



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

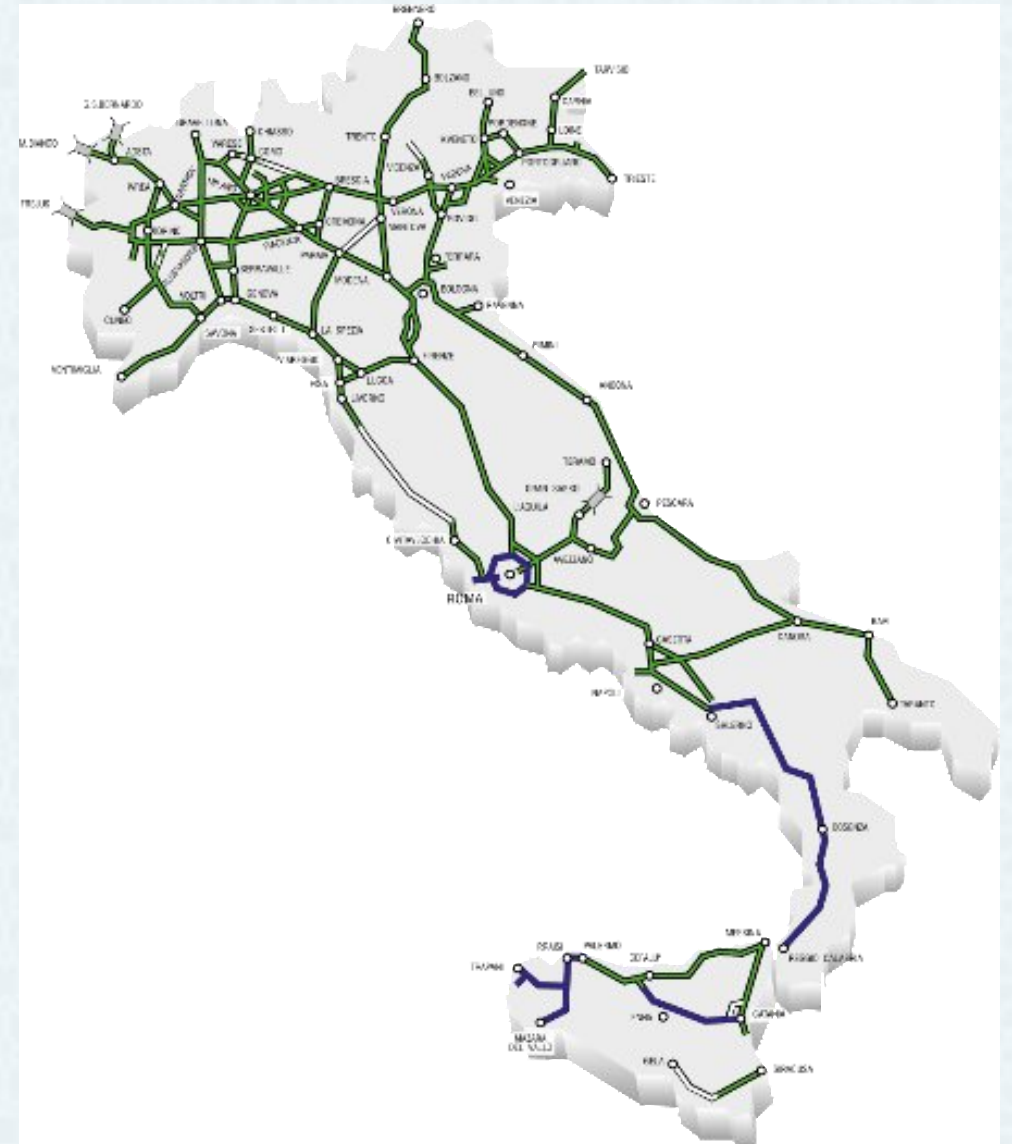
**Par M. Maurizio
Rotondo**
AISCAT
adjoint Directeur général

PLAN DE L'EXPOSÉ

1. *Présentation Réseau, construction du réseau sur un territoire complexe, tarifs moyens les plus bas de l'UE, perception d'un réseau unique par l'utilisateur*
2. *Rôle AISCAT dans la gestion et coordination*
3. *Thèmes traités au niveau AISCAT*
4. *Choix de l'Italie du système de concessions pour les infrastructures (péage)*
5. *Choix des PPP*
6. *Un faux mythe à déchiffrer*
7. *Harmonisation européenne, et le rôle de Aiscat Servizi*

