

XXIVème CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
MEXICO 2011

ESPAGNE – RAPPORT NATIONAL

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS B

FOURNITURE DE MODES DE TRANSPORT INTÉGRÉ ET SERVICES AUX CLIENTS

María José Rallo del Olmo (mjrallo@fomento.es)

Sous-directrice générale des Projets

Agustín Sánchez Rey (asanchez@fomento.es)

Sous-directeur général adjoint de Conservation et d'Exploitation

Ángel Sánchez Vicente (asvicente@fomento.es)

Chef de Zone de Conservation

Direction générale des Routes (Ministère des Infrastructures)

Federico Fernández Alonso (federico.fernandez@dgt.es)

Sous-directeur général de la Circulation et de la Mobilité

Direction générale de la Circulation (Ministère de l'Intérieur)

1. RÉSUMÉ

L'objectif de recherche d'une plus grande efficacité suppose, d'une part, le besoin de parvenir à une plus grande coordination et coordination possible parmi les différents organes compétents, de sorte que les usagers en bénéficient, et en définitive, que soit envisagé un service intégré. D'autre part, il faut chercher des solutions permettant de garantir la prestation de ces services avec les formules qui s'avèreraient plus efficaces.

Selon la perspective exposée, le présent Rapport national présente, d'une part, trois initiatives de coordination administrative pour l'amélioration de la prestation de services à l'utilisateur et, d'autre part, recueille certaines initiatives pour la promotion et la conservation des infrastructures routières, développées pour accroître l'efficacité dans l'utilisation des ressources publiques et incorporer à l'initiative privée dans la promotion et la maintenance des infrastructures.

2. INTRODUCTION

La situation économique actuelle requiert que les Administrations et Organismes gèrent des ressources publiques dans un effort supplémentaire en vue de chercher le maximum d'efficacité dans la promotion d'infrastructures et de services.

En Espagne, les compétences en infrastructures et services de transport sont réparties entre différentes Administrations (d'État, autonome et local) et au sein de l'administration même, entre différents Départements.

L'objectif de recherche d'une plus grande efficacité suppose, d'une part, le besoin de parvenir à la plus grande coordination et collaboration possible entre les différents acteurs impliqués, de sorte que les usagers en bénéficient, et en définitive, que soit envisagé un service intégré. D'autre part, il faut chercher des solutions permettant de garantir la prestation de ces services avec les formules qui s'avèreraient plus efficaces.

Il faut considérer que le premier service offert par la route est celui de la mobilité, question de base pour permettre le développement de l'activité économique. Par conséquent, la prestation de ce service, et la possibilité d'exécuter les actions routières requises à cet effet dans les meilleures conditions constituent l'objectif de base des organismes à compétences tant dans les routes que dans tous les aspects relatifs au transport routier.

Cependant, il faut établir qu'actuellement, la priorité au Ministère des Infrastructures, comme politique de transport, est la promotion du transport par chemin de fer, comme moyen plus soutenable, et c'est à cette activité que sont consacrées les ressources importantes et bon nombre d'initiatives sont en cours.

Selon la perspective exposée dans les paragraphes précédents, le présent Rapport national présente, d'une part, trois initiatives de coordination administrative pour l'amélioration de la prestation de services à l'utilisateur et, d'autre part, recueille certaines initiatives pour la promotion et conservation des infrastructures routières, développées pour accroître l'efficacité dans l'utilisation des ressources publiques et incorporer à l'initiative privée dans la promotion et maintenance des infrastructures.

Les initiatives qui vont être présentées en rapport avec la coordination administrative et la prestation de services intégrés aux usagers sont les suivantes :

- Télé-route
- Protocole d'actions de voies d'hiver (protection civile, Ministère de l'Intérieur, etc.)
- Opération passage du Déroit

En rapport avec la deuxième perspective envisagée, sont présentées dans ce rapport certaines d'initiative promues par l'Administration centrale, à travers le Ministère des Infrastructures, pour la promotion d'infrastructures à travers la collaboration publique-privée, ainsi que les critères d'efficacité qui ont été implantés au Ministère des Infrastructures en rapport avec les investissements dans les routes.

3. LE SERVICE TÉLÉROUTE

3.1. Introduction

Dans le cadre actuel de développement des systèmes de transport, l'information de qualité sur la situation des routes en Espagne est de plus en plus demandée par les gérants des infrastructures et par les usagers. Il est entendu qu'une information est de qualité lorsqu'elle est utile pour la prise de décisions, et cela est obtenu lorsque l'information est mise à jour constamment, est précise et véridique et parvient à celui qui la demande au moment et au lieu où elle est réalisée.

