



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

***Avis du secteur autoroutier concédé européen relatif au Livre
Blanc de la Commission européenne consacré à la politique
des transports à l'horizon 2010: "L'heure du choix".***



***The road to a sustainable development depends
on a sustainable development of the road.***

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

Web-site : www.asecap.com

Avis du secteur autoroutier concédé européen
relatif au livre blanc de la
Commission des Communautés Européennes
consacré à la politique des transports à l'horizon 2010 :
« l'heure des choix »

Considérations générales

Le secteur autoroutier concédé a examiné avec beaucoup d'intérêt le livre blanc divulgué par la Commission des Communautés Européennes le 12 septembre 2001.

Ce livre blanc qui constitue un ensemble de propositions d'actions communautaires dans le domaine des transports, souhaite assurer une plus grande fonctionnalité des divers modes de transport. Il vise à faire de ceux-ci un système durable à la fois d'un point de vue économique, social et environnemental. Il importe de noter que ce document se réfère constamment aux concepts de développement durable (19 fois cité dans le texte) et de transport durable. Il est clair qu'il s'agit bien désormais d'un objectif déclaré de la politique des transports de la Commission Européenne.

Il est à noter que la Commission Européenne prend acte des multiples facteurs de croissance de la demande de transports à l'horizon 2010 dans une Europe élargie et qu'elle vise à contrecarrer les diverses pertes économiques induites par les phénomènes de congestion observés d'ores et déjà sur plusieurs modes de transport. Elle considère en outre que la prise en compte des contraintes propres au développement durable dans le secteur des transports passe par « *un découplage significatif entre la croissance de la mobilité et celle de l'économie ... sans toutefois qu'il soit nécessaire de restreindre la mobilité des personnes et des biens* » (p. 12). Le rééquilibrage modal au niveau des parts de marché atteint en 1998 indique un objectif ambitieux pour les modes alternatifs à la route : chemin de fer, voies navigables intérieures, transport maritime à courte distance, solutions intermodales. Si le transport routier requiert bien une modernisation réglementaire, la Commission Européenne est fondée à rappeler que « *le principal atout du transport routier est sa capacité à transporter des marchandises*

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

Web-site : www.asecap.com

partout en Europe avec une flexibilité inégalée et à un moindre coût » (p.14). Dans cette perspective, il est important de veiller à la bonne réalisation des réseaux transeuropéens de transport sans oublier le réseau routier et autoroutier, d'autant plus que ce mode est quasiment toujours présent dans toute opération intermodale et qu'il revêt une importance croissante dans l'interconnexion des réseaux des pays membres de l'Union Européenne avec ceux des pays candidats à l'adhésion. Cette double réalité devra être prise en considération en 2004 lors de la révision des réseaux transeuropéens.

Fort de la réflexion qu'il a lui-même initiée depuis plusieurs mois en matière de développement durable, le secteur autoroutier concédé européen estime utile de commenter les recommandations figurant dans ce document destiné à orienter la politique des transports de l'Union Européenne.

Commentaires relatifs aux objectifs majeurs du livre blanc

➤ Le rééquilibrage des différents modes de transport

Le modèle d'évolution du mode routier est jugé non soutenable en raison de l'augmentation du transport routier de marchandises qui risque de menacer l'ensemble du système de « paralysie au centre et d'asphyxie dans les régions périphériques ».

Pour la Commission, la congestion routière est une conséquence inéluctable du déséquilibre entre modes. Des phénomènes de congestion se rencontrent déjà sur le réseau autoroutier concédé. Il convient cependant de remarquer que ceux-ci ne correspondent pas vraiment à une tendance générale mais qu'ils sont plutôt liés à deux cas de figure bien connus :

- la circulation à proximité des grandes agglomérations ou des réseaux urbains,
- les grandes migrations périodiques correspondant aux vacances ou aux loisirs ; rappelons à ce sujet que les camions, souvent mis en cause, ne circulent qu'en nombre très réduit les jours de grands départs en vacances déjà dans plusieurs pays européens.

