

MODELE DE RAPPORT NATIONAL
DEVANT ETRE PRESENTE PAR CHAQUE DELEGATION
PENDANT L'ETUDE ASECAP ET LES JOURS D'INFORMATION
MADRID, 23-25 MAI 2016

Kapsch Telematic Services, République tchèque

RAPPORT GENERAL

PRÉAMBULE

Le Consortium Kapsch est le fournisseur général du système de péage routier et le fournisseur des services liés au fonctionnement du système de péage.

La Direction des Routes et Autoroutes de la République tchèque (DRA) est l'opérateur du système de péage routier. La DRA est l'autorité organisationnelle du Ministère des Transports de la République tchèque.

Introduction

Le gouvernement tchèque a abordé la mise en place d'un péage routier peu de temps après l'adhésion du pays à l'Union européenne (UE), en 2004. Les raisons de base étaient les suivantes :

- Passer d'une taxation basée sur un intervalle de temps à une taxation basée sur des performances plus justes où les utilisateurs payent en fonction du nombre de kilomètres qu'ils parcourent ;
- Augmenter le volume des fonds pouvant être investis dans la gestion des routes ;
- Tenter d'équilibrer les conditions pour le transport routier et ferroviaire, ainsi que réduire l'augmentation éventuelle de la circulation de camions en République tchèque ;
- Tenter d'introduire des services de télématique.

L'adhésion de la République tchèque à l'UE et la prévision d'une forte augmentation de la circulation de camions en transit ont débouché sur le besoin de spécifier un système de péage électronique qui proposerait un maximum de confort aux utilisateurs.

Les systèmes pris en considération ne pouvaient pas défavoriser les transporteurs internationaux qui n'utilisaient le réseau routier payant du pays qu'occasionnellement par rapport aux transporteurs nationaux qui utilisaient fréquemment ce réseau. C'est la raison pour laquelle, seuls des candidats proposant un système basé sur une communication à micro-ondes (DSRC) ont été retenus au niveau de la procédure de l'appel d'offres. Un des principaux avantages du système de péage à micro-ondes réside dans l'utilisation d'un système embarqué à faible coût et facile à installer (OBU) qui peut être très facilement distribué, installé et désinstallé dans les véhicules. Cette exigence a été justifiée et confirmée par l'expérience des premiers mois de fonctionnement du système, notamment par l'augmentation continue du nombre de systèmes actifs embarqués (OBU). Si nous comparons ce système à un autre système basé sur une communication par satellite, il est clair que les coûts d'acquisition du

premier modèle sont plus élevés. Cependant, les économies liées à l'acquisition d'OBU plus abordables et faciles à installer ont dès à présent éliminé les surcoûts. Cela prouve bien que c'était la bonne décision.

Le gouvernement tchèque a décidé de couvrir les frais de modernisation et d'entretien des infrastructures de transport en mettant en place un système de péage basé sur la distance parcourue par les camions. Ce péage routier s'applique aussi bien aux utilisateurs tchèques qu'aux utilisateurs étrangers. Le 1^{er} janvier 2007, le système national tchèque de télépéage destiné aux véhicules lourds ayant un PTAC autorisé de 12 tonnes ou plus a été mis en service. Comme indiqué ci-dessus, ce système est entièrement électronique et il est basé sur la technologie DSRC afin de garantir un péage fluide sur plusieurs voies.

Dans un délai de neuf mois à compter de la date de la signature du contrat, Kapsch, le fournisseur ayant été sélectionné, a été capable de concevoir, de développer, de produire, d'établir, d'intégrer et de mettre en service ce système de péage complexe, ce qui incluait également la mise en place d'un réseau national de distribution des systèmes OBU, avec possibilité de règlement à l'avance ou de règlement rétroactif, et la mise en place de services multilingues et d'un réseau de soutien garantissant le fonctionnement technique et commercial du système.

Depuis 2007, date de la mise en service du système de péage électronique, plusieurs changements et adaptations ont été apportés au système de péage électronique en République tchèque.

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

Au mois d'août 2011, une nouvelle catégorie « bus » a été introduite et intégrée au système. Cette catégorie permettait de procurer des tarifs préférentiels aux transporteurs actifs dans le domaine du transport public de passagers.