La Direction générale des Routes du Ministère des Infrastructures, à travers ses Centres de Conservation et d'Exploitation dans l'ensemble du Réseau des Routes de l'État possède un gros volume d'information sur les incidences qui se produisent dans le réseau routier, tant les programmées (travaux, nettoyage, maintenance, etc.) que les imprévues (accidents, climatologiques, etc.) que sont connues et sont transmises à travers le service d'information connu sous le nom de Télé-Route.

Mais outre un service d'attention à l'utilisateur sur la situation des routes, Télé-Route est constitué comme une base d'information en temps réel aux responsables de gestion de l'infrastructure à travers l'information qui peut arriver des différents moyens et modes de communication, à l'inclusion de celle qui est recueillie des systèmes technologiques de la compétence de la DGC (CCTV dans tunnels, stations météorologiques, stations de jaugeage, GPS de gestion de routes d'hiver, etc.).

3.2. Signalement historique et situation actuelle

Depuis ses origines jusqu'à sa situation actuelle, Télé-Route a subi plusieurs modifications par rapport à l'information recueillie, les voies de circulation de l'information, l'objectif du service, et enfin l'intégration avec des données concurrentes avec la gestion de l'infrastructure.

À la fin de l'année 1960, la Direction générale des Routes a entamé le service public d'information de l'état des routes du dénommé « Réseau principal ». Cette information était distribuée parmi les moyens de communication, la radio et la presse, en plus d'offrir de l'information au public par téléphone.

En octobre 1997 fut publié l'Arrêté circulaire 324/97, qui réorganise le système d'information sur l'état du réseau des routes, en établissant les mécanismes d'obtention, de traitement et de diffusion de l'information, à caractère permanent, sur des incidences

(prévues ou imprévues) affectant la circulation sur les routes et sur des phénomènes météorologiques pouvant y exercer une influence.

À ce moment là, le système gérait de l'information provenant de plus de 200 points distribués sur l'ensemble du réseau (Unités provinciales des Routes, Centres de Conservation et d'Exploitation des différents tronçons, Services de l'Institut national de Météorologie et de la Direction générale de Protection civile) en structurant sous forme de maille intégrée d'information à différents niveaux.

Cette information était reçue et traitée au Centre de Contrôle de Télé-Route du Ministère des Infrastructures, permettant ainsi une actualisation permanente et une connaissance des conditions de circulation routière du Réseau des Routes de l'État.

Le grand développement des systèmes intelligents de transport (ITS), ainsi que leur implantation progressive dans le Réseau des Routes de l'État, introduisit un nouveau concept quant à la gestion de l'information, vu que l'information fournie et gérée par ces équipes n'est pas assujettie aux captures dans les Centres de Conservation mais est accessible directement par le gérant de l'infrastructure à travers la plate-forme de données adéquate.

Par conséquent, depuis la Direction générale des Routes, on décida d'accroître le potentiel de gestion d'information de Télé-Route, en intégrant, outre l'information traditionnelle sur les incidences qui se produisent dans le réseau routier, les données des systèmes technologiques disponibles dans chaque tronçon de voie, dépendant de chaque Centre de Conservation et d'Exploitation.

L'intégration de cette information permet, depuis une plate-forme unique de gestion d'information, d'obtenir des données sur la situation de chaque incidence, en vérifiant, à travers les éléments de visualisation disposés dans le réseau (CCTV) les conditions de circulation routière et de trafic dans les sections où l'on a détecté des conflits. L'information supplémentaire transmise par les Stations de Prise de Données, liées à des jaugeages, les stations météorologiques, et l'information que les panneaux de message variable transmettent aux usagers de la voie apport une information précieuse pour la prise de décisions en matière de gestion d'équipements et de moyens pour la restitution des conditions normales de la voie.

En outre, Télé-Route recueille, dans ses nouvelles fonctionnalités, la gestion de flottes de véhicules de conservation, aussi bien conventionnels que liés aux opérations de circulation routière en hiver ; l'information fournie par les équipements GPS localisés dans chaque véhicule, ainsi que l'information de caméras embarquées, dans certains des équipements, permet de monitoriser en temps présent le processus de résolution des incidences.

C'est une prémisse fondamentale que la plate-forme de Télé-Route soit ouverte et évolutive, de sorte que, indépendamment de l'entreprise installatrice de l'élément en question, la technologie que celle-ci applique ou le système de communication qu'elle emploie, soit intégrable dans Télé-Route. Ainsi, la plate-forme adapte tout progrès dans les systèmes de compilation de l'information, communications ou transmission d'information.

