

# **RAPPORT NATIONAL ESPAGNE**

**AU 31.12.2011**



**XL Journées d'Etudes ASECAP**

**Turin, 27-30 mai 2012**

## Longueur du réseau

En septembre 2011 l'autoroute périphérique Sud de Bilbao " Variante Sur Metropolitana de Bilbao " de 14 km a été **mise en service** et en octobre l'autoroute, entre Alto de las Pedrizas et Torremolinos, « Autopista del Guadalmedina », de 24,5 km a été inauguré à Malaga. Le réseau espagnol atteint une longueur de 3.404,01 km.

Actuellement l'autoroute « M-203 Alcalá- O'Donnell », de 12,30 km, appartenant à la Communauté Autonome de Madrid est en phase de **construction**.

D'ailleurs, il y a des projets de différents gouvernements régionaux, **en phase d'étude**, entre autres l'autoroute d'accès nord à Madrid, «Autopista R- 1 » d'une longueur de 24,60 km. Tous ces projets totalisent 205 km.

RÉSEAU D'AUTOROUTES À PÉAGE (KM)		
	2010	2011
EN EXPLOITATION	3.365,51	3.404,01
EN CONSTRUCTION	50,80	12,30
EN PROJET	350,90	350,90
TOTAL RESEAU	3.767,21	3.767,21

AUTOR. OCTROYÉES	0	0
------------------	---	---

TRONÇONS EN CONSTRUCTION AU (31 dic. 2011)		
TRONÇON	Km	CONCES.
M-203	12,30	À déterminer
TOTAL	12,30	

## Mise en service en 2012

Il n'y a aucune mise en service prévue pour l'année 2012.

## Trafic

L'Intensité Moyenne Journalière sur les autoroutes à péage a atteint les 16.740 véhicules (trafic payant), soit une chute annuelle de -6,76%, ce qui représente une diminution supérieure à celle de l'année précédente.

Trafic de péage	2010	2011	VARIATION
IMJ VL	15.887	14.802	-6,83%
IMJ PL	2.067	1.938	-6,23%
IMJ TOTAL	17.954	16.740	-6,76%

Pour la première fois la diminution du trafic de véhicules légers est supérieure à celle de poids lourds. Cependant la proportion de poids lourds sur le réseau autoroutier à péage reste autour de 11,5%.

Cette année-ci représente la quatrième année consécutive de chute de trafic accumulant ainsi -23,8%.

*N.B. Dans le tableau « Chiffres clés » on montre les données du trafic total (non pas le trafic payant).*

## Tarifs

Les tarifs de la plupart des autoroutes à péage espagnoles, dépendantes de l'Administration Centrale, ont augmenté de 1,45% grâce à l'application de la Loi 14/2000 du 28 décembre qui prend en compte le taux moyen d'inflation et le trafic réel enregistré sur l'autoroute.

Les Administrations Régionales utilisent un système de révision de tarifs qui ne tient en compte que le taux moyen d'inflation, sauf la Catalogne qui inclut aussi un facteur de correction pour compenser des remises précédentes.

## Recettes

Les recettes de péage des membres de l'ASETA ont atteint les 1.808,7 millions d'euros, une fois déduites les remises commerciales et ajoutée les subventions des différentes Administrations, ce qui représente une diminution annuelle de -0,7%.

Cette diminution du chiffre d'affaires a été due aux perturbations continues du trafic à cause de la chute de l'activité économique espagnole, même si elle a été amortie par l'impact positif de la hausse nominale des tarifs de péage et des compensations du Ministère du Travaux Publics à certaines autoroutes.