L'augmentation du transport routier a mené à la mise en œuvre d'un système de réduction du péage en 2012. Ce système était destiné aux opérateurs de véhicules lourds qui payaient un montant élevé en termes de péage électronique. Certains véhicules ont ainsi pu bénéficier de réductions allant jusqu'à 13 % du montant total des péages réglés par an.

Le gouvernement tchèque a décidé d'augmenter les tarifs de péage au 1^{er} janvier 2015 et de mettre en œuvre la nouvelle catégorie d'émissions Euro 6. Les meilleurs tarifs de péage ont été appliqués à cette nouvelle catégorie Euro 6 afin de favoriser les véhicules ayant un niveau d'émission EEV et Euro 6. Cela devrait avoir un impact important sur l'écologie et réduire la contamination environnementale et la pollution atmosphérique grâce à des tarifs de péage plus élevés pour les véhicules anciens, ce qui va main dans la main avec le renouvellement de la flotte de véhicules.

Le taux d'efficacité de la collecte des péages, qui est mesuré par un auditeur indépendant, est à un haut niveau sur le long terme. L'année dernière, il était de 99,6 %.

Longueur du réseau

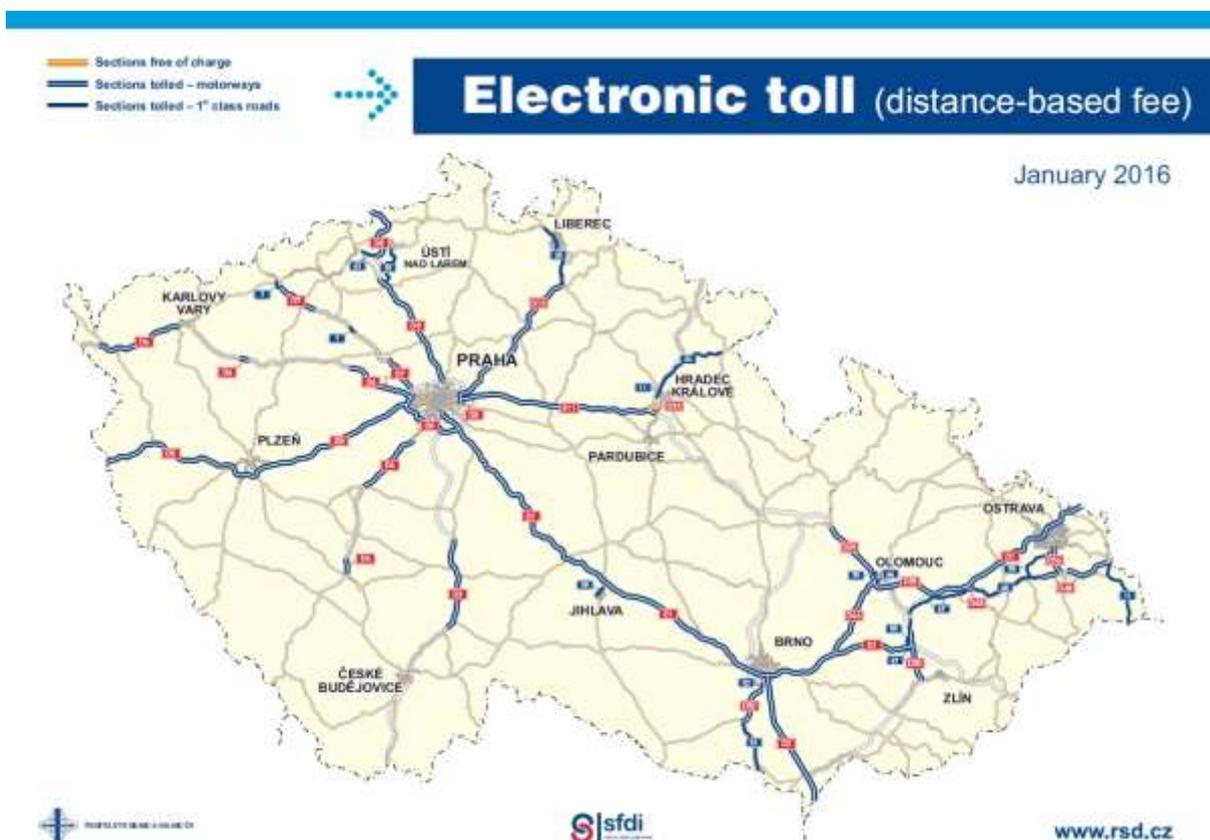
La longueur du réseau routier payant tchèque est passée de 1429,2 (au 01/01/2015) à 1433,3 km (au 01/01/2016). La longueur totale de toutes les routes de République tchèque atteint 55 747,6 km (au 01/01/2016).

