

**MODÈLE DU RAPPORT NATIONAL
À PRÉSENTER PAR CHAQUE DÉLÉGATION
PENDANT LES JOURNÉES D'ÉTUDE ET
D'INFORMATION ASECAP**
COSTA NAVARINO (GRÈCE), 29-31 MAI 2019**

Kapsch Services télématiques, République tchèque

RAPPORT GÉNÉRAL

PRÉAMBULE

Le Consortium Kapsch est le fournisseur général du système de perception du péage sur les routes et le prestataire de services liés à l'exploitation du système de perception du péage.

La Direction des routes et autoroutes de la République tchèque (DRA) est l'opérateur du système de perception du péage sur les routes. La DRA est l'élément organisateur du Ministère des Transports de la République tchèque.

CGI (avant LogicaCMG) est l'auditeur indépendant qui mesure l'efficacité de la perception des péages.

Introduction

Le gouvernement tchèque a fait part de l'introduction du péage routier peu après l'adhésion de son pays à l'Union Européenne (UE) en 2004. Les principales raisons étaient :

- Une modification de la taxation basée sur le temps en une tarification plus juste sur les performances, dans laquelle un utilisateur paie pour le nombre de kilomètres parcourus
- L'augmentation des fonds destinés à la gestion des routes ;
- Un essai d'équilibrage des conditions du transport routier et ferroviaire, voire de réduire l'augmentation du trafic des poids lourds en République tchèque ;
- La possibilité d'introduire des services télématiques.

L'adhésion de la République tchèque à l'Union Européenne et les attentes qui en résultaient en ce qui concerne l'augmentation considérable de la circulation des camions en transit ont entraîné la nécessité de spécifier un système de perception de péage électronique offrant un maximum de confort.

Les systèmes considérés ne devaient pas discriminer les transporteurs internationaux qui utilisent occasionnellement le réseau routier taxable du pays par rapport aux transporteurs nationaux, qui l'utilisent fréquemment. C'est la raison pour laquelle les candidats sélectionnés dans le processus d'appel d'offres pour le péage étaient ceux qui offraient un système basé sur la communication par micro-ondes (DSRC)**. L'un des avantages du système de péage à micro-ondes réside dans l'utilisation d'unités embarquées à bord (OBU)** peu coûteuses et faciles à installer, qui peuvent être très facilement distribuées, installées et désinstallées dans un véhicule. Cette exigence fut justifiée et confirmée par l'expérience des premiers mois

d'exploitation du système, principalement par le nombre sans cesse croissant d'OBU opérationnelles. Si nous comparons ce système à celui basé sur les satellites, il ne fait aucun doute que les coûts d'acquisition du premier sont plus élevés. Toutefois, les économies réalisées grâce à l'acquisition d'OBU plus abordables, faciles à installer et à moindre coût ont totalement éliminé le coût supplémentaire. Cela a donc prouvé que c'était la bonne décision.

Le gouvernement tchèque a décidé de couvrir les coûts de mise à niveau et de maintenance de l'infrastructure de transport en introduisant un péage pour poids lourds basé sur la distance. Ce péage routier s'applique aux usagers de la route tchèques et étrangers. Le 1^{er} janvier 2007, le système de télépéage national tchèque pour les véhicules lourds pesant 12 tonnes et plus est entré en service. Comme mentionné ci-dessus, le système est entièrement électronique et utilise la technologie DSRC pour permettre le péage en flux libre à plusieurs voies.

Dans les neuf mois suivant la date de signature du contrat, Kapsch, en tant que fournisseur sélectionné, a été en mesure de concevoir, développer, fabriquer, installer, intégrer et mettre en œuvre ce système complexe de péage, y compris la mise en place d'un réseau de distribution national pour les OBU avec possibilités de prépaiement – post paiement, ainsi que la mise en place de services multilingues et d'un réseau d'appui permettant un fonctionnement technique et commercial du système.

Depuis le début du système de télépéage électronique en 2007, plusieurs modifications et ajustements ont été apportés au système de télépéage tchèque.

Depuis le 1^{er} janvier 2010, le système de péage a été étendu aux véhicules de plus de 3,5 tonnes du réseau routier national à péage.

