

Road Info Digest

Juin 2007 – N°2



Road Info Digest

Numéro 2 - juin 2007

Dans ce numéro:

EDITO : Message de Fabrizio Palenzona, nouveau Président de l'ASECAP **p.3**

NOUVELLES DE L'ASECAP **p.4**

- L'ASECAP a élu son nouveau Président
- 35èmes Journées d'Etudes & d'Information de l'ASECAP (Héraklion, 27-30 mai 2007)
- L'ASECAP compte 3 nouveaux membres !

ACTIVITÉS DES MEMBRES DE L'ASECAP **p.7**

- **ASFA** : Lancement commercial du télépéage poids lourd en France
- **ASETA** : Quoi de neuf sur le réseau autoroutier espagnol ?
- **L'ASFINAG** se dote d'un modèle de trafic
- **Autostrada Wielkopolska** : Les concessions d'autoroutes en Pologne
- **Národná diaľničná spoločnosť** : Les préparatifs en vue de la mise en place du système de télépéage en Slovaquie vont bon train
- **Kapsch Telematik Services**

ACTUALITÉS EUROPÉENNES **p.13**

PARLEMENT EUROPEEN

- Directive sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières
- An Open Letter in Support of Higher Safety Levels on Europe's Roads
- Révision à mi-parcours du Livre Blanc sur la politique européenne des transports : adoption du rapport de Mme Barsi-Pataky

ÉVÈNEMENTS FUTURS DANS LE SECTEUR ROUTIER **p.16**

EDITO

Message de Fabrizio Palenzona, nouveau Président de l'ASECAP



J'ai été très honoré de la confiance que les membres de l'ASECAP m'ont témoignée par leur décision, prise à l'unanimité, de me désigner nouveau Président de l'ASECAP. Je remercie tout particulièrement M. João Bento, mon prédécesseur et Président d'Honneur de l'ASECAP, ainsi que M. Kallistratos Dionelis, Secrétaire Général de l'ASECAP et son équipe, pour avoir beaucoup contribué à faire de l'ASECAP une organisation européenne respectée et fiable.

Je m'engage à assurer la bonne continuité des lignes directrices qui ont, jusqu'à présent, conduit l'ASECAP loin devant et ont fait d'elle une Association bien connue au niveau européen. En ce qui concerne les objectifs que je m'engage à poursuivre lors de mon mandat, je tâcherai de renforcer les activités relatives au suivi des importantes initiatives législatives programmées ou déjà lancées par les institutions européennes (notamment les PPP et les concessions ; les coûts externes du transport et la tarification ; la sécurité routière, etc.). Ces activités de veille législative seront une obligation pour l'ASECAP au cours des deux prochaines années.

L'ASECAP et son Président s'engagent fortement à mener à bien la difficile tâche consistant à conjuguer l'intérêt des sociétés concessionnaires avec l'intérêt commun, ce dernier étant étroitement lié au réseau autoroutier et, de façon plus générale, à la mobilité.

C'est la raison pour laquelle l'ASECAP croit beaucoup dans l'Europe et à l'importance de toutes ces initiatives qui visent à dessiner peu à peu le *patchwork* européen, créant ainsi le juste niveau d'harmonisation qui soit capable de respecter les caractéristiques spécifiques des Etats membres de l'UE et, en même temps, de construire une véritable Union européenne sans barrières internes. Pour atteindre un tel objectif, l'équilibre entre les institutions de l'UE (Parlement, Commission et Conseil) est essentiel car la coopération entre les trois institutions peut et doit être une force pour l'Union européenne.

De plus, les institutions européennes reconnaissent l'importance de leurs relations avec les parties prenantes, qui sont parfois appelées négativement « lobbyistes ». A ce sujet, l'ASECAP et ses membres jouent le rôle de lobbyistes mais d'une manière positive et proactive. A cet égard, il est important de tenir compte de la nécessité de « respecter » le rôle et les opinions des autres car seul ce respect peut conduire à une coopération fructueuse.

Cela est l'esprit de la position exprimée par l'ASECAP sur la proposition de révision du Livre Blanc sur les Transports de la Commission européenne en 2006. Le Livre Blanc est important. Est tout aussi importante l'initiative de la Commission de le mettre à jour cinq ans après son adoption, afin de l'adapter aux changements qui se sont produits ces dernières années dans le secteur des transports en Europe. Cette procédure semble tout à fait correcte et elle est pleinement partagée par l'ASECAP. Peut-être aurait-on pu l'appeler « Livre Blanc sur le Transport, la Logistique et leur Financement » car ces sujets sont étroitement liés entre eux. En fait, si le Transport et la Logistique sont naturellement intégrés entre eux, d'un point de vue technique également, il est également nécessaire de les intégrer par le biais de politiques de financement parce que, comme nous le savons tous, les ressources financières publiques actuellement disponibles ne sont pas suffisantes et sans doute sont-elles inférieures aux besoins réels.

