

Titre:Le développement d'un réseau autoroutier à péage avec l'utilisation du partenariat public-privé: le cas de l'Italie

## *1. Introduction: choix de l'Italie du système de concessions pour les infrastructures (péage)*

Le système autoroutier italien peut vanter une indiscutable et historique place de leader, avec la construction des premiers tronçons autoroutiers dès les années '20.

A la fin de 1935 environ 500 km avaient été réalisés, une partie desquels avec la participation de particuliers (dès 1929 fut promulguée en Italie la première Loi sur les concessions).

Entre 1960 et 1970 furent réalisés et rendus opérationnels environ 2.500 km.

En 1975 l'Italie possédait le réseau autoroutier le plus grand d'Europe avec plus de 5.000 km, auxquels s'ajoutaient plus de 650 km d'autoroutes en construction et environ 1.000 km en cours de conception.

La crise des premières années '70 se concrétisa dans la Loi 492/75, qui arrêta le blocus de la construction de nouvelles autoroutes (seul cas en Europe).

Seulement en 1998, avec la Directive Costa-Ciampi, fut résolu le contentieux précédent, nécessaire pour permettre la reprise des travaux.

En 2000 (après 25 ans) fut promulguée la « Loi de simplification » qui prévoyait la possibilité de construire de nouvelles autoroutes ou tronçons autoroutiers en dérogeant à la Loi 492/75.

Dans les années '90 l'Etat lança un plan important de privatisations, en cédant certaines participations actionnaires, avec le but de:

- Récupérer des ressources pour la réduction de la dette publique
- Réduire la présence de l'Etat dans l'économie
- Améliorer l'efficacité des entreprises en impliquant les particuliers
- Encourager les petits épargnants à investir dans le marché actionnaire

Dans ce contexte, une des opérations les plus importantes fut la privatisation en 1999 de Società Autostrade (contrôlée à l'époque par l'IRI).

Dans les dernières années, ce processus a été suivi par plusieurs Administrations locales qui ont vendu, ou décidé de vendre, leurs parts.

## *2. Capitalisme des réseaux: choix des PPP*

Lors de la construction des premiers tronçons autoroutiers, le rôle de l'Etat fut irremplaçable, en considération du fait que leur rentabilité était considérée risquée, en raisons du faible taux de motorisation de particuliers et l'incertitude du cadre tarifaire, alors que leur réalisation demandait l'avance de ressources financières considérables sur de longues périodes. Dans ce sens, on parlait de faillite du marché. Par la suite, l'achèvement progressif des programmes d'expansion des infrastructures routières et autoroutières a fortement réduit la nécessité de disposer d'importantes ressources financières, qui au début du processus étaient largement supérieures aux recettes des péages. En considération de l'évolution positive des recettes et de la baisse des coûts d'investissement, dans certains Pays européens a pris pied l'idée que le réseau autoroutier puisse être donné en concession à des particuliers et que l'Etat, en tant que propriétaire de l'infrastructure en tant que telle, devait assumer principalement le rôle de régulateur du marché, de coordinateur des programmes de maintenance ordinaire et extraordinaire et de promoteur des nouveaux investissements. En présence de contrats prévus pour des périodes relativement longues (de 20 à 50-60 ans), la cession des droits de concession aux particuliers permettait à l'Etat de traduire immédiatement en valeur monétaire un flux considérable de profits attendus, garantis par des péages qui tendent largement à couvrir l'amortissement financier et les coûts de maintenance ordinaire et extraordinaire. Dans ce nouveau rôle, l'aspect le plus délicat est représenté tout d'abord par l'ensemble des règles que l'Etat décide d'imposer aux opérateurs.