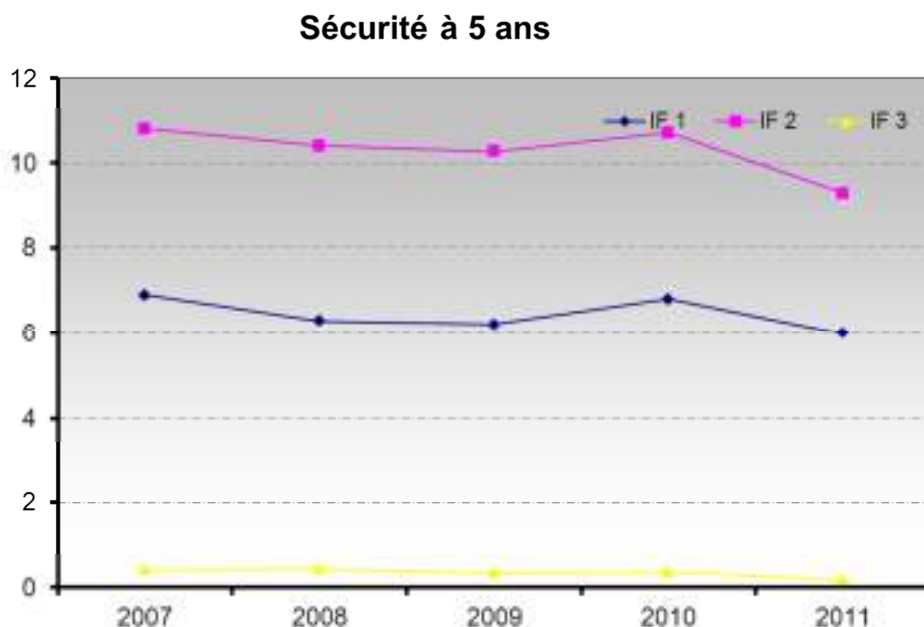
## Sécurité

Comme les années précédentes, **les autoroutes à péage** continuent à se consolider comme **les voies les plus sûres du réseau routier espagnol**.

	2009	2010	2011
<b>Nombre total d'accidents</b>	<b>4.818</b>	<b>5.668</b>	<b>5.644</b>
<b>Nombre total d'accidents corporels</b>	<b>1.379</b>	<b>1.430</b>	<b>1.199</b>
<b>Nombre de décès</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>36</b>
<b>IF 1 (acc. corp.*100 mill./vh.km)</b>	<b>6,2</b>	<b>6,8</b>	<b>6,0</b>
<b>IF 2 (vict*100 mill./vh.km)</b>	<b>10,3</b>	<b>10,7</b>	<b>9,3</b>
<b>IF 3 (décès*100 mill./vh.km)</b>	<b>0,34</b>	<b>0,36</b>	<b>0,18</b>

Il faut signaler que cette année-ci le nombre de décès et le nombre d'accidents corporels ont diminué en termes absolus par rapport à l'année précédente et aussi en termes relatifs. En bref, il y a eu 36 décès et 1.199 accidents corporels, ce qui représente une diminution de -53% et de -16% respectivement. En conséquence, les taux d'accidents IF1, IF2 et IF3 ont baissé de -11,9%, -13,1% et -50,2% respectivement.

Ces données démontrent que les autoroutes espagnoles suivent le bon chemin pour atteindre l'objectif de réduire de moitié le nombre de morts établi dans le Programme Européen de Sécurité Routière.



### ***Prévisions à long terme et tendances***

En février 2012, un nouveau **Plan d'Infrastructures, Transports et Logement**, « Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI) », a été annoncé, avec un horizon temporel jusqu'à 2024 qui comptera avec un investissement remarquable dérivé des apports budgétaires, des fonds européens et la participation du secteur privé. Sa approbation définitive aura lieu en juillet après l'analyse et l'évaluation des besoins et priorités de la société.