Parler de financement nous conduit à revenir aux sujets mentionnés ci-dessous, à savoir le « respect » et les « règles ». Respecter les règles : en fait, trouver les ressources financières signifie, comme le souligne justement l'Union européenne, demander le soutien du secteur privé. Mais, si nous utilisons le secteur privé afin de financer les infrastructures, nous devons également garantir un respect clair des différents rôles, un respect clair des règles communes et une certitude juridique : tous ces éléments sont nécessaires afin de garantir le bon développement des projets de longue durée.

De plus, le respect des besoins des citoyens ne signifie pas seulement le respect des usagers du réseau autoroutier, mais aussi le respect de ceux qui sont aussi clients et partenaires financiers de ces entités qui sont appelées à co-financer le développement des réseaux. Au bout du compte, toutes les parties concernées doivent s'accorder entre elles les garanties appropriées. En respectant à la lettre cette procédure de coopération, les citoyens européens pourront ainsi bénéficier d'un réseau harmonisé qui offre un très haut niveau de sécurité, de fiabilité et de services, probablement au coût le plus bas possible pour les contribuables.

L'ASECAP s'engage tout particulièrement à soutenir les initiatives européennes, à en suivre les développements et à contribuer à diffuser les connaissances de base sur les dossiers européens qui sont prioritaires pour les institutions européennes, tels que la sécurité routière, l'évaluation des coûts externes du transport et l'optimisation des activités d'exploitation à travers les systèmes de transport intelligents (ITS).

En espérant poursuivre la collaboration fructueuse entre les membres de l'ASECAP, tout en gardant le très haut degré de fiabilité que l'ASECAP a gagné au cours de ces dernières années, je vous souhaite une agréable lecture de ce numéro du *Road Info Digest*.

Fabrizio Palenzona
Président de l'AISCAT et de l'ASECAP

NOUVELLES DE L'ASECAP

L'ASECAP a élu son nouveau Président

Lors de la dernière réunion du Comité Directeur de l'ASECAP qui s'est tenue à Héraklion (Crète, Grèce) le 27 mai 2007, **M. Fabrizio Palenzona** de l'AISCAT a été élu à l'unanimité Président de l'ASECAP pour la période 2007-2009. (Voir ci-dessus l'éditorial du nouveau Président)

L'ancien Président de l'ASECAP, **M. João Bento**, a été désigné Président Honoraire de l'ASECAP.

Ont été élus Vice-Présidents de l'ASECAP :

- **M. Panagiotis Delimitis** (TEO, Grèce)
- **M. José Luis Feito** (ASETA, Espagne)
- **M. Henri Stoff** (ASFA, France)

35èmes Journées d'Etudes & d'Information de l'ASECAP (Héraklion, 27-30 mai 2007)

La 35^{ème} édition des Journées d'Etudes et d'Information annuelles de l'ASECAP a eu lieu à Héraklion (Crète, Grèce) du 27 au 30 mai 2007 et l'hôte en était le membre grec de l'ASECAP, TEO. L'événement, qui a rassemblé plus de 500 participants, avait pour thème **La révision du Livre Blanc et le rôle de la gestion des autoroutes comme préalable à la mobilité et à la croissance dans la future Europe.**



Les Journées de l'ASECAP se sont ouvertes avec la principale session politique de la première journée et qui était présidée par le Président de l'ASECAP, M. João Bento. Un panel prestigieux, composé de M. Paolo Costa, Président de la commission TRAN du Parlement européen, de M. Enrico Grillo Pasquarelli, Directeur de la Direction E (transports terrestres) de la DG TREN de la Commission européenne, de M. Fabrizio Palenzona, Président de l'AISCAT, de M. Henri Stoff, Président de l'ASFA, et de M. José Luis Feito, Président de l'ASETA, a permis l'échange de vues sur la révision du Livre Blanc sur la politique de transport et le nouveau principe de la co-modalité et ses implications dans le secteur des infrastructures de transport.

La 3^{ème} session politique était présidée par M. Kallistratos Dionelis, Secrétaire Général de l'ASECAP. Au cours de cette session, M. Dionelis a donné un aperçu des développements de l'UE de l'année écoulée et a, en particulier, présenté les activités des 3 Comités permanents de l'ASECAP (1) au niveau européen.

Une partie de l'après-midi du 28 mai et la matinée du 29 mai étaient consacrées à 3 sessions techniques au cours desquelles des experts de sociétés concessionnaires d'autoroutes ont confronté leurs expériences et connaissances sur les 3 thèmes techniques suivants :

- Optimisation de l'ingénierie des routes pour une sécurité maximale ;
- Le rôle de l'Intégration Véhicule-Infrastructure dans l'exploitation des autoroutes : les meilleures pratiques et les développements futurs ;
- Relations concédants-concessionnaires dans la construction, le financement et l'exploitation d'un réseau routier européen : indicateurs de qualité.