Présentation Réseau, construction du réseau sur un territoire complexe, tarifs moyens les plus bas de l'UE, perception d'un réseau unique par l'utilisateur

- Le réseau primaire national (avec exclusion donc du 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, a péage.**
 - 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



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

- On pourrait penser que la subdivision du réseau entre 25 concessionnaires pose des problèmes de gestion, par exemple avec le besoin d'arrêts fréquents pour le paiement du péage, mais plutôt
- Le Réseau Interconnecté Italien permet de dépasser la division liée au différent système de gestion qui appartient au 25 sociétés
- En effet, l'usager 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



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, 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.
- Le rôle AISCAT est de coordination et raccord fondamentaux entre les institutions et les sociétés concessionnaires sur des thèmes techniques, réglementaires et d’organisation.
- Les activités de AISCAT sont partagées 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.



Rôle AISCAT dans la gestion et coordination



- En plus de cette actions principales, 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, les rapports avec les usagers et le rapport avec 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.



- **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



- **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

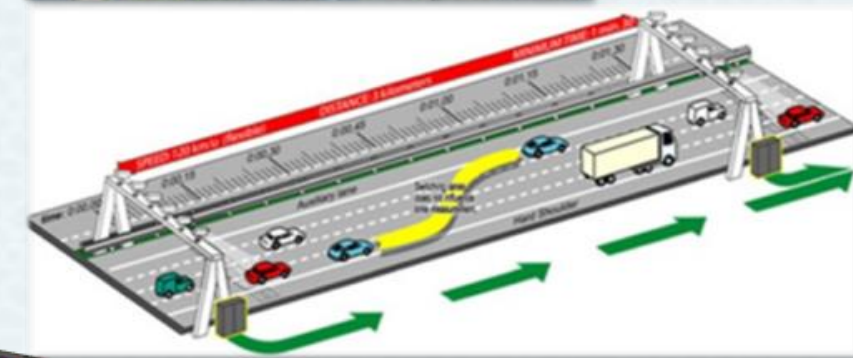


- **ACTIVITÉ DE CONTRÔLE ET INTERVENTION SUR ROUTE**

- 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,...

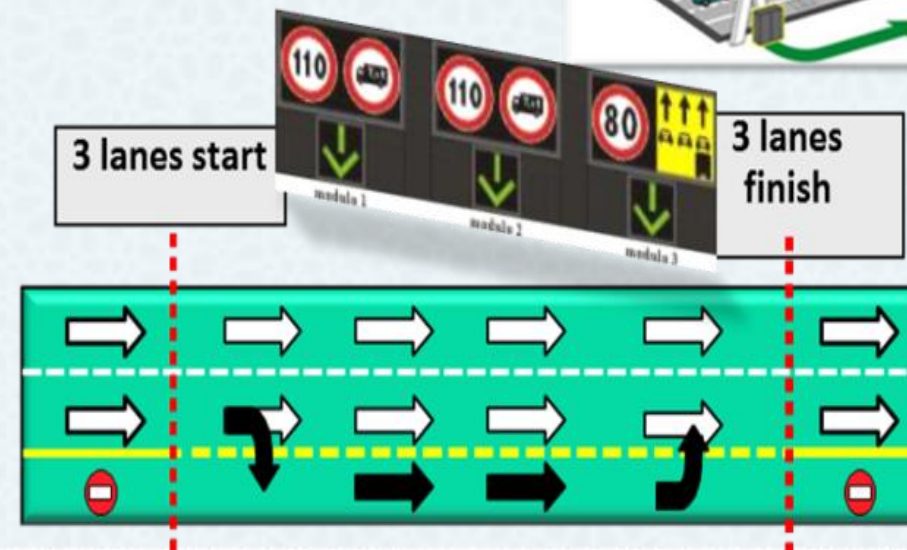


- INSTRUMENTS INNOVATEURS
- TUTOR
 - Système capable d'enregistrer la vitesse moyenne des véhicules sur la base de la distance parcourue
 - Nous avons constaté les suivantes considérables baisses sur le réseau autoroutier en termes de:
 - Vitesse moyenne (-15%)
 - Vitesse maximum (-25%)
 - Taux de mortalité (-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



