

Services de télématique Kapsch
RAPPORT GÉNÉRAL

PRÉAMBULE

Le Konsorcium Kapsch est le fournisseur général du système de recouvrement de péages routiers et le prestataire des services liés à l'exploitation du système de recouvrement de péages.

Le Directorate responsable des routes et autoroutes de la République tchèque est l'exploitant du système de recouvrement de péages routiers. RMD est l'organe structurel du Ministère des transports de la République tchèque.

Introduction

Le gouvernement tchèque a examiné la mise en place de péages routiers peu de temps après l'adhésion du pays à l'Union européenne (UE) en 2004. Les principales raisons qui l'ont motivée sont les suivantes :

- Remplacement d'une imposition basée sur la durée par une tarification plus juste basée sur l'utilisation, où l'automobiliste paie en fonction du nombre de kilomètres parcourus ;
- Augmentation des financements consacrés à la gestion routière ;
- Tentative visant à équilibrer les conditions du transport routier et celles du transport ferroviaire, ainsi que l'éventuelle diminution du nombre croissant de poids lourds en République tchèque qui en résulterait ;
- Possibilité de mettre en place des services télématiques.

L'adhésion de la République tchèque à l'UE et les attentes associées en termes d'augmentation importante du trafic des camions en transit ont abouti à une demande de système de perception électronique des péages qui offrirait aux usagers une commodité optimale.

Les systèmes envisagés ne doivent pas faire de distinction entre les transporteurs internationaux qui utilisent occasionnellement le réseau routier taxable du pays et les transporteurs nationaux qui l'utilisent fréquemment. C'est la raison pour laquelle, lors du processus d'appel d'offres pour le péage, les seuls candidats retenus étaient ceux qui proposaient un système basé sur la communication par micro-ondes (DSRC). L'un des avantages du système de péage par micro-ondes est l'utilisation de dispositifs embarqués, peu coûteux et faciles à installer, pouvant être très facilement distribués, installés et désinstallés sur les véhicules. La nécessité de cette exigence est justifiée et confirmée par les résultats des premiers mois d'exploitation du système, notamment par le nombre de dispositifs embarqués actifs en constante augmentation. Si l'on compare ce système avec le système satellitaire, il ne fait aucun doute que les coûts d'acquisition du premier sont supérieurs. Cependant, les économies réalisées par l'acquisition de dispositifs embarqués à faible coût et faciles à installer ont, jusqu'à présent, entièrement compensé le coût supplémentaire. Cette décision s'est avérée être la bonne.

Le gouvernement tchèque a décidé de couvrir les coûts de modernisation et d'entretien des infrastructures de transport par la mise en place d'un péage pour poids lourds basé sur la distance. Ce péage routier s'applique aussi bien aux usagers tchèques qu'aux usagers étrangers. Le 1^{er} janvier 2007, le système national tchèque de perception électronique des péages pour les poids lourds ayant un poids en charge maximum autorisé de 12 tonnes ou plus a commencé son exploitation commerciale. Comme indiqué ci-dessus, ce système entièrement électronique utilise la technologie DSRC afin de réaliser le recouvrement de plusieurs voies de péage à écoulement libre.

Dans les neuf mois suivant la date de signature du contrat, Kapsch, le fournisseur choisi, a pu concevoir, développer, fabriquer, ériger, intégrer et mettre en service ce système complexe de recouvrement des péages dont, l'installation d'un réseau de distribution nationale des dispositifs embarqués avec capacité de prépaiement ou de paiement par facturation ultérieure, ainsi que la création de services multilingues et d'un réseau de soutien permettant l'exploitation technique et commerciale du système.

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

En août 2011, une nouvelle catégorie « Bus » a été introduite et déployée au sein du système, offrant un tarif réduit aux transporteurs proposant des services de transport aux particuliers.

Longueur du réseau

La longueur du réseau routier tchèque est passée de 1369,7 km (à compter du 1^{er} janvier 2012) à **1381,4** km (à compter du 1^{er} janvier 2013). La longueur totale de toutes les routes en République tchèque a atteint 55 726,7 km à compter du 1^{er} juillet 2012, ce qui devrait augmenter d'environ 55 km au cours de l'année 2013.

- Sections sans péage
- Sections à péage – autoroutes et voies express
- Sections à péage – l'autoroute 1 classe
- Sections à péage depuis leur ouverture en 2013



Système de perception électronique des péages (basé sur la distance)

Janvier 2013



www.rsd.cz

— Sections sans péage
 — Sections à péage
 — Sections à péage depuis leur ouverture en 2013



Vignettes d'autoroutes (basées sur la durée)

Janvier 2013



REPUBLIKA ČESKÁ A DALŠÍ ČR

www.rsd.cz

Ouvertures 2013

Autoroute D3 : Tábor – Soběslav, 16,30 km

Autoroute D3 : Soběslav – Veselí nad Lužnicí, 7,65 km

Nationale R7 : MÚK Vysočany – MÚK Droužkovice, 9,44 km

Nationale R7 : MÚK Droužkovice – MÚK Nové Spolčice 6,50 km

Investissements

Le prix total de l'ensemble du projet de péage comprend la livraison du système de péage, sa mise en service, le lancement de son exploitation commerciale ainsi que 10 ans de services d'exploitation.