Plusieurs initiatives des sociétés concessionnaires d'autoroutes (modulation tarifaire, information des usagers, incitations au

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

covoiturage, régulation des vitesses) visent déjà à pallier ces difficultés. Face au problème de l'accroissement des déplacements ou des transports, le système autoroutier concédé peut jouer un rôle intéressant car il permet de proposer, grâce notamment au péage, des solutions appropriées en matière de régulation du trafic et contribuer ainsi à mieux utiliser les infrastructures existantes tout en maîtrisant la croissance du trafic routier.

En ce qui concerne le transport de marchandises, le secteur autoroutier concédé constate d'ores et déjà les effets qu'engendre la multiplication des poids lourds sur autoroute :

- usure accrue de l'infrastructure (le livre blanc estime que l'entretien d'une autoroute coûterait 6 fois moins cher si elle n'était utilisée que par les voitures),
- nécessité de réaliser des aménagements spécialement dédiés aux poids lourds,
- conflits d'usage entre les véhicules légers et les poids lourds (certains gestionnaires d'autoroutes constatent qu'un trafic trop chargé en poids lourds exerce un effet répulsif sur les conducteurs de véhicules légers),
- problèmes de sécurité posés par la coexistence de certains chargements à risques dans le trafic voyageur.

Le secteur autoroutier concédé estime donc qu'il convient d'examiner les moyens de favoriser le report de certains types de marchandises sur d'autres modes. Cependant, il doit être évident pour le législateur européen que la majorité des trajets effectués pour le fret sont compris entre 60 et 90 km. Ceci rend plus difficile l'utilisation efficace des systèmes de transport alternatifs au transport routier.

Par ailleurs, favoriser le report sur d'autres modes exige que ceux-ci améliorent notablement leur productivité et leur compétitivité : faute de cette amélioration, le report volontariste risque de s'analyser comme une subvention induue.

➤ « Lier le destin des modes de transport » (cf. livre blanc p. 44)

Les sociétés concessionnaires considèrent avant tout les autres modes comme complémentaires aux autoroutes plutôt que comme de véritables concurrents. Elles apprécient particulièrement le fait

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

qu'ils évitent aux infrastructures dont elles assurent la gestion, de subir un trafic lourd supplémentaire.

Elles peuvent contribuer par certains aménagements spécifiques à l'amélioration de la complémentarité entre les modes. Plusieurs initiatives dans différents pays comme la diffusion en France, par la SANEF, sur la radio autoroutière des horaires des navettes en partance pour le tunnel sous la Manche, ou en Espagne où plusieurs sociétés concessionnaires donnent, sur leurs autoroutes, des informations, en français et en arabe, concernant les ports d'embarquement à destination du Maroc ou de l'Algérie pour un grand nombre de citoyens maghrébins qui traversent le pays pendant les vacances, laissent augurer des développements réalisables dans ce domaine.

➤ Le financement des infrastructures

La Commission Européenne constate que le financement des infrastructures se heurte à des budgets publics limités au niveau des Etats. Dans la logique de la tarification d'usage des infrastructures, elle préconise d'adopter deux solutions face à ce problème : le recours à des investisseurs privés (éventuellement sous forme de partenariat public-privé) et la mutualisation des financements entre modes.

Déjà dans plusieurs pays européens coexistent des sociétés concessionnaires d'autoroutes privées et publiques qui mobilisent des péages réels ou cachés. Les pays membres de l'ASECAP exploitent plus de 18 000 km d'autoroutes à péage. Ce système représente le moyen le plus juste de financer des infrastructures routières de grandes capacités : en effet, c'est l'utilisateur qui paie l'infrastructure, et non le contribuable. Ce système permet en outre de libérer les fonds publics qui peuvent être utilisés pour financer le développement d'autres modes de transport. De plus en plus de pays ont recours au péage pour financer les autoroutes comme étant la meilleure solution pour développer leur réseau routier sans affecter le Budget National.

En revanche, certains pays d'Europe Centrale sont marqués par un trafic traversant élevé, dont l'origine et la destination sont extérieures au pays ; lorsque les infrastructures sont réalisées sur le budget public, ce trafic n'acquies aucune taxe, ce qui peut justifier la mise

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

Web-site : www.asecap.com

en place d'une taxe forfaitaire ou kilométrique. De même, dans les pays où la construction et la maintenance des infrastructures sont financées par les fonds publics et où l'utilisateur ne paie pas l'utilisation de la route, cette politique pourrait être acceptable.

