Le temps étant compté, il est probable que les connaissances et les pratiques partagées n'aient pas été officiellement approuvées par les autorités officielles de chaque pays.

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

Concept clé : Se concentrer sur le court terme.

Le monde traverse une crise et chaque jour compte.

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

Équipe d'intervention COVID-19 de PIARC



Résumé des termes de référence

- Explorer 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

Membres actuels

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

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

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

Ordre du jour et structure

- **Brève introduction à PIARC**
- **Problèmes rencontrés par les exploitants et les administrations routières**
- **Présentations sur la situation actuelle :**
 - Impact sur le fret - Analyse d'une société d'autoroutes française
 - Mesures relatives à l'exploitation des réseaux routiers au Portugal
 - Réponse de l'autorité routière en Ouganda
 - Procédures de financement et de passation de marchés dans les cas d'urgence et de non-urgence
- **QUESTIONS ET RÉPONSES**
- **Conclusion et prochaines étapes**

Nos intervenants aujourd'hui

- Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
- Olivier Quoy, Atlandes, France, membre du CT 2.3 de PIARC sur le fret
- Ricardo Tiago, Institut pour la mobilité et le transport, Portugal, membre du CT 2.4 de PIARC sur l'exploitation des réseaux routiers / ITS
- Mark Rubarenzya, National Roads Authority, Ouganda, membre du CT 1.4 de PIARC sur le changement climatique et la résilience des réseaux routiers
- Francesco Longo, ANAS, Italie, membre du CT 1.3 de PIARC sur les finances et les marchés publics

Introduction

Qu'est-ce que PIARC ?



Qu'est-ce que PIARC ?

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

Les quatre missions clés de PIARC

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

COVID-19

Les problèmes rencontrés par Opérateurs routiers et administrations



PIARC a provisoirement structuré la situation autour de Six questions clés

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



Impact du COVID-19 sur le fret

Analyse d'une société d'autoroutes française

Olivier Quoy

Olivier Quoy



- ORGANISATION : ATLANDES
Concessionnaire de l'autoroute A63 (Salles - St Geours de Maremne, France)
- Fonction : PDG (depuis 2015, anciennement Administration française des transports)
Membre du CT 2.3 (Fret)
Chef du GT 1 (surcharge)
- La famille : Marié, trois enfants / travail à domicile

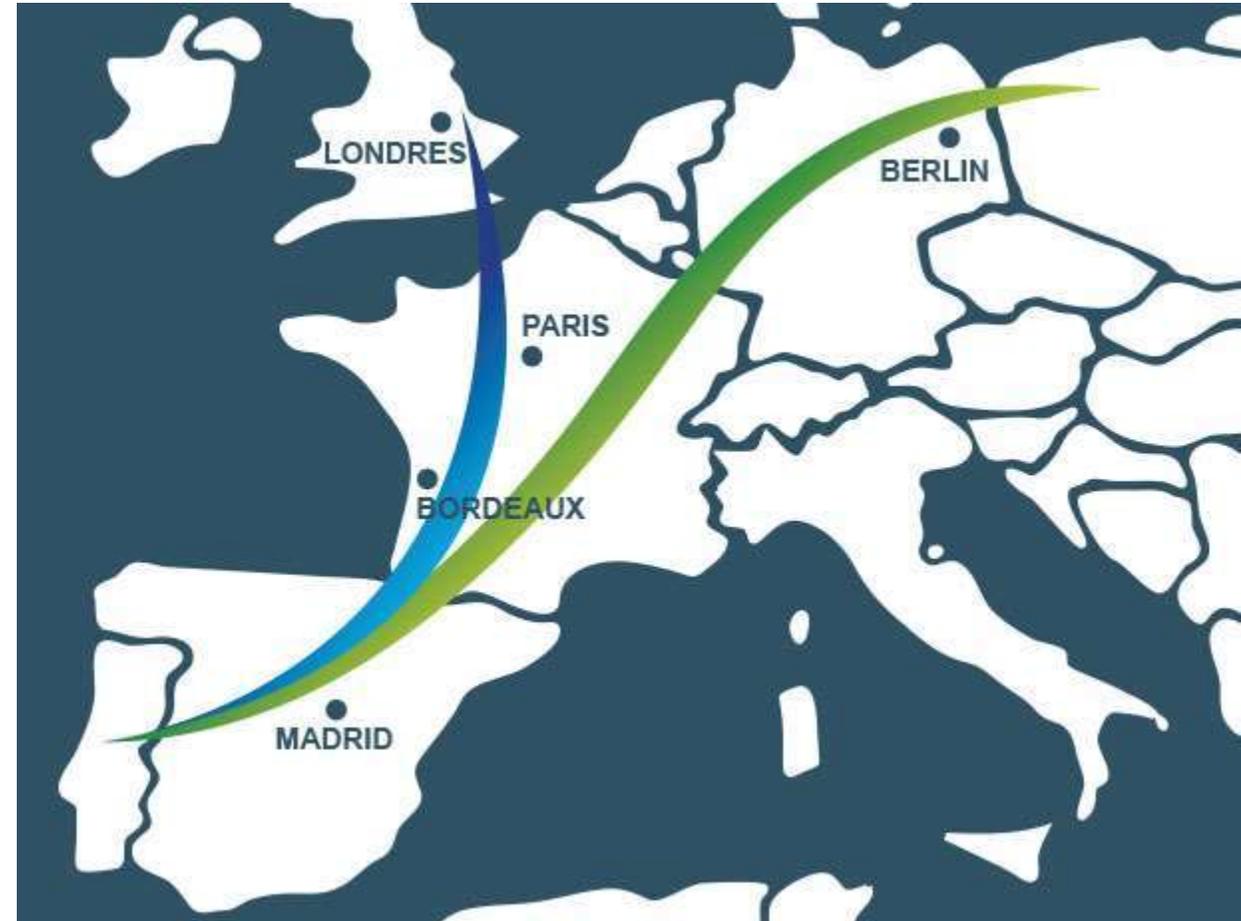


Le fret, une priorité à long terme

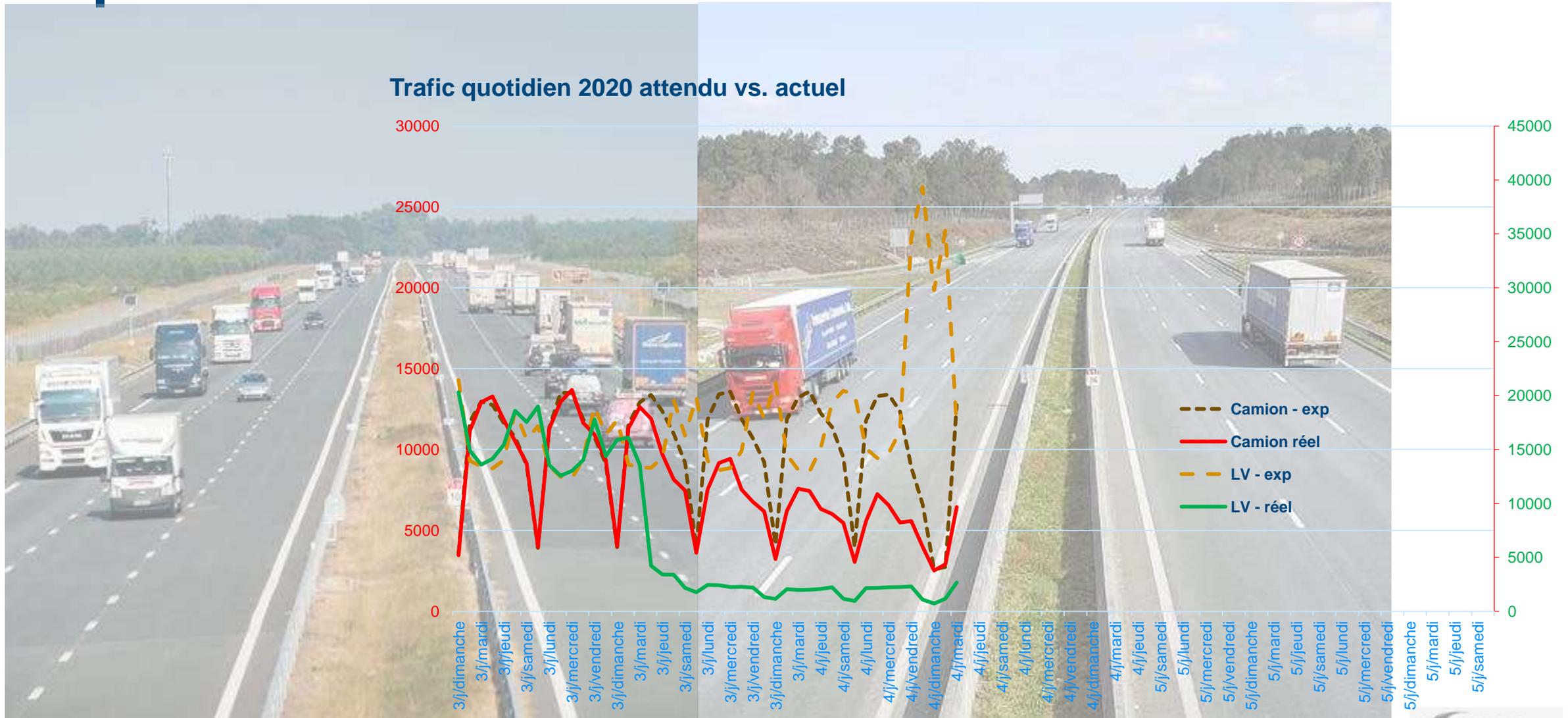
- L'A63 est un lien stratégique pour l'Europe