La phase 1 du projet de péage, y compris les 970 km d'autoroutes et de voies express, représente environ 3,5 milliards de couronnes tchèques (125 millions d'euros), hors TVA, qui ont été rentabilisés au cours des 3 premières années d'exploitation du système.

Pendant les trois premières années d'exploitation commerciale, la performance moyenne du système de péage a été calculée comme atteignant plus de 99 % (la performance requise dans l'appel d'offres était de 95 %).

Le Ministère des transports a approuvé un total de 51 projets routiers en cofinancement avec le Programme opérationnel sur le transport (Operational Programme Transport – OPT) pour la période 2007-2013. À la fin de l'année 2010, l'UE a permis de financer à hauteur de plus de 0,6 milliards d'euros la construction de 25 projets qui fonctionnent désormais. Les projets restants sont en cours de réalisation et seront terminés d'ici la fin 2013. Le financement total par le Programme opérationnel sur le transport (OPT) s'élèvera à environ 50 milliards CZK (en fonction des fluctuations du taux de change avec l'EURO). Dans de nombreux cas, un tel financement couvre jusqu'à 85 % du coût total. Le montant restant sera couvert par le Fonds d'infrastructure de transport de l'État (State Transport Infrastructure Fund) et par un prêt accordé par la Banque d'investissement européenne.

Au 31 décembre 2012, un total de 74,4 km de routes nationales et d'autoroutes étaient en construction et 70 km (40 m – reconstruction de la D1) de nouveaux sites de construction sont sur le point d'ouvrir en 2013.

Financement

Au 11 juillet 2007, après seulement 6 mois d'exploitation, la totalité des montants recouvrés par les péages équivalait à la totalité des dépenses en capital. En outre, cet excellent indicateur est renforcé par le fait que ce système a été construit en utilisant la méthode de l'entrepreneur, ce qui signifie que l'entrepreneur général prend en charge les coûts initiaux liés à la construction, une sorte de projet PPP en somme ! L'état remboursera ces coûts à l'entrepreneur général de manière progressive dans un délai de 30 mois après le lancement du système.

Trafic

Selon les estimations, le PIB a baissé de 1,3 % au 3^{ème} trimestre 2012. Le PIB généré au cours des trois premiers trimestres était inférieur de 0,9 % à celui de la même période de 2011.

Le nombre total de kilomètres camion parcourus par des poids lourds ayant un poids total autorisé de plus de 3,5 tonnes a atteint plus de 1,9 milliards de kilomètres et le trafic quotidien moyen était de 3919 en 2012. Il correspond au total des kilomètres parcourus en 365 jours et à la longueur totale du réseau routier existant soumis aux péages. Le trafic journalier moyen a diminué de 4 % par rapport à celui de 2011.

Dispositifs embarqués actifs au 1^{er} janvier

2008 – 289 500
2009 – 357 113
2010 – 412 315
2011 – 521 506
2012 – 583 575
2013 – 635 850

Source : RSD, République tchèque

Péages

Le tarif moyen par kilomètre pour les véhicules lourds de plus de 12 tonnes était de 0,30 EUR. Les tarifs d'utilisation basés sur le kilométrage ont augmenté de 25 %, à l'instar des tarifs basés sur la distance, à l'exception de la classe d'émission EURO V et des classes supérieures en ce qui concerne le tarif basé sur la distance.

La soumission des autoroutes et des voies express à des péages est réglementée par la loi amendée n° 13/1997 Recouvrement pour le réseau routier.

Les routes et les sections à péage sont délimitées par des panneaux de signalisation routière
(Autoroute – Voie express – Route à péage)



Présentation des classes d'émission et des tarifs de péage

Facturation de péage basée sur la durée (vignette)

Les tarifs 2012 liés à l'utilisation des autoroutes et des voies express par les véhicules routiers motorisés en-dessous de 3,5 tonnes (gratuit pour les motos) étaient fixés par la directive gouvernementale n° 354/2011 Recouvrement, entrée en vigueur au 1^{er} décembre 2011.