De nos jours, l'information que gère Télé-Route repose sur les besoins du Ministère des Infrastructures par rapport aux indicateurs nécessaires pour évaluer la gestion du Réseau

des Routes. L'extension et la définition de cette information sont recueillies dans l'Arrêté circulaire 26/08 du Ministère des Infrastructures, en adaptant Télé-Route aux besoins de recueil et traitement de cette dernière.

3.3. Fonctionnalités du Système Télé-Route

Structure interne

Télé-Route dispose de deux grands groupes d'information nettement différenciés, à savoir ::

- Information de type statique, en considérant comme tel le registre permanent des incidences qui sont enregistrées dans le Réseau des Routes de l'État.
- Information de type dynamique, avec l'incorporation progressive des éléments enregistreurs de données du réseau des routes,

La synergie à la gestion des incidences apportée pour disposer d'information actualisée en permanence sur les zones où elle se produit (caméras de circuit fermé, stations de jaugeage, stations météorologiques, mesureurs de brume) ainsi que le contact direct avec des éléments de communication à l'utilisateur (panneaux de message variable) est indéniable. L'amélioration de la qualité de l'information disponible pour la prise de décisions et, surtout, l'agilité dans la transmission de ces dernières, suppose une nette réduction des temps de réponse face à des incidences, avec la réduction conséquente des coûts sociaux dérivés de l'incidence, comme le sont la réduction des accidents et des temps de retard dans les déplacements des usagers.

En détail, les grands blocs d'information sont les suivants:

Information statiques (incidences)

Comme incidence il est entendu la situation qui suppose une restriction aux conditions de circulation d'un tronçon de route. On considère deux types d'incidence:

- **Ordinaire**, si l'incidence a été programmée à l'avance, comme cause d'actions sur l'infrastructure ou sur des éléments non liés à cette dernière.
- **Extraordinaire**, avec cause d'éléments non programmés, lorsqu'il se produira une circulation obligatoirement avec des chaînes, coupure de chaussée ou fermeture de tronçon pour un temps supérieur à 15 minutes ou coupure de voie pour un temps supérieur à deux heures ou que même si la durée est inférieure puisse provoquer des retenues dans la circulation dues à une haute capacité des voies restantes pour absorber la demande de la circulation.

Sont considérées comme des incidences importantes les suivantes: toutes celles de circulation routière d'hiver; toutes les coupures de chaussée pour n'importe quelle cause, toute incidence où est impliqué un véhicule de marchandise dangereuse et les accidents dans des tunnels et contre des structures de ponts.

○ **Flux d'information**

L'information sur les incidences du réseau des routes est recueillie dans les Centres de Conservation répartis sur l'ensemble du réseau routier à travers les agents liés à cette dernière (entreprises et administrations), dans le cas des incidences ordinaires, à travers les agents liés à cette dernière (entreprises, administrations), ou transmis directement par l'équipe déplacée à la zone d'incidence pour les extraordinaires, transmis directement par l'équipe déplacée à la zone d'incidence.

Le registre de l'incidence dans la base de données est réalisé sur l'application Télé-Route, où est indiquée en détail l'information la plus importante sur l'incidence, moment de début et de fin, et l'affection qu'il suppose à la route. Cette information est validée dans le Centre de Gestion de Télé-Route, afin d'éviter des alertes non fondées sur des incidences et de vérifier l'information recueillie. Une fois validée, elle est accessible tant pour le Centre de Conservation que pour les responsables de la Direction générale des Routes, de sorte que soient commencées les procédures nécessaires pour résoudre l'incidence en le moins de temps possible, ou minimiser son effet pour les usagers pendant le délai de durée prévu.

L'opération de la gestion de l'information repose sur trois niveaux hiérarchiques :

- **Secteur de conservation:** Transmission de l'information à son Centre de coordination provincial.
- **Centre de coordination provincial:** Supervision d'incidences et responsable de la transmission de l'information au Centre de Contrôle d'Exploitation (service Télé-Route) par l'application web.
- **Centre de Contrôle d'Exploitation (service Télé-Route):** Validation et homogénéisation de l'information, transmission aux Autorités.

○ **Base de Données d'Incidences**

L'information enregistrée par l'application demeure accessible à tous les usagers autorisés du système Télé-Route, afin de pouvoir consulter l'affection de l'incidence, ses causes, et le tronçon de voie affecté par cette dernière. Cette information fait partie de la base de données d'incidentes de Télé-Route, en permettant sa consultation et analyse postérieures.

L'outil de consultation suppose un élément d'analyse de premier ordre en permettant l'élaboration d'indicateurs composés, l'amélioration de la capacité d'analyse de nouvelles situations, ou l'étude d'incidences récurrentes dans un tronçon de voie déterminé (Tronçons de Concentration d'Incidents).