- Événements He Works I Care (2018,2019)



Impact du COVID-19



Impact du COVID-19

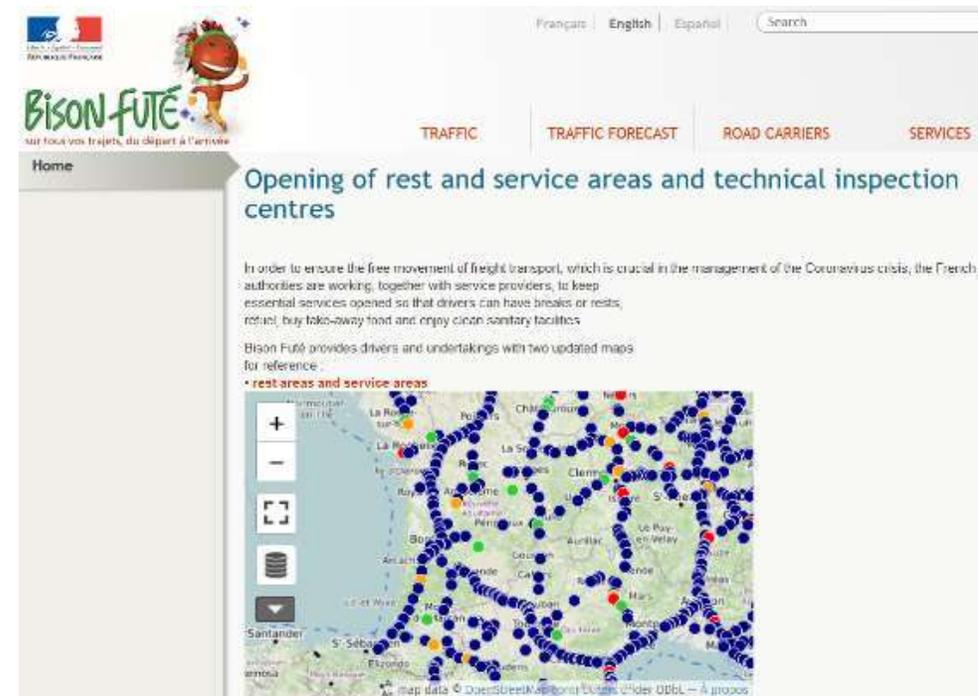
- Pour les entreprises de transport routier
 - Situation selon le type de transport
 - Nourriture/médecine et produits non essentiels
 - Difficile de trouver du fret pour les voyages de retour
 - Plus de voyages à vide
 - Augmentation des prix
 - Le 10 avril, publication d'un "guide de bonnes pratiques contre le COVID-19 pour le transport routier de marchandises" (<http://www.a63-atlandes.fr/fr/2020/04/17/parution-du-guide-des-bonnes-pratiques-pour-lutter-contre-le-covid-19-dans-le-trm/>)

Fret et logistique

- Actions à l'échelle nationale :
 - plus de restriction de conduite le dimanche
 - mais certains services sont interdits (déménagement)
 - ouverture de stations-service
 - mais en fermant tous les restaurants (pas les magasins)
 - Informations sur la disponibilité des services =>



- Information locale par Truck Parking Europe (commentaires des chauffeurs, messages...)



Fret et logistique

- Sur place : les principales préoccupations sont les suivantes
 - Santé et alimentation des conducteurs
 - Santé et sécurité des salariés (*O&M est Egis Exploitation Aquitaine, 100 personnes*)
 - Maintenir la zone propre et sûre
 - Durabilité économique des prestataires de services (chiffre d'affaires limité) - 4 stations-service (*total environ 100 employés*)



Alimentation et restaurants

- Restaurants fermés
- Concilier le besoin de durabilité des fournisseurs de denrées alimentaires et de services
 - Initiatives de Foodtruck
 - Offres spéciales pour les stations-service
 - Kits de nettoyage
 - Café / boissons gratuits
 - ...
 - Nettoyage des vêtements



Douches et installations

- Conception récente de l'A63 pour les aires de repos et de service
 - Zonage : camions séparés des VL
 - Des installations dédiées aux chauffeurs de camions
 - 5 douches (eau chaude) / surface
 - *COVID19 : amélioration à venir ? Distributeurs de savon dur et de solutions hydroalcooliques*
- Patrouilles fréquentes sur les aires de repos et de service
 - Plus qu'avant
 - Assainissement et nettoyage
 - Affichage de la dernière heure de nettoyage

COVID-19 / essential services on A63 motorway

During the Coronavirus health crisis, on A63 between Salles (exit 21) and Saint Geours de Maremne (exit 9), showers and toilets remain open and available, especially on **REST AREAS**. 4 to 5 showers are available on each rest areas. Some showers on **SERVICE AREAS** had to be closed due to damage. The map below locates all sanitary facilities.

Please **TAKE CARE** of the sanitary facilities and **RESPECT** staff who is keeping them clean

#HE WORKS > #I CARE !

The screenshot displays a list of six rest and service areas on the A63 motorway, each with a rating, number of facilities, and distance from the current location. The map on the right shows the route with icons for each facility.

Rest Area / Service Area	Rating	Number of Facilities	Distance
Lugos Ouest (rest area) + Est	4.23	72	35.83 km (+0.76 km) 0h 34m
Porte des Landes Ouest (service area) + Est (service area)	4.2	148	52.64 km (+0.90 km) 0h 46m
Labouheyre Ouest (rest area) + Est	3.5	72	65.66 km (+0.25 km) 0h 57m
Onesse-et-Laharie Ouest (rest area) + Est (rest area)	4.1	72	86.10 km (+0.40 km) 1h 2m
Aire de l'Océan Ouest + Est	3.93	148	105.10 km (+0.60 km) 1h 27m
Magescq Ouest (rest area) + Est	4	72	122.91 km (+0.09 km) 1h 40m

Péage



- A63 avec système "ouvert">
 - 2 barrières de péage sur l'artère principale
 - Conception récente (2013)
 - Quasi-flux libre (30km/h pour les véhicules avec étiquettes)
- Taux élevé de péage électronique
 - 96% (avant)
 - => très peu d'argent et pas de véritable préoccupation COVID19



Merci de votre attention !



Olivier QUOY

ATLANDES, PDG

Olivier.quoy@a63-atlandes.fr



Crise COVID-19

Mesures d'exploitation du réseau routier au Portugal

Ricardo Tiago (IMT) - T.C. 2.4



Qui suis-je ?

- **Ingénieur civil**, profil transport et sécurité routière, @ **ISEL - Instituto Superior de Engenharia de Lisboa** ;
- J'ai commencé ma vie professionnelle en **2004**, @ **EP - Estradas de Portugal** : dans le domaine de la **sécurité routière** ;
- **De 2008 à 2012**, @ **InIR - Institut des Infrastructures Routières - Département Sécurité et Qualité Routières** ;
- **Depuis 2012**, avec la fusion des trois anciens instituts publics InIR / IMTT / IPTM :
 - @ **IMT - Institut pour la mobilité et le transport - Dép. des contrats de gestion et des concessions** :
 - la sécurité routière, la gestion des contrats de concession, le suivi des performances des gestionnaires d'infrastructures routières ;
- **Depuis 2016**, l'accent est mis sur le **domaine international** : Mobilité, ITS, C-ITS, CCAM
 - **Responsable de C-ROADS PORTUGAL**, en soulignant la mise en place du point d'accès national ;
 - **Représentant national dans plusieurs forums et institutions européennes** :
 - **Plate-forme européenne C-ROADS (Déploiements C-ITS)**
 - **Comité européen des STI**
 - **CEDR - Groupe de travail sur la conduite connectée et automatisée**
 - **Réunions de haut niveau sur la conduite connectée et automatisée**
 - **Groupe de pilotage Datex II (2016 à 2017)**
 - **PIARC - C.T. 3.3 - Exploitation des tunnels routiers (2016-2019)**
 - **PIARC - T.C. 2.4 - RNO & ITS (2020-2023)**

Ricardo Tiago (IMT)



À propos de l'IMT



We are:

Public institute

Indirect state administration

Autonomous from a financial and administrative point of view



We depend:

MINISTRY INFRASTRUCTURE and HOUSING

Ministry Internal Affairs

Ministry Environment

Ministry Sea



We do:

