

Rapport général qui sera présenté aux différentes délégations à
l'occasion de l'Étude ASECAP et des Journées d'informations
**LISBONNE, 27 – 29 MAI,
2015**

Kapsch Telematic Services

RAPPORT GÉNÉRAL

PRÉAMBULE

Le consortium Kapsch est le Fournisseur général d'un système de collecte des péages sur les routes et il est aussi le Fournisseur des services liés à l'exploitation du système de collecte des péages.

La Direction des routes et des autoroutes de la République tchèque (Ředitelství silnic a dálnic České republiky – en abrégé ŘSD) est l'exploitant du Système de collecte des péages sur les routes. La ŘSD est l'autorité organisationnelle du Ministère des Transports de la République tchèque.

Introduction

Le gouvernement tchèque a discuté la mise en place de péages sur ses routes peu de temps après que le pays a adhéré à l'Union européenne (UE) en 2004. Les raisons primaires étaient les suivantes :

- Remplacer une taxation basée sur la durée par une collecte plus juste des frais en fonction de l'utilisation réelle des routes et dans le cadre de laquelle les utilisateurs payent en fonction du nombre de kilomètres parcourus.
- Augmenter les ressources financières pouvant être investies dans la gestion des routes.
- Essayer d'équilibrer le rapport entre le transport routier et le transport ferroviaire, tout en essayant de limiter la croissance du transport par camion en République tchèque.
- Possibilité de mettre en place des services télématiques.

L'adhésion de la République tchèque à l'UE et l'attente d'une augmentation du transport par camion ont servi de base à une demande de mise en place d'un système de collecte électronique qui devrait offrir un maximum de confort à ses utilisateurs.

Les systèmes analysés ne devraient pas discriminer les transporteurs internationaux qui utilisent de temps en temps le réseau routier taxé du pays par rapport aux transporteurs nationaux qui utilisent beaucoup plus fréquemment ce réseau. C'est pour cette raison que seuls des concurrents proposant un système basé sur une communication par microondes (DSRC) ont été intégrés à la procédure de l'appel d'offres. Un des avantages du système de collecte des péages par microondes est qu'il est possible d'utiliser des unités de bord moins onéreuses et plus faciles à installer (désignée ci-après uniquement « PJ »), qui sont simples à distribuer, à installer dans les véhicules et à démonter. Cette revendication était justifiée et elle a été confirmée par les expériences des premiers mois d'exploitation du système, et plus

particulièrement par la croissance constante du nombre de PJ activées. En comparaison avec un système par satellite, il ne fait aucun doute que les frais d'acquisition du premier type sont plus élevés. Néanmoins, à ce jour, les économies liées d'une part à l'achat de PJ ayant un prix plus abordable et, d'autre part, à une installation plus simple compensent totalement ces frais supplémentaires. Il s'est donc avéré que c'était la bonne solution.

Le gouvernement tchèque a décidé de payer les frais d'amélioration et de maintenance des infrastructures de transport en mettant en place des péages pour les poids lourds et ce, en fonction de la distance parcourue. Ce péage routier est valable aussi bien pour les utilisateurs tchèques que pour les utilisateurs étrangers. Le 1^{er} janvier 2007 est la date du lancement de l'exploitation commerciale du système électronique national de collecte des péages pour les poids lourds ayant un poids total admissible de plus de 12 tonnes. Comme indiqué ci-dessus, ce système est entièrement électronique et afin de pouvoir collecter les péages sur plusieurs bandes à la fois sans limiter la fluidité du trafic, il fait recours à la technologie DSRC.

Dans les neuf mois qui ont suivi la signature du contrat, la société Kapsch a réussi, en tant que fournisseur ayant été sélectionné, à concevoir, développer, produire, construire, intégrer et mettre en service ce complexe système de collecte des péages, ce qui incluait également, d'une part, la création d'un réseau national de distribution des PJ offrant la possibilité de paiement par abonnement ou par paiement rétroactif, et d'autre part, la mise en place d'un service après-vente en plusieurs langues et la mise en place d'un réseau de soutien qui garantirait le fonctionnement technique et commercial du système.