L'après-midi du 29 mai était consacrée à un débat technique et politique relatif aux derniers développements de l'UE concernant le Service Européen de Télépéage (EETS) (2), les orientations futures en matière de télépéage (ETC) (3) et les objectifs du projet CESARE IV (4). Lors de cette session interactive, présidée par M. Jean Mesqui, Délégué Général de l'ASFA et Président du COPER I de l'ASECAP, les intervenants suivants ont pu échanger leurs points de vue : M. Charles Surmont et M. Philippe Hamet de la DG TREN de la Commission européenne, M. João Pecegueiro (BRISA), Président du Comité Directeur de CESARE IV, M. Jan Tierolf (ministère néerlandais des Transports), Président du Groupe de Stockholm, M. Anton Sieber (ASFAG), membre du Comité Directeur de CESARE IV, et M. Klaus Philipp (AGES International GmbH), Président du Groupe d'Experts 7 de la Commission européenne sur le rôle des Institutions Financières dans le domaine de l'EETS.

Les Journées de l'ASECAP ont remporté un vif succès et l'ASECAP remercie très chaleureusement toutes les personnes qui y ont participé !

Les **présentations orales et écrites** des Journées de l'ASECAP sont disponibles sur le site internet de l'ASECAP à l'adresse suivante :

www.asecap.com/english/pubinf-contributions-en.html

Les **Rapports Nationaux des membres de l'ASECAP** qui ont été présentés à cette occasion se trouvent également à la même page du site internet de l'ASECAP.

**JOURNÉES DE L'ASECAP 2008 :
BLOQUEZ MAINTENANT LA DATE DANS VOTRE AGENDA !**

Les **Journées d'Etudes et d'Information de l'ASECAP 2008** auront lieu à Marrakech (Maroc) du **18 au 21 mai 2008**. L'organisation hôte de l'évènement est le membre Associé marocain de l'ASECAP, la Société Nationale des Autoroutes du Maroc (www.adm.co.ma).

- (1) *COPER I est le Comité permanent de l'ASECAP sur les régimes actuels et futurs en matière de péage et de tarification des autoroutes*
COPER II est le Comité permanent de l'ASECAP sur l'environnement et les questions de sécurité
COPER III est le Comité permanent de l'ASECAP sur les systèmes de transport intelligents
- (2) *European Electronic Toll Service*
- (3) *Electronic Toll Collection*
- (4) *CESARE (Common Electronic Fee Collection System for an ASECAP Road Tolling European Service) est un projet en 4 étapes qui est réalisé par l'ASECAP et dont le but est de concevoir, spécifier, développer, promouvoir et appliquer un système de perception du télépéage commun et interopérable sur les autoroutes européennes à péage*

ASECAP compte 3 nouveaux membres !

Au cours de la session du Comité Directeur de l'ASECAP, qui s'est tenue le 19 mars dernier à Birmingham (Royaume-Uni), 3 organisations sont devenues membres de l'ASECAP : **Autostrada Wielkopolska** (Pologne) est devenue membre *Plein* de l'ASECAP et représente ainsi les intérêts des concessionnaires polonais au sein de l'ASECAP, tandis que **Národná diaľničná spoločnosť, a.s.** (Slovaquie) et **KAPSCH Telematik Services** (République Tchèque) sont devenus membres *Associés*.

Ces 3 nouveaux membres ont contribué à ce numéro du *Road Info Digest*. Vous trouverez leurs articles dans la rubrique « Activités des membres de l'ASECAP ».

ACTIVITÉS DES MEMBRES DE L'ASECAP

ASFA : Lancement commercial du télépéage poids lourd en France



Décidée en 2004, l'extension du service de télépéage aux poids lourds a été développée dans le cadre de l'interopérabilité européenne des télépéages qui est un objectif majeur des sociétés concessionnaires d'autoroutes comme en témoigne leur participation active au projet CESARE III (1). Ce projet, achevé en septembre 2006, a permis de faire des propositions à la Commission Européenne sur l'interopérabilité au plan technique, organisationnel et contractuel.

Pour la mise en place de ce nouveau service, les sociétés d'autoroutes ont souhaité d'emblée se mettre au niveau le plus élevé d'exigence pour préparer l'interopérabilité européenne :

- Les systèmes techniques sont en phase avec les normes fixées par la Directive Européenne et peuvent accueillir les badges répondant aux mêmes normes émis dans d'autres pays.
- Un contexte contractuel novateur a été créé. En effet, dans le cadre du service de télépéage des poids lourds, les fonctions de prestataires de service autoroutier (sociétés «circulées» et donc en charge des aspects techniques) et de commercialisation des abonnements (sociétés «émettrices» des contrats) sont séparées.

Trois sociétés émettrices sont d'ores et déjà agréées

La commission Télépéage de l'ASFA composée de représentants des sociétés d'autoroutes a agréé trois sociétés émettrices pour les premières mises en circulation de badges auprès des sociétés de transports.

