

**RAPPORT GENERAL DEVANT ETRE PRESENTE PAR CHAQUE DELEGATION DURANT LES JOURNEES D'ETUDE ET D'INFORMATION ASECAP**

**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 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<sup>er</sup> 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.

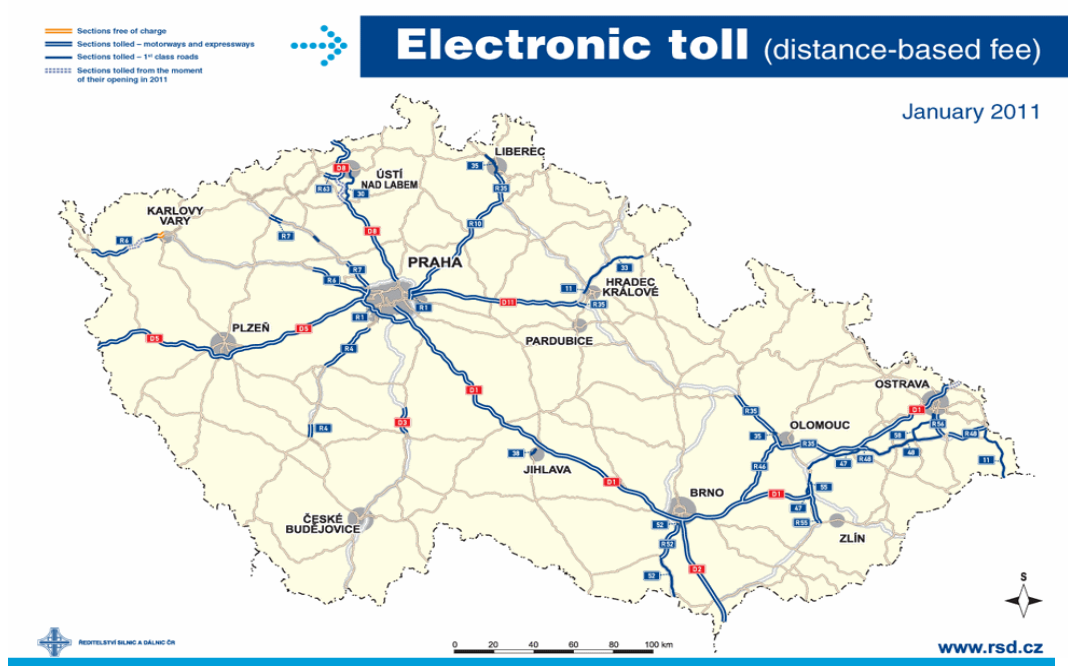
Depuis le 1er janvier 2010, le système de péage a été étendu aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. Le péage pour ces véhicules concerne l'ensemble des routes soumises au péage en République tchèque.

### Longueur du réseau

En 2007, le système de télépéage a été mis en service pour une partie du réseau, sur 970 km d'autoroutes et de voies express. Après évaluation des aspects techniques et économiques ainsi qu'en raison des avantages indéniables qu'offre cette technologie, le Ministère tchèque des transports a décidé d'étendre le péage électronique avec technologie micro-ondes à l'ensemble du réseau des autoroutes et des voies express. Ainsi, environ 170 km de certaines routes de 1<sup>ère</sup> catégorie utilisées pour le transit, 50 km de nouvelles portions de nationales et d'autoroutes en 2008, 90 km en 2009 et 52 km en 2010, ont fait l'objet d'un péage à technologie micro-ondes.

La longueur du réseau routier tchèque équipé de péages, composé de toutes les routes, a atteint 1348,5 km au 1<sup>er</sup> janvier 2011.

**Plans du réseau routier tchèque à péages au 1<sup>er</sup> janvier 2011, source : RMD, République tchèque**



### **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 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 %).

### **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**

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 1,87 milliards de kilomètres en 2010.