En août 2011, une nouvelle catégorie « autobus » a été introduite et déployée dans le système, offrant des tarifs réduits aux transporteurs exploitant un service public de passagers.

L'augmentation du transport routier a conduit à la mise en place d'un système de réduction du péage en 2012, destiné aux gros exploitants de véhicules disposant d'un montant élevé de péage électronique payé. Certains véhicules peuvent obtenir jusqu'à 13% de réduction sur la totalité du péage payé par an.

Le gouvernement tchèque a décidé d'augmenter les tarifs de péage depuis le 1^{er} janvier 2015 et de mettre en œuvre la nouvelle catégorie d'émissions Euro 6. Le meilleur taux de péage a été appliqué à la nouvelle catégorie Euro 6 en tant que préférence pour les véhicules avec le niveau d'émission EEV (norme d'émission Européenne des véhicules et norme Euro 6. Cela devrait avoir un impact écologique important, qui influe sur la diminution de la contamination de l'environnement et de la pollution atmosphérique - par le biais de taux de péage plus élevés pour les véhicules anciens, ce qui va de pair avec le renouvellement du parc de véhicules.

Depuis l'année dernière, les clients du système de péage tchèque ont la possibilité d'utiliser gratuitement l'application Mobile MYTOCZ (PÉAGECZ), disponible pour les plateformes mobiles Android, iOS et Windows, qui affiche sur un téléphone portable un aperçu des données d'immatriculation du véhicule, le solde du péage prépayé et des informations sur le système de péage et autres données appropriées.

Le 28 août 2016, le Ministère des Transports a signé la prolongation du contrat de péage d'une durée de 10 ans. Le contrat avec Kapsch est conclu pour une durée maximale de 3 ans. Elle comprend l'exploitation du système de péage lui-même, la livraison des OBU et l'incorporation du SET (déjà intégré en 2017) au système, aux besoins du client, à concurrence de 195 millions d'€.

En 2017, le Ministère des Transports a annoncé un nouvel appel d'offres relatif au système de péage électronique. Le contrat public devrait avoir la forme d'une offre négociée, le nouveau contractant devrait être connu courant 2018.

L'efficacité de la perception des péages - qui est mesurée par un auditeur indépendant - est depuis longtemps à un niveau élevé, dépassant les 99,5% l'année dernière.

En 2018, le Ministère des Transports a décidé de nommer un nouvel opérateur du système de péage, la société Skytoll, à partir de 2020. Après 13 ans d'exploitation du système de péage sans problème, KTS met fin à son service.

En 2018, KTS au sein d'un vaste consortium de partenaires a mené à bien le projet RODOS - Modèle mobile dynamique de la République tchèque (DMM), servant de plate-forme pour soutenir des projets ITS** (Système de transport intelligent).

Longueur du réseau

La longueur du réseau tchèque à péage est passée de 1468,3 km (au 1.1.2018) à 1472,3 km (janvier 2019). La longueur totale des routes en République tchèque s'élève à 56 000 km.

La plupart des autoroutes en République tchèque ont 2x2 voies, le type de voie 3x2 n'est utilisé que dans trois endroits différents : les grands nœuds d'importance nationale et les grandes villes. Sur une longueur totale de 1472,3 km d'autoroutes, 40,8 km d'entre elles sont construites en 3x2 voies.

En 2018, la longueur totale des tunnels de plus de 500 m était de 14,2 km et nous avons 11 tunnels en exploitation.

— Toll roads – motorways
— Toll roads – 1st class roads



Electronic toll (distance-related toll)