D'autres sociétés émettrices recevront leur agrément dans les prochains mois au rythme des accords contractuels passés avec les sociétés d'autoroutes.

Dans cette nouvelle organisation, les rôles entre les différents acteurs du télépéage sont nettement séparés et préfigurent l'organisation du service de télépéage européen voulu par la Directive 2004/52 du Parlement Européen et du Conseil.

Les services fondamentaux du télépéage poids lourds

- Les badges sont conçus pour être utilisables partout en France et à terme dans tous les pays d'Europe utilisant la technologie DSRC.
- Le passage des véhicules se fait dans les voies dédiées aux poids lourds.
- Les transporteurs acquittent le péage par le biais d'une facture mensuelle unique, quel que soit le réseau emprunté, dans un premier temps en France et à court terme pour les trajets effectués dans toute l'Europe.
- Des services complémentaires (récupération de TVA, assistance, gestion de flottes, carburants...) pourront être proposés par les sociétés émettrices.

Le service de télépéage pour les poids lourds fonctionne à titre expérimental depuis le 1^{er} janvier 2007 dans les mêmes conditions que celui des véhicules légers, c'est-à-dire en marquant l'arrêt. Équipement des voies, développement des protocoles d'échanges d'information, tests en conditions réelles...ont été autant d'étapes préalables à l'accueil des premiers véhicules. Le système est maintenant totalement opérationnel. Son lancement commercial à grande échelle a été réalisé le 2 mai 2007. Pour en savoir plus : www.tis-pl.eu

(1) Common Electronic Fee Collection System for ASECAP Road Tolling European Service

Internet : www.autoroutes.fr

ASETA : quoi de neuf sur le réseau autoroutier espagnol ?

Au cours du premier trimestre de cette année, deux événements importants se sont produits sur le réseau autoroutier en Espagne. Le premier a concerné l'ouverture à la fin du mois de mars d'une nouvelle autoroute à péage exploitée par la société Autopista de la Costa Cálida (C.E.A.S.A).

Cette autoroute concédée, qui fait 114 km de long et relie Carthagène à Vera au sud-est de l'Espagne, est ainsi raccordée à l'autoroute à péage Alicante-Carthagène faisant partie du couloir méditerranéen AP-7. Au total, le réseau autoroutier à péage espagnol en service atteint 3,213.57 km.



Le second événement a été l'inauguration d'un troisième tunnel située sur l'autoroute à péage Villalba-Adanero près de Madrid. Ce tunnel permettra de réduire la congestion du trafic sur cette portion d'autoroute. Cet ouvrage fait 3,148 m de long et est équipé des technologies les plus récentes en matière de systèmes de transport intelligents, ce qui le rend ainsi conforme aux dispositions de la directive 2004/54/CE.

Concernant le système de télépéage espagnol interopérable intitulé VIA-T, 840732 OBU ont été installés à bord des véhicules en mars, soit une hausse mensuelle de 3,5%. En ce qui concerne les moyens de paiement, le système VIA-T connaît une progression constante et représente désormais 30,5% du nombre total des transactions, tandis que la part des paiements en espèces diminue progressivement pour atteindre 27,5% du total. Les cartes de crédit restent le moyen de paiement le plus couramment utilisé car elles représentent 42% du nombre total des transactions effectuées.

L'OBU TS3203/10A mis au point par Kapsch a reçu l'agrément pour pouvoir être exploité dans le cadre du système VIA-T. Actuellement, l'OBU MD 5884 développé par Q-Free en est à la dernière phase de la procédure de validation.

Des négociations sont actuellement en cours avec Via Verde Portugal afin qu'un accord soit conclu pour réaliser l'interopérabilité des systèmes de télépéage espagnol et portugais, VIA-T et VIA VERDE PORTUGAL.

Internet : www.aseta.es

L'ASFINAG se dote d'un modèle de trafic

En adoptant récemment son modèle de trafic, l'ASFINAG est désormais dotée d'un outil qui lui permettra de faire des calculs de prévisions du trafic. Ces calculs servent à la gestion stratégique du réseau des autoroutes et des voies express mais également à évaluer les interdépendances de trafic avec le réseau routier secondaire et les autres modes de transport.

A|S|F|i|N|A|G

Les calculs de prévisions du trafic représentent des paramètres importants pour continuer de planifier des éléments tels que la durabilité et le financement. La coopération internationale dans ce domaine est très importante pour l'Autriche qui est située au cœur de l'Europe. En conséquence, l'ASFINAG souhaiterait échanger connaissances et expériences dans ce domaine avec d'autres membres de l'ASECAP.

Internet : www.asfinag.at

Autostrada Wielkopolska : Les concessions d'autoroutes en Pologne

Autostrada Wielkopolska représente les intérêts de 3 concessionnaires polonais (Gdańsk Transport Company, Stalexport Autostrada Małopolska and Autostrada Wielkopolska) au sein de l'ASECAP. Ci-après, vous trouverez de plus amples informations sur le profil et les activités de ces 3 sociétés concessionnaires.