Ces dernières concernent en particulier le contrôle des tarifs dans les sections autoroutières à péage, les décisions sur les programmes d'investissement dans les infrastructures, la structure du réseau et le nombre d'entreprises qui le contrôlent, etc. Une importance toute particulière est accordée aux modes opérationnels qui régissent la définition et le respect des dites règles. Le degré de participation des particuliers dans la gestion des tronçons autoroutiers et dans la réalisation des investissements (et, en particulier, le coût que cette participation entraîne sur les finances publiques et en général pour la collectivité) dépend en effet de manière cruciale du niveau de pouvoir discrétionnaire que le concédant se réserve lors de la formulation des contrats de concession. Plus est élevé le degré de risque perçu par l'investisseur sur des possibles changements dans les règles de fixation des tarifs, dans les programmes d'investissement et/ou dans la part de participation publique à leur financement ou même dans la durée de la concession, plus important sera l'effort nécessaire (et, par conséquent, le prix à payer) pour convaincre les capitaux privés à participer. Le problème se pose également dans les cas, qui pourraient être de plus en plus fréquents dans le futur, où l'Etat se confronte avec d'autres interlocuteurs publics, car la concession est attribuée à des entreprises contrôlées par des entités publiques comme régions, provinces ou communes ou par des institutions comme les Chambres de Commerce.

## *3. Présentation Réseau, construction du réseau sur un territoire complexe, tarifs moyens les plus bas de l'UE, perception d'un réseau unique par l'usager*

Le réseau primaire national (avec exclusion donc du réseau municipal) s'étend 182.796 km (données MIT au 31-12-2016), ainsi répartis:

- ✓ Autoroutes: 6.943 km
- ✓ Autres routes d'intérêt national (anciennes routes nationales): 20.786 km
- ✓ Régionales et Provinciales: 155.247 km

La division du réseau est la suivante:

86% du réseau est confié en concession.

25 Sociétés concessionnaires qui gèrent:

➤ 6.000 km de réseau dont:

- ✓ 1.807 km à 3 voies par sens de circulation
- ✓ 125 km à 4 et 5 voies par sens de circulation
- ✓ 25 km de tunnels internationaux

➤ 1.622 entre ponts et viaducs d'une longueur supérieure à 100 m

698 tunnels d'une longueur supérieure à 100 m

Le Réseau Interconnecté Italien permet de dépasser la division liée au différent système de gestion qui appartient au 25 sociétés concessionnaires autoroutières.

En effet, l'utilisateur n'a pas la perception de se trouver dans un système actuellement géré par plusieurs Sociétés

- Dépassement de la fragmentation "physique" entre les différentes concessions (début années '90)
- Interopérabilité élevée dans le fonctionnement et les standards des différentes sections
- Fonctionnement comme un seul réseau (particularité italienne)
- Interopérabilité qui ne se limite pas à l'perception du péage mais s'étend aussi aux systèmes de sécurité et gestion des flux

#### 4. Rôle Aiscat dans la gestion et coordination

La "Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori" (connue aussi comme AISCAT) est une association qui réunit les sociétés, établissements et consortiums qui ont obtenu la concession pour la construction ou l'exercice d'autoroutes italiennes.



AISCAT- Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e

Trafori- comme toutes les associations de catégorie, dès sa constitution -qui a eu lieu en 1966 -

s'est vue conférer a tâche de collecter, de comparer et de partager les expériences et les exigences des Concessionnaires italiennes d'autoroutes et tunnels à péage. En plus de cette action principale de collecte le cas par cas, les activités de l'association ont toujours suivi deux lignes directrices fondamentales :

- l'uniformisation des procédures et des comportements de chaque Associée pour ce qui concerne les modalités opérationnelles du service et les rapports avec les usagers et l'Etablissement concédant, le tout dans le respect des autonomies décisionnelles de chacun;
- l'uniformité d'intentions et la conséquente présentation aux entités appropriées des intérêts et nécessités du secteur.

L'AISCAT fait aussi partie de Confindustria avec, par conséquent, un rôle de premier plan dans le système de représentation du monde industriel italien .

L'Association inclut 25 Associées Effectives et 8 Associées Adhérentes.

Les 25 Associées Effectives sont des Sociétés et des Consortiums qui ont obtenu la concession pour la construction et l'exercice ou la concession uniquement pour l'exercice d'autoroutes et tunnels routiers et autoroutiers en Italie.

