

Le chemin menant au télépéage unique est encore très long

C'est désormais officiel: le système européen de péage sera bien introduit. Il reste cependant un long chemin à parcourir avant que ce système uniforme ne soit opérationnel; C'est ce qui est apparu lors de la journée de réflexion sur le péage électronique européen récemment organisée par l'ASECAP à Bruxelles.

Guy Beyens

La décision d'introduire le Services Européen de Télépéage (SET) a été précédée par cinq années de discussions durant lesquelles peu d'actions concrètes ont été entreprises en vue d'une mise en oeuvre du système", estime Marc Billiet, responsable du transport de marchandises européen auprès de l'IRU.

Selon l'International Road Union, la commission des transports n'a pas tenu compte de la dimension européenne d'un tel système de péage électronique. "On ne peut pas, dans ce contexte, faire abstraction des éventuels problèmes juridiques et commerciaux", souligne Billiet. Au niveau juridique, un monopole pourrait ainsi prendre forme.

La plupart des participants à la journée de réflexion (responsables de l'UE, représentants des fournisseurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) ne redoutent cependant pas un monopole. A leurs yeux, il n'est pas du tout acquis que l'interopérabilité européenne aboutisse à un 'moule' valable. Ils estiment que le marché proposera plutôt des services régionaux. Selon Jean Mesqui, président

du Comité Technique Interautoroutes Péage de l'ASFA, "il faut quoi qu'il en soit laisser faire le marché". Et d'ajouter que "les règles ne peuvent pas être trop compliquées".

Edgar Thielmann, de la DG TREN de la Commission européenne, mise également sur le fonctionnement libre du marché. "Nous ne voulons pas faire du SET un service public", indique-t-il. "La Commission européenne a préparé le terrain et c'est désormais au secteur privé

de reprendre le flambeau."

Selon Thielmann, divers Etats membres vont désormais étudier ce qu'ils doivent entreprendre au niveau national. Il souligne que la Commission fera pression afin d'accélérer la réalisation du

système.

Christer Rydmell, conseiller ITS du ministère suédois des Transports, l'actuel président de l'UE, souligne quant à lui que les divers Etats membres devront coopérer plus étroitement dans le dossier du péage. "A l'heure actuelle, les divers Etats membre ne savent pas encore très bien comment tout coordonner pour le SET", explique-t-il.

L

a décision d'introduire le Services Européen de Télépéage (SET) a été précédée par cinq années de discussions durant lesquelles peu d'actions concrètes ont été entreprises en vue d'une mise en oeuvre du système", estime Marc Billiet, responsable du transport de marchandises européen auprès de l'IRU.



Marc Billiet (IRU).



Kallistratos Dionelis (g), secrétaire général de l'ASECAP, et Edgar Thielmann du DG TREN.

Pour Kallistratos Dionelis, secrétaire-général de l'organisation européenne de l'Association Européenne des Autoroutes à Péage (ASECAP), les Etats membres portent dans ce débat deux casquettes. "D'une part celle de régulateur et d'autre part celle de percepteur."

Thielmann reconnaît que les Etats membres jouent un double rôle et que la frontière entre le domaine public et privé est parfois très floue. Il ajoute cependant que la Commission européenne et le Parlement européen seront vigilants et travaillent à des lignes directrices pratiques et concrètes pour les fournisseurs de systèmes de péage électronique.

Il n'est pas clair à l'heure actuelle si le SET se traduira par un remplacement de l'eurovignette, qui est basée sur le temps, par un système qui est fonction de la distance. "On étudie

actuellement si les deux systèmes peuvent ou non co-exister. Le SET facilitera quoi qu'il en soit la mise en oeuvre de l'eurovignette. L'ambition est de parvenir à un principe one-stop-shop", indique Billiet.

Le responsable de l'IRU a une fois de plus souligné que les transporteurs routiers ne sont pas à priori opposés à un péage tant que le transporteur routier y trouve également son compte à d'autres niveaux. Billiet cite dans ce contexte une facture uniforme avec des paiements en une seule monnaie, la présence d'une seule unité 'on board' dans le camion, un contrat de service unique, etc. "Pour les transporteurs routiers, le système doit avant tout être efficace au niveau des coûts", a-t-il conclu.

www.asecap.com
www.iru.org

Les nouvelles règles de cabotage sont trop vagues

Le bureau d'avocat néerlandais AKD Prinsen Van Wijmen s'interroge sur le nouveau règlement européen de cabotage. Il ne serait pas entièrement étanche.

Guy Beyens

La nouvelle réglementation, qui entrera en vigueur dans tous les Etats membres de l'UE l'année prochaine, définit pour la première fois la fréquence des activités de cabotage. Un chauffeur ne

niveau juridique", explique Jos van der Meché, partenaire d'AKD Prinsen Van Wijmen, "mais au lieu de cela, elle crée la confusion. Ainsi, la nouvelle réglementation n'empêche pas le transporteur de rentrer au navs pour ré-effectuer trois tra-