○ **Base de Données circulation routière d'hiver**

En plus de l'information relative aux incidences, Télé-Route recueille les données d'opérations de circulation routière d'hiver sur le réseau des routes, ainsi que l'information relative aux matériaux fondants, de sorte que l'on évite des situations de manque de fourniture.

L'information de circulation routière d'hiver est centrée sur les opérations quotidiennes réalisées par les centres relatifs à la maintenance de la circulation routière dans des situations climatologiques adverses.

Information dynamique

○ **Flux d'information**

Dans le cas de l'information de type dynamique, l'intégration avec les systèmes technologiques associés à chaque élément permet que l'on dispose des données immédiatement, en maintenant même des clients niveaux d'interaction avec deux équipements installés.

○ **Intégration d'éléments ITS**

La dotation de systèmes intelligents de transport (ITS) au réseau de routes a accru remarquablement le degré de connaissance du fonctionnement de l'infrastructure et de la circulation.

Télé-Route va progressivement accroître l'intégration des différents éléments technologiques implantés dans le réseau, en soulignant les suivants:

- **CCTV**: permet à l'utilisateur de connecter avec les caméras qui dépendent du Ministère des Infrastructures, afin de vérifier visuellement la situation existante dans un tronçon de voie déterminé.
- **Stations météorologiques**: recueille ses fonctionnalités la réception de données des stations de forme de données météorologiques disposées dans le réseau des routes, en améliorant l'information disponible et en réduisant les temps de réponse face à des situations de risque pour les conducteurs.
- **GPS**: L'intégration d'équipements de localisation dans les véhicules de conservation, et avec plus d'intérêt, dans les véhicules de circulation routière d'hiver, a permis de développer chez Télé-Route une application spécifique de localisation et de suivi des opérations de circulation routière en cours, d'une manière instantanée, et sur un plan du réseau des routes. Dans le cas des véhicules chasse-neige, il permet de disposer de l'information associée à son opération, comme route de service, position de la lame, et fondant employé par route.

3.4. Intégration de Télé-Route en tant qu'outil intégral de gestion d'infrastructures

L'utilité de l'information recueillie à Télé-Route comme base pour la gestion intelligente de la mobilité, ainsi que la base pour le service efficace de tâches de conservation, ouvre les portes à un monde de possibilités de développement parmi lesquelles, à titre indicatif, il faut souligner les suivantes :

- **Outil de planification**: L'intégration des données de TÉLÉ-ROUTE avec les données des stations de jaugeage disponibles, permettra de disposer d'un outil de planification de routes alternatives en cas d'incidences sur des tronçons de voie, en activant le processus d'intervention et en diminuant l'affection aux usagers.

- **Outil d'Inventaire:** L'intégration de données d'inventaire de routes de TÉLÉ-ROUTE permettra aux services d'urgence de disposer d'information actualisée sur les éléments et services possibles affectés par une incidence, ainsi que les capacités.
- **Localisation de tronçons de concentration d'incidences:** Le rapport d'incidences et leur localisation permettent de détecter les tronçons du réseau où se produit une concentration anormalement haute d'incidences par rapport à des tronçons homogènes comparables, ce qui permet de centrer les efforts d'action sur ces tronçons de voie spécifiques.

4. LA GESTION DE LA VIABILITÉ D'HIVER: EXEMPLE DE COORDINATION

4.1. Introduction

Les interventions de gestion de la circulation routière d'hiver dans le Réseau de Routes de l'État répondent à une procédure de coordination entre les différents organismes et les Administrations impliquées.

En premier lieu, il faut signaler que chaque province espagnole ayant un réseau d'état des routes dispose d'un Service de Conservation, qui à son tour gère les dénommés « Secteurs de Conservation », dont chacun intègre un certain nombre de routes et de voies rapides d'État.

Au niveau de l'État, tous les ans est signé un Protocole sur la "Coordination d'Interventions des Organes de l'Administration générale de l'État, face à des chutes de neige et d'autres situations météorologiques extrêmes pouvant affecter le Réseau des Routes de l'État",

À partir de ce Protocole, au niveau de l'État, dans chaque province on signe des protocoles provinciaux de coordination, ainsi que des Plans opérationnels développés pour chaque secteur du Réseau.

4.2. Coordination entre les organes de l'Administration générale de l'État

Le Protocole de Coordination d'Interventions au Niveau de l'État en vigueur a pour but de renforcer les systèmes de coordination entre les organes de l'Administration générale de l'État, dans le développement de ses fonctions destinées à assurer la circulation routière dans le Réseau des Routes de l'État face à des situations de chutes de neige et d'autres phénomènes extrêmes, en vue d'éviter ou de réduire au minimum le nombre de tronçons à blocages de trafic et leur durée, ainsi que d'assurer l'attention aux personnes occupantes des véhicules lorsque les circonstances le rendent nécessaire.