Define objectives

Define guidelines

**Implementation
of ITS
(national level)**



We do:

Technical regulation

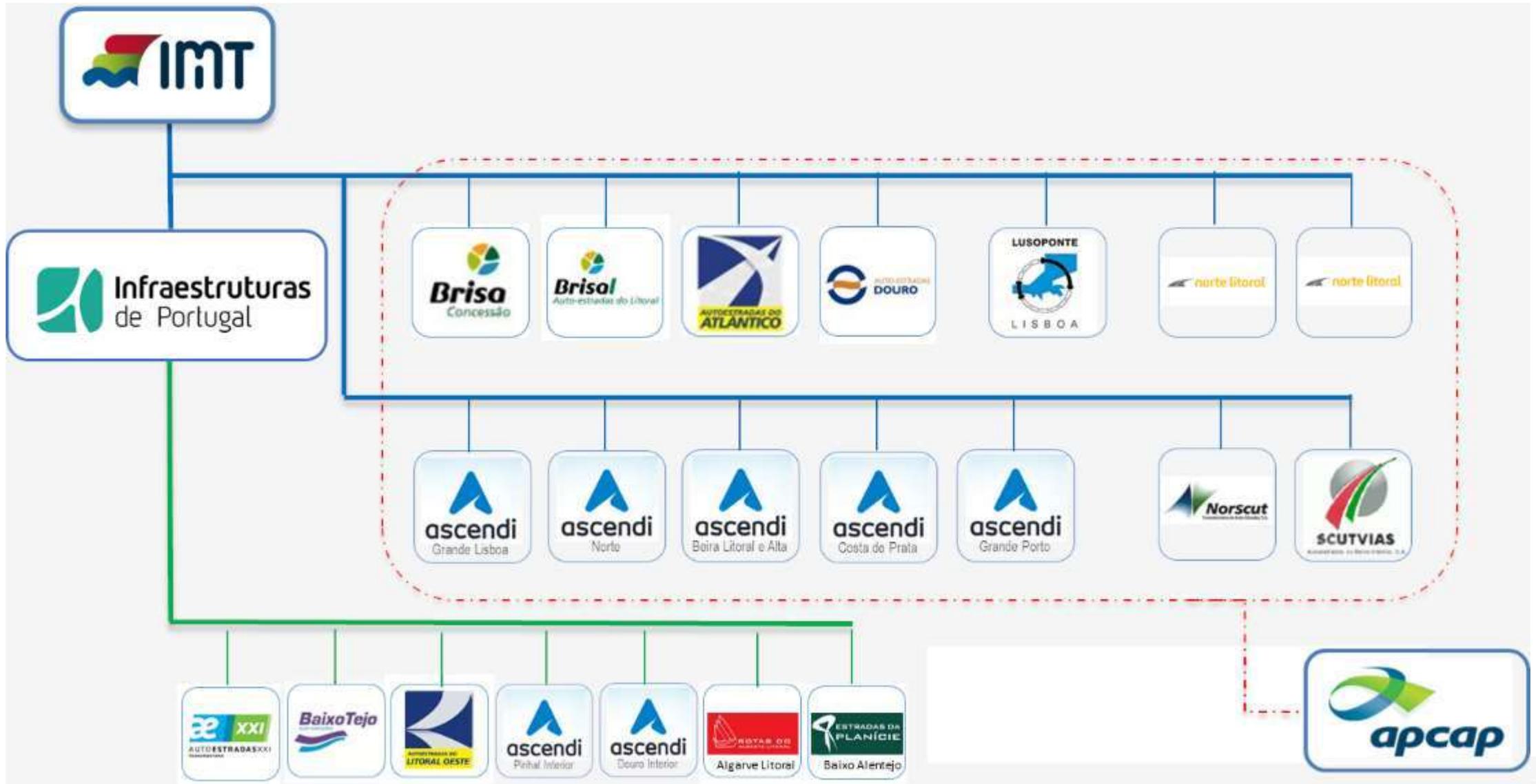
Licensing

Coordination

Supervision and planning

**Transport and
related
infrastructures**

Carte des parties prenantes des opérateurs routiers au Portugal





- **LE SECTEUR ROUTIER PUBLIC**
- **L'IMT - Institut pour la mobilité et le transport**, agit sur les questions relatives aux ministères de l'intérieur, des infrastructures et du logement, de l'environnement et de la mer, sous la supervision et l'autorité du **ministre des infrastructures et du logement** ;
- Exercer des fonctions de **régulateur technique**, d'**octroi de licences**, de **coordination**, de **supervision** et de **planification dans le** domaine du transport fluvial et des infrastructures connexes, ainsi que dans le secteur économique des ports commerciaux et du transport maritime.
- **Gestion des contrats de concession accordés par l'État** dans ces secteurs, à savoir les **concessions routières**.
- L'IMT garantit l'efficacité, l'équité, la qualité, la sécurité et les droits des utilisateurs :
 - **Gère les contrats de concession en contrôlant et en évaluant la gestion et l'exploitation (questions liées au trafic) et la qualité de l'infrastructure routière** ;
 - **Évaluer les impacts contractuels et contrôler le respect de leurs obligations, prévenir les réclamations financières et préserver l'intérêt supérieur de l'État.**
- **Il évalue les performances**



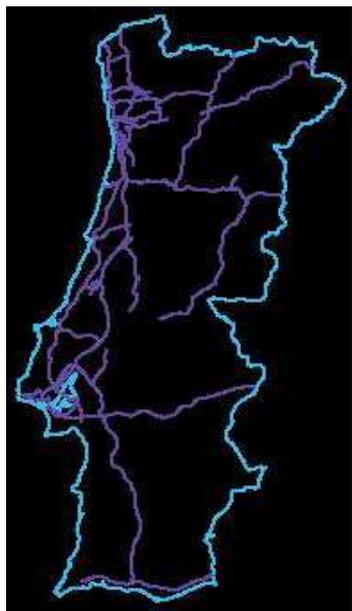
■ LE SECTEUR ROUTIER PUBLIC

■ Administration nationale des routes

- IP - Infraestruturas de Portugal, S.A. est une **société publique** dont la mission globale est de **fournir un service public** visant à **financer, construire, préserver, exploiter, améliorer et étendre les routes** qui intègrent le réseau routier portugais actuel et futur ;
- **Organe national de gestion du trafic et d'information sur le trafic** ;
- Gérer ou superviser un total de **13600 km** sur son TCC et plus de **2500 équipements** (caméras, VMS, SOS, capteurs de trafic et de profondeur L, dans les tunnels et les routes) ;
- Fournit des **services STI pour leurs sous-concessions**, chacune ayant un TCC régional ;

■ Il s'exécute au niveau national





- **LE SECTEUR ROUTIER PRIVÉ**
- **APCAP - Plusieurs opérateurs routiers privés (3600 km)**
 - Défendre et promouvoir les intérêts généraux des membres au niveau national et international ;
 - Soutenir les concessionnaires d'autoroutes ou de ponts à péage, dans plusieurs domaines tels que Sécurité routière, exploitation des réseaux, ITS, télématique, juridique, financier....
 - Promouvoir les activités de recherche et de développement dans le cadre des affaires de ses membres ;
 - Au sein de leurs 3 commissions permanentes :
 - CP1 - Péages
 - CP2 - Environnement et sécurité
 - CP3 - ITS.
- **Ils sont également performants - l'entreprise est leur activité principale**

Crise COVID-19 - Préparer le terrain



Nommer la maladie du coronavirus (**COVID-19**) et le virus qui la provoque **SRAS-CoV-2**



Annonce d'une **pandémie de COVID-19**



Le Conseil de la directive sur les TMI a mis en œuvre son plan d'urgence.

Le 20-03-2020, une deuxième version a été mise en place.



Décret-loi avec une **mesure exceptionnelle et temporaire** :

- les marchés publics ;
- les autorisations administratives ;
- le renforcement des services publics ;
- la distance sociale ;
- l'isolement prophylactique.



Le conseil d'administration s'engage à mettre en œuvre dans les entreprises du groupe IP toutes les mesures qui s'avèrent appropriées pour chaque phase de la pandémie (à l'exception de celles qui ont déjà commencé le **27 février**)

Crise COVID-19 - Chronologie



Résolution du Conseil
des ministres n.º 10-
B/2020



2020
16 mars

Réintroduction temporaire du contrôle frontalier à la frontière terrestre

9 points de passage autorisés à la frontière terrestre. Jusqu'au 15 avril, seuls les transports de marchandises seront autorisés, les travailleurs frontaliers et les membres du corps diplomatique et de la santé à la frontière terrestre entre le Portugal et l'Espagne

Official Journal
of the European Union



Information and Notices

European Commission

Communication from the Commission on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services

C 96 I

Volume 53
24 March 2020

**7 Voie verte
Passage des
frontières**



source : <https://covid-19-imt-ip.hub.arcgis.com/>

Crise COVID-19 - Chronologie



Présidence
de la
République
portugaise

Décret du Président portugais
Déclare l'état d'urgence, sur la base
de la vérification d'une situation de
calamité publique

2020
18 mars



État d'urgence* au Portugal :

Le Portugal est en état d'urgence dans tout le pays en raison de la pandémie de COVID-19.