Depuis le 1^{er} janvier 2016, les voies express ont été transformées en autoroutes. Cela signifie donc que, par rapport aux années précédentes, en République tchèque, le péage est appliqué uniquement sur les autoroutes et sur certains segments de routes nationales (routes de 1^{ère} catégorie).

Les routes et autoroutes ont été remesurées en 2015, certaines sections à péage sont de ce fait plus courtes que ce qui avait été indiqué auparavant.

La plupart des autoroutes de République tchèque sont en 2x2 voies, le type 3x2 voies a uniquement été utilisé dans le cas des grands nœuds de circulation d'importance nationale et dans les grandes villes. Sur un total de 1433,3 km d'autoroutes, seuls 40,8 km sont en 3x2 voies.

En 2015, en République tchèque, la longueur totale des ponts était de 402 km et nous avons 33 tunnels en service.



Sections free of charge
Sections subject to fee



Coupons (time-based fee)

January 2016



Inaugurations en 2016

En 2016, il a été prévu d'inaugurer plusieurs nouvelles sections. Le 1^{er} janvier 2016, la première section de l'autoroute D6 Lubenec-Bošov (3,8 km) a été ouverte à la circulation et, depuis le 1^{er} février, la section de l'autoroute D3 Čekanice-Měšice (2,9 km) a été mise en service.

D'ici la fin de l'année, il est prévu de terminer la section à péage de l'autoroute D8 Bílinka-Řehlovice (11,6 km).

Investissements

En 2015, le montant total investi dans la modernisation, la construction de routes et la maintenance s'est élevé à plus de 635 millions EUR.

Cette année, nous supposons que ce montant devrait augmenter de plus de 25 %, à hauteur de 856 millions EUR, dont plus de 516 millions EUR seront utilisés pour les nouvelles routes à péage.

Le reste des investissements sera utilisé, par exemple, dans le cadre du projet de « modernisation de l'autoroute D1 » qui est toujours en cours de réalisation (en tant qu'artère autoroutière principale de la République tchèque, et aussi la plus longue, l'autoroute D1 est modernisée tronçon par tronçon – à l'heure actuelle, 3 tronçons de l'autoroute D1, d'une longueur totale de 15,3 km, sont en cours de reconstruction), dans le cadre du projet Crocodile, etc.

Financement

Le 11 juillet 2007, après seulement 6 mois de fonctionnement, le montant total perçu grâce aux péages a égalé les capitaux investis. Cet excellent indicateur est, par ailleurs, amélioré par le fait que le système a été construit en ayant recours à la méthode du contractant, à savoir que le contractant principal prend en charge les coûts initiaux liés à la construction – il s'agit d'un type de projet PPP. L'État rembourse ensuite progressivement les frais investis au contractant principal sur un délai de 30 mois à compter du lancement du système.

Circulation

En République tchèque, l'indicateur universel de la circulation de véhicules de plus de 3,5 tonnes que nous prenons en compte est le volume de circulation (il s'agit d'une moyenne quotidienne des véhicules, à savoir le résultat du rapport entre le total de véhicules-km et la longueur totale des axes autoroutiers en 2015). Ce volume s'élève à 4 466.

Comparé aux années précédentes, nous pouvons observer une tendance croissante en termes de volume de circulation. En 2014, la circulation moyenne des véhicules était de 4 166 et, l'année précédente, la moyenne de la circulation quotidienne était inférieure à la limite de 4 000. Nous pouvons donc constater une augmentation perceptible au cours des dernières années.

Les informations concernant le volume de circulation des véhicules de moins de 3,5 tonnes ne sont pas disponibles.