Par **Mme Lidia Szyfter**, Directrice de Projets, Autostrada Wielkopolska S.A., Pologne

Suite aux bouleversements politiques survenus en 1989 et, afin rendre les infrastructures routières conformes aux exigences d'une économie en plein essor, le gouvernement polonais a entamé l'exécution d'un Programme National de Construction d'Autoroutes. Des travaux législatifs ont débuté en vue d'appliquer ce programme. Le réseau d'autoroutes et de voies express a été défini. La stratégie financière a été mise au point à la fois dans le cadre d'un système traditionnel et mais aussi d'un système de concession. L'Agence pour la Construction et l'Exploitation des Autoroutes a été créée en vue de préparer et d'appliquer le programme. Le Programme National de Construction d'Autoroutes, tel qu'il était prévu à l'origine, n'a toujours pas été mis en œuvre car il y a eu de nombreux changements de gouvernement, mais aussi des modifications importantes au niveau de la loi et des concepts d'exécution.

Autostrada Wielkopolska S.A., a son siège social à Poznań. Créée en 1993, elle a été la première société en Pologne à avoir pour objectif de financer, développer et exploiter l'autoroute à péage A2. En 1995 Autostrada Wielkopolska S.A. a répondu à l'appel d'offres pour le développement et l'exploitation de l'autoroute à péage A2. Elle a décroché le contrat pour la concession de la portion d'autoroute entre **Swiecko** (à la frontière avec l'Allemagne) et **Stryków**. En 1997, un Accord de Concession a été signé et, dès qu'un accord a été conclu sur les conditions financières, la taille du projet et le calendrier, la clôture financière a été réalisée en l'an 2000 pour la section d'autoroute située entre Nowy Tomyśl et Konin. En exécutant les obligations contractuelles dans le respect du budget prévu et du calendrier, les projets suivants ont été réalisés : améliorations apportées sur la section d'autoroute entre **Września** et **Konin** (48 km) en 2002, construction d'une nouvelle autoroute entre **Poznań** et **Września** (38 km) en 2003 et entre **Nowy Tomyśl** et **Poznań** (50 km) en 2004.

En 2003 la société a pris en charge l'exploitation d'une portion de 13,3 km de long sur la rocade de Poznań. Jusqu'alors, ces 13,3 km d'autoroute n'entraient pas dans le cadre d'une concession et étaient exploités par le ministère polonais des Finances. Actuellement, la société gère 149 km d'autoroutes, 12 aires de services, 3 gares de péage, 3 dépôts de maintenance, ainsi que des équipements pour assurer la sécurité et le fonctionnement du réseau au quotidien.

Depuis 2004 la société est en pourparlers avec le gouvernement polonais pour fixer les conditions commerciales et le cadre financier en vue de construire la portion d'autoroute entre **Swiecko** et **Nowy Tomyśl** (105 km). La section entre Konin et Stryków a été réalisée par le ministère polonais des Finances et ouverte à la circulation en 2006.

La construction de l'autoroute A2 constitue un élément essentiel dans le développement de l'infrastructure routière en Pologne et fait partie du réseau trans-européen de transport.

Internet : www.autostrada-a2.pl

Stalexport Autostrada Małopolska S.A. a son siège social à Katowice. Elle est concessionnaire d'une portion à péage longue de 61 km et qui est située sur l'autoroute A4. C'est en 1997 que Stalexport S.A. a obtenu la concession pour construire et exploiter cette portion à péage entre **Katowice** et **Krakow**. En 2004 le contrat de concession a été cédé à Stalexport Autostrada Małopolska S.A. Au cours de la première phase du projet, on a procédé à la construction de dépôts de maintenance, du réseau téléphonique d'appels d'urgence, de 2 gares de péage et de 4 aires de service. La perception du péage a commencé en avril 2000. A partir de 2003, d'autres travaux ont été effectués. Le programme d'investissement couvrent les travaux suivants : travaux de réhabilitation des structures de 53 ponts, réfection de la chaussée sur toute la longueur de la portion d'autoroute (61 km), construction d'équipements visant à réduire l'impact environnemental (barrières anti-bruit, ponts écologiques), travaux de drainage, construction d'aires de services de catégorie inférieure, et reconstruction de 2 échangeurs d'autoroute. Depuis 2004, l'autoroute a son propre service de police.

En 2005 la société a contracté un emprunt pour une durée de 15 ans afin de couvrir les dépenses liées au programme d'investissement qui entrait dans le cadre de l'Accord de Concession.

Internet : www.autostrada-a4.pl

La **Gdańsk Transport Company** a son siège social à Gdańsk. Elle a été créée en 1996 dans le but de construire la section nord de l'autoroute A1. Depuis 1997, elle possède une concession pour mettre au point, financer, construire et exploiter sur cette autoroute une section longue de 152 km entre **Gdansk** et **Toruń**. En raison d'un manque de faisabilité du projet dans le cadre d'un système BOT (Build-Operate-Transfer), de la nécessité de changer la méthode de financement, des modifications apportées dans les dispositions de la Loi sur les Autoroutes à Péage, et de la durée des négociations avec les parties concernées, un accord sur le cadre définitif du projet n'est finalement intervenu qu'en 2004.