Au niveau de l'État, est constitué le Comité d'État de Coordination, formé par le Ministère de l'Intérieur, le Ministère des Infrastructures et le Ministère de la Défense avec les fonctions suivantes :

- Effectuer le suivi des situations pouvant affecter la circulation routière des routes du Réseau de l'État.
- Coordonner l'information aux citoyens à travers les moyens de communication sociale.

En outre, le Protocole établit les critères à tenir en ligne de compte par les protocoles provinciaux spécifiques correspondant aux Délégations et Sous-Délégations du Gouvernement, incluant la coordination nécessaire avec les Administrations des Communautés autonomes et locales.

4.3. Coordination au niveau provincial

Au niveau territorial, il est établi que la direction et la coordination des interventions des Protocoles Provinciaux spécifiques incombent au Délégué ou au Sous-Délégué du Gouvernement dans chaque province ou communauté autonome, avec l'assistance d'un Comité Exécutif d'un Cabinet d'Information.

Il incombe aux Délégués ou Sous-Délégués de déclarer les différentes phases opérationnelles des Protocoles :

- Phase d'alerte. Elle commence par un bulletin émis par l'Agence d'État de Météorologie de niveau route, orange ou un bulletin jaune en fonction du risque prévu (extrême, important ou inexistant pour la population mais oui pour une certaine activité concrète).
- Phase de pré-émergence. Elle se produira lorsque l'intensité de la chute de neige fera prévoir des difficultés à la circulation.
- Phase d'émergence. Elle est atteinte lorsqu'il est nécessaire de s'occuper des personnes qui sont restées bloquées ou retenues.

Pour chaque phase on établit les interventions à effectuer par chaque Organe de l'État qui participe au Protocole, en cherchant à tout moment que celles-ci se développent avec un niveau adéquat de coordination, avec le but ultime d'éviter ou de réduire les blocages de circulation et leur durée et d'assurer l'attention aux personnes occupantes des véhicules lorsque les circonstances le rendront nécessaire.

Dans le cas des accès aux grandes villes, qui présentent des particularités en raison de la grande densité de trafic qui circule dans certaines bandes horaires et qu'elles constituent une maille dans laquelle les voies sont différentes, la prévention s'avère très complexe. Dans ces cas, la coordination des différentes Administrations impliquées devient particulièrement nécessaire, raison pour laquelle les Protocoles provinciaux prévoient la coordination entre les différents organismes de l'État, de la Communauté autonome et des Municipalités pour garantir le maximum de fluidité possible dans les accès aux centres urbains et nœuds de connexion avec d'autres moyens de transport.

En raison de cela, outre l'incorporation aux Municipalités dans les processus d'information météorologiques, on a établi des accords pour incorporer au Comité Exécutif des représentants de la Communauté autonome et de la Municipalité, pour garantir une action coordonnée.

4.4. Plans opérationnels

Les stratégies de travail pour la maintenance de la circulation routière d'hiver sont recueillies dans les Plans opérationnels rédigés pour chacun des Secteurs de Conservation qui conforment les routes du Réseau de l'État. Ces Plans envisagent les situations probables qui peuvent se présenter et les moyens nécessaires pour aborder chacune d'elles, avec l'objectif souhaitable que le nombre de perturbations à la circulation soit au maximum celui assigné à chaque tronçon de route en fonction de son « niveau de service”..

- Le Niveau de Service 1 est le plus exigeant pour ce qui est de la circulation routière d'hiver et celui qui a le plus de qualité quant à la praticabilité par le tronçon de route dans lequel il est implanté. Dans les tronçons de routes auxquels on a assigné ce niveau de service on prétend arriver à ce que soit maintenue en permanence la circulation routière, en n'admettant pas de situations de blocage de chaussée ni de coupure à la circulation de tous les véhicules. Dans des situations de chutes de neige, pour atteindre ces objectifs on applique la mesure de couper la circulation de véhicules lourds et restreindre le passage à des véhicules légers avec des chaînes à chaque fois que cela est nécessaire, en veillant à réduire au minimum le temps de restriction. Une fois terminée la cause de la chute de neige il est établi un délai maximum de deux heures pour restituer le trafic à ses conditions normales de circulation.
- Pour le Niveau de Service 2, on admet au maximum une situation de blocage de chaussée et une coupure de la circulation à tous les véhicules. On établit un temps supérieur pour procéder à la restitution du trafic à ses conditions normales: quatre heures.
- Le Niveau de Service 3 est le moins exigeant de tous. Comme norme générale, on assigne ce niveau à des tronçons de routes qui ont une faible importance dans l'ensemble du Réseau. Dans ce cas on veille à maintenir la circulation routière des routes bien que l'on admette des altérations aux conditions normales du trafic en raison de chutes de neige toujours étant que par l'intensité de l'orage il soit nécessaire de déplacer les moyens pour répondre aux besoins de routes à un niveau de service supérieur. Pour ce niveau on n'établit pas de limitations au blocage de chaussée ni à la coupure à la circulation des véhicules.