Système et technologies de péage utilisés

Il s'agit d'un système de flux libre à voies multiples qui utilise des antennes montées sur des portiques surplombant les autoroutes et qui communiquent avec les unités embarquées (OBU) installées sur le pare-brise avant des camions qui passent. Changer de voies au moment de passer sous les portiques n'aura aucune influence sur la transaction de péage. Le procédé de péage est entièrement automatisé et ne requiert aucune intervention de la part du conducteur.

Technologie utilisée : technologie DSRC 5.8 GHz à micro-ondes et technologie DSRC-MLFF. Dans les quelques années à venir, aucun changement n'est attendu dans ce domaine.

Tarifs de péage

Les tarifs de péage électronique n'ont pas changé pendant l'année 2015 et, à l'heure actuelle, aucune augmentation de prix n'est prévue pour cette année.

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

Catégorie M : véhicules motorisés qui ont au moins quatre roues et qui sont utilisés pour le transport de personnes (catégorie BUS).

Catégorie N : véhicules motorisés qui ont au moins quatre roues et sont utilisés pour le transport de marchandises (catégorie CAMION).

Tarifs de péage au 01/01/2016

Classe d'émissions	EURO 0-II			EURO III-IV			EURO V			<i>tarif Euro6</i>		
	EURO VI, EEV											
Nombre d'essieux	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Voies express et 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} catégorie	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		

Frais de péage basés sur le temps (vignette)

Pour 2015, les frais liés à l'utilisation des autoroutes et des voies express par des véhicules à moteur d'un PTAC inférieur à 3,5 tonnes (gratuit pour les motos) sont définis par l'Arrêté gouvernemental n° 354/2011 du Journal qui est entré en vigueur au 1^{er} décembre 2011 (aucune modification depuis 2012).

Temps/Période	3,5t
10 jours	11,- EUR
Un mois	16,- EUR
Un an	54,- EUR

Revenus

En termes de revenus provenant des péages, l'année 2015 fut la meilleure année pour le système tchèque de péage électronique depuis que ce système a été mis en service.

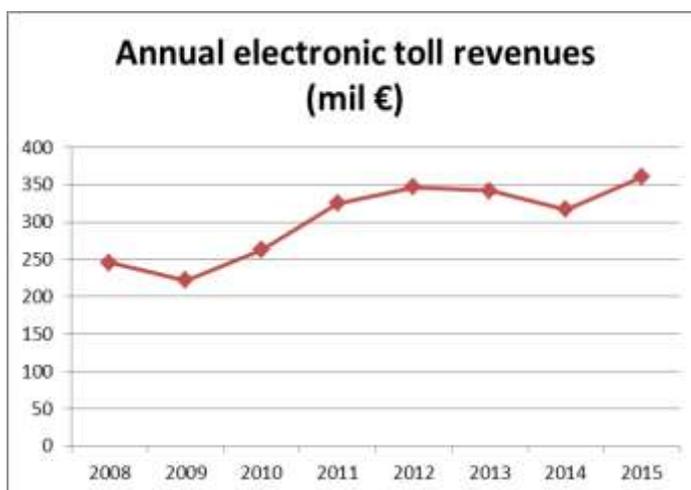
L'année dernière, les véhicules de plus de 3,5 tonnes ont payé plus de 9 732 millions de CZK (360,18 millions EUR). Cela représente une augmentation des revenus du péage électronique de plus de 43,5 millions EUR. Le taux de change pour l'Euro est 1 EUR = 27,02 CZK.

En novembre 2013, la Banque nationale tchèque a décidé d'utiliser le taux de change de la couronne tchèque (CZK) comme instrument supplémentaire visant à simplifier les transactions financières. Désormais, la ČNB (Banque nationale tchèque) maintient le taux de change de la couronne tchèque aux alentours de 27 CZK pour 1 EUR.

Revenus annuels des péages (en millions EUR)

2008 – 245,4
2009 – 221,7
2010 – 262,8
2011 – 325
2012 – 346,5
2013 – 342,2
2014 – 316,6
2015 – 360,18

Taux de change de l'Euro :
1 EUR = 27,02 CZK



En 2015, le revenu annuel des péages a augmenté de 12 %.

Cette croissance annuelle résulte de l'augmentation du tarif des péages qui a eu lieu en janvier et, plus particulièrement, du boom économique observé dans notre pays et dans les pays européens voisins.