À compter du 1^{er} janvier 2010, ce système a été élargi aux véhicules de plus de 3,5 tonnes qui se déplaçaient sur le réseau autoroutier national taxé.

En août 2011, une nouvelle catégorie intitulée « Autobus » a été intégrée au système. Cette catégorie proposait des tarifs plus avantageux aux transporteurs qui proposaient des services de transport public de personnes.

Longueur du réseau

La longueur du réseau autoroutier tchèque est passée de 1422,7 (au 1^{er} janvier 2014) à 1429,20 km (au 1^{er} janvier 2015). La longueur totale de toutes les routes de la République tchèque atteignait les 55 770 km au 1^{er} janvier 2014.

 Sections gratuites
 Sections payantes – autoroutes et voies rapides
 Sections payantes – routes de 1^{re} catégorie




Péage électronique

(taxe basée sur la distance parcourue)

Janvier 2015



 Sections gratuites
 Sections taxées
 Sections taxées depuis leur ouverture

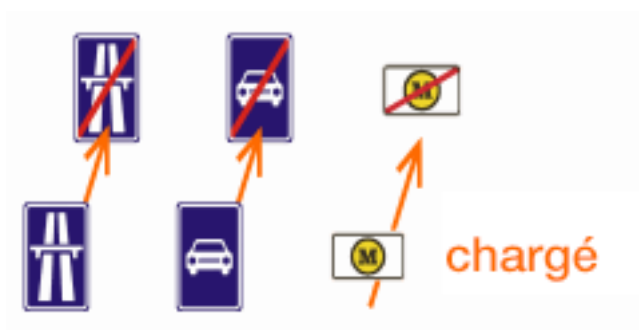


Coupons

(taxe basée sur la durée)

Janvier 2015





Sections qui devraient s'ouvrir en 2015

I/37	Chrudim – périphérique – section de Medlešice – I/17	5,9 km
I/11	Mokré Lazce – frontière des districts d'Opava et Ostrava	9,8 km
R1	Rue Na Radosti – connexion au SOKP	1 km
R6	Lubenec – Bošov	4,1 km
R35	MÚK Opatovice, fin de la construction de l'estacade	4,2 km
R46	MÚK Vranovice – Kelčice MÚK Brodek u Prostějova	0,9 km
D1	Modernisation – secteur 14, EXIT 104 Větrný Jeníkov – EXIT 112 Jihlava	8,5 km
D1	Modernisation – secteur 21, EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš	9,1 km

Investissements

Le prix total de l'intégralité du projet de mise en place des péages inclut la fourniture du système de péages, sa réalisation, sa mise en service commerciale et 10 années de services d'exploitation.

La phase du projet de mise en place du système de péages concernait 970 km d'autoroutes et de voies rapides et représentait environ 3,5 milliards de CZK (125 millions d'EUR) hors TVA, en sachant que cet investissement a été rentabilisé durant les 3 premières années d'exploitation planifiées du système.

Durant les trois premières années d'exploitation commerciale, le rendement moyen du système de péages a été calculé à plus de 99 % (le rendement exigé dans l'appel d'offres portant sur le système de péages était de 95 %).

Pour la période 2007-2013, le Ministère des Transports a approuvé un total de 51 projets routiers devant être cofinancés par le Programme opérationnel des Transports (désigné ci-après uniquement « OPD »). À la fin de l'année 2010, la participation de l'UE au financement était de plus de 0,6 milliard d'EUR – 25 projets sont actuellement en cours de réalisation. Les projets restants sont en construction et seront terminés d'ici la fin de l'année 2013. Le financement total provenant du programme OPD atteindra environ 50 milliards de CZK (en fonction des variations du taux de change par rapport à l'EUR). Dans de nombreux cas, ce financement couvre jusqu'à 85 % des frais. Le montant restant sera réglé à partir du Fond national pour les infrastructures de transport et par des prêts procurés par la Banque européenne d'investissement.

