

L'ACTUALITÉ DES AUTOROUTES EUROPÉENNES NEWS FROM THE EUROPEAN MOTORWAYS

LE MOT DU PRÉSIDENT

WORD FROM THE PRESIDENT



Quelques semaines avant les spectateurs du Championnat d'Europe, les membres de l'ASECAP ont eu le privilège d'apprécier la capacité d'organisation et d'accueil de nos amis portugais lors des Journées annuelles de Vilamoura. Nous en ramenons de beaux souvenirs et quelques enseignements forts.

Le premier est le caractère prioritaire des questions de financement des autoroutes : parce que les budgets publics sont confrontés à de multiples priorités, parce que les besoins de capacités de transport sont considérables, en particulier chez les nouveaux membres de l'Union Européenne. Le péage, à travers les Partenariats Public-Privé, constitue un instrument décisif que nous, membres de l'ASECAP, apportons aux autorités publiques de l'Union et des Etats-membres.

Le second enseignement est que la qualité du service offert constituera de plus en plus la clé de l'acceptation du péage par les opinions : nous devons donc y travailler, et l'ASECAP sera un lieu privilégié des échanges d'expériences dans ce domaine.

Enfin nos entreprises doivent entrer dans le grand effort vers le développement durable, en répondant à l'exigence de sécurité et de respect croissant de l'environnement, afin de laisser aux générations qui nous suivent une Europe mieux équipée, plus sûre et mieux protégée contre les nuisances et les pollutions.

Ce sont les challenges que nous avons identifiés à Vilamoura et qu'il nous appartient de relever. A l'ASECAP et à ses membres, désormais, d'y investir leurs capacités techniques, leur intelligence et leur cœur.

ASECAP members were privileged to enjoy the hospitality and organizational acumen of our Portuguese hosts at ASECAP's annual study and information days in Vilamoura several weeks before the visitors who came to watch the European Championship. We have returned with some wonderful memories and also learned a number of important lessons.

The first is how much of a priority issue motorway financing is today. This is because public budgets are beset by a multitude of priorities and also because there is a considerable