- ordonnance de séjour obligatoire à domicile
- devoir d'enfermement

- devoir spécial de protection
- qui devrait éviter de sortir

- des règles pour tous les citoyens
- ce que les citoyens en général peuvent faire

* Note historique :

La seule fois où le pays a vécu dans un état d'urgence est le 25 novembre 1975, pendant la révolution.



Présidence
de la
République
portugaise

2020
18 mars

État d'urgence au Portugal :

Décret du Président portugais
Déclare l'état d'urgence, sur la base
de la vérification d'une situation de
calamité publique

- Ordonnance de séjour obligatoire à domicile

- devoir d'enfermement
 - Patients atteints de COVID-19 et infectés par le SRAS-Cov2 ;
 - Les citoyens dont l'autorité sanitaire ou d'autres professionnels de la santé ont surveillance ;
 - Tous les patients atteints de COVID-19 doivent rester en isolement à leur domicile ou être admis à un hôpital. L'isolement couvre également tous les citoyens qui sont sous surveillance, déterminée par les autorités sanitaires.
 - Le non-respect de l'internement obligatoire est un crime de désobéissance civile

- Devoir spécial de protection

- qui devraient éviter de sortir (Toute personne âgée de 70 ans ou plus et les personnes ayant un système immunitaire affaibli et patients atteints de maladies chroniques) :
 - Les citoyens couverts par le devoir spécial de protection ne peuvent utiliser que les espaces publics et
 - des routes vers :
 - Acquérir des biens et des services ;
 - Chercher à se faire soigner pour des raisons de santé ;
 - Voyage vers les bureaux de poste/boîtes postales, les banques et les courtiers d'assurance ou les assurances
 - des agences ;
 - Faire de courts trajets pour pratiquer une activité physique (l'activité physique collective est interdit) ou les animaux de compagnie qui se promènent ;
 - Autres activités de nature similaire, autres raisons de force majeure ou besoin impératif, pour autant qu'il soit dûment justifié ;
 - Sauf autorisation d'un médecin, ces citoyens peuvent également quitter leur domicile pour leur activité professionnelle.

- ...



Présidence
de la
République
portugaise

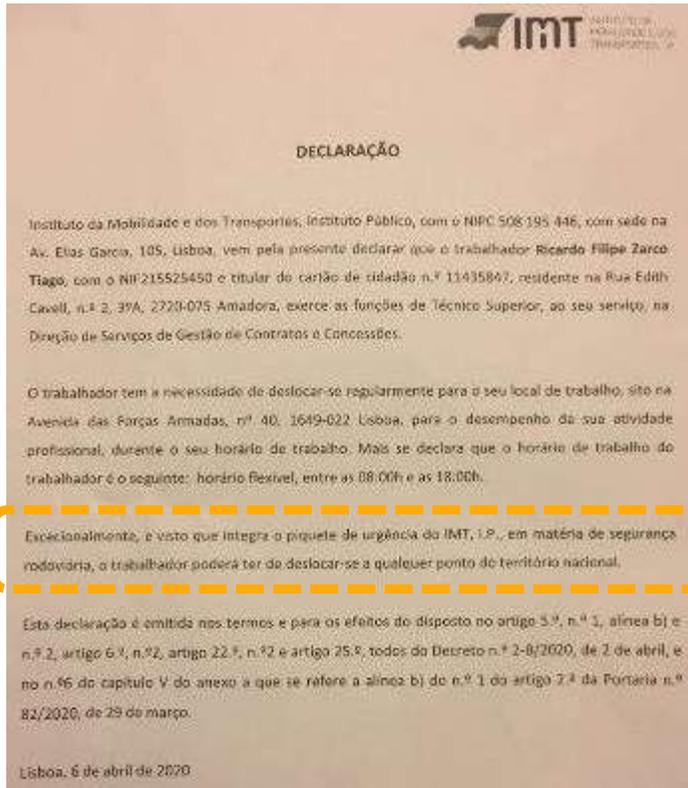
2020
18 mars

État d'urgence au Portugal :

- Des règles pour tous les citoyens

- ce que les citoyens en général peuvent faire
 - Acquérir des biens et des services ;
 - **Voyage pour exercer une activité professionnelle ou similaire** (déclaration professionnelle)
 - Chercher un traitement médical pour des raisons de santé et transporter ceux qui ont besoin de soins médicaux
 - d'assistance ou de don de sang
 - Quitter le domicile pour venir en aide aux victimes de la violence domestique ou de la traite des êtres humains, aux enfants et les jeunes à risque, en appliquant une mesure décrétée par une autorité judiciaire ou de la Commission pour la protection des enfants et des jeunes, dans un foyer d'accueil familial ;
 - Quitter son domicile pour venir en aide aux personnes vulnérables ou handicapées, aux enfants, aux personnes âgées ou aux personnes dépendantes ;
 - Quitter le domicile pour accompagner des mineurs et pour d'autres raisons familiales impératives, à savoir
 - le partage des responsabilités parentales tel que déterminé par un accord entre les titulaires ou par le tribunal compétent ;
 - quitter le domicile pour des visites, lorsqu'elles sont autorisées, ou pour la livraison de biens essentiels aux personnes
 - qui sont handicapés ou privés de leur liberté de mouvement ;
 - Participation aux actes de procédure avec les entités judiciaires ;
 - Voyage vers les bureaux de poste et les boîtes postales, les banques et les courtiers d'assurance ou les assurances
 - des agences ;
 - Les courts séjours pour activité physique (l'activité physique collective est interdite) ou pour promener et nourrir les animaux ;
 - Quitter son domicile pour participer à des activités de volontariat social
 - Voyager avec le droit légal à la libre circulation conformément à l'exercice de leur fonctions et le personnel respectifs des missions diplomatiques, consulaires et internationales les organisations situées au Portugal, à condition qu'elles soient liées à la performance de fonctions officielles

Décret du Président portugais
Déclare l'état d'urgence, sur la base
de la vérification d'une situation de
calamité publique



État d'urgence au Portugal



Décret présidentiel n° 14-A/2020 - État d'urgence (I)

- du 19.03 au 02.04
- De graves répercussions sur la mobilité, le trafic, l'économie, le mode de vie,..... ;
- Grande conformité des mesures.

Décret présidentiel n° 17-A/2020 - État d'urgence (II)

- du 03.04 au 17.04
- **Augmentation des restrictions de circulation pendant la période du congé de Pâques - pas de déplacement en dehors de la municipalité de résidence.**

Décret présidentiel n° 20-A/2020 - État d'urgence (III)

- du 18.04 au 02.05
- Encore 2 semaines en avril, pour saisir les bénéfices du blocage ;
- **Commencez à réfléchir à la phase de redémarrage.**

Crise COVID-19 - Administration nationale des routes¹ ON

En dehors, les recommandations et les ordres déterminés par les **autorités sanitaires, les forces et les services de sécurité doivent être respectés**, notamment en ce qui concerne les distances à **respecter** entre les personnes.

DEPLACEMENT



? Comment mettre en œuvre
les règles et
Les superviser

COLLABORATION

Pendant l'état d'urgence, les **citoyens et les autres entités ont le devoir de collaborer**, notamment à l'**exécution des ordres** ou des **instructions des organes et agents** responsables de la **sécurité** et de la protection de la **santé publique et civile**, à la satisfaction rapide des demandes qui leur sont adressées à juste titre par les entités compétentes pour l'exécution de ces mesures

Crise COVID-19 - Administration nationale des routes ON

Le gouvernement a voulu transmettre des informations sur le l'importance de limiter les déplacements pendant cette période.

CAMPAGNE NATIONALE sur les VMS et les SMS - "Restez chez vous"



Infraestruturas de Portugal continue à travailler pour la mobilité, en sécurité de tous ceux qui en ont besoin

Crise COVID-19 - Administration nationale des routes

Le gouvernement a voulu transmettre des informations sur le l'importance de limiter les déplacements pendant cette période.