La clôture financière concernant la première phase du projet – la section d’une longueur de 90 km entre **Rusocin (Gdańsk)** et **Nowe Marzy** - a été réalisée en septembre 2005. La construction sera achevée en 2008. La Banque Européenne d’Investissement et la Banque Nordique d’Investissement financent le projet dans le cadre d’un système de « paiements viables ».

Un accord commercial n’a pas encore été conclu pour la section concédée restante qui va de **Nowe Marzy à Toruń** sur l’autoroute A1.

Internet : www.a1-autostrada.pl

Národná diaľničná spoločnosť: Les préparatifs en vue de la mise en place du système de télépéage en Slovaquie vont bon train



NÁRODNÁ
DIAĽNIČNÁ
SPOLOČNOSŤ

Par **Ing. Igor Choma**, Directeur Général et Président du Conseil d’Administration, Národná diaľničná spoločnosť, a.s., République Slovaque

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (Société Nationale des Autoroutes) entame les démarches en vue d’introduction du système de télépéage en Slovaquie. A la fin de l’année dernière, la République Slovaque a pris la première mesure qui consistait à adopter la Loi sur le Télépéage (Loi N° 25/2007).

Le système de télépéage sera également régi par un Règlement du Gouvernement de la République Slovaque relatif aux taux de péage. Par ailleurs, des décrets du ministère slovaque des Transports, des Postes et des Télécommunications sont actuellement en cours de préparation et auront pour objectif de définir le réseau routier à péage et les dispositions propres au système de télépéage.



D’autres modalités concernant le système de télépéage vont également fixées. Il est très important que toutes ces mesures soient prises parce que Národná diaľničná spoločnosť, a.s. prépare actuellement un appel d’offres visant à sélectionner une société qui sera responsable de l’installation et de l’exploitation de ce système sur les autoroutes slovaques. L’évaluation de l’offre et la signature du contrat sont prévues à la fin de l’année 2007. La mise en place et les essais du système de télépéage sont programmés dans le courant de l’année 2008.

Le système de télépéage doit entrer en vigueur au 1 janvier 2009. Vraisemblablement, ce système sera totalement opérationnel à cette date-là.

Les véhicules assujettis au péage sont classés selon les trois critères suivants : la classe du véhicule, le nombre d’essieux et les émissions du véhicule. Les taux de péage qui varient en fonction de la classification des routes se divisent en 2 classes distinctes : les autoroutes et les voies express composent une classe, tandis que les autres routes font partie d’une classe séparée.

La longueur totale du réseau à péage slovaque s’élève à 2400 km. Les zones urbaines font partie de ce réseau mais ne sont pas assujetties au péage.

Internet : www.ndsas.sk

Kapsch Telematik Services



Par **M. Josef Czako**, Directeur International Business Development, KAPSCH

L'histoire de Kapsch a commencé en 1982 lorsque la société fut fondée à Vienne (Autriche) par Johann Kapsch. Cette société était alors un atelier de mécanique fine qui fabriquait des appareils de transmission de données.

La société s'est spécialisée dans le domaine de la télématique appliquée au trafic routier à partir de 1991. Les fondements de la société reposent sur son expertise concernant l'intégration des systèmes de gestion du trafic routier et son expérience en tant que fournisseur d'équipements pour des systèmes de péage routier.



Suite à la restructuration du Groupe Kapsch en 2002, Kapsch TrafficCom a été créée et a pris la forme d'une filiale indépendante. Au cours des années suivantes, le réseau international s'est développé et possède aujourd'hui des filiales et des succursales aux quatre coins du monde : Argentine, Chine, Croatie, République Tchèque, France, Hongrie, Italie, Nouvelle-Zélande, Slovaquie, Afrique du Sud, Royaume-Uni, Etats-Unis d'Amérique.

Nos activités sont les suivantes : systèmes de péage ; systèmes d'accès et de paiement ; supervision du trafic et sécurité routière ; systèmes de gestion du trafic urbain ; exploitation de systèmes.

En 2005 Kapsch a décidé de se lancer dans une activité supplémentaire, à savoir l'exploitation des systèmes, ce qui lui a ouvert de nouveaux horizons. L'activité principale de la nouvelle société – Kapsch Telematic Services – consiste donc à développer des services significatifs puis à les commercialiser. Cette activité est réalisée en étroite collaboration avec Kapsch TrafficCom AG et son partenaire, BRISA, qui possède un savoir-faire important en la matière.

Kapsch Telematic Services GmbH Autriche, qui a son siège social à Vienne, joue le rôle de société holding pour les sociétés qui ont déjà été créées, comme c'est par exemple le cas en République Tchèque.

