

# RAPPORT NATIONAL ESPAGNE

## AU 31.12.2012



**XLI Journées d'Etudes ASECAP**

**Dubrovnik, 26-28 mai 2013**

## Longueur du réseau

Pendant l'année 2012 aucune autoroute n'a été mise en service. La longueur du réseau espagnol reste stable à 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, dans le Plan d'Infrastructures, Transports et Logement, « Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI) », pour la période 2012-2024 présenté par le Ministère du Travaux Publics, deux nouveaux projets financés à travers le péage ont été identifiés: l'autoroute d'accès nord à Madrid, «Autopista R- 1 » et l'allongement de l'Autoroute AP-41 jusqu'à Cordoue.

Basés sur la Directive Eurovignette, le gouvernement provincial de Guipúzcoa, au le Pays Basque, a décidé de réétudier l'implantation d'un péage aux poids lourds pour 2013, ainsi que le gouvernement régional de la Catalogne est en train d'évaluer la mise en service d'un péage aux poids lourds sur la voie de grande capacité C-25 connue comme «Eix Transversal » dont la mise en service pourrait avoir lieu à la fin de l'année.

<b>RÉSEAU D'AUTOROUTES À PÉAGE (KM)</b>		
	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>EN EXPLOITATION</b>	<b>3.404,01</b>	<b>3.404,01</b>
<b>EN CONSTRUCTION</b>	<b>12,30</b>	<b>12,30</b>
<b>EN PROJET</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL RESEAU</b>	<b>3.416,31</b>	<b>3.416,31</b>

<b>AUTOR. OCTROYÉES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
-------------------------	----------	----------

<b>TRONÇONS EN CONSTRUCTION AU (31 déc. 2012)</b>		
<b>TRONÇON</b>	<b>Km</b>	<b>CONCES.</b>
<b>M-203</b>	<b>12,30</b>	<b>Autopista M-203</b>
<b>TOTAL</b>	<b>12,30</b>	

## **Mise en service en 2013**

Il n'y a aucune mise en service prévue pour l'année 2013.

## **Trafic**

L'Intensité Moyenne Journalière sur les autoroutes à péage a atteint les 14.857 véhicules (trafic payant), soit une chute annuelle de -11,25%, ce qui représente une diminution supérieure à celle de l'année précédente.

<b>Trafic de péage</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>VARIATION</b>
<b>IMJ VL</b>	<b>14.802</b>	<b>13.139</b>	<b>-11,23%</b>
<b>IMJ PL</b>	<b>1.938</b>	<b>1.718</b>	<b>-11,36%</b>
<b>IMJ TOTAL</b>	<b>16.740</b>	<b>14.857</b>	<b>-11,25%</b>

La diminution du trafic de véhicules légers est similaire à celle de poids lourds, donc la proportion de poids lourds sur le réseau autoroutier à péage reste autour de 11,5%.

Cette année-ci représente la cinquième année consécutive de chute de trafic payant accumulant ainsi -32,3% depuis l'année 2007. Cet effondrement de trafic est dû à la situation économique du pays et à la hausse de prix de l'essence.

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

## **Tarifs**

Pendant l'année 2012, les tarifs ont été soumis par trois augmentations :

La première, celle qui est légalement prévue pour indexer les tarifs aux variations des niveaux des prix.

La plupart des autoroutes à péage espagnoles, dépendantes de l'Administration Centrale, ont augmenté de 3,21% 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.

Le reste des 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.

La deuxième augmentation a été appliquée en juillet 2012 et suppose un accroissement de 7,53% des tarifs des autoroutes plus anciennes, puisque l'État a annulé une mesure adoptée en l'an 2000 qui permettait de réduire les tarifs de 7% financé à travers des fonds publics.

La troisième augmentation a été lieu en septembre à cause de l'accroissement de la TVA de 18% au 21%.

## **Recettes**

Les recettes de péage des membres de l'ASETA ont atteint les 1.623,8 millions d'euros, une fois déduites les remises commerciales et ajoutée les subventions des différentes Administrations, ce qui représente une diminution annuelle de -10,22%.

Cette diminution du chiffre d'affaires est due aux perturbations continues du trafic à cause de la chute de l'activité économique espagnole et la fin des déboursements des compensations du Ministère du Travaux Publics à certaines autoroutes.