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 capital privé (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.
- 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 capital privé, et Encourager les petits épargnants à investir dans le marché actionnaire*

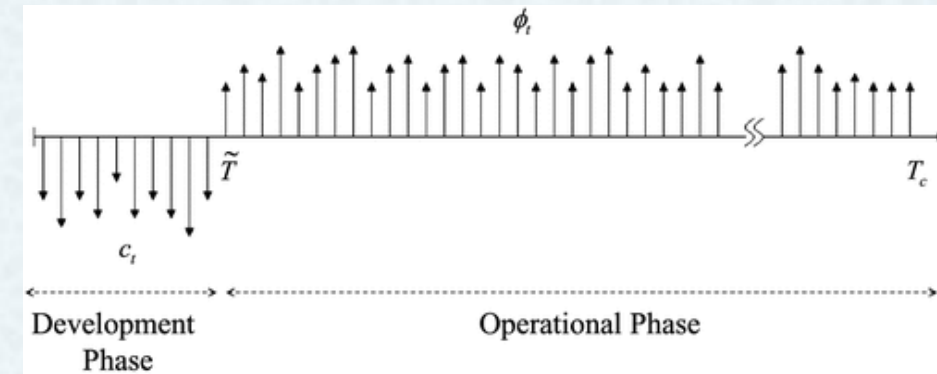
Dans ce contexte, une des opérations les plus importantes fut la privatisation en 1999 de Società Autostrade (contrôlée à l'époque par l'IRI).

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



Choix des PPP

- Lors de la construction des premiers tronçons autoroutiers en Europe, généralement 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 fort difficultés 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.**
- Certains Pays européens a pris pied l'idée que le réseau autoroutier puisse être donné en concession au privé et que **l'Etat**, en tant que propriétaire de l'infrastructure, **devait assumer principalement le rôle de régulateur du marché**, de coordinateur des programmes de maintenance ordinaire et extraordinaire et de promoteur des nouveaux investissements.

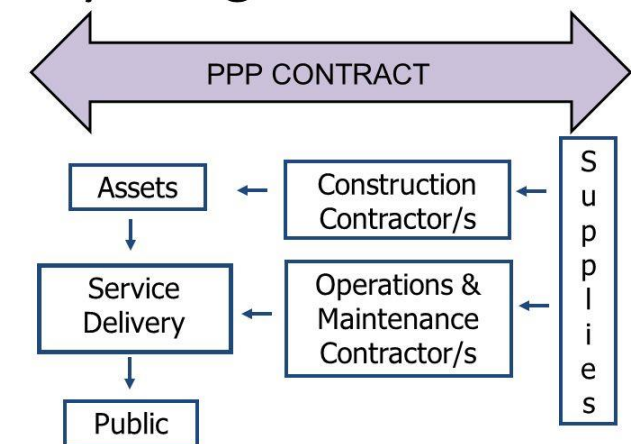


Choix des PPP

- En présence de **contrats prévus pour des périodes relativement longues** (de 20 à 50-60 ans), la cession des droits de concession aux privé 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.
- Le degré de participation du capital privé dans la gestion des tronçons autoroutiers et dans la réalisation des investissements dépend en effet de manière cruciale du niveau de pouvoir discrétionnaire que le concédant se réserve lors de la formulation des contrats de concession.