Sécurité

	Définition et méthode de calcul	Nombre par milliard de kilomètres parcourus en 2015	Variation en % de 2014/2015
Blessés sur la route	Nombre d'accidents avec personnes blessées sur les autoroutes	Pas pertinent	2015 : 643 + 10 %
Accidents mortels	Nombre d'accidents mortels sur les autoroutes	Pas pertinent	2015 : 25 + 16 %
Nombre de décès	Nombre de décès sur les autoroutes	Pas pertinent	2015 : 30 + 16,7 %

Prévisions et tendances à long terme

Comme le montrent les deux figures ci-dessous, la tendance principale est de développer et finaliser le réseau autoroutier connectant les principales grandes villes en favorisant le transit des véhicules entre la République tchèque et les autres états de l'Union européenne.

Le réseau ferroviaire à grande vitesse (les prévisions pour l'année prochaine sont représentées sur la seconde carte) copie le réseau autoroutier principal afin de délester le transport via la route.

Dálnice a rychlostní silnice v provozu

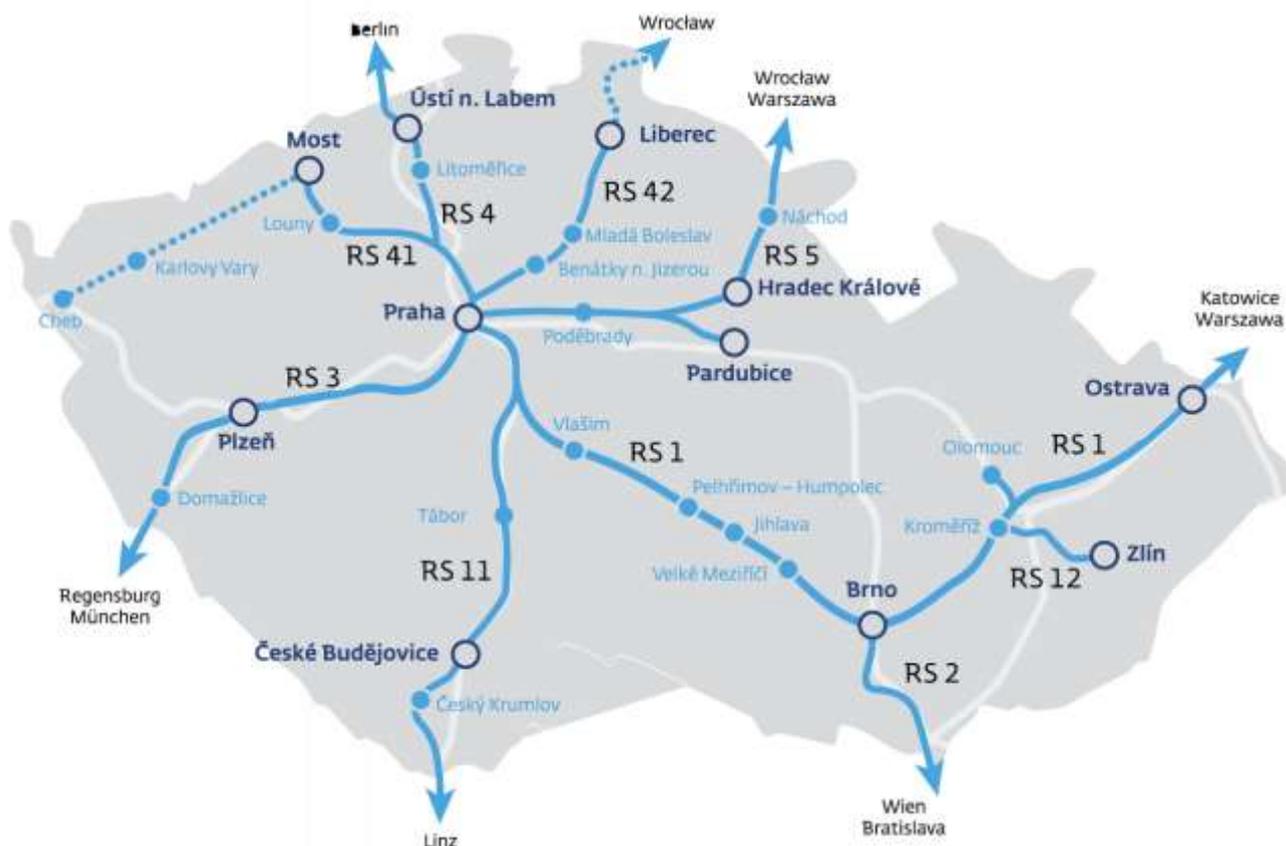


Dálniční síť

výhledový stav



Évolution à long terme du réseau routier à péage et sans péage en République tchèque.