CAMPAGNE NATIONALE sur les VMS et les SMS - "Restez chez vous"

(solution ITS Low Cost bonne et efficace)



Message bien compris !!
Le trafic a diminué sur l'ensemble du réseau

Crise COVID-19 - Administration nationale des routes ON

Rapport de Google sur Lisbonne, Portugal (18 districts + Madère/Açores)

Retail & recreation

-80% compared to baseline

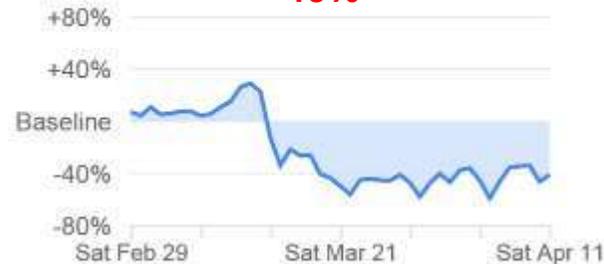
-78%



Grocery & pharmacy

-41% compared to baseline

-40%



Parks

-73% compared to baseline

-73%



Transit stations

-79% compared to baseline

-77%



Workplace

-62% compared to baseline

-58%



Residential

+27% compared to baseline

-26%



<https://www.google.com/covid19/mobility/> Date : 11-04-2020

Crise COVID-19 - Administration nationale des routes ON

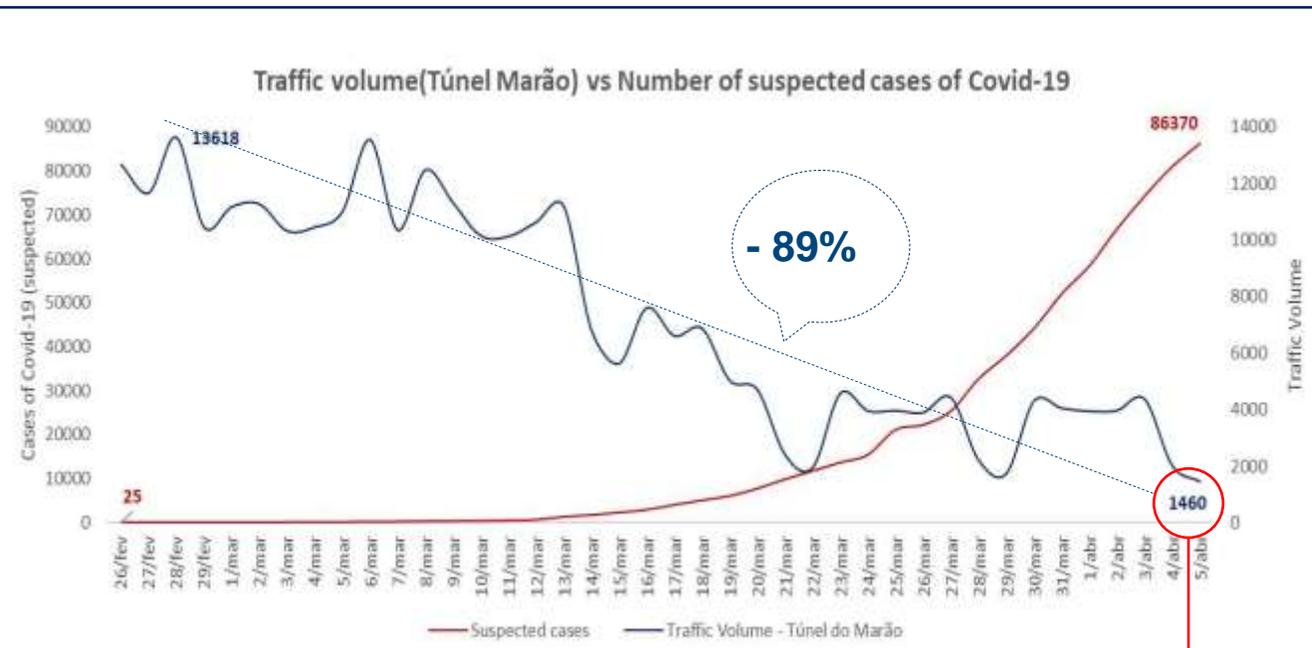


Les effets de ces mesures

Mesures à prendre en matière d'exploitation et de maintenance

Actions à entreprendre

A4 - Tunnel de Marão



ce nombre a conduit au renforcement du contrôle des routes par la Garde nationale pour faire respecter le verrouillage (photos suivantes)



Crise COVID-19 - Administration nationale des routes

ON

Plusieurs activités de circulation et de contrôle ont été menées par la police, en étroite collaboration avec les opérateurs routiers, qui établissent des conditions de sécurité



Infraestructuras de Portugal a contribué avec différentes équipes opérationnelles et le placement de messages sur le VMS (ITS)

Crise COVID-19 - Administration nationale des routes

ON



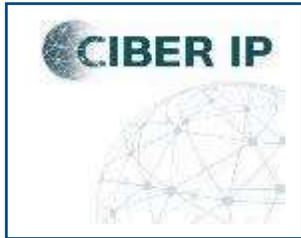
Les effets de ces mesures

Mesures à prendre en matière d'exploitation et de maintenance

Actions à entreprendre

Tâches prioritaires

- **Salariés** en situation de risque - **Télétravail**
- Employés de la route sur le terrain uniquement pour les travaux d'exploitation et d'entretien
- **Plan d'urgence** : **Le TMC** et la **supervision du réseau ont adopté des mécanismes de secours**, avec **rotation/prévention de leurs équipes**
- **Fonctionnement ajusté en fonction de la baisse de trafic prévue**
- **Assurer les antiseptiques et les EPI nécessaires - masque, gants, écran facial et hydrogel**
- **Moderniser et intensifier les services d'hygiène et de nettoyage**
- **Minimiser l'interaction sur les lieux de travail**
- **Télétravail - accent sur la cybersécurité**
- **Stérilisation spéciale et périodique des équipements / espaces critiques par nébulisation**



Crise COVID-19 - Administration nationale des routes

ON



Les effets de ces mesures

Mesures à prendre en matière d'exploitation et de maintenance

Actions à entreprendre



employment situation 14/04/2020	%	Business Area	Corporate Area
Employees at work in the service	39,6	38,0	1,6
Employees at work in telework	47,9	35,2	12,8
Employees at work in back-up	7,4	7,3	0,1
Unavailable employees	5,1	4,4	0,7
TOTAL	100,0	84,9	15,1

employment situation 17/04/2020	%
Employees at work in the service	19,3
Employees at work in telework	71,5
Employees at home (schools off)	4,5
Unavailable employees (other reasons)	4,7
TOTAL	100

Crise COVID-19 - Administration nationale des routes

ON



Les effets de ces mesures

Mesures à prendre en matière d'exploitation et de maintenance

Actions à entreprendre

- Aux côtés des professionnels de la santé, de la sécurité, du sauvetage et des forces armées, les **professionnels de la propriété intellectuelle sont également considérés comme des travailleurs de services essentiels** ;
- **La PI fournit un service public** essentiel à la **population** et sur lequel le citoyen compte ;
- **Le PI procède à la décentralisation des activités opérationnelles critiques**, en minimisant le risque de contagion dans les centres de commandement, de contrôle et de surveillance des activités du groupe PI ;
- **L'IP garantit** la continuité d'un ensemble de travaux de maintenance sur le réseau afin de garantir la **circulation, la sécurité et l'opérationnalité de l'infrastructure** et, également, d'**éviter l'effondrement des structures de travail**, éléments essentiels pour la reprise de l'économie ;
- Pour les travaux en cours, les **plans d'urgence seront vérifiés / mis à jour afin de garantir le maintien des obligations contractuelles**.

Crise COVID-19 - Administration nationale des routes

ON

les activités opérationnelles et les travaux de maintenance

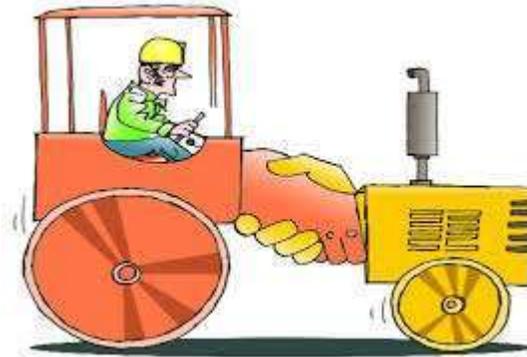


Crise COVID-19 - Administration nationale des routes ON les activités opérationnelles et les travaux de maintenance



Le Covid19 de PIARC - 6 questions clés

Écosystème du secteur routier portugais



Écosystème du secteur routier portugais



PT Team

CT 2.4 RNO & ITS



Ricardo Tiago
rtiago@imt-ip.pt



Vasco Gonçalves
vasco.goncalves@infraestruturasdeportugal.pt

Merci



Stay Safe / Stay @ Home



Uganda National Roads Authority

COVID-19 : Impact et réponse en Ouganda

Dr. Mark Henry Rubarenzya

Chef - Recherche et développement

22 avril 2020

Dr. Mark Henry Rubarenzya

- Chef - Recherche et développement, Uganda National Roads Authority
- Le premier délégué de l'Ouganda à PIARC
- Membre du comité PIARC, Changement climatique et résilience des réseaux routiers
- Membre du conseil d'administration de la Fédération routière internationale (IRF) Afrique
- Vice-président de l'Institution ougandaise des ingénieurs professionnels



Points clés de la discussion

- Présenter l'UNRA
- COVID-19 : Réponse du gouvernement ougandais
- Impact économique de COVID-19 sur l'Ouganda
- Impact sur les opérations de l'UNRA
- Réponse de l'UNRA
- Questions à venir