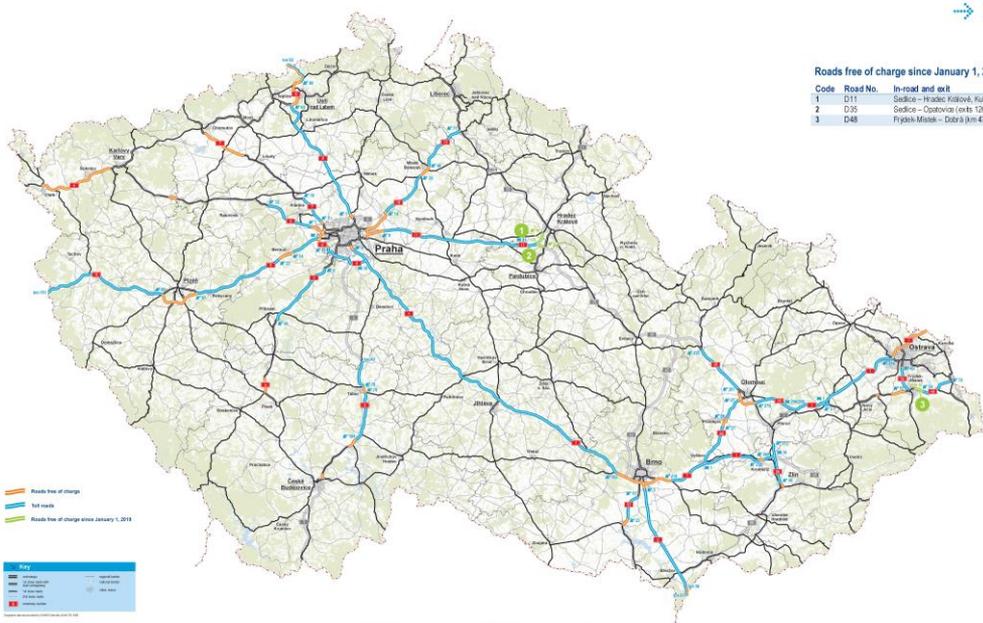
January 2019



Czech Republic

Vignettes (time-related toll)

→ 2019



ROADMEDIA

Notre première carte montre les péages sur les routes pour les véhicules de plus de 3,5 t.

Sur la carte n ° 2, vous pouvez voir la situation réelle des droits de vignettes avec des routes marquées gratuitement.

Ouvertures en 2019

En 2019, plusieurs tronçons sont prévus d'être ouverts prochainement.

La prolongation de l'autoroute principale D1 devrait être ouverte : Přerov - Lipník nad Bečvou (14,3 km). Sur l'autoroute D3 est prévue l'ouverture du tronçon : Bošilec - Ševětín (8,1 km)

Cette année, la longueur totale des autoroutes augmentera d'environ de 22,4 kilomètres.

Investissements

Le montant total des investissements dans le réseau existant : rénovations, grosses réparations et nouvelles installations, telles que des équipements STI ou similaires sur des autoroutes existantes, a été en 2018 de 147,12 M€.

Les nouveaux investissements dans les nouvelles constructions et extensions effectuées sur les autoroutes au cours de l'année civile 2018 ont été de 516,33 M€.

Financement

Au 11 juillet 2007, après seulement six mois d'exploitation, le montant total des péages perçus atteignait la dépense totale en capital. Cet excellent indicateur est en outre amplifié par le fait que le système a été construit selon la méthode de l'entrepreneur, ce qui signifie que l'entrepreneur général supporte les coûts initiaux liés à la construction, qui est un type de projet en PPP. L'État rembourse progressivement ces coûts à l'entreprise générale dans un délai de 30 mois à compter du lancement du système.

Circulation

En tant qu'indicateur universel du trafic des véhicules de plus de 3,5 tonnes en République tchèque, nous considérons le volume de trafic (véhicules quotidiens moyens, résultat du rapport entre la somme des véhicules-km et la somme des longueurs de l'axe des autoroutes pour l'année 2018) qui fait 5188.

Par rapport aux années précédentes, on peut observer une tendance à la hausse du volume du trafic. En 2017, cet indicateur était 4938, il y a quelques années à peine. En 2013, le trafic journalier moyen a dépassé la limite de 4 000. Nous pouvons donc constater un progrès perceptible au cours des dernières années.

Les informations sur la circulation des véhicules de moins de 3,5 tonnes ne sont pas disponibles.

Systeme de péage et technologies de péage utilisées

Il s'agit d'un système à flux libre à plusieurs voies qui utilise des antennes montées sur des portiques au-dessus de l'autoroute qui communiquent avec des OBU installées sur le pare-brise des camions qui passent. Changer de voie en passant sous les portiques n'influence pas la transaction de péage. Le processus de péage est entièrement automatique et ne nécessite aucune intervention du conducteur.

La technologie utilisée est : la technologie micro-ondes DSRC** à 5,8 GHz et celle DSRC-MLFF**. Il n'est prévu aucun changement dans ce domaine dans un proche horizon.