En tous cas, à aucun des niveaux de service on admet des perturbations au trafic occasionnées par la présence de glace sur la chaussée.

5. OPÉRATION PASSAGE DU DÉTROIT

L'Espagne, par sa situation géographique, constitue un passage naturel pour le trafic qui traverse chaque année, pendant la période d'été, la péninsule dans un voyage à partir de l'Europe jusqu'au Nord de l'Afrique. Le trafic traverse la frontière française et circule à travers différents itinéraires l'Espagne, jusqu'aux ports d'Alicante, d'Almería, de Málaga, d'Algésiras, de Tarifa, de Ceuta et de Melilla. Les ports qui canalisent le plus de trafic sont ceux d'Algésiras et d'Almería.

L'«Opération Passage du Déroit» constitue l'ensemble des mesures coordonnées entre différents Organismes et Sociétés qui prétendent minimiser les problèmes de circulation et de sinistres routiers qui peuvent être occasionnés dans les principaux couloirs de l'Espagne par ce déplacement migratoire massif qui se produit pendant l'été. Chaque année il se produit un déplacement de près de 2 500 000 de passagers et de 650 000 véhicules entre le 15 juin et le 15 septembre.

Pour coordonner toutes les interventions nécessaires pour ce but, on a créé le dénommé «Comité d'État de Coordination de l'Opération Passage du Déroit», qui se réunit tous les ans au deuxième trimestre pour établir les lignes d'intervention, permettant de parvenir à ce que des centaines de milliers de citoyens maghrébins circulant sur le territoire national vers leur pays de destination dans les meilleures conditions possibles.

Ce Comité est composé de représentants de la Direction générale de la Circulation, de la Direction générale de Protection civile et d'Émergences, des Ministères de l'Infrastructure, de la Santé, de Politique sociale et de la Défense outre des Délégués et Sous-Délégués du Gouvernement des Communautés autonomes et des Provinces les plus affectées par cette Opération.

L'Opération se déroule en deux phases: Départ, du 15 juin au 15 août et Retour du 15 juillet au 15 septembre

Le Plan établi pur l'Opération Passage du Déroit établit les objectifs suivants:

- Doter les voyageurs des services sociaux et sanitaires nécessaires pour donner réponse aux incidences pouvant se présenter.
- Disposer d'espaces suffisants de parking dans les ports, en particulier dans ceux d'Algésiras et d'Almeria.
- Conditionner les aires de repos et d'information dans les itinéraires les plus importants.
- Garantir la fluidité du trafic dans les principaux itinéraires du trafic routier et offrir un système d'information adressé aux voyageurs (météorologique, état des routes, occupation des ports, horaires de bateaux, etc.) moyennant: des points informatisés dans itinéraire, panneaux mobiles de la Direction générale de la Circulation, brochures informatives en plusieurs langues et pages web.
- Maintenir la collaboration avec les Autorités marocaines permettant un échange fluide d'information et d'effectifs policiers à Tanger et à Algésiras.
- Réduire les temps d'attentes au port.

Du point de vue des routes, la principale priorité est de maintenir un niveau de sécurité routière adéquat, vu les caractéristiques spéciales de ces voyages (longues distances, plus grande incidence de la fatigue des conducteurs à la fin du trajet, véhicules surchargés, etc.).

Dans ce sens, tous les ans on élabore une brochure, en français et en arabe, où l'on informe des principaux couloirs pour traverser l'Espagne, des aires de service spécialement habilitées, des téléphones d'urgence, de l'information sur les sanctions, etc. Ce triptyque est diffusé en Espagne et en France, à travers la concessionnaire d'autoroutes Autoroutes du Sud de France-ASF.

D'autre part, il faut souligner l'établissement d'un cadre d'organisation adéquat pour la direction et la coordination dans les situations d'urgence envisagées dans le Plan spécial.

En 2010, le dispositif de sécurité établi pour garantir le déroulement normal de l'opération a été composé de près de 13 000 effectifs des Forces et Corps de Sécurité de l'État et des polices des ports, qui compteront avec la collaboration des polices locales. Pour sa part, l'Unité militaire d'Urgences, en cas de besoin, dispose de 4 000 effectifs et d'importants moyens.