Mais il n'est pas raisonnable, comme le Livre Blanc semble le suggérer, d'appliquer la mesure sans discrimination dans tous les pays, puisque les pays périphériques ne semblent pas souffrir d'une telle circulation de transit. De plus, dans le cas des pays membres de l'ASECAP, le paiement d'une redevance serait justifié seulement sur les autoroutes sans péage, car il ne serait pas admissible de superposer le péage de financement et les taxes d'usage.

Par contre les Etats européens prélèvent sous des formes variées des droits d'accises sur la consommation des carburants. La logique du développement durable et les orientations proposées par le livre blanc conduisent à recommander que le produit de ces prélèvements soit affecté en priorité et en totalité au financement des nouvelles infrastructures de transport à l'instar des politiques conduites en Suisse et aux Etats Unis.

L'implication actuelle du secteur autoroutier concédé dans le financement des différents modes de transport est forte : il importe de signaler que par ces importantes contributions et leur expérience dans ce domaine, les sociétés concessionnaires se positionnent déjà comme d'indiscutables acteurs en matière de transport durable et qu'elles sont prêtes à jouer un rôle de plus en plus significatif en dehors des infrastructures autoroutières proprement dites comme le suggère le livre blanc (p.67).

➤ La vérité des coûts pour l'utilisateur

La Commission souhaite rééquilibrer les modes de transports en prenant en compte les nuisances qu'ils génèrent. L'idée est de faire supporter aux usagers le coût intégral (y compris environnemental) de leurs décisions de transport. Il existe un consensus croissant sur la nécessité de mettre en place les signaux économiques appropriés pour assurer un développement des transports compatible avec l'environnement.

Les autoroutes concédées apparaissent particulièrement bien positionnées par rapport à cette dernière perspective. Le péage qui y

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

est appliqué apparaît en effet comme un moyen éprouvé pour décliner toute décision politique en matière d'internalisation des coûts externes. Encore faut-il que des évaluations réalistes de ceux-ci soient arrêtées. La modulation du niveau de tarification en fonction des performances environnementales du véhicule apparaît également comme une solution tout à fait envisageable à terme.

➤ Péage et redevance d'usage

Le péage autoroutier est certainement appelé à jouer un rôle de plus en plus stratégique dans la logique de maîtrise des déplacements. Que ce soit comme application du principe pollueur-payeur, comme moyen de tarification d'usage de l'infrastructure ou comme solution de régulation du trafic, le péage autoroutier figure dans la panoplie des outils de développement durable dans le monde des transports. Le secteur autoroutier concédé européen doit s'exprimer dans ce débat.

Il convient aussi de souligner que le péage a sans doute très largement déterminé, dès l'origine, la qualité et les performances environnementales des réalisations autoroutières. Ce qui fait qu'une grande partie des coûts externes est déjà internalisée lors de la construction en raison de l'ampleur des précautions adoptées.

Le livre blanc fait référence à la tarification différentielle entre les VL et les PL sur autoroutes, jugée trop faible par rapport à l'usure causée par les camions. Sur les routes classiques, cette tarification différentielle n'existe pas. Il convient de rappeler que le péage autoroutier introduit cette distinction essentielle entre les différentes catégories de véhicules. Dans l'Europe des autoroutes à péage, les poids lourds, réputés très polluants pour l'environnement et très dégradants pour les chaussées, payent ainsi en moyenne 2,5 à 3 fois plus cher que les véhicules légers. Il peut paraître souhaitable d'accroître les fourchettes tarifaires.

Le livre blanc évoque le rôle de la tarification en tant que moyen d'orientation des flux de transports, tant par l'effet direct de cette tarification que par l'utilisation de ses produits en faveur de la réalisation d'infrastructures alternatives.

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

Il convient d'aller plus loin dans l'analyse et de tenir compte de la diversité des situations. La Commission a toujours admis que la tarification de l'usage des infrastructures des transports (*road pricing*) pouvait, en fonction des choix des Etats, être liée ou non à la distance parcourue. Ainsi certains Etats (Suisse, Autriche, éventuellement RFA) perçoivent une redevance forfaitaire qui a un caractère fiscal ou parafiscal. Versée directement sur leurs budgets, elle peut donc être affectée à des financements d'infrastructures alternatives, d'autant que l'amortissement des autoroutes est déjà pris en charge par les contribuables.