Internet : www.kapsch.net/

ACTUALITÉS EUROPÉENNES

PARLEMENT EUROPÉEN

Directive sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières

La commission TRAN a rejeté par une courte majorité la proposition de directive de la Commission européenne concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, arguant entre autres du fait que la directive n'est pas nécessaire puisqu'elle n'apporte aucune valeur ajoutée et accentuerait la bureaucratie, ce qui va ainsi à l'encontre du principe de « mieux légiférer ».

Etant donné que la sécurité routière comme priorité sociale est un sujet sensible, les institutions européennes en charge du transport ont été surprises par le rejet du texte en commission TRAN. L'ASECAP, après avoir fait des propositions concrètes - audit en matière de sécurité, définitions des risques et lignes directrices communes en terme de sécurité – en vue de modifier la proposition de directive pour avoir une politique plus claire et plus « efficace » en matière de sécurité, se tiendra toujours prête à poursuivre sa collaboration avec les décideurs politiques. Dans ce contexte, l'ASECAP invite à la fois la Commission européenne et le Parlement européen à rouvrir un dialogue constructif qui constitue une étape indispensable à la poursuite du processus législatif et à l'adoption d'une directive qui soit technique solide et efficace.

Sur la base de ces considérations, l'ASECAP et tous les autres acteurs du secteur ont adressé aux institutions de l'UE une « Open Letter in Support of Higher Safety Levels » (voir page suivante) qui livre un message politique clair appelant à un dialogue meilleur et structuré entre toutes les parties intéressées et principalement avec celles qui travaillent dans ce secteur.

Calendrier : session plénière de juillet (9-12 juillet 2007) : vote du Parlement européen sur la proposition de directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Voir également :

- **Communiqué de presse de l'ASECAP sur le vote de la commission TRAN**
www.asecap.com/francais/index.html - voir communiqué de presse intitulé *Communiqué de presse de l'ASECAP sur la sécurité routière, 2007/3* sur la homepage du site internet de l'ASECAP dans la section **Nouvelles de l'ASECAP**. Disponible en anglais uniquement
- **Position de l'ASECAP concernant la directive sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières** – www.asecap.com/francais/index.html - disponible sur la homepage du site internet de l'ASECAP dans la section **Nouvelles de l'ASECAP**. Disponible en anglais uniquement

An Open Letter in Support of Higher Safety Levels on Europe's Roads

We, the undersigned organisations (representing a broad range of road users, road safety organisations, public authorities, infrastructure operators and industries), welcome the proposal for a Directive on Road Infrastructure Safety Management, as being part of the “integrated approach to road safety” (linking the users, the vehicle and the infrastructure aspects) and a step in the right direction to reach the EU’s objective of halving the number of deaths on European roads by 2010.

We therefore invite the European Parliament (whose Transport Committee rejected the proposal during its meeting of June 5th) **to carefully re-examine the content of the European Commission’s proposal and we urge all MEPs and the European Commission to re-open a direct and frank debate in order to clarify current misunderstandings, better explore areas for consensus and consequently adopt the proposed directive.**

In our view, this proposal does not contradict the Better Regulation Agenda, as it does not introduce any extra costs or further administrative burden on those Member States which already boast good safety records, but provides a clear added value for enhanced road safety on road sections in need of improvement, and mainly in those new Member States that could gain major benefits from the implementation of this directive. **Accepting a constructive approach and a further examination of the directive would send a strong and positive message to all European citizens, at a time when road safety has become a priority within the European Union’s agenda.**

Based on the above considerations, we underline that, in order to analyse all the parameters affecting road safety and successfully meet the EU’s safety targets, a continuing and transparent dialogue, gathering all 27 Member States, the European Parliament, the European Commission, **as well as the relevant stakeholders whose task consists of providing policy-makers with expertise and background information,** is needed in order to reach the consensus that is essential for the common interest of Europe’s society.

*Please read a **background information paper** on the proposed Directive at www.saferoads.eu*



Révision à mi-parcours du Livre Blanc sur la politique européenne des transports : adoption du rapport de Mme Barsi-Pataky

Le rapport d'initiative parlementaire de Mme Etelka Barsi-Partaky (PPE-DE, Hongrie) sur la révision à mi-parcours du Livre Blanc de la Commission européenne sur la politique européenne des transports a été adopté à une large majorité par la commission TRAN du Parlement européen (31 voix pour, 4 abstentions, aucune voix contre).

Son rapport reflète le soutien général du Livre Blanc Révisé de la Commission européenne par le Parlement européen. Ce Livre Blanc Révisé constitue un pas important dans la bonne direction et fait de la **co-modalité** le nouvel objectif principal de la politique de transport de l'UE, et il maintient le concept de « transfert modal » comme un possible outil qui soit choisi et non plus imposé de façon arbitraire pour réduire l'impact des transports sur l'environnement. Le rapport souligne également la nécessité de mettre rapidement en place le réseau trans-européen de transport comme condition préalable à une meilleure utilisation de tous les modes de transports et à une optimisation de leur complémentarité.

Invitant la Commission européenne à travailler dans des domaines tels que le transport maritime à courte distance - les fameuses Autoroutes de la Mer - et sur des programmes tels que SESAR, ERTMS, Marco Polo et NAIADES, les députés européens ont également mis l'accent sur la nécessité de mettre intégralement en œuvre la directive sur l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans l'Union européenne et de présenter un rapport sur ce sujet avant la fin de l'année 2007.

Le rapport demande à la Commission européenne de créer un modèle transparent et compréhensible destiné à évaluer tous les coûts externes dans le secteur des transports.

Le vote en session plénière du Parlement européen, laquelle aura lieu du 9 au 12 juillet, va confirmer le vote de la commission TRAN.

ÉVÈNEMENTS FUTURS DANS LE SECTEUR ROUTIER

- **Conférence de la Fédération Routière Internationale (IRF) sur le financement des infrastructures routières dans les pays d'Europe Centrale et Orientale**, 10-11 septembre 2007 (Vienne, Autriche) - www.irfnet.org

- **23^{ème} congrès mondial de la Route**, 17-21 septembre 2007 (Paris, France), organisé par l'Association mondiale de la route (PIARC) - www.paris2007-route.fr/

- **75^{ème} congrès & exposition de l'IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association)**, 6-10 octobre 2007 (Vienne, Autriche) - www.ibtta.org

- **Conférence européenne sur les transports**, 17-19 octobre 2007 (Noordwijkerhout, Pays-Bas), organisée par l'Association Européenne du Transport et le ministère néerlandais des Transports, des Travaux Publics et de la Gestion de l'Eau - <http://abstracts.etcproceedings.org/>

- **2007 European Transport Forum**, 18-20 septembre 2007 (Bruxelles, Belgique), organisé par Volvo Group et Forum Europe - www.europeantransportforum.eu/

- **Promouvoir les investissements en matière de PPP dans les pays d'Europe Centrale et Orientale**, 29-30 octobre 2007 (Budapest, Hongrie), conférence - table ronde interactive organisée par le the European PPP Center (EPPPC) - www.epppc.hu/index.php?menu=82&menunev=Conferences&tipus=cikkek

- **EuroRoads 2007**, 5-8 novembre 2007 (Londres, Royaume-Uni), organisée par Terrapinn Ltd. - www.terrapinn.com/2007/euroroads

- **Sécurité routière et simulation 2007**, 7-9 novembre 2007 (Rome, Italie), conférence internationale organisée par l'Université de Rome - www.rss2007.org/

[Visitez le site internet de l'ASECAP pour voir plus d'évènements !](#)



Conception / réalisation : ASECAP

Crédits photos / logos ASECAP, ASFA, AISCAT, ASETA, ASFINAG, TEO, SUNDBAELT, Autostrada Wielkopolska, Stalexport Autostrada Małopolska, Gdańsk Transport Company, Národná diaľničná spoločnosť, Kapsch Telematik Services

Directeur de la Publication: KALLISTRATOS DIONELIS

Rédaction : CAROLE DEFOSSE / ERICH CUAZ

Autres contributeurs : AISCAT, ASFA, ASETA, ASFINAG, Autostrada Wielkopolska, Národná diaľničná spoločnosť, Kapsch Telematik Services

Clôture de rédaction : 29 juin 2007

Le Road Info Digest est également disponible en anglais



L'ASECAP est l'Association européenne professionnelle des concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage. Elle réunit et représente 16 membres Pleins (France, Italie, Espagne, Portugal, Autriche, Grèce, Norvège, Croatie, Hongrie, Slovénie, Serbie, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni, Danemark et Pologne) qui gèrent un réseau à péage d'environ 260000 kilomètres et 4 membres Associés (Maroc, Allemagne, Slovaquie et République Tchèque). La mission de l'ASECAP consiste à promouvoir le péage comme l'instrument le plus efficace pour financer la construction, l'exploitation et l'entretien des autoroutes et des autres principales infrastructures routières.

L'ASECAP et ses membres s'engagent à:

> Echanger l'information et l'expérience, participer aux programmes de recherche, développer davantage et renforcer le système du péage direct « utilisateur/ payeur » comme un instrument pour une politique des transports durable, sûre et respectueuse de l'environnement.

> Renforcer l'efficacité de leurs réseaux et améliorer de façon permanente le niveau des services offerts aux citoyens européens, à travers le suivi des plus récents développements technologiques et des meilleurs pratiques d'exploitation.



**Association Européenne des Concessionnaires
d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage**

Siège de l'Association 3, rue Edmond Valentin - 75007 Paris

Secrétariat

47-51, rue du Luxembourg - 1050 Bruxelles
Tel: 0032 2 289 26 20 - Fax: 0032 2 514 66 28
www.asecap.com - E-mail: asecap@skynet.be