Avertissement : les opinions exprimées dans le présent document ne représentent pas nécessairement celles de l'UNRA



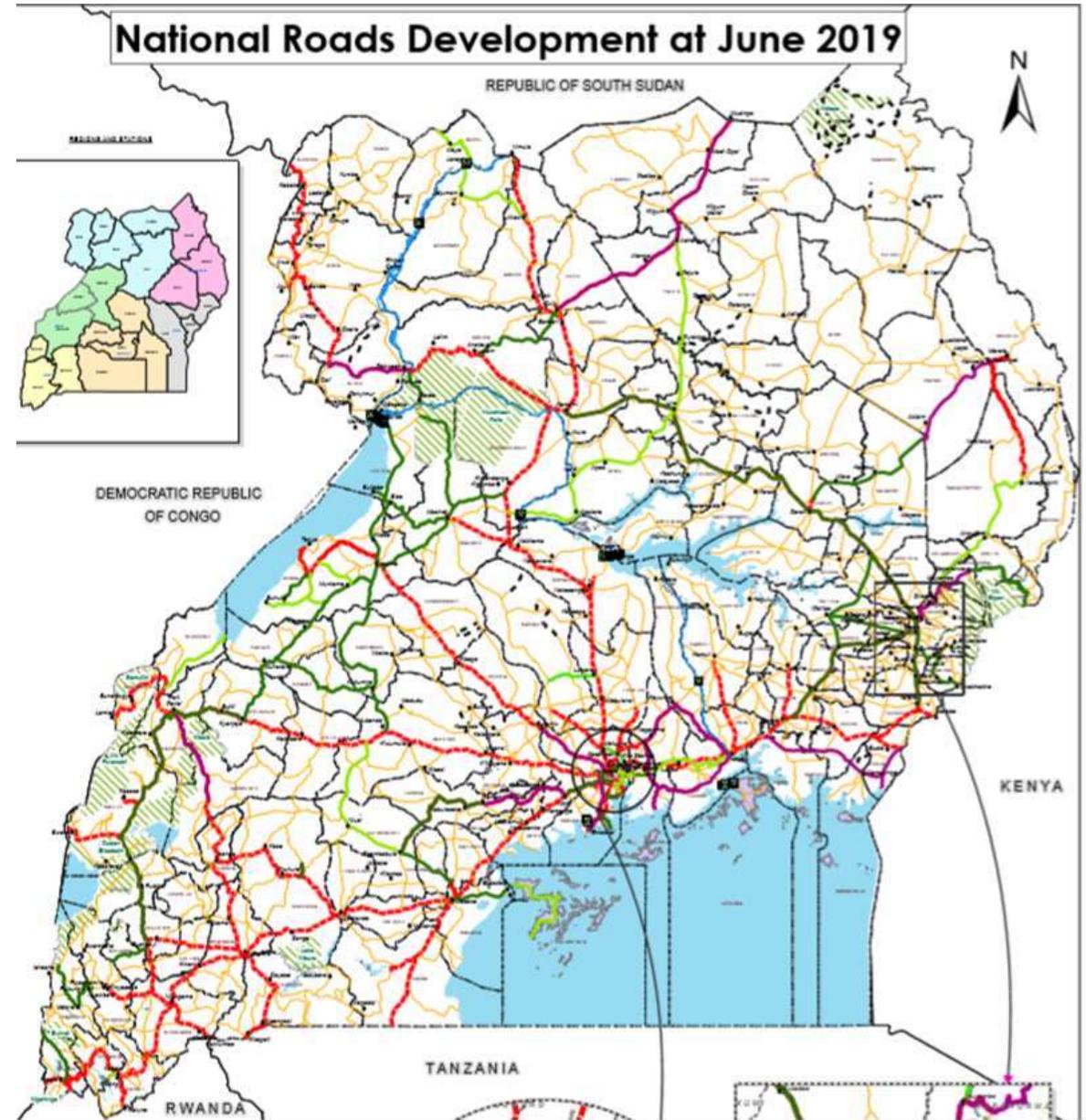
UNRA

- Une agence semi-autonome
- Responsable de la gestion, de l'entretien et du développement du réseau routier national
- Offre des services de conseil au gouvernement sur les questions relatives aux routes
- Sous la supervision générale du ministre des travaux publics et des transports
- Fonctionne à partir d'un siège social, 23 stations
- A subi un processus de transformation en 2015



Notre champ d'action

- 20.856Km de routes nationales
 - 24% de pavés
 - 76% non pavés
- 10 traversées en ferry
- 661 grands ouvrages (ponts et ponceaux)
- 14 stations de pesage (fixes et mobiles)



Initiatives clés après 2015

- Gouvernance et relations avec les parties prenantes
- Améliorations des processus et des systèmes
- Amélioration de la capacité et de l'équipement du personnel
- Évolution vers un environnement sans papier
- Recherche et développement

COVID-19 : Réponse du gouvernement ougandais

- 7 mars : Directives du ministère de la santé pour prévenir l'importation de COVID-19
- 11 mars : Directives du ministère de la santé contre les rassemblements de masse
- 21 mars : 1^{ère} infection confirmée
- 22 mars : Fermeture des frontières internationales
- 25 mars : suspension des transports publics pour une période initiale de 14 jours
- 31 mars : Verrouillage national
- 14 avril : prolongation du verrouillage de 21 jours jusqu'au 5 mai
- 19 avril : la courbe COVID-19 est plate et tend parfois vers zéro
- 21 avril : à ce jour, 56 cas ; 38 récupérations ; 0 décès

Impact économique de COVID-19 sur l'Ouganda

- Révision des projections de croissance économique de 6,0 % à 5,2 - 5,7
- Système bancaire : La construction fait partie des secteurs susceptibles d'être les plus touchés par les NPL
- Les décaissements de prêts devraient diminuer de 50 % d'ici à juin 2020 en raison de retards probables dans l'exécution des projets et d'une perturbation de l'approvisionnement en intrants
- Ralentissement probable du rythme d'exécution des projets de développement, en particulier dans les secteurs des transports et de l'énergie, en raison de l'impact sur le financement des projets ainsi que de l'impact probable sur les intrants nécessaires qui sont importés
- Il existe un risque pour le financement du secteur privé dans le cadre des projets de PPP, ce qui pourrait retarder l'achèvement des projets prévus

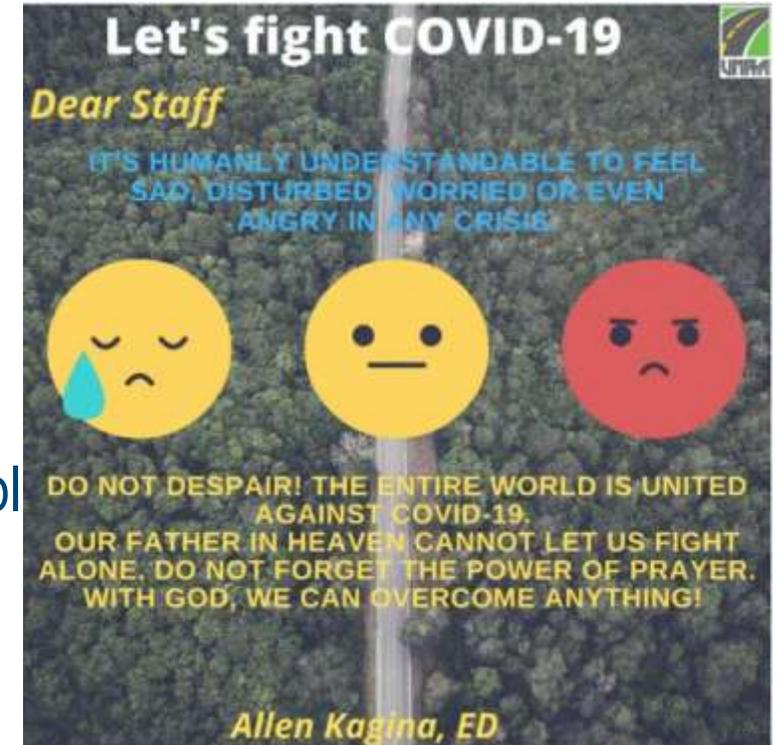
Impact sur les opérations de l'UNRA

- Questions relatives au personnel
 - Garantir la santé et la sécurité des employés
- Relations avec les parties prenantes
 - Une communication diversifiée
- Accès au réseau
 - Routes en usage pour le transit (interne et régional)
 - La plupart des ferries sont opérationnels



Impact sur les opérations de l'UNRA

- Activités du projet
- Guide des marchés publics du PPDA (24 mars)
 - Offres soumises en version électronique
 - Dispositions prises pour l'extension de l'offre
 - Suspension des réunions de pré-candidature ;
 - Participation limitée aux réunions relatives aux marchés publ
- Financement



Réponse de l'UNRA

- 3 mars : création de l'équipe de gestion de la continuité des activités
 - Assurer la santé du personnel
 - La continuité de nos activités
 - Équilibrer les opérations avec les directives du gouvernement
 - A contribué à la réponse nationale
- Questions relatives au personnel
 - Mise à jour précoce et fréquente du personnel
 - 25 mars : le travail à distance conseillé
 - Fourniture d'assainisseurs, de thermomètres, de masques, etc.
 - Personnel travaillant avec les clients
 - Personnel travaillant sur le terrain



Réponse de l'UNRA

- Activités du projet
 - Activités essentielles de maintenance en cours
 - Études de terrain sur la planification des réseaux
 - Expatriés ne pouvant pas entrer dans le pays
 - Les contractants sont tenus de respecter les mesures COVID-19 des gouvernements
- Possibilité de renforcer l'utilisation des technologies existantes
 - Travail à distance avec les outils TIC existants
- Financement
 - Pas de péage sur le réseau



Questions à venir

- Les futures priorités de financement
 - Gouvernement
 - Partenaires de développement
- Une productivité altérée
 - Valeur des actifs
 - Considérations économiques
- Cyber sécurité
- Combien de temps durera le verrouillage
 - Stratégie et exécution



Merci de votre attention !