Tarifs de péage

Tarifs de péage au 01/01/2019

Classe d'émission	Euro 0-II			Euro III-IV			Euro V			<i>Tarif Euro 6</i> Euro VI, EE V		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Autoroutes	3,34	5,70	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
-- Vendredi 15-20 h	4,24	8,10	11,76	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
Routes de 1 ^{ère} classe	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96
-- Vendredi 15-20 h	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
Bus	1,38			1,15			1,04			0,80		

Les tarifs de télépéage n'ont pas changé depuis le 01 janvier 2015 et aucune augmentation de prix n'est attendue pour cette année.

Les principales catégories de véhicules de plus de 3,5 tonnes sont :

Catégorie M : véhicules à moteur ayant au moins quatre roues et servant au transport de personnes. (Catégorie BUS)

Catégorie N : véhicules à moteur ayant au moins quatre roues et servant au transport de marchandises. (Catégorie TRUCK)

Péage basé sur le temps (vignette)

Temps/Période	Jusqu'à 3,5t
10 jours	12,5 €
Un mois	18 €
Un an	60,5 €

Les redevances pour 2018 pour l'utilisation d'autoroutes et de voies express par des véhicules routiers dont le poids total est inférieur à 3,5 tonnes (les motos sont gratuites) ont été fixées par la Directive gouvernementale n ° 354/2011 du 1er décembre 2011, entrée en vigueur le 1er décembre 2011 (il n'y a pas de changement de taux de la vignette depuis l'année 2012).

La variation entre les charges en € est due à un changement notable du taux de change de la devise au cours de la dernière année.

Revenus

L'année 2018 a été l'année la plus fructueuse pour le système de télépéage tchèque depuis le début de son exploitation, compte tenu des recettes tirées du péage.

Plus de 419 millions d'€ de véhicules payés de plus de 3,5 tonnes l'année dernière. Cela signifie une augmentation des revenus de péage électronique d'environ 24 millions €.

Revenus annuels sur les droits de péage (million €)

Année - Revenus

2007 – 222,61

2008 – 245,77

2009 – 221,73

2010 – 262,98

2011 – 325,04

2012 – 347,20

2013 – 342,20

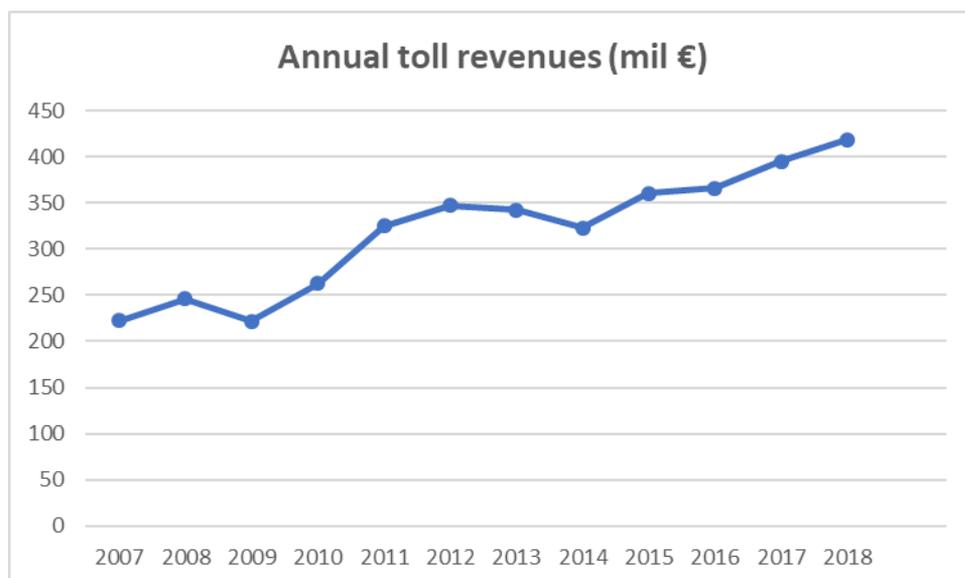
2014 – 322,78

2015 – 360,45

2016 – 366,21

2017 – 395,13

2018 – 419,00



Le total des revenus sur le droit de péage a augmenté en 2018 de 6 % en comparaison avec 2017.