Au contraire dans les pays qui pratiquent la concession à péage, celui-ci a d'abord pour objet de rembourser les investissements en faisant appel aux usagers et non aux contribuables. Il n'est donc pas possible d'utiliser sans limite le produit du péage à d'autres objets sans se heurter à de graves difficultés.

En particulier la Commission, tout en respectant la dualité des approches sur la tarification, a toujours exclu que les deux modes se superposent : cette position était sage et devrait être conservée. En effet, le péage en tant qu'élément central de financement de type B.O.T n'a pas vocation à devenir un instrument d'une politique des transports, de même que les opérateurs d'infrastructures n'ont pas vocation à devenir des collecteurs d'impôts. Mais surtout, le mélange inconsidéré et la superposition des deux concepts ne peuvent conduire qu'à des inégalités croissantes du prix effectif d'usage des infrastructures, ce qui serait contraire au principe de liberté des communications au sein de l'Union.

Enfin, la création de taxes assises directement ou indirectement sur le produit du péage constituerait un impôt nouveau dont la création serait contraire au principe recommandé par la Commission de maîtrise des prélèvements publics.

➤ L'enjeu environnemental

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont pleinement conscience des enjeux de plus en plus essentiels liés à l'environnement en général et à l'évolution des attentes sociétales plus particulièrement en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de nuisances sonores.

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

Sur les autoroutes concédées, la contribution du trafic aux émissions de CO2, gaz à effet de serre, n'a jamais été quantifiée ou estimée. Pourtant il est manifeste que le parc des automobiles et des poids lourds circulant sur autoroutes présente de meilleures garanties (véhicules plus récents dotés de la pastille verte, véhicules mieux entretenus, circulation avec des moteurs chauds, trajets longs, véhicules utilisant des carburants réputés propres, ...) que celles des véhicules urbains. Une vitesse moyenne trop élevée de l'ensemble des véhicules peut toutefois tempérer ces avantages et les gestionnaires d'infrastructures, en fonction des orientations fixées par les pouvoirs publics, auront certainement à renforcer leur implication dans ce domaine.

Les sociétés concessionnaires auront également intérêt à exercer toujours plus leur responsabilité dans le domaine des émissions sonores liées au trafic car c'est l'infrastructure qui focalise directement les mécontentements. Si ces nuisances devenaient insupportables et qu'aucune mesure de réduction ne puisse plus être adoptée, l'existence même de l'infrastructure et donc sa durabilité, pourrait être directement remise en question. Le prolongement de l'action des sociétés concessionnaires dans ce domaine est donc essentiel pour qu'elles puissent continuer durablement à assurer leurs missions.

D'autres préoccupations majeures concernent la biodiversité, la préservation des milieux naturels et des paysages, la consommation d'espaces, les ressources en eau ou l'utilisation de matériaux de construction dont les gisements ne sont pas renouvelables sont d'ores et déjà prises en considération par les sociétés concessionnaires.

➤ Optimiser l'utilisation des infrastructures existantes

Cet objectif ne doit pas se limiter au seul réseau ferroviaire. Il concerne aussi le réseau autoroutier. De nombreuses initiatives dans ce domaine ont permis de mener à bien des opérations de requalification du réseau ancien, permettant non seulement de lui conserver ses qualités intrinsèques mais aussi de l'améliorer. Le secteur autoroutier concédé dispose ainsi d'un avantage indéniable compte-tenu des capacités qu'il a démontrées dans l'entretien de son réseau. En outre, le développement de la gestion informatisée

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

du trafic autoroutier permettra d'optimiser encore d'avantage son écoulement.

➤ L'insécurité routière

Le livre blanc consacre légitimement une place importante à l'insécurité routière sans pourtant que la performance des autoroutes concédées dans ce domaine soit mentionnée.

En ce qui concerne l'Europe, il est généralement admis que l'autoroute est quatre fois plus sûre que la route nationale. Ce résultat remarquable correspond à un engagement continu des sociétés concessionnaires qui s'est notamment traduit par :

- la mise en place d'un département d'analyse détaillée des accidents,
- l'organisation plusieurs fois dans l'année de campagnes de sécurité spécifiques au réseau autoroutier concédé,
- des opérations de vérification de la pression des pneus sur les aires d'autoroutes,
- l'amélioration de l'information et du guidage des conducteurs,

Les sociétés concessionnaires restent attentives à toutes les évolutions technologiques susceptibles de diminuer encore les accidents de circulation.