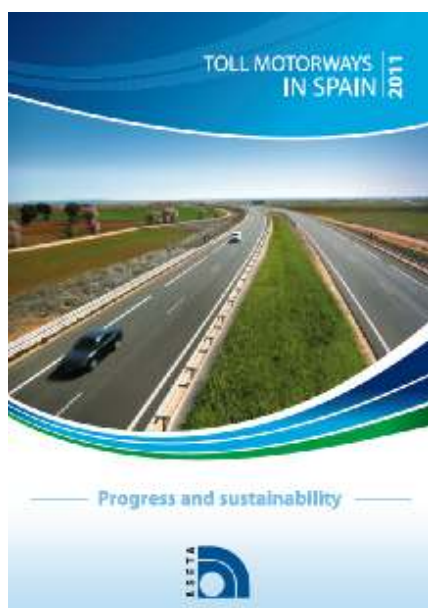
Dans le domaine de routes 52.403 millions € seront destinés pendant la période 2012-2024, ce qui représente une moyenne **annuelle de 4.367 millions €**, desquels **la moitié** sera destinée aux **voies de grande capacité** et l'élargissement des voies actuelles, un quart à l'entretien et le reste au réseau conventionnel et aux accès métropolitains.

Le **financement privé** des infrastructures sera **encouragé** en permettant la participation d'agents dans le marché de capitaux **à travers de PPPs** comme ce sera le cas les fonds communs de placement.

Il est prévu que la **réglementation sur les autoroutes à péage soit modifiée** pour établir un **nouveau model concessionnel** qui fasse le système plus efficace, de sorte que les cas de **rétablissement de l'équilibre financier** des concessions soient bien définis, ainsi que le régime de **propriété des terrains expropriés** ou de la **résiliation** du contrat.

Le débat politique sur la nécessité de généraliser la mise en place d'un système de **paiement par l'utilisateur** acquiert de plus en plus d'importance. Les modèles de financement précédents, comme le paiement en fonction de la disponibilité ou du péage fictif, ne sont plus durables à long terme puisqu'ils aggravent le problème de déficit public, ils ne compensent pas les externalités négatives et ne permettent pas de contrôler la demande de trafic.

**ASETA** prévoit de présenter au gouvernement un **Plan d'Investissement sur les Autoroutes plus anciennes** avec la réalisation d'améliorations dans le cadre de la sécurité routière, de l'environnement, du service au client et de la qualité.

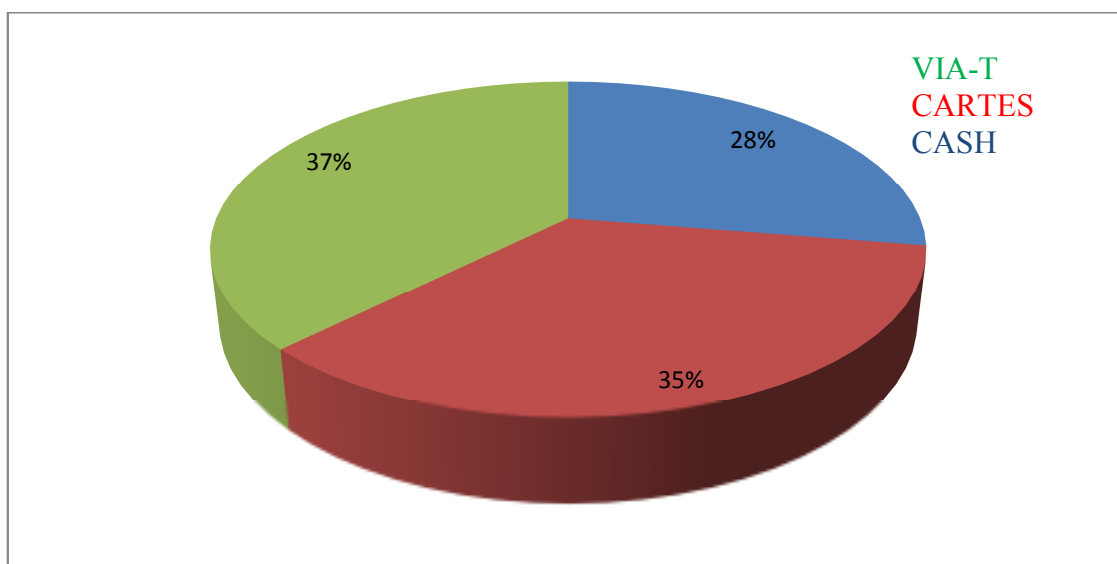


## Actions importantes

Le système de télépéage Via-T en décembre 2011 a atteint près **de deux millions cent vingt mil télébadges** avec une croissance annuelle de 13,7%.