## 5. Gdlet arguments traités

Le rôle AISCAT est de coordination et raccord fondamentaux entre les institutions et les sociétés concessionnaires sur des thèmes techniques, règlementaires et d'organisation.

Les activités de AISCAT sont réparties entre 9 Comités techniques: les comités techniques représentent des véritables groupes de travail composés de membres des sociétés concessionnaires autoroutières et des représentants de AISCAT.

1er COMITE	2ème COMITE	3ème COMITE	4ème COMITE	5ème COMITE	6ème COMITE	7ème COMITE	8ème COMITE	9ème COMITE
<i>Administration, finances et taxes</i>	<i>Législatif, normatif et réglementaire</i>	<i>Gestion et perception</i>	<i>Sécurité et circulation</i>	<i>Infrastructures</i>	<i>Mobilité, territoire et environnement</i>	<i>Innovation technologique, standardisation et gestion de l'information</i>	<i>Qualité</i>	<i>Aires de service</i>

Les Associées Effectives gèrent dans leur ensemble plus de 5.900 km d'autoroutes sur 6.700 km du réseau autoroutier italien. Dans le cadre du système national des transports le réseau autoroutier représente le 3% du réseau routier primaire italien, tout en prenant en charge environ 25% de la mobilité.

Les 8 Associées Adhérentes sont:

- Sociétés, Etablissements et Consortiums qui, ayant par statut le but la construction et/ou l'exercice d'autoroutes ou tunnels routiers et autoroutiers en concession, ont fait demande de concession à l'Etablissement concédant et n'ont pas encore obtenu la concession ou sont titulaires d'une concession sur une section autoroutière qui n'est pas encore opérationnelle.
- Sociétés, Etablissements et Consortiums ayant des activités liées à la construction et/ou à l'exercice d'autoroutes ou tunnels routiers et autoroutiers en concession.

L'innovation technologique et une bonne gestion des ressources sont le fleuron de la gestion autoroutière italienne: il s'agit en effet de deux éléments qui distinguent, sur le plan européen et mondial, le réseau italien, exportés ensuite comme modèle de gestion d'avant-garde.

Ci-après nous exposons des chiffres qui représentent parfaitement le système italien:

SYSTEME DE PERCEPTION ET PEAGE:

Le système de péage italien se compose de :



- 517 gares de péage
- 4.346 portes de paiement
  - 1.761 Portes Automatiques
  - 2.472 Installations Telepass
  - Plus de 8,8 Millions de systèmes Telepass

#### ASSET MANAGEMENT – INVESTISSEMENTS ET MAINTENANCE

- 1.470 Meuro d'investissements en 2014
- Total sur la période 2008-2014: 12.587,4 MEuro
- Importantes interventions de requalification des infrastructures et adaptation de la capacité de ruissellement des eaux
- +345 km de troisièmes voies (+23,7% par rapport à 2004)
- +115,3 km de quatrièmes voies (non présentes en 2004)
- 695 MEuro pour maintenances ordinaires en 2014
- Total sur la période 2008-2014: 4.745,9 MEuro
- Maintenance de prévention pour garder des standards élevés de qualité de l'infrastructure et interventions sur chaussée, barrières, signalisation, ouvrages hydrauliques, nettoyage des pertinences, fauchage, etc.
- Environ 250 chantiers journaliers
- Chaque année sont investis en moyenne 100.000 Euro/km en sécurité et maintenance du réseau



#### ASSET MANAGEMENT – MONITORAGE

Afin d'assurer une bonne Gestion de la mobilité et de l'infrastructure sont utilisés :

- 36 Centres de Contrôle du Trafic (h24)
- 7.258 Caméras le long du réseau
- 7.269 Bornes SOS
- 1.249 stations météo et détecteurs de verglas et brouillard





### Activité de contrôle et intervention sur route

- Plus de 2.230 Chargés à la Circulation
- Environ 4.870 véhicules pour la maintenance
- Environ 3.100 Panneaux à Message Variable
- Centres d'Appel Circulation et services spécifiques
- Web, Radio, Infopoint multimédia,...