## **Sécurité**

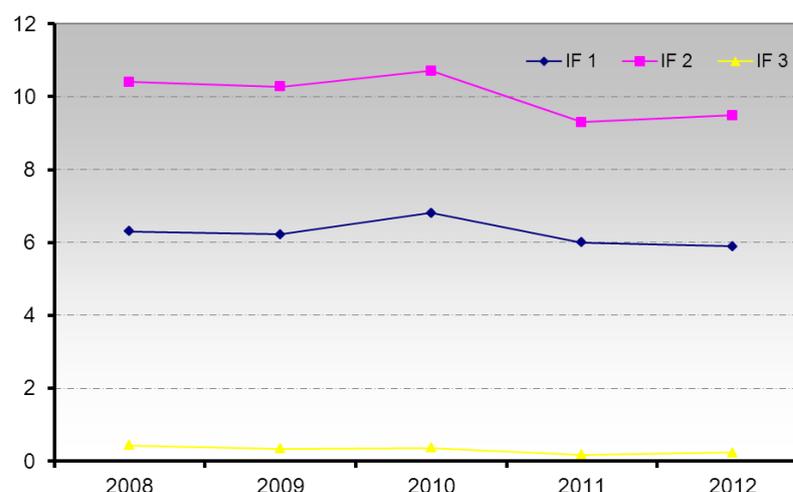
Comme les années précédentes, **les autoroutes à péage** continuent à se consolider comme **les voies les plus sûres du réseau routier espagnol**, avec un pourcentage du 3,4% d'accidents par rapport au total, tandis que la proportion de trafic en autoroutes à péage sur le total est de 13,1%.

	2010	2011	2012
<b>Nombre total d'accidents</b>	<b>5.668</b>	<b>5.644</b>	<b>4.887</b>
<b>Nombre total d'accidents corporels</b>	<b>1.430</b>	<b>1.199</b>	<b>1.063</b>
<b>Nombre de décès</b>	<b>76</b>	<b>36</b>	<b>42</b>
<b>IF 1 (acc. corp.*100 mill./vh.km)</b>	<b>6,8</b>	<b>6,0</b>	<b>5,9</b>
<b>IF 2 (vict*100 mill./vh.km)</b>	<b>10,7</b>	<b>9,3</b>	<b>9,5</b>
<b>IF 3 (décès*100 mill./vh.km)</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>

Il faut signaler que dans le réseau autoroutier à péage cette année-ci le nombre de décès a augmenté légèrement jusqu'à 42 personnes par rapport à 36 dans l'année précédente. En termes relatifs représente un accroissement du 16,7%, heureusement loin des chiffres de l'an 2010 avec 76 morts. En ce qui concerne le nombre d'accidents corporels, il a diminué en termes absolus jusqu'à 1.063 et en termes relatifs de -11,3%. En conséquence, les taux d'accidents IF1, IF2 et IF3 ont varié de -1,8%, 2% et 29,2% respectivement.

Le ferme engagement des autoroutes espagnoles et leurs initiatives continues en matière de sécurité routière contribuent à maintenir la première place en sécurité. Cependant, atteindre l'objectif de réduire les taux d'accidents n'est pas toujours possible, particulièrement quand on parle de taux déjà très positifs.

Sécurité à 5 ans



<b>Sécurité routière</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>(Distance parcourue 10<sup>8</sup> x km)</b>	<b>209</b>	<b>212</b>	<b>221</b>	<b>248</b>	<b>235</b>	<b>222</b>	<b>210</b>	<b>200</b>	<b>180</b>
<b>Taux de blessés</b>	<b>15,0</b>	<b>12,6</b>	<b>11,0</b>	<b>10,4</b>	<b>10,0</b>	<b>9,9</b>	<b>10,3</b>	<b>9,1</b>	<b>9,3</b>
<b>Taux de décès</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
<b>Taux de victimes</b>	<b>15,8</b>	<b>13,2</b>	<b>11,5</b>	<b>10,8</b>	<b>10,5</b>	<b>10,3</b>	<b>10,7</b>	<b>9,3</b>	<b>9,5</b>
<b>Taux d'accidents mortels</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
<b>Taux d'accidents totaux= accidents sans blessés + victimes + mortels</b>	<b>33,1</b>	<b>28,2</b>	<b>25,4</b>	<b>23,3</b>	<b>22,3</b>	<b>21,7</b>	<b>27,0</b>	<b>28,3</b>	<b>27,1</b>