En outre, on a établi un Plan de Flotte permettant de maintenir, au moins, le même nombre de rotations que l'année précédente, c'est-à-dire, ce dernier comprend 36 navires et un dispositif d'assistance sanitaire de 43 médecins, ATS et 6 centres d'assistance. À cet égard, les services de la Croix rouge espagnole collaboreront avec un total de 419

volontaires et ambulances, tandis que l'assistance sociale sera formée par 147 personnes avec des zones d'urgence et d'attention dans tous les ports.

6. LE PLAN EXTRAORDINAIRE D'INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES : LA COLLABORATION PUBLIQUE PRIVÉE

Dans le cadre économique actuel, où les investissements en infrastructures des routes par voie budgétaire sont restés très limités à cause de l'engagement de tous les Gouvernements européens de limiter le déficit public, s'avère de grand intérêt la promotion de systèmes pouvant anticiper l'exécution d'investissements nécessaires sans requérir la voie budgétaire, en profitant du potentiel du secteur privé.

Les interventions incluses dans le Plan ont été sélectionnées en fonction de leur contribution au développement territorial, à la compétitivité de l'économie et à la durabilité de notre système de transport. Par conséquent, on ne tiendra pas seulement compte de sa rentabilité économique. On prêtera attention également à sa rentabilité sociale et environnementale. Dans ce sens, les itinéraires de voies rapides les plus nécessaires seront construits comme partie du Plan.

En outre, le schéma de concessions conçu en matière de routes renforce le défi permanent pour la sécurité, en garantissant la conservation et la maintenance des infrastructures du transport dans des conditions optimales. La rentabilité du concessionnaire dépendra du niveau de disponibilité de l'infrastructure, ce qui renforcera son engagement envers la conservation et la maintenance de ces dernières.

Dans ce sens, le Ministère des Infrastructures a présenté le Plan extraordinaire d'Infrastructures, qui permettra la mobilisation de 17 milliards d'euros, équivalent à 1,7% du PIB. Ces investissements seront destinés aux infrastructures de routes et chemins de fer et il est prévisible que le pourcentage supérieur corresponde à des infrastructures de chemins de fer, car depuis le Ministère des Infrastructures on promeut le changement du mode productif et en favorisant la mobilité soutenable.

Le Plan a été conçu pour que soient respectés deux objectifs fondamentaux : que ne soit pas compromise la stabilité budgétaire et qu'elle soit finançable par les établissements financiers.

Pour que les investissements dans un nouvel ouvrage ne compromettent pas la stabilité budgétaire, et par conséquent, ne calculent pas en déficit pendant la période d'exécution de ces dernières, leur répercussion sur les comptes publics est ajournée à 2014 et avec un impact réduit tout au long d'une période de temps dilatée, qui coïncidera avec le délai de concession (fixé, à caractère général, à 25 ans pour les investissements dans les chemins de fer et à 30 ans pour les investissements dans les routes, en fonction de la vie utile des infrastructures). Ainsi, le coût des infrastructures sera assumé solidairement par toutes les générations qui vont en jouir.

Le modèle envisage un droit unique qui paye l'investissement, la conservation et la maintenance des infrastructures, ainsi que la rétribution des ressources propres et extérieures investies par le concessionnaire dans la construction de ces dernières.

Pour respecter cet objectif de non calcul du déficit, selon les critères fixés par Eurostat (Système européen de Comptabilité), on transfère au concessionnaire les risques de construction et de disponibilité.

Le transfert du risque de construction suppose que le concessionnaire doit financer intégralement le coût de l'investissement. Jusqu'à ce que l'infrastructure ne soit pas conclue et ne débute son exploitation il ne commencera pas à recevoir le droit.

Le transfert du risque de disponibilité se produit moyennant l'application d'indicateurs objectifs, qui seront mesurés périodiquement, et ils donneront lieu, en cas de non accomplissement, à des déductions automatiques du droit à payer par l'Administration

Pour qu'il soit finançable, le Plan est conçu pour que les sociétés financières puissent assumer les risques associés aux projets et ces dernières fournissent, à leur tour, une rentabilité adéquate.

On a opté pour le risque de disponibilité et non pour celui de demande, lié à la conjoncture du trafic et, par conséquent, aux avatars du cycle économique, parce que l'accès ferait obstacle aux marchés financiers.

Les sociétés concessionnaires financeront, avec des ressources propres, au moins 20% de l'investissement initial.