Dr. Mark Henry Rubarenzya

mark.rubarenzya@unra.go.ug

Uganda National Roads Authority
3-5 New Portbell Road, UAP Business Park
Nakawa, Kampala, **UGANDA**



[rubarenzya](#)



[@MHRubarenzya](#)



Uganda National Roads Authority

www.unra.go.ug





Procédures de financement et de passation de marchés dans les cas d'urgence et de non-urgence

Francesco Longo

Comité technique 1.3 Finances et marchés publics

Paris

22 avril 2020



Francesco Longo

- **Anas S.p.A. - Responsable des finances internationales**

Leader en matière de structuration pour les investissements en PPP dans les projets d'infrastructure routière

Zones géographiques : Europe, Asie, Amérique latine, Afrique

Compétences appliquées à l'emploi : Modèles de PPP, financement de projets, fusions et acquisitions, analyse coûts-avantages, modélisation financière, gestion des risques et optimisation des risques de crédit, optimisation des ressources

- Gestionnaire de projet certifié
- Auditeur certifié
- PIARC - CT 1.3 italien - Vice-président
- PIARC - Comité technique international 1.3 - Membre - Co-leader GT1.3.1

Résumé

- 1. Procédures de passation des marchés**
- 2. Procédures d'urgence en Italie**
- 3. Limites des procédures d'urgence**
- 4. Solutions proposées**

1 Procédures de passation des marchés

Vue d'ensemble

Les marchés sont normalement attribués par appel d'offres, ce qui implique différents types de procédures.

- **Procédure ouverte** - Dans le cadre d'une procédure ouverte, tout le monde peut soumettre une offre complète. C'est la procédure la plus fréquemment utilisée.
- **Procédure restreinte** - Dans le cadre d'une procédure restreinte, tout le monde peut demander à participer, mais seules les personnes présélectionnées pourront soumettre une offre.
- **Procédure négociée concurrentielle** - Dans une procédure négociée concurrentielle, tout le monde peut demander à participer, mais seules les personnes présélectionnées seront invitées à soumettre une offre initiale et à négocier. Les entités adjudicatrices ne peuvent recourir à cette procédure que lorsque la nature spécifique ou complexe de l'achat nécessite une négociation, tandis que dans les secteurs de la défense et de la sécurité, de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, elles peuvent l'utiliser comme procédure standard.
- **Dialogue compétitif** - Cette procédure peut être utilisée dans le but de proposer une méthode pour répondre à un besoin défini par l'autorité contractante.
- **Partenariat d'innovation** - Cette procédure peut être utilisée s'il est nécessaire d'acheter un bien ou un service qui n'est pas encore disponible sur le marché.
- **Concours de design** - Cette procédure est utilisée pour recueillir des idées pour un projet.

2 Procédures d'urgence en Italie

Vue d'ensemble

Dans les situations d'urgence, la loi prévoit un pouvoir particulier du gouvernement pour déclarer l'état d'urgence. La condition pour exercer le pouvoir d'ordonnance est l'existence d'une situation d'urgence, caractérisée par trois éléments : l'imprévisibilité, le caractère temporaire, l'impossibilité de procéder avec les outils ordinaires.

Une fois l'état d'urgence déclaré (par décret du président du Conseil des ministres), les interventions sont effectuées par le biais d'ordonnances dans le respect des principes généraux du système juridique pour atteindre les objectifs suivants

- Mettre en œuvre les interventions consécutives à la déclaration de l'état d'urgence ;
- Pour éviter des situations dangereuses ou des dommages plus importants aux personnes ou aux choses.

Comme le reconnaît la jurisprudence administrative, l'exercice de pouvoirs dérogatoires au droit primaire n'est autorisé qu'à condition qu'il s'agisse de dérogations limitées dans le temps et que ces pouvoirs soient bien définis dans le contenu, dans les délais, dans les modalités de fonctionnement.

Cette constitution justifie, au niveau constitutionnel, le résultat d'un équilibre global des intérêts et des valeurs, en raison de la nécessité d'assurer la prise en charge concrète et immédiate de certains intérêts jugés prépondérants qui nécessitent une intervention immédiate et urgente qui, en tant que telle, ne serait pas compatible avec une stricte prédétermination juridique du contenu de l'acte à adopter.

2 Procédures d'urgence en Italie

Cas : COVID-19 Urgence

Dans le D.L. 17 mars 2020, n. 18 dit "Décret Cura Italia", afin de faire face à l'urgence épidémiologique de COVID-19, certaines exceptions au Décret législatif 50/2016 ("Code des marchés publics") ont été incluses.

Avec le décret susmentionné, par exemple, il a été prévu que, jusqu'à ce que la situation d'urgence se poursuive, l'acquisition de "fournitures et de services par les entreprises, agences et entités du Service national de santé utilisés dans les activités d'intervention d'urgence COVID-19, si elle est financée exclusivement par des dons, se fait par cession directe, sans consultation préalable de deux ou plusieurs opérateurs économiques, pour des montants ne dépassant pas les seuils visés par la directive 2014/24/UE.

Pour faire face à des situations d'urgence, il est donc possible de prévoir des exceptions au code des marchés publics, dans le respect des principes généraux du système juridique et des directives européennes, de différents types, par exemple :

- Possibilité de fixer des délais pour la réception des demandes de participation et des offres réduites par rapport aux offres ordinaires ;
- Possibilité de publication simplifiée des appels d'offres ;
- Possibilité pour les adjudicataires de déclarer avec une autocertification la possession des conditions de participation et contrôle ultérieur par l'administration qui vérifie ensuite l'existence des conditions déclarées.

2 Procédures d'urgence en Italie

Cas : Urgence à Ponte Morandi

Suite à l'effondrement d'un tronçon du viaduc de Polcevera de l'autoroute A10, dans la municipalité de Gênes, connu sous le nom de pont Morandi, qui a eu lieu le 14 août 2018, les activités de démolition, d'enlèvement, de conception, d'affectation et de reconstruction de l'infrastructure et la restauration du système routier connecté, un **commissaire extraordinaire à la reconstruction** a été nommé. L'engagement du commissaire extraordinaire est de douze mois et peut être prolongé ou renouvelé pour une durée maximale de trois ans à compter de la première nomination.

Conformément à l'article 32 de la directive 2014/24 / UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014, le commissaire extraordinaire confie la mise en œuvre des activités relatives à la remise en état du réseau routier, ainsi que les activités préparatoires et connexes, à un ou plusieurs opérateurs économiques qui n'ont pas de participation directe ou indirecte dans les sociétés concessionnaires de routes à péage, ou qui ne sont pas contrôlés par ces dernières ou, en tout cas, qui ne leur sont pas liés, également afin d'éviter un avantage concurrentiel indu dans le système des concessions autoroutières.

Article. 32 de la directive 2004/24 / UE - "Recours à la procédure négociée sans publication préalable", prévoit que les pouvoirs adjudicateurs peuvent passer des marchés publics par une procédure négociée sans publication préalable d'une offre en présence de cas d'extrême urgence strictement identifiés, liés à des événements imprévisibles, pour lesquels le pouvoir adjudicateur est autorisé à déroger aux conditions applicables aux procédures ouvertes ou aux procédures restreintes ou aux procédures concurrentielles avec négociation.

2 Procédures d'urgence en Italie

Cas : Urgence à Ponte Morandi

Selon le décret du 13 novembre 2018 signé par le commissaire extraordinaire, les activités de démolition, d'enlèvement, d'élimination et de mise en décharge des matériaux résultants, la conception, l'affectation et la reconstruction de l'infrastructure et la restauration du système routier connecté, la supervision et la sécurité des travaux, sont attribuées par le biais d'une ou plusieurs procédures négociées sans publication préalable d'avis ou de préavis.