#### En chiffre

<b>Nombre de blessés</b>	<b>3.122</b>	<b>2.664</b>	<b>2.437</b>	<b>2.587</b>	<b>2.362</b>	<b>2.201</b>	<b>2.171</b>	<b>1.822</b>	<b>1.670</b>
<b>Nombre de décès</b>	<b>173</b>	<b>125</b>	<b>107</b>	<b>103</b>	<b>101</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>36</b>	<b>42</b>
<b>Nombre de victimes</b>	<b>3.295</b>	<b>2.789</b>	<b>2.544</b>	<b>2.690</b>	<b>2.463</b>	<b>2.276</b>	<b>2.247</b>	<b>1.858</b>	<b>1.712</b>
<b>Accidents mortels</b>	<b>138</b>	<b>99</b>	<b>98</b>	<b>92</b>	<b>78</b>	<b>60</b>	<b>66</b>	<b>32</b>	<b>40</b>
<b>Total accidents</b>	<b>6.912</b>	<b>5.976</b>	<b>5.631</b>	<b>5.788</b>	<b>5.258</b>	<b>4.818</b>	<b>5.668</b>	<b>5.644</b>	<b>4.887</b>

**Injury accident** : Accident in which one or more people are killed or injured.

**Fatal accident** : Accident in which one or more people are killed within the subsequent 24 hours.

**Victim / casualty** : A person killed or injured as a result of a traffic accident.

**Fatality** : A person who dies on the spot or within the subsequent 30 days as a result of a traffic accident.

**Seriously Injured** : A person who remains hospitalized over 24 hours resulting from injuries caused by a traffic accident.

**Slightly Injured** : A person injured in a traffic accident to which the seriously injured definition cannot be applied.

**Driver** : Any person who steers a vehicle, leads a carthorse or herds animals on the roads or locations subject to legislation on traffic, motor vehicle and road safety.

**Passenger** : A person , not being a driver , who travels in / on a vehicle.

**Pedestrian** : A person, not being a driver, who walks on the roads or locations subject to legislation on traffic, motor vehicle and road safety.

A pedestrian is also a person who pushes a baby or invalid carriage or any other kind of non-motor vehicle of a small size , as well as any walking person who steers a pedal cycle or moped and the disabled driving a motor or non-motor wheelchair at a walking pace. Any person roller-skating or travelling by any similar means on the aforesaid roads and locations should be also considered as a pedestrian. A pedestrian is also any person who is repairing the vehicle motor, changing tyres or realizing any similar operation.

**Accident corporel** : Auquel où une ou plusieurs personnes sont tuées ou blessées.

**Accident mortel** : Auquel où une ou plusieurs personnes sont tuées dans les premières 24 heures.

**Victime** : Toute personne qui soit tuées ou blessée à conséquence d'un accident de circulation.

**Tués** : Toute personne, qui à conséquence d'un accident, décède immédiatement ou pendant les 30 jours suivants.

**Blessés hospitalisés** : Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

**Les blessés légers** : Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

**Chauffeur** : Toute personne qui conduit un véhicule, bêtes de trait, de charge ou selle ou mène un troupeau dans les voies ou terrains objets de la législation du trafic, circulation de véhicules à moteur et sécurité routière

**Passager** : Toute personne qui, sans être chauffeur, se trouve dans ou sur un véhicule.

**Piéton** : Toute personne qui, sans être chauffeur, marche à pied sur les voies ou terrains objets de la législation du trafic, circulation de véhicules à moteur et sécurité routière

On considère, de la même manière, piétons qui poussent ou entraînent une voiture d'enfant, un fauteuil roulant ou d'autres véhicules sans moteur de petite taille, ceux qui conduisent à pied un vélo ou un cyclomoteur à deux roues et les handicapés qui roulent au pas, avec ou sans moteur, ainsi que les personnes qui roulent un patin ou un appareil pareil sur les voies ou terrains décrits précédemment. Sont également piétons les gens qui se trouvent en train de réparer un moteur, de changer de pneus ou de réaliser une opération pareille.

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

La situation économique du pays a un impact dévastateur sur l'investissement public. Le **Ministère des Travaux Publics** a **réduit tous les ans** le budget de construction de nouvelles voies et de maintien du réseau routier. Il faut aussi ajouter l'étouffante facture des paiements engagés, comme ceux qui correspondent aux péages fictifs.

Le **marché financier** est aussi très **paralysé** et il devient difficile de trouver financement pour des nouveaux projets.

Dans ce contexte, l'**ASETA** a présenté un **Plan d'Investissement sur les Autoroutes plus anciennes** de 1.334,7 millions €, ce qui représenterait un 70% du budget du Ministère de Travaux Publics pour nouvelles actions sur les routes et une rentabilité fiscale de 760,8 millions € pour l'Administration.