Au 31 décembre 2014, 24,5 km d'autoroutes et de voies rapides étaient en construction et, en 2015, environ 30 nouvelles sections en construction devraient être ouvertes (ce qui représente environ 20 km – reconstruction de l'autoroute D1).

Financement

Au 11 juillet 2007, soit après seulement 6 mois d'exploitation, le montant total perçu grâce aux péages représentait le montant total des frais de capital. Cet excellent indicateur est de plus renforcé par le fait que le système a été résolu sous forme de fournitures, ce qui signifie que le Fournisseur général a la charge des frais initiaux liés à la construction – ce qui correspond à un type de projet PPP ! L'État rembourse progressivement ces frais au fournisseur général, sur un horizon de 30 mois à compter de la mise en place du système.

Transport

Selon les évaluations, durant le 3^{ème} trimestre 2014, le PNB a augmenté de 2,4 %.

Le nombre total de kilomètres parcourus par des véhicules ayant un poids maximal admissible supérieur à 3,5 tonnes représentait plus de 2 milliards de km et le transport journalier moyen en 2014 représentait 5 206 km. Cela signifie donc le nombre total de kilomètres parcourus/365 jours et le réseau routier actuellement taxé. Comparé à l'année 2014, le transport journalier moyen a augmenté de 30 %.

PJ actives au 1^{er} janvier

2008 – 289 500

2009 – 357 113

2010 – 412 315

2011 – 521 506

2012 – 583 575

2013 – 635 850

2014 – 671 929

2015 – 740 551

Tarifs des péages

La taxation de l'utilisation des autoroutes et des routes de 1^{ère} catégorie sous forme de collecte de péage est régie par les amendements à la loi n° 13/1997 du Journal, traitant de la voie publique.

Les routes taxées et leurs différents secteurs sont identifiés par les panneaux de signalisation suivants :

(autoroute — voie rapide — route de 1^{ère} catégorie)

chargé



Aperçu des catégories d'émissions et des tarifs de péage

Tarif du péage basé sur la durée (vignette autoroutière)

Pour l'année 2014, la taxe d'utilisation des autoroutes et des voies rapides par des véhicules motorisés ayant un poids total de moins de 3,5 tonnes (gratuit pour les motos) était régie par le Règlement du gouvernement de la République tchèque n° 354/2011 du Journal qui est entré en vigueur au 1^{er} décembre 2011.

Sur la base du règlement gouvernemental n° 356/2011, ces taxes ont été fixées comme suit :

Temps/Période	Moins de 3,5 t
10 jours	11EUR
1 mois	16EUR
1 an	54EUR

Tarif du péage en fonction de la distance parcourue (ETC avec PJ obligatoire)

Le montant du péage lié à l'utilisation d'un certain secteur d'une route taxée dépend de la longueur du secteur en question et de la catégorie du véhicule concerné, en fonction du nombre d'essieux et de la classe d'émissions du véhicule.

Le tarif du péage était régi par le Règlement du gouvernement de la République tchèque n° 484/2006 du Journal et, depuis janvier 2015, il est régi par son amendement n° 240/2014 du Journal.

Tarif du péage – EUR/km*												
Classe d'émissions	Euro 0 - 2			Euro 3 - 4			Euro 5 +			EURO VI, EEV		
Nombre d'essieux	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Autoroute	0,12	0,20	0,29	0,10	0,17	0,25	0,06	0,11	0,16	0,05	0,10	0,15
Route de 1 ^{ère} catégorie	0,06	0,10	0,14	0,05	0,08	0,12	0,03	0,05	0,08	0,03	0,05	0,07
Tarif du péage le vendredi de 15h00 à 21h00 – EUR/km*												
Classe d'émissions	Euro 0 - 2			Euro 3 - 4			Euro 5 +			EURO VI, EEV		
Nombre d'essieux	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Autoroute	0,15	0,29	0,42	0,13	0,24	0,35	0,08	0,16	0,23	0,07	0,14	0,21
Route de 1 ^{ère} catégorie	0,07	0,14	0,2	0,06	0,12	0,17	0,04	0,08	0,11	0,03	0,07	0,1

Le tarif du péage concernant les véhicules des catégories M2 et M3 est régi par le Règlement du gouvernement de la République tchèque n° 240/2014 du Journal qui est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2015.