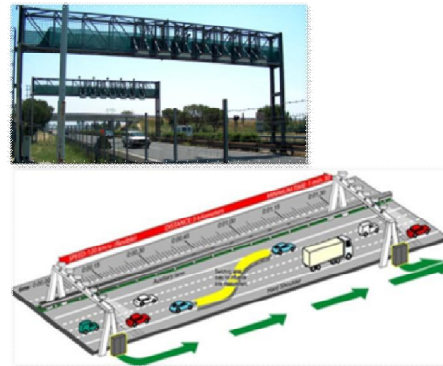
### INSTRUMENTS INNOVATEURS

#### TUTOR

Système capable d'enregistrer la vitesse moyenne des véhicules sur la base de la distance parcourue

Nous avons constaté les suivantes considérables baisses sur le réseau autoroutier en termes de:

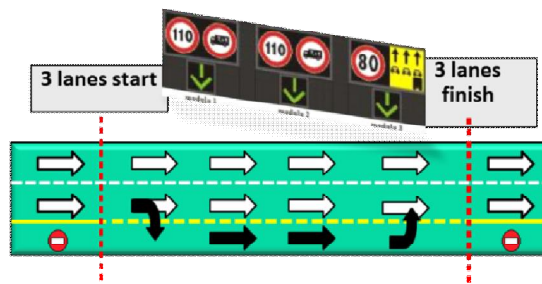
- Vitesse moyenne (-15%)
- Vitesse maximum (-25%)
- Taux de mortalité (-51%)
- Taux d'incidents avec blessés (-27%)
- Taux d'incidents (-19%)



#### TROISIEME VOIE DYNAMIQUE

Utilisation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence:

- Augmentation de la capacité véhiculaire
- Réduction de la congestion



## 6. EETS et le rôle de AiscatServizi

### EETS

Dès 2004, avec la Directive 2004/52/CE, suivie de la Décision 2009/750/CE, la Commission européenne s'est activée pour mettre en œuvre un système permettant aux usagers de la route de payer les péages dans toute l'Europe avec un seul dispositif.

La Directive prévoit l'institution du "service européen de télépéage" (European Electronic Toll Service, EETS l'acronyme en anglais, SET en italien) qui s'étend à tous les réseaux routiers et aux infrastructures à péage de l'Union où l'utilisation est confirmée par voie électronique à travers un équipement embarqué et définit les solutions technologiques permises pour effectuer le paiement électronique des péages, c'est-à-dire une technologie à microondes à 8 GHz et un système satellitaire associé à un système de communications mobiles.

Le SET permettra aux usagers sur la route de payer facilement les péages dus sur chaque route ou infrastructure de l'Union en souscrivant un seul contrat d'abonnement avec un fournisseur du SET et en utilisant un seul équipement embarqué. Chaque fournisseur du SET devra réaliser la pleine couverture des secteurs du SET avant la fin d'une période de transition de 24 mois à compter de son enregistrement. Aiscat, avec sa société contrôlée AiscatServizi, a exercé et exerce encore un rôle de premier plan pour la mise en œuvre, tant au niveau technique que normatif, du système européen de télépéage en Italie.

AiscatServizi est une société opérationnelle spécialisée dans les consultations dans les secteurs de l'ingénierie et de l'économie des transports. La société, entièrement contrôlée par l'AISCAT (l'Association italienne qui, depuis 1966, réunit et représente les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes et Tunnels), a été constituée en 2005 afin de supporter les initiatives de l'Association et des Associés et pour transférer à l'extérieur les importantes connaissances acquises au fil des décennies dans le secteur.

AiscatServizi exerce principalement une activité de consultation pour les sociétés concessionnaires autoroutières dans le contexte italien, alors qu'à l'étranger elle est impliquée dans d'importants projets de recherche et développement sur les thèmes de la gestion des ressources routières et sur le thème de la résilience des infrastructures de transport aux événements climatiques extrêmes. Sont aussi en cours des projets d'assistance technique liés à l'amélioration des niveaux de sécurité de sécurité routière en Europe de l'Est.