Évolution à long terme du réseau ferroviaire à grande vitesse en République tchèque.

Activités significatives actuellement en cours (et/ou devant être terminées en 2015) et prévues pour 2016.

L'année 2015 a apporté une modification significative au système et cette modification profitera aux opérateurs disposant d'une flotte de véhicules à faibles émissions. Depuis janvier 2015, l'Arrêté gouvernemental n° 240/2014 du Journal définit le montant des frais facturés par rapport au temps, les frais de péage et les réductions au niveau des péages. Une légère augmentation des tarifs des catégories d'émissions EURO 0-II, EURO II-IV et EURO V couvrira le taux d'inflation des années précédentes durant lesquelles les tarifs ont été gelés. En compensation, un nouveau groupe de tarif a été introduit pour les véhicules appartenant aux classes d'émissions EURO VI et EEV pour lesquels on appliquera dès à présent le taux pour la classe EURO V+ de 2014. La mise en place de cette mesure devrait également avoir un impact important sur l'environnement.

Par ailleurs, une nouvelle adaptation du logiciel du système de péage des camions en République tchèque a été mise en œuvre conformément à l'Amendement du code de la route n° 268/2015 du Journal – Depuis le 1^{er} janvier 2016, les voies express ont été transformées en autoroutes. Cela signifie donc qu'à l'heure actuelle, en République tchèque, comparé aux années précédentes, seuls les autoroutes et certains segments de routes nationales (routes de 1^{ère} catégorie) sont soumis au péage.

CHIFFRES CLES ASECAP

Pays : République tchèque	Indiquez ci-dessous le mode de calcul de chaque chiffre de la colonne « 2015 »	Chiffres 2015
Longueur du réseau (km).....		1433,3 km
2 x 2 voies (km).....		1392,5 km
2 x 3 voies (km).....		40,8 km
2 x 4 voies (km).....		0 km
Nombre de km en construction	Autoroutes	20,6 km
Prévisions d'inaugurations de sections d'autoroute		19
Revenus annuels des péages * (en millions EUR)		360,18
Taux de TVA (indiquez le taux de TVA en % pour les revenus provenant des péages)	Le péage électronique est un type de taxe	0 %
Personnel permanent		109
Moyenne quotidienne de circulation (véhicules légers)		N/A
Moyenne quotidienne de circulation (véhicules lourds)		4.466
Moyenne quotidienne de circulation (total = véhicules légers + lourds)		Pas pertinent
Total du nombre d'accidents	Autoroutes	2 683
Nombre d'accidents avec blessés	Autoroutes	643
Nombre de morts	Autoroutes	30
Taux de mortalité		Pas pertinent
Kilomètres parcourus (10 ⁶ x km)		Pas pertinent

	Indiquez ci-dessous le mode de calcul de chaque chiffre de la colonne « 2015 »	2015
Nombre de transactions de péage (total)		Pas pertinent
Nombre de transactions de péage (véhicules légers) :		Pas pertinent
Nombre de transactions de péage (véhicules lourds) :	Véhicules de plus de 3,5 t	412 065 048
Nombre de stations de péage		527
Nombre de voies de péage		2-3
Nombre de voies ETC		2-3
Nombre de souscripteurs ETC (total):		805 732
Nombre de souscripteurs ETC (véhicules légers) :		0
Nombre de souscripteurs ETC (véhicules lourds) :		805 732
Nombre d'aires de service (équipées de stations à essence)		117
Nombre d'aires de repos		128
Nombre de restaurants		101
Nombre d'hôtels		9

*Veuillez indiquer les chiffres hors TVA et hors autres taxes.