Le trafic quotidien moyen des poids lourds ayant un poids total en charge maximum autorisé de plus de 3,5 tonnes par kilomètre était de 3 881 en 2010. Il correspond au total des kilomètres parcourus en 365 jours et à la longueur totale du réseau routier soumis aux péages.

Cette bonne performance est également démontrée par le nombre de dispositifs embarqués : fin décembre 2010, près de 521 506 dispositifs embarqués actifs ont été enregistrés par le système, ce qui dépasse de loin les prévisions les plus optimistes émises avant le lancement du système de péage !

#### **Dispositifs embarqués actifs au 1<sup>er</sup> janvier**

2008 – 289 500

2009 – 357 113

2010 – 412 315

2011 – 521 506

#### **Revenus annuels des péages (en millions d'euros)**

2008 – 245,4

2009 – 221,7

2010 – 262,8 Le taux de change avec l'euro : 1 € = 25 CZK

#### **Paielement en 2010**

Prépaiement = 46 %

Paielement par facturation ultérieure = 54 %

Camions locaux = 59 %

Camions étrangers = 41 %

La diminution de l'ensemble des revenus des péages en 2009 a montré l'intensité de l'impact de la crise économique en Europe.

Les statistiques des péages ont montré que le pic de mouvement des semi-remorques a lieu au cours des dix derniers jours de chaque mois. Les pointes se produisent généralement entre le 20<sup>ème</sup> et le 30<sup>ème</sup> jour de chaque mois, ce qui est certainement lié aux cycles de production économique.

### **Péages**

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.

L'utilisation des autoroutes, voies express et de certaines routes en République tchèque par les poids lourds ayant un poids total autorisé supérieur à 3,5 tonnes est soumise à un péage (facturation basée sur la distance). Ces véhicules ne sont plus obligés de fixer une vignette (autocollant de péage basé sur la durée) à leur pare-brise.

**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 (bons d'autoroute)**

Les tarifs 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) sont fixés par la directive gouvernementale n° 404/2009 Recouvrement, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre 2009.

La longueur des routes tchèque à péages basés sur la durée était de 1081,9 km en 2010.

Les tarifs sont les suivants :

- a) Pour une année calendaire 1 200 CZK (48 €)
- b) Pour un mois calendaire 350 CZK (14 €)
- c) Pour dix jours 250 CZK (10 €)

#### **Facturation de péage basée sur la distance**

Les tarifs de péage ont été définis par la réglementation du gouvernement tchèque n° 484/2006 Recouvrement et, depuis le mois de février, par son amendement 26/2010 Recouvrement, entré en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2010. Les tarifs de péage en période de pointe le vendredi de 15h à 17h ont été augmentés et diminués hors période de pointe afin de réguler le trafic sans que cela ait un impact sur les revenus des péages.

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.

### Tarifs de péage pour les nationales

Le vendredi de 15h à 21h

Tableau des tarifs de péage (CZK/km)					
Classe d'émission jusqu'à Euro II			Classe d'émission Euro III et supérieure		
Nombre d'essieux					
2	3	4+	2	3	4+
2,87	5,55	8,10	2,12	4,35	6,30

Les autres jours de la semaine

Tableau des tarifs de péage (CZK/km)					
Classe d'émission jusqu'à Euro II			Classe d'émission Euro III et supérieure		
Nombre d'essieux					
2	3	4+	2	3	4+
2,26	3,63	5,30	1,67	2,85	4,12

### Tarifs de péage pour les routes principales

Le vendredi de 15h à 21h

Tableau des tarifs de péage (CZK/km)					
Classe d'émission jusqu'à Euro II			Classe d'émission Euro III et supérieure		
Nombre d'essieux					
2	3	4+	2	3	4+
1,37	2,70	3,90	1,00	2,10	3,00