En outre, il contribuerait à encourager la création d'emploi, tellement nécessaire en Espagne, puisque pour effectuer ce programme il est prévu d'engager 24.025 personnes.

Ces investissements, provenant des sociétés concessionnaires, seront récupérés grâce à compensations que n'auront aucun impact sur les comptes publics, puisqu'il s'agirait de prorogations de la période de concession, accroissement de tarifs, ou d'autre sorte de compensation extrabudgétaire.

## ***Actions importantes***

Plusieurs **sociétés** concessionnaires d'autoroutes à péage **qui ont commencé** leur exploitation **au début des années 2000** sont maintenant en **concours de créanciers** par suite de la faible viabilité de leurs concessions provoquée surtout pour des actuaciones nuisibles comme la construction et amélioration des voies gratuites, les coûts des travaux

supérieurs aux estimations initiales, ou la fixation des prix d'expropriation des terrains démesurés.

Pour atténuer cet impact, le gouvernement a créé des **mécanismes d'aide**, tels que les **prêts participatifs** pour les expropriations ou le **compte de compensation** qui ont été élargis pendant l'année 2012 et qui sont maintenant en attente de se mettre en place.

L'Espagne souffre toujours **l'absence d'un modèle harmonieux et soutenable de financement de routes**: il y a encore une disproportion insoutenable entre les voies rapides gratuites pour l'utilisateur et les autoroutes à péage ce qui crée des fortes inefficacités sur le réseau routier, le secteur du transport et dans l'ensemble de la compétitivité nationale.

Dans ce contexte, le **débat sur la nécessité d'implanter un système de paiement par l'utilisateur** sur le réseau des voies à grande capacité gratuites, est devenue de plus en plus important.

Cette association a présenté une **étude qui analyse et évalue une possible implantation de péages** dans les voies rapides espagnoles actuellement gratuites pour l'utilisateur. Ce péage, qui sera chargé aux toutes sortes de véhicules, pourrait générer entre 9.000 et 14.000 million € /an, à tout ce là il faudrait déduire entre 1.000 et 2.000 €/an en concept de remises, qui seront appliquées aux usagers fréquents à mobilité obligée.

Le système de télépéage Via-T en décembre 2012 a atteint près **de deux millions quatre cent mil télébadges** avec une croissance annuelle de 12,3%.

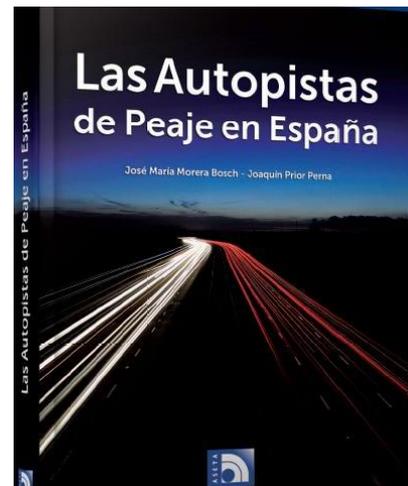


En raison de cette croissance, **les paiements avec Via-T augmentent vis à vis des paiements « cash »**, avec 38% et 27% du total, respectivement. Le pourcentage d'utilisation de cartes de crédit diminue jusqu'à 35%.

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

Les initiatives d'interopérabilité avec la France et le Portugal suivent leur cours avec grand succès.

On a publié le livre **“Les Autoroutes à Péage en Espagne”** dirigé par Mr. José María Morera et Mr. Joaquin Prior dans lequel plus de 30 auteurs ont collaboré. Ce livre est devenu depuis son lancement toute une référence du secteur qui détaille toute l'histoire des sociétés concessionnaires en Espagne et expose les défis essentiels que ce secteur doit affronter face au futur.



## CHIFFRES CLES

<b>Espagne</b>	<b>2012</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	1.623.826.287
Effectif permanent	4.199
Trafic moyen jour VL	15.272
Trafic moyen jour PL	2.051
Trafic moyen jour PL + VL	17.324
Nombre total d'accidents	4.887
Nombre d'accidents corporels	1.063
Nombre de tués	42
Km parcourus (106 x km)	18.038
Nombre de gares de péage	238
Nombre de voies	2.402
Nombre de voies équipées en télépéage	1.896
Nombre d'abonnés de télépéage	2.384.702
Nombre d'aires de service (comportant stations de service)	99
Nombre d'aires de repos	131
Nombre de restaurants	110
Nombre d'hôtels	7
Nombre de panneaux à messages variables	935