Tarif de péage en EUR/km – autobus*			
Euro 0-II	Euro III-IV	Euro V+	EURO VI, EEV
0,05	0,04	0,04	0,03

*Taux de change : 1 EUR = 28 CZK

En 2014, le taux d'inflation moyen était de 0,4 %.

Recettes

Recettes annuelles provenant des péages (en millions d'EUR)

2008 – 245,4

2009 – 221,7

2010 – 262,8

2011 – 325

2012 – 346,5

2013 – 342,2

2014 – 316,6

Taux de change : 1 EUR = 27,50 CZK

En 2014, les recettes provenant du péage ont baissé de 7,48 %.

La raison de la baisse des recettes est un abaissement du taux de change de la CZK.

Paielements (fin de l'année 2014)

Abonnement = 45 %

Paieement rétroactif = 55 %

Transport de marchandises national = 55,06 %

Transport de marchandises étranger = 44,94 %

Sécurité

Le nombre de personnes décédées dans des accidents de la route a augmenté de 7,89 %, le nombre de blessés a, quant à lui, augmenté de 4,05 %. La majeure partie des accidents est due à un style de conduite inapproprié.

	Variation entre les années 2013/2014 (en %)
Nombre de blessures individuelles	+ 4,77%
Nombre d'accidents mortels	- 0,72%
Nombre de morts	+ 7,89%

Prévisions à long terme et tendances

À compter de 2017, le Ministère des Transports devrait avoir mis en place un nouveau système de collecte des péages.

Étapes importantes ayant déjà été mises en œuvre ou planifiées pour l'année 2015

L'année 2015 a intégré plusieurs changements importants dans le système. Ces changements avantageront par exemple les personnes qui utilisent des véhicules dégageant peu d'émissions. Depuis le mois de janvier 2015, les tarifs de péage ont été modifiés suite à l'entrée en vigueur de l'Arrêté gouvernemental n° 240/2014 du Journal, traitant du montant des taxes basées sur la durée, des tarifs de péage, des réductions sur les péages et sur la procédure à suivre pour faire appliquer une réduction sur les péages. En ce qui concerne les catégories d'émissions EURO 0-II, EURO II-IV et EURO V, les tarifs ont été légèrement revus à la hausse – cette hausse couvrira l'inflation des années précédentes durant lesquelles les tarifs ont été bloqués. En compensation, un nouveau groupe de tarifs a été créé pour les véhicules appartenant aux classes d'émissions EURO VI, EEV et supérieures – ces exploitants paieront les tarifs actuellement en vigueur pour les catégories EURO V et supérieures. Les transporteurs peuvent faire d'autres économies grâce aux meilleures conditions relatives aux réductions sur le péage imposé – la limite d'accès à cette réduction a été réduite de 25 %.

PRINCIPALES INFORMATIONS-CLES ASECAP

Pays : République tchèque	2014
Longueur du réseau routier	1 429,20
Nombre de km en construction	24,5
Prévision du nombre de sections d'autoroutes qui seront ouvertes	27,8
Recettes annuelles provenant des péages (1 EUR = 27,50 CZK)	316,6
Personnel permanent	144
Transport journalier moyen (LV)	pas pertinent
Transport journalier moyen (HV)	5206
Transport journalier moyen (LV+HV)	pas pertinent
Nombre total d'accidents	85859
Nombre d'accidents avec blessés	26417
Nombre de décès	629
Nombre de km parcourus (10^6 x km)	2157
Nombre de portes de péage	pas pertinent
Nombre de bandes	pas pertinent
Nombre de portes de péage équipées d'une unité de collecte des péages électronique	pas pertinent
Nombre d'abonnés aux unités de collecte des péages électroniques	740551
Nombre d'aires de repos (comportant une station essence)	250
Nombre d'aires de repos (points de contact)	15
Nombre de restaurants	pas pertinent
Nombre d'hôtels	12