En dépit des qualités intrinsèques des infrastructures autoroutières, les accidents demeurent provoqués dans l'immense majorité des cas, par un comportement inadapté des conducteurs. Il semble notamment que la gestion de la vitesse des véhicules, que ce soit pour améliorer la sécurité, réduire la congestion ou diminuer les émissions gazeuses polluantes, apparaît comme une nécessité à laquelle l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures ne pourront échapper.

➤ L'interopérabilité des systèmes de péage

Pour favoriser les échanges de personnes et de biens au sein de l'Union européenne, l'interopérabilité des systèmes de péage apparaît comme une nécessité. Dans plusieurs pays membres l'interopérabilité est déjà en œuvre entre plusieurs sociétés concessionnaires. Dans le cadre de l'Asecap et avec la participation de la Commission, les sociétés concessionnaires travaillent à la

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

définition de l'interopérabilité des systèmes de télépéage à tous les niveaux (contractuel, procédural, technique).

Certains pays non-membres de l'Asecap, se sont associés à cette démarche, mais le lancement d'initiatives isolées et non concertées visant à l'instauration d'une taxe d'usage risquent d'anéantir ces efforts.

Propositions du secteur autoroutier concédé

Les éléments précités font que le secteur autoroutier concédé revendique aujourd'hui de jouer un rôle important dans la réalisation d'un système de transports durable et efficient. Il convient en effet de considérer que si par certains aspects, le développement durable s'apparente à un défi pour le secteur autoroutier concédé, il correspond aussi à une réelle opportunité de faire valoir les atouts qui lui sont propres.

Cette démarche en faveur du développement durable des transports passe par les engagements suivants :

➤ Mettre en place des indicateurs autoroutiers de développement durable

Ces indicateurs de développement durable doivent être avant tout destinés à mettre en évidence de la manière la plus indiscutable possible, les moyens mobilisés en faveur du développement durable et les résultats obtenus dans une optique d'évaluation de la performance. Ils doivent ainsi permettre de démontrer les progrès enregistrés années après années et de répondre ainsi à une attente sociale qui, dans un proche avenir, ne manquera pas d'exiger que les sociétés concessionnaires rendent compte régulièrement de leurs actions et de leurs résultats (rapports environnementaux).

➤ Poursuivre les actions de requalification du réseau ancien

Cette démarche est déjà engagée par les sociétés concessionnaires, soit à l'occasion des travaux d'élargissement, soit de façon spontanée. Il convient de mieux la mettre en valeur car elle correspond à une déclinaison particulièrement concrète du principe d'amélioration continue, qui constitue l'une des bases du

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

management environnemental et du développement durable.

➤ Encourager l'utilisation de véhicules peu polluants sur autoroute

Face au problème des externalités négatives et notamment des émissions de gaz à effet de serre, il apparaît logique que les gestionnaires d'infrastructures autoroutières favorisent résolument l'utilisation de véhicules performants en matière d'émissions, par les clients fréquentant leur réseau. En complément des actions menées par les constructeurs automobiles ou les pétroliers, les sociétés concessionnaires se doivent donc d'examiner tous les moyens permettant de favoriser l'utilisation des véhicules les moins polluants, notamment dans le transport de marchandises.

➤ Inciter les automobilistes à avoir une conduite respectueuse de l'environnement

Il importe d'attirer l'attention des utilisateurs des autoroutes sur les conséquences de leur comportement. Des campagnes de communication ciblées peuvent ainsi mettre en évidence les mérites d'une conduite vertueuse ou raisonnée, synonyme de multiples avantages :

- gains pour l'environnement direct de l'autoroute mais aussi pour la couche d'ozone,
- plus de sécurité pour les utilisateurs,
- économies immédiates pour les conducteurs grâce à une moindre consommation énergétique.