Les entreprises auxquelles la consultation du marché doit s'adresser doivent être identifiées parmi les principales entreprises du secteur de la démolition et de la construction de grandes structures, en particulier de ponts et de viaducs ferroviaires et autoroutiers, qui, compte tenu de la grande complexité des travaux faisant l'objet du marché, sont en mesure, grâce à leur grande capacité professionnelle et à leur expérience, également au niveau international, d'assurer l'exécution des interventions selon les meilleures normes techniques dans un délai limité.

Le commissaire exerce une influence décisive sur la conception du type ou de l'ouvrage, en dérogation aux règles italiennes.

Il convient également de noter que, par décret du ministre de l'intérieur, des mesures spéciales de simplification administrative sont identifiées pour la diffusion de la documentation antimafia, également en dérogation aux normes correspondantes.

3 Limites des procédures d'urgence

La récente mise en œuvre des procédures d'urgence peut, espérons-le, permettre d'entamer un débat visant à rationaliser et à améliorer les procédures normales en identifiant une solution intermédiaire, tout en maintenant les conditions suivantes qui souffrent généralement dans les procédures d'urgence :

- **Complétude de l'analyse préliminaire ;**
- **Respect de la transparence ;**
- **Respect de la concurrence ;**
- **Optimisation des ressources ;**
- **Sauvegarder la qualité des produits / services demandés.**
- Il convient d'indiquer qu'avant même les effets des procédures administratives, deux autres éléments déterminent les délais de réalisation des projets d'utilité publique, à savoir l'engagement politique et la solidité financière des Etats.
- Un autre élément décisif, tant en termes de procédure que de structuration financière, est l'utilisation des outils issus de la transformation numérique en cours, désormais considérés avec une plus grande attention comme leur service garantissant la poursuite des activités, malgré la distanciation sociale.

4 Solutions proposées

Processus de structuration

Afin de normaliser une procédure intermédiaire qui recueille à la fois les meilleures pratiques des situations d'urgence et les conditions importantes typiques des situations non urgentes, les institutions italiennes améliorent un ensemble commun d'outils et de méthodologies de structuration qui rendent le processus plus simple et plus sûr.

Les étapes suivantes sont essentielles pour assurer le succès d'un projet :

1. **Analyse des modes de financement.** Cette analyse concerne l'étude de l'environnement macroéconomique, fiscal et financier qui caractérisera le projet. Elle concerne en outre l'analyse des expériences internationales en matière de financement de projets d'infrastructure et la possibilité d'appliquer ces expériences au programme étudié.
2. **Analyse coûts-avantages.** L'analyse socio-économique qui doit être menée, basée sur le niveau de détail disponible des études techniques, vise à étudier l'influence du projet et comprend des indicateurs sociaux sur la population du territoire ainsi que la description de l'impact positif et négatif qui serait généré avec l'achèvement et la mise en service du projet. Les évaluations coûts/bénéfices analysent l'impact social, économique et environnemental sur la population directement touchée par l'infrastructure, en évaluant les bénéfices économiques attendus, selon des méthodologies internationales.

4 Solutions proposées

Processus de structuration

- 3. Modélisation financière.** Cette activité vise à concevoir la structure financière optimale afin de minimiser les subventions gouvernementales et d'augmenter la faisabilité du projet en termes de financement et de rentabilité par les marchés privés et/ou les investisseurs institutionnels. Il n'est pas obligatoire d'équilibrer le plan financier en utilisant le coût moyen pondéré du capital, mais il est important que les capitaux propres aient un rendement adéquat principalement généré par les revenus commerciaux, dont la prévision doit être élaborée à l'aide de méthodes rigoureuses.
- 4. Gestion des risques.** Les principaux risques du projet doivent être identifiés, attribués et quantifiés après la mise en œuvre de mécanismes d'atténuation conformément aux réglementations applicables et aux méthodologies internationales. La valeur des aléas publics (qui doit être allouée par le secteur public) sera déterminée sur la base de modèles probabilistes, selon des méthodologies internationales dans un cadre réglementaire approprié, y compris les variables qui peuvent avoir un impact sur le développement du projet.
- 5. Le rapport qualité-prix.** Le rapport qualité-prix est le résultat d'une comparaison entre la valeur actuelle des coûts ajustés pour inclure le risque de développement d'un projet dans le cadre d'un projet public (PW) et la valeur actuelle des coûts ajustés pour le risque du même projet dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). Le développement de ce type d'analyse quantitative offre la possibilité d'identifier le meilleur schéma pour la mise en œuvre et le financement du projet.

4 Solutions proposées

Processus de structuration

6. **Mécanisme de garantie.** Afin de garantir les obligations assumées avec le contrat, le contractant fournit :
- Une garantie de bonne exécution à hauteur de la moitié de 10 % du montant des travaux du contrat.
 - Une police d'assurance pour couvrir tous les risques d'exécution, quelle qu'en soit la cause, déterminée dans les limites de la nature et du type de risques qui peuvent être assurés sur le marché de référence.
 - Une police d'indemnisation de dix ans pour couvrir les risques de ruine totale ou partielle des ouvrages ou les risques découlant de défauts de construction graves ;
 - Une police d'assurance, avec effet à partir du début de l'O&M jusqu'à l'expiration du contrat, pour couvrir les dommages relatifs aux usines ;
 - Une garantie contre les obligations F&E assumées, égale à 3 % du montant total des frais d'exploitation monétaires.

La numérisation de l'administration publique, et donc l'accès rapide aux informations financières et juridiques du marché privé, combinée à l'automatisation des outils d'analyse, contribue fortement à accélérer le processus d'approbation de chaque étape décrite.

La transformation est en cours.

2 Procédures d'urgence en Italie

Cas : COVID-19 Urgence

Dans le D.L. 17 mars 2020, n. 18 dit "Décret Cura Italia", afin de faire face à l'urgence épidémiologique de COVID-19, certaines exceptions au Décret législatif 50/2016 ("Code des marchés publics") ont été incluses.

Avec le décret susmentionné, par exemple, il a été prévu que, jusqu'à ce que la situation d'urgence se poursuive, l'acquisition de "fournitures et de services par les entreprises, agences et entités du Service national de santé utilisés dans les activités d'intervention d'urgence COVID-19, si elle est financée exclusivement par des dons, se fait par cession directe, sans consultation préalable de deux ou plusieurs opérateurs économiques, pour des montants ne dépassant pas les seuils visés par la directive 2014/24/UE.

Pour faire face à des situations d'urgence, il est donc possible de prévoir des exceptions au code des marchés publics, dans le respect des principes généraux du système juridique et des directives européennes, de différents types, par exemple :

- Possibilité de fixer des délais pour la réception des demandes de participation et des offres réduites par rapport aux offres ordinaires ;
- Possibilité de publication simplifiée des appels d'offres ;
- Possibilité pour les adjudicataires de déclarer avec une autocertification la possession des conditions de participation et contrôle ultérieur par l'administration qui vérifie ensuite l'existence des conditions déclarées.

Merci de votre attention !



Francesco Longo

CT 1.3 Finances et marchés publics

f.longo@stradeanas.it

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



Questions et réponses

Modéré par Christos Xenophontos



Nos intervenants aujourd'hui

- Patrick Malléjacq, Secrétaire général, PIARC
- Olivier Quoy, Atlandes, France, membre du CT 2.3 de PIARC sur le fret
- Ricardo Tiago, Institut pour la mobilité et le transport, Portugal, membre du CT 2.4 de PIARC sur l'exploitation des réseaux routiers / ITS
- Mark Rubarenzya, National Roads Authority, Ouganda, membre du CT 1.4 de PIARC sur le changement climatique et la résilience des réseaux routiers
- Francesco Longo, ANAS, Italie, membre du CT 1.3 de PIARC sur les finances et les marchés publics

Conclusion et prochaines étapes



Décharge de responsabilité

Le temps étant compté, il est probable que les connaissances et les pratiques partagées n'auront pas été officiellement approuvées par les autorités officielles de chaque pays.

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

Merci de votre attention

- D'autres webinaires de PIARC sont prévus
- Nous prévoyons des webinaires en français et des webinaires en espagnol également
 - En espagnol le jeudi 23 avril à 16h00 (Paris)
- Un résumé des quatre premiers webinaires est en cours de publication
- <https://www.piarc.org/en/News-Agenda-PIARC/Coronavirus-PIARC-and-Covid-19>

Deux sondages de PIARC sont maintenant ouverts

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

- Identifier les sujets de préoccupation :

<https://forms.gle/cgi8WCeQYykCeNFQA>

- Identifier les acteurs qui souhaitent partager leurs pratiques :

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

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

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

- 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](https://twitter.com/PMallejacq)

Uganda National Roads Authority
3-5 New Portbell Road, UAP Business Park
Nakawa, Kampala, **UGANDA**



[rubarenzya](https://www.linkedin.com/in/rubarenzya)



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

www.unra.go.ug