La longueur des routes tchèques à péages basés sur la durée était de 1 137 km en 2012, comme indiqué dans le Règlement Gouvernemental No. 356/2011, et les tarifs étaient les suivants :

- a) Pour une année calendaire 1 500 CZK (60 €)
- b) Pour un mois calendaire 440 CZK (17,6 €)
- c) Pour dix jours 310 CZK (12,4 €) Le taux de change avec l'euro : 1 € = 25 CZK

Facturation de péage basée sur la distance (PEP avec dispositif embarqué obligatoire)

Le montant du péage pour l'utilisation d'une portion précise de route à péage dépend de la longueur de la portion et de la catégorie du véhicule, d'après le nombre d'essieux et la catégorie d'émission du véhicule.

Les tarifs de péage ont été définis par la réglementation du gouvernement tchèque n° 484/2006 Recouvrement et, depuis le mois de janvier 2012, par son amendement 354/2011 Recouvrement.

Tarifs de péage – CZK/KM									
Classe d'émission	Euro 0 - 2			Euro 3 - 4			Euro 5 +		
Essieux	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Nationales	3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12
Routes principales	1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96
Tarifs de péage (vendredi de 15h à 21h) – CZK/KM									
Classe d'émission	Euro 0 - 2			Euro 3 - 4			Euro 5 +		
Essieux	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Nationales	4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88
Routes principales	2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80

Les tarifs de péage pour les catégories de véhicule M2 et M3 sont définis par la réglementation du gouvernement tchèque 243/2010, entrée en vigueur au 1^{er} septembre 2011.

Tarifs de péage CZK/KM		
Euro 0-II	Euro III-IV	Euro V+
1,38	1,00	0,80

Le taux d'inflation moyen annuel en 2012 était de 3,3 %.

Revenus

Revenus annuels des péages (en millions d'euros)