On a inclus seulement dans le Plan des projets étant au stade avancé de démarches. Cela permettra d'ajuster bien mieux le délai d'exécution de chaque ouvrage et les coûts de ces derniers. Ainsi, le début des encaissements du droit par le concessionnaire s'ajustera effectivement au début des déboursements que celui-ci doit effectuer aux établissements financiers.

Pour Développer le Plan, l'Espagne dispose d'un secteur de concessionnaires d'ouvrage public qui est leader au niveau mondial (sept entreprises espagnoles apparaissent parmi les douze premiers postes du classement mondial, publiée par la revue américaine Public Works Financing, relative à des concessions d'infrastructures de transport).

D'autre part, on a inclus des projets qui requièrent différents volumes d'investissement, ce qui permettra la participation d'entreprises de plusieurs dimensions, en encourageant la concurrence et en démocratisant, en définitive, le modèle de concession de notre pays, en ouvrant de nouvelles possibilités à la spécialisation dans l'activité des concessions, ce qui peut être l'avant-salle de leur internationalisation.

En outre, on prétend encourager la coopération entre les entreprises du secteur, car elle regroupe des entreprises spécialisées dans la construction d'ouvrage public avec des entreprises d'ingénierie, de conservation, technologiques et concessionnaires.

En tous cas, on maintiendra un strict contrôle public, moyennant les inspections nécessaires et l'application des pénalisations qui seraient pertinentes, le cas échéant.

7. CRITÈRES D'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DANS LES INVESTISSEMENTS DE ROUTES DU MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES

Depuis l'approbation du Plan stratégique des Infrastructures et des Transports, en 2005, le réseau des routes d'état a fait l'objet d'un développement sans précédents.

Ainsi, le Réseau des Routes de l'État dispose actuellement de 11 000 km d'autoroutes et de voies rapides, de 500 km de routes à double chaussée et de 14 500 km de routes conventionnelles à chaussée unique.

En rapport avec le réseau de grande capacité, en 2010, environ 3100 km de voies rapides se trouvaient en cours de rédaction de l'étude informative, environ 1450 km de voies rapides en cours de rédaction du projet et environ 1300 km en cours de construction. Ces nouvelles voies rapides répondent à des critères et des standards de grande qualité, dans ceux dont non seulement on tient compte de la sécurité routière comme critère de conception, mais aussi la commodité.

Cependant, ce grand développement a été accompagné d'une augmentation significative du coût moyen du km de voie rapide. Dans la situation économique de ces derniers mois il s'avère nécessaire de redoubler les efforts pour optimiser l'usage de ressources publiques, en améliorant l'efficacité des investissements, de sorte que soient projetées les nouvelles interventions sur la base de critères de sécurité et minimum de coût possible, sans que cela ne suppose une diminution de la qualité. Il s'agit, en définitive, de garantir le service de mobilité aux usagers de la manière la plus efficace possible.

Dans ce sens, au niveau du Ministère des Infrastructures on a effectué une série de travaux en vue de définir les interventions permettant d'atteindre des améliorations importantes dans l'efficacité des investissements.

L'une de ces interventions a été la rédaction d'un Arrêté ministériel, à la date de rédaction de ce rapport pas encore approuvé, en vertu duquel sont établies des mesures pour l'amélioration de l'efficacité dans les interventions promues par le Ministère des Infrastructures. Cet Arrêté inclut toutes les infrastructures qui sont de la compétence du Ministère et suppose une série d'instructions de respect obligé pour toutes les études informatiques et projets qui sont centrés sur la réduction du coût des interventions. Pourront faire également l'objet d'ajustement, en analysant la convenance et la viabilité dans chaque cas, les travaux se trouvant en cours d'exécution au moment de la publication de l'Arrêté ministériel.

Ainsi, il faudra contrôler aussi bien les prix qui sont utilisés pour les différentes unités d'ouvrage, que les définitions conceptuelles des interventions à réaliser.

En outre, il faudra minimiser en particulier, dans la mesure du possible, les longueurs de structures et de tunnels, car ce sont ces unités qui renchérissent remarquablement les budgets de construction, d'exploitation et d'entretien des voies rapides et des routes.

En général toutes les interventions dans des infrastructures devront être conçues avec des critères de durabilité sociale, environnementale et économique en considérant le cycle complet de vie utile de l'actif. Dans ce sens, il faudra également adapter l'investissement à la prévision réelle du trafic, et disposer de la possibilité d'élargissement en fonction des futurs besoins. Il faudra définir et recueillir dans son dessin les différentes phases permettant d'accroître séquentiellement la capacité de la route suite à l'évolution du trafic.

Outre l'Arrêté ministériel d'efficacité, on encourage plusieurs initiatives pour l'amélioration de la gestion au niveau de la Direction générale des Routes du Ministère des Infrastructures.