Cette augmentation annuelle a été causée par un plus grand trafic routier – spécialement comme le résultat de l'expansion économique dans notre pays et les pays voisins en Europe.

Sécurité

	Définition et méthode de calcul	En nombre pour un milliard de kilomètres parcourus en 2018	Variation en % pour 2017/2018
Taux de personnes blessées	Nombre de personnes blessées dans des accidents de la route sur le réseau de membres	N/A	2018 : 929 2017 : 931 -0.21482%
Fatal accident rate	Nombre d'accidents graves (décès) sur autoroutes	N/A	2018 : 31 2017 : 24 29.167%

Taux de mortalité	Nombre de morts sur autoroutes	N/A	2018 : 33 2017 : 25 32%
-------------------	--------------------------------	-----	--

En 2018, nous constatons une augmentation du nombre d'accidents graves sur les autoroutes et du nombre de morts. Mais le nombre de blessés dans des accidents de la route était inférieur.

Prévisions et tendances à long terme

Comme nous pouvons le voir dans les deux prochaines images, la tendance principale est de développer un réseau complet d'autoroutes qui relieront les principales grandes villes et de permettre le transit de véhicules par la République tchèque vers d'autres pays de l'Union Européenne.

Le réseau ferroviaire à grande vitesse (les prévisions pour l'année prochaine se trouvent sur la deuxième carte) retrace le réseau autoroutier principal afin d'alléger le transport autoroutier.

— Dálnice v provozu - výhledový stav

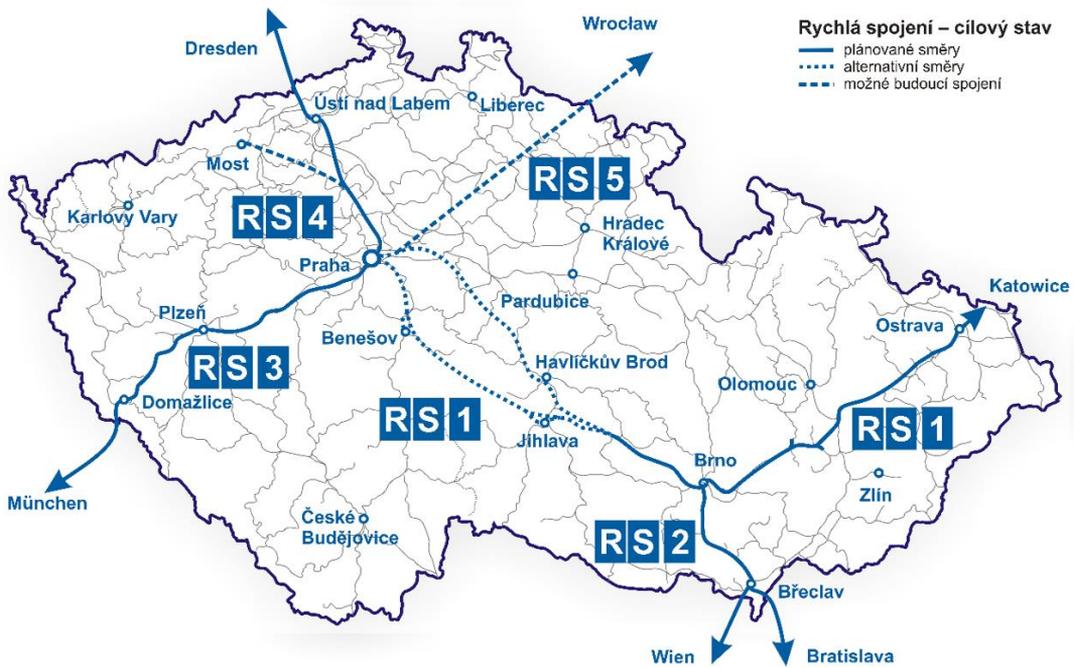


Dálniční síť

Výhledový stav



Le réseau ferroviaire à grande vitesse (les prévisions pour la prochaine année se trouvent sur la deuxième carte) retrace le réseau autoroutier principal



Actions significatives déjà engagées (et / ou à réaliser en 2018) et prévues pour 2019.

En 2018, le Ministère des Transports a décidé de nommer un nouvel opérateur du système de péage, la société Skytoll, à partir de 2020. Après 13 ans d'exploitation du système de péage sans problème, KTS met fin à son service.