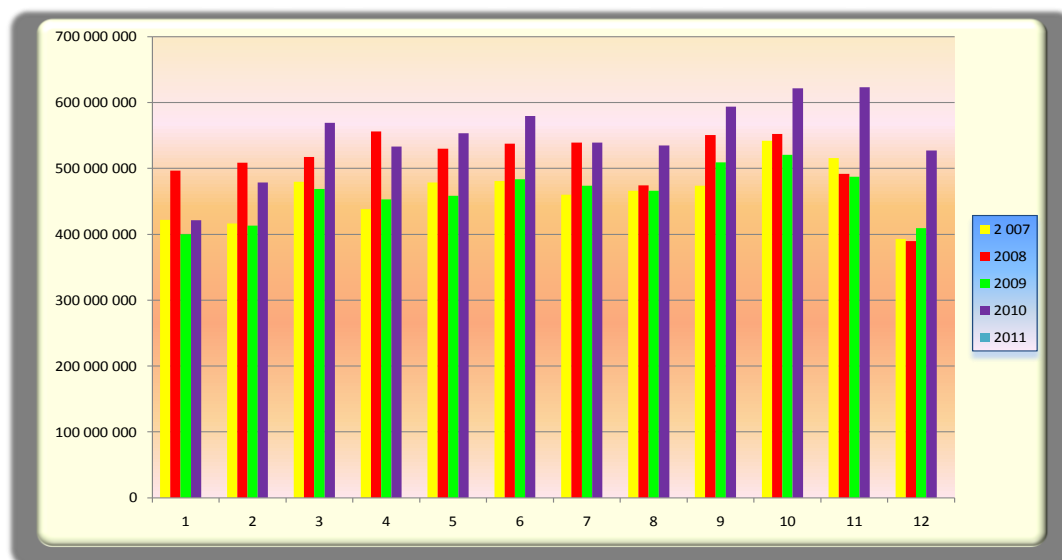
Les autres jours de la semaine

Tableau des tarifs de péage (CZK/km)					
Classe d'émission jusqu'à Euro II			Classe d'émission Euro III et supérieure		
Nombre d'essieux					
2	3	4+	2	3	4+
1,08	1,77	2,55	0,79	1,37	1,96

en CZK

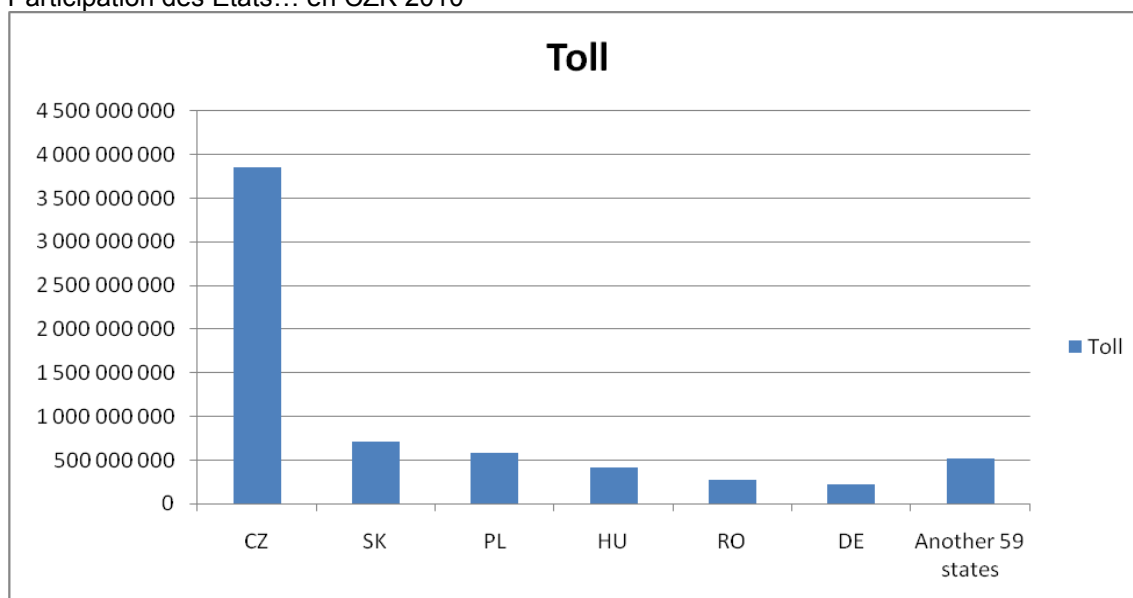
## Revenues

Schéma de comparaison des revenus (en CZK)