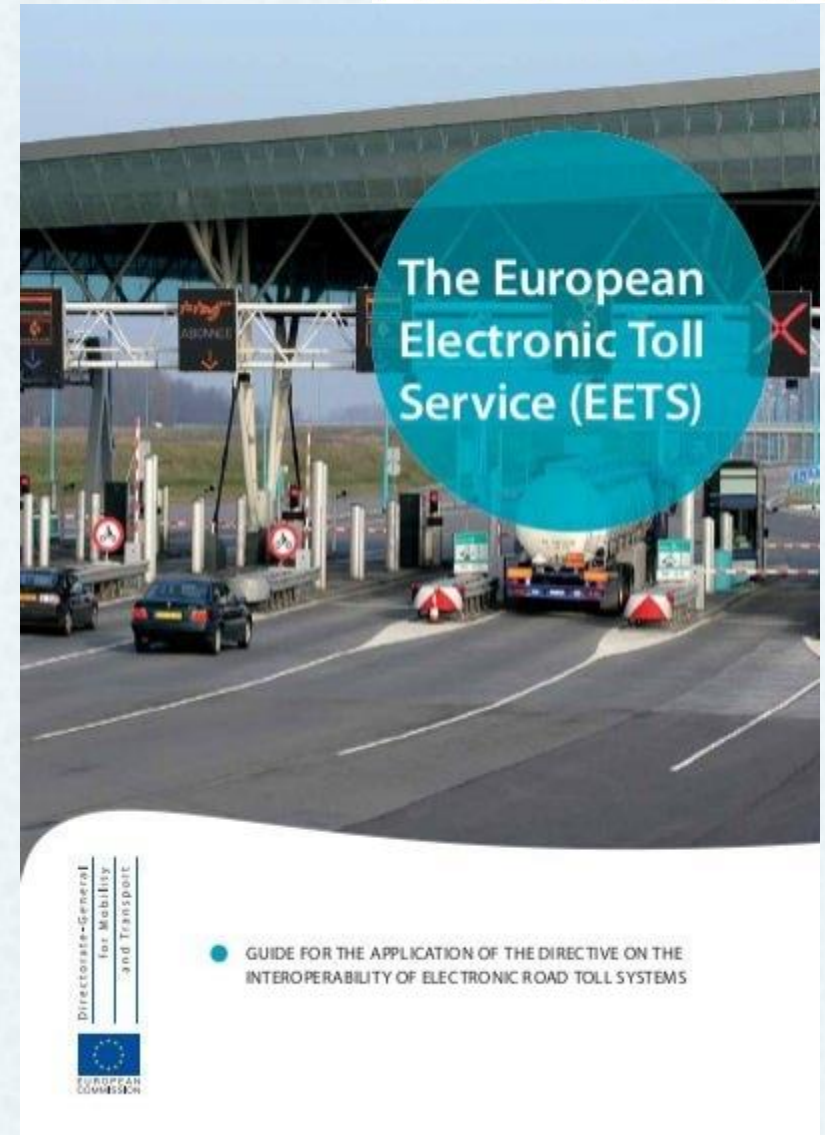
Fully Integrated Contracts



Un faux mythe à déchiffrer

- Il y a un faux mythe à déchiffrer, c'est-à-dire que avec les concessions le secteur public perd le contrôle, n'est plus responsable de la gouvernance
- Pour exercer ce rôle, afin de garder le contrôle de la gouvernance, l'État doit se doter des compétences nécessaires, à savoir disposer de ressources humaines dédiées à cette activité, de professionnels expérimentés, et mettre en place un ensemble de procédures permettant une mesure objective des performances du concessionnaire. Et ce qui a été établi en Italie, et l'AISCAT a pu acquérir une grande expérience sur ce sujet, en aidant les concessionnaires dans l'interlocution avec l'État.
- **Il est donc faux, en matière de gouvernance du réseau autoroutier, de penser que l'utilisation de l'outil de concession signifie abandonner la gouvernance;** l'État peut exercer son rôle et maintenir une gouvernance stratégique et un contrôle sur les objectifs préétablis; la concession est un outil, un outil puissant, que l'Etat peut utiliser pour ses objectifs

- le SET, Service Européen de Télépéage, est un bon exemple d'harmonisation européenne
- 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 "" (European Electronic Toll Service, EETS l'acronyme en anglais, SET en Français et 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 5,8 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 Aiscat Servizi, 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.
- **Aiscat Servizi 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 Aiscat, a été constituée en 2005 afin de supporter les initiatives de l'Association et des Associée et pour transférer à l'extérieur les importantes connaissances acquises au fil des décennies dans le secteur.



- Aiscat Servizi 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, de l'organisation de l'entreprise, de *Asset Management* et, récemment, 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.



RAGTIME – Risk based approaches for Asset inteGritY multimodal Transport Infrastructure Management



Activities related to the implementation of the European Electronic Toll Service (EETS) and of the Interoperable Electronic Toll Service for HGV



Merci pour votre attention

- Maurizio Rotondo – AISCAT
maurizio.rotondo@aiscat.it



- Federico Di Gennaro – AISCAT SERVIZI
federico.digennaro@aiscatservizi.com