En 2018, KTS au sein d'un vaste consortium de partenaires a mené à bien le projet RODOS - Modèle mobile dynamique de la République tchèque (DMM), servant de plate-forme pour soutenir des projets ITS** (Système de transport intelligent).

La Direction des autoroutes et des routes (DRA) a lancé plusieurs appels d'offres pour la mise en œuvre et l'exploitation de la technologie du Système de pesée en marche sur les autoroutes tchèques en 2018. Jusqu'à présent, elle a publié 7 appels d'offres, Kapsch en a remporté trois. Les projets comprennent la livraison et l'installation de portiques, de capteurs de chaussée, de la technologie WIM (SPM) elle-même et de travaux de génie civil liés à la rénovation de la surface de la chaussée. En 2019, le projet se poursuivra avec 7 autres appels d'offres pour le reste du réseau routier. KTS participera au projet C-road d'infrastructures de systèmes coopératifs sur les autoroutes de la République tchèque.

En 2018, le Ministère des Transports a annoncé son intention de déployer des vignettes électroniques. Le lancement du service est encore prévu pour le 1er janvier 2021, mais la préparation des projets a déjà commencé.

PRINCIPAUX CHIFFRES CLÉS DE L'ASECAP**

Pays : République tchèque	Indiquez ci-dessous comment vous calculez chaque chiffre fourni dans la colonne « 2018 ».	2018
Longueur du réseau (Km)..... 2 x 2 voies (Km)..... 2 x 3 voies (Km)..... 2 x 4 voies (Km).....		1 472,3 km N/A N/A
Nombre de km en construction	Autoroutes	22,4 km
Prévisions d'ouvertures de nouveaux tronçons d'autoroutes	Autoroutes	2
Revenus annuels sur les péages * (in millions of €)	Véhicules jusqu'à 3,5 t	419
VAT % (Indiquez le pourcentage de TVA dans les revenus de péage)	Le péage électronique est un type de taxe	0%
Personnel permanent		145
Trafic journalier moyen (véhicules légers)		N/A
Trafic journalier moyen (véhicules)		5 188
Trafic journalier moyen (total = véhicules légers + lourds)		5 188
Total nombre of accidents	Autoroutes (véhicules légers + lourds)	4 053
Nombre de personnes blessées	Autoroutes (véhicules légers + lourds)	929
Nombre de décès	Autoroutes (véhicules légers + lourds)	33
Pourcentage d'accidents graves	= nombre de morts/millions de km	1,18

	parcourus * 100	
Kilomètres parcourus (10 ⁶ x km)	Distance parcourue (véhicules jusqu'à 3, 5 t)	2 788
	Indiquez ci-dessous comment vous calculez chaque chiffre fourni dans la colonne «2018 ».	2018
Nombre de transactions de péages (Total)		N/A
Nombre de transactions de péages (véhicules légers) :		N/A
Nombre de transactions de péages (véhicules lourds) :	Véhicules over 3,5 t	484 719 643
Nombre de gares de péages		271
Nombre de voies de péages		N/A
Nombre de voies SPE** (système de péage électronique)		N/A
Nombre d'abonnés SPE (Total) :		476 861
Nombre d'abonnés SPE (véhicules légers) :		0
Nombre d'abonnés SPE (véhicules lourds) :		476 861
Nombre d'aires de service (équipées de stations d'essence)		115
Nombre d'aires de repos		134
Nombre de restaurants		113
Nombre d'hôtels		12

* veuillez fournir la TVA et autres taxes exclues.

**Note du traducteur : ETC Electronic Toll Collection – SPE Système de péage électronique

DSRC-MLFF DSRC Dedicated Short Range Communication – Communications dédiées à courte portée

MLFF Multi Lane Free Flow – Circulation (flux) libre sur plusieurs voies

ITS Intelligent system transport – STI Système de transport intelligent

OBU On board Unit – UAB unité à bord

Euro 6 for light passenger and commercial vehicles – Norme Euro 6 pour véhicules de tourisme et utilitaires légers

WIM – SPM Système de pesée en marche

ASECAP Association Européenne des Concessionnaires d'autoroutes et d'Ouvrages à Péage