2008 – 245,4

2009 – 221,7

2010 – 262,8

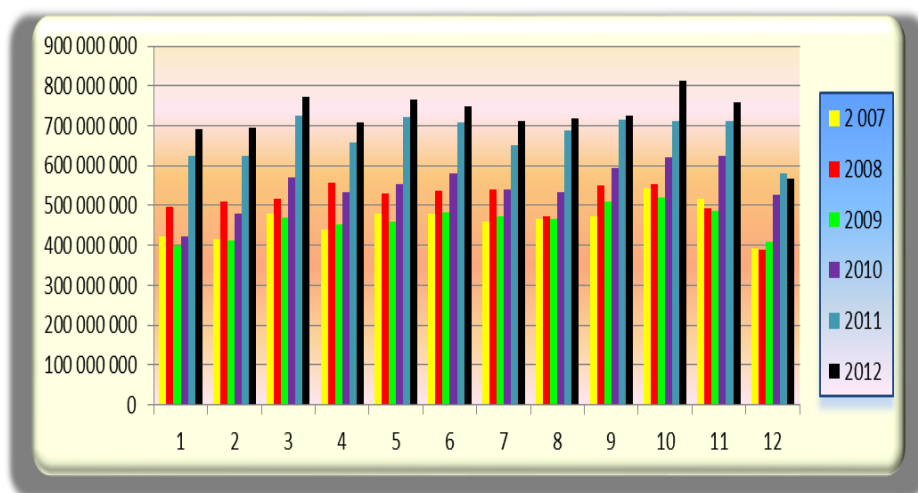
2011 – 325

2012 – 346,5

Le taux de change avec l'euro : 1 € = 25 CZK

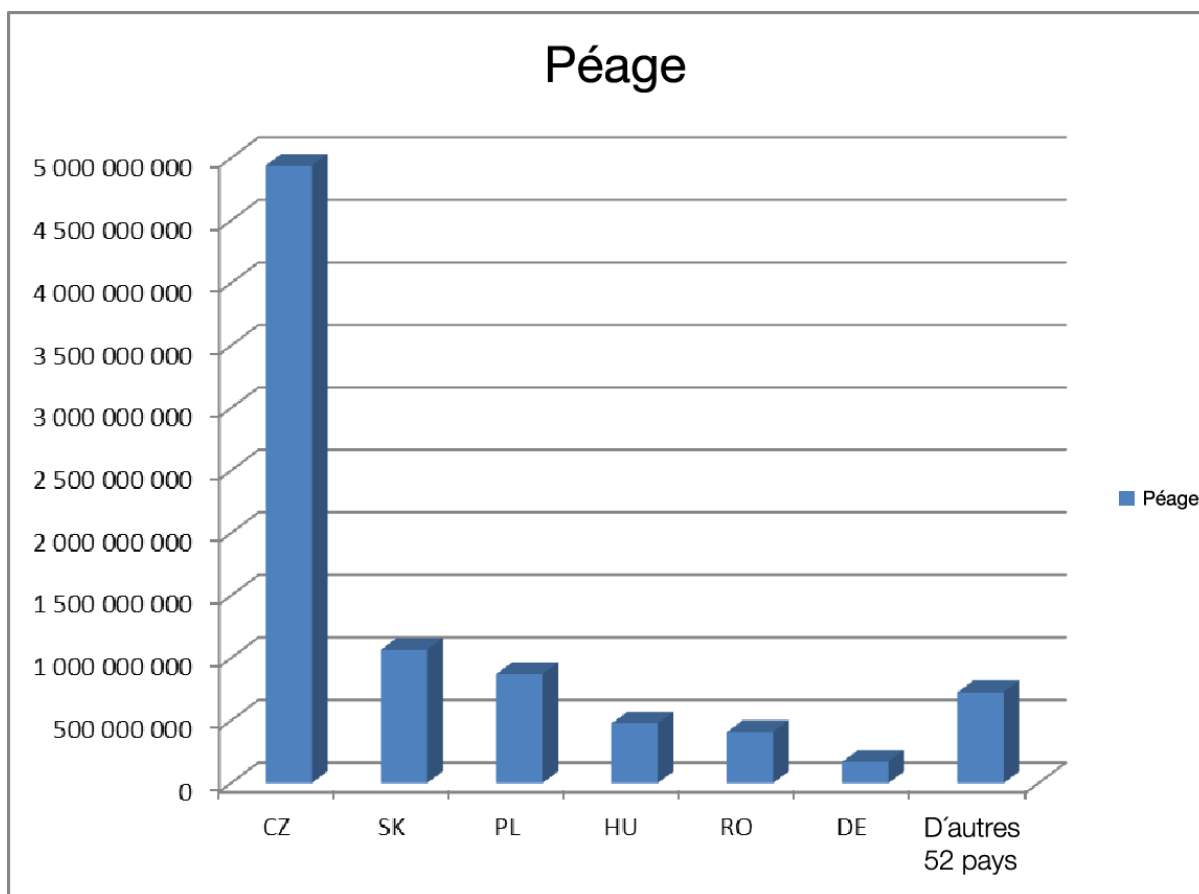
Le revenu annuel des péages a augmenté de 7 % en 2012.

Schéma de comparaison des revenus en CZK



Source : RMD, République tchèque

Participation des États... en CZK 2012



Source : RMD, République tchèque... en CZK

Paielement en 2012

Prépaiement = 45 %

Paieement par facturation ultérieure = 55 %

Camions locaux = 57 %

Camions étrangers = 43 %

Sécurité

Le nombre de personnes tuées dans des accidents de la circulation a diminué de 3,1 %, celui des personnes blessées de 3,7 %. Le manque d'attention des conducteurs est la principale cause des accidents.

Prévisions et tendances à long terme

— Autoroutes et voies express exploitées



Réseau d'autoroutes

Prévisions pour l'avenir



Actions importantes déjà entamées et prévues pour 2013

Les tarifs de péage pour les véhicules avec une classe d'émission inférieure à l'EURO V ont encore augmenté de 20 à 25 % (en fonction de la catégorie de véhicule) depuis le 1^{er} janvier 2012, avec un impact positif sur l'environnement. Les transporteurs routiers ont remplacé la plupart de leurs véhicules par des camions modernes respectueux de l'environnement, ou à défaut réglé leurs moteurs afin qu'ils génèrent le moins d'émissions possible.

PRINCIPAUX CHIFFRES DE L'ASECAP

Pays : République tchèque	2012
La longueur du réseau routier tchèque à péage en Km	1381,4
Autoroutes	740,1
Nationales	443,9
Les routes de 1ère classe (toutes les routes de 1ère classe 5 811km)	197,4

Nb. de km en construction	74,4
Autoroutes	41,4
Routes nationales	33
Prévisions d'ouverture de la section des autoroutes pour 2013	40
Autoroutes	24
Routes nationales	16
Revenu annuel des péages – en millions d'euros (1€ = 25 CZK)	346,5
Personnel permanent	143
Trafic quotidien moyen VL	s/o
Trafic quotidien moyen PL ≥ 3,5 tonnes	3919
Trafic quotidien moyen VL+PL	s/o
Nombre total d'accidents sur toutes les routes (55 726,7 km à compter du 1.7.2012)	81404
Nb. de blessés sur toutes les routes	25576
Nb. de décès sur toutes les routes	681
Km parcourus pour camions >3,5 tonnes (10 ⁶ x km)	1976
Nb. de postes de péage	s/o
Nb. de voies	s/o
Nb. de voies équipées de télépéage	s/o
Nb. d'abonnés de télépéage (dispositifs embarqués actifs)	635 850
Nb. de points de contact avec le service de péage	15
Nb. d'aires de repos (avec stations et services de péage)	250
Nb. de restaurants	s/o
Nb. d'hôtels	13