En raison de cette croissance, **les paiements avec Via-T augmentent vis à vis des paiements en « cash »**, avec 37% et 28% du total, respectivement. Le pourcentage d'utilisation de cartes de crédit diminue jusqu'à 35%.

Via-T se consolide comme **le moyen de paiement le plus utilisé** et continue à **augmenter le nombre d'émetteurs**.



Les autoroutes à péage espagnoles suivent de près les mouvements de la Commission Européenne à propos du **Système Européen du Télépéage**, pour atteindre l'objectif de la mise en place en octobre de 2012. En outre, le secteur a lancé une nouvelle génération de télébadges Via-T, « **Via-T2** » compatible avec la norme EN 15509.

Dans l'objectif de contribuer à la mobilité soutenable, quelques sociétés concessionnaires ont commencé à offrir des **remises aux voitures moins polluantes**, afin d'encourager leur utilisation. De la même façon, quelques autres ont décidé d'appliquer des **remises aux véhicules à haute occupation** pour réduire le nombre de voitures sous-utilisées.

Les autoroutes espagnoles utilisent des Systèmes de Gestion de l'Environnement pour **préserver leur entourage et contribuent à la durabilité**. Ainsi ils ont réussi à réduire un 90% la consommation d'électricité de quelques équipements. Par exemple, l'utilisation de panneaux à messages variables à base consommation d'énergie ce généralise petit à petit.

Les deux premières **aires de stationnement sécurisées pour poids lourds** ont été mises en service. Elles offrent un endroit sécurisé et surveillé avec des installations de repos pour les chauffeurs et leur chargement. Elles sont aussi équipées avec un bâtiment exclusif avec toilettes et douches, service de blanchisserie, salles de détente, connexion Wi-Fi, distributeurs automatiques et une cafeteria.

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes à péage, qui ont collaboré étroitement avec l'autorité chargé de la gestion du trafic (DGT), dans le but de définir une **procédure pour contrôler et punir** de façon efficace et fiable **la fraude sur les voies de télépéage**, sont en train d'implémenter progressivement ces systèmes.



Dans le but d'assurer la viabilité de certaines autoroutes qui sont dans une situation financière précaire, le gouvernement central a octroyé des **prêts participatifs** avec des conditions spéciales, en vue de compenser les coûts d'**expropriation** supérieurs aux estimations initiales. De la même manière, l'Etat a finalement rendu possible l'utilisation d'un « **Compte de compensation** » qui permet à certaines sociétés concessionnaires de limiter temporairement l'impact des différences entre le trafic réel et le trafic prévu sur les concours.



## CHIFFRES CLES

<b>Espagne</b>	<b>2011</b>
Longueur du réseau .....	3.404,01
2 x 2 voies .....	3.013,27
2 x 3 voies .....	349,84
2 x 4 voies.....	40,90
Nombre de km en construction	12,30
Prévision de mises en service	0
Recette annuelle de péage	1.808.679.045
Effectif permanent	4.306
Trafic moyen jour VL	16.910
Trafic moyen jour PL	2.274
Trafic moyen jour PL + VL	19.185
Nombre total d'accidents	5.644
Nombre d'accidents corporels	1.199
Nombre de tués	36
Km parcourus (106 x km)	19.972
Nombre de gares de péage	239
Nombre de voies	2.402
Nombre de voies équipées en télépéage	1.863
Nombre d'abonnés de télépéage	2.122.932
Nombre d'aires de service (comportant stations de service)	110
Nombre d'aires de repos	152
Nombre de restaurants	108
Nombre d'hôtels	8
Nombre de panneaux à messages variables	925