Source : RMD, République tchèque

Participation des États... en CZK 2010



État	Péage
CZ	3 854 473 478
SK	713 399 874
PL	581 742 276
HU	412 797 733
RO	276 503 883
DE	217 225 907
59 autres états	515 099 112

Source : RMD, République tchèque... en CZK

### ***Actions importantes déjà entamées et prévues pour 2011***

Le Ministère tchèque des transports a ajusté les tarifs de péage, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Le nouveau tarif de péage a été changé de manière significative en fonction des classes d'émission. La classe d'émission 5 et supérieure a été ajoutée, avec un tarif équivalent à celui des anciennes classes d'émission 3 et supérieures et reste augmenté de 25 %.

Une nouvelle catégorie de véhicules pour les bus devrait également voir le jour à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2011.

Tarifs de péage (CZK/km) les autres jours de la semaine									
Classe d'émission	Euro 0 - 2			Euro 3 - 4			Euro 5 +		
Essieux	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Nationales	2,83	4,54	6,63	2,09	3,56	5,15	1,67	2,85	4,12
Routes principales	1,35	2,21	3,19	0,99	1,71	2,45	0,79	1,37	1,96

Tarifs de péage (CZK/km) le vendredi de 15h à 21h									
Classe d'émission	Euro 0 - 2			Euro 3 - 4			Euro 5 +		
Essieux	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Nationales	3,59	6,48	9,45	2,65	5,08	7,35	2,12	4,06	5,88
Routes principales	1,71	3,15	4,55	1,25	2,45	3,50	1,00	1,96	2,80

## PRINCIPAUX CHIFFRES DE L'ASECAP

<b>Pays : République tchèque</b>	2010	2011
Longueur du réseau routier tchèque équipé de péages en km	1318,6	1348,5
Routes nationales	715,5	729,5
Autoroutes	406,8	419,70
Routes de 1 <sup>ère</sup> catégorie (toutes les routes de 1 <sup>ère</sup> catégorie 5 836 km)	172,2	199,30
Nb. de km en construction	262,9	80
Routes nationales	76,9	6
Autoroutes	74,2	14
Routes de 1 <sup>ère</sup> catégorie	111,8	60
Prévisions d'ouverture d'autoroutes en km	82,1	50,9
Routes nationales	11,3	6
Autoroutes	46,7	12,9
Routes de 1 <sup>ère</sup> catégorie	24,1	32
Revenu annuel des péages en millions d'euros	262,8	
Personnel permanent	149	
Trafic quotidien moyen (camions > 3,5 tonnes)	13000	
Trafic quotidien moyen (Poids lourds ≥ 12 tonnes)	45000	
Trafic quotidien moyen (camions+poids lourds)	58000	
Nombre total d'accidents sur toutes les routes (55 600 km)	75522	
Nb. de blessés sur toutes les routes	24433	
Nb. de morts sur toutes les routes	753	
Km parcourus pour camions >3,5 tonnes (10 <sup>6</sup> x km)	1868	
Nb. de postes de péage	0	
Nb. de voies	S/O	
Nb. de voies équipées de télépéage	0	
Nb. de dispositifs embarqués actifs	521 506	



Nb. de points de contact et de distribution avec le service de péage	15 + 250 = 265	
Nb. d'aires d'autoroute avec stations-services sur les nationales uniquement	68	
Nb. de restaurants	S/O	
Nb. d'hôtels	S/O	