➤ Engager une réflexion avec les constructeurs de véhicules

Les émissions (gaz d'échappement et bruit) dépendent avant tout des qualités intrinsèques des véhicules. Les constructeurs ont désormais intégré cette réalité dans leur logique industrielle mais des progrès demeurent encore possibles. Il pourrait être utile de réfléchir avec certains constructeurs aux moyens d'optimiser l'usage des véhicules sur autoroute (véhicules intelligents) et d'envisager avec eux les moyens de réduire encore plus les émissions polluantes.

➤ Stimuler l'innovation et le développement des nouvelles technologies (l'autoroute intelligente)

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

Le développement des nouvelles technologies dans le domaine autoroutier va entraîner des retombées significatives en matière de gestion du trafic, de sécurité, d'information et de services à l'utilisateur, de réduction des émissions, ... donc de développement durable. Il convient sans doute de mieux évaluer les gains envisageables et de veiller à ce que le niveau « d'intelligence » des véhicules corresponde bien à celui d'équipement des infrastructures.

- Étendre en dehors des emprises autoroutières proprement dites les fonctions d'aménageur et de gestionnaire d'infrastructures des sociétés concessionnaires

L'expérience des sociétés concessionnaires en matière d'aménagement et de gestion des autoroutes concédées mériterait d'être mieux mise à profit dans la réalisation et l'exploitation de certains aménagements (plates-formes intermodales, ...) directement en relation avec les infrastructures de transport. Cette implication permettrait d'assurer une évolution conjointe des différents modes de transport, ainsi mieux interconnectés ou combinés, et une bonne cohérence avec les objectifs de développement durable.

- Poursuivre les efforts tendant à l'interopérabilité des systèmes de télépéage électronique.

La poursuite des projets Cesare et PISTA et leur mise en œuvre progressive devraient permettre de rendre interopérables les systèmes de péage des pays pratiquant actuellement le péage à travers des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Une structure de concertation doit être constituée, réunissant ces derniers pays et les pays envisageant à plus ou moins long terme l'instauration d'une taxe d'usage. A défaut d'une telle concertation, de nouveaux problèmes d'interopérabilité pourraient surgir très rapidement, aggravant les problèmes existant actuellement et qui sont en cours de résolution.

Le secteur autoroutier concédé est disposé à apporter sa contribution à cette action de concertation.

Sur ce point, la Commission indique à tort (p.82 du Livre Blanc- de la version française) que «en dépit de ses efforts, la Commission n'est pas parvenue à convaincre les opérateurs à procéder sur une base volontaire et à court terme à une interopérabilité». Comme mentionné ci-dessus, les opérateurs routiers des pays membres de

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

l'ASECAP, sont extrêmement intéressés et engagés à réaliser l'interopérabilité le plus tôt possible. Les retards dans l'approbation des standards Internationaux DSRC et la réalisation de l'interopérabilité ne peuvent être imputés aux opérateurs autoroutiers.

Les membres de l'ASECAP travaillent dans le but de rechercher cette interopérabilité, en tenant compte des investissements déjà réalisés et des amortissements qui restent à faire.

L'ASECAP a, à de nombreuses occasions, exprimé ses préoccupations sur le manque de progrès dans ce domaine particulier, soulignant que le sujet devenait urgent en raison des derniers développements dans les pays de l'Europe Centrale (membres de l'UE et pays candidats à l'adhésion). En ce sens, l'ASECAP estime que la décision de la Commission européenne de proposer une Directive en 2002 sur l'interopérabilité des systèmes EFC est un pas important en faveur de l'interopérabilité, à condition d'être invitée à participer à toute initiative de la Commission pouvant aboutir à l'examen et à l'approbation d'une telle Directive. Il est, en effet, impératif que les membres de l'ASECAP puissent exprimer à cette occasion les avancées réalisées dans les projets CESARE II et PISTA, ainsi que les contraintes liées à leurs systèmes existants.

Siège de l'Association et Bureaux à Paris :
3, rue Edmond Valentin
75007 PARIS
Tél. : 00 33 1 47 53 37 00
Fax : 00 33 1 45 55 84 88

Bureaux à Bruxelles
Rue du Luxembourg 47 - 51
1050 Bruxelles
Tél. : 00 32 2 289 26 20
Fax : 00 32 2 514 66 28
Email : asecap@skynet.be

Web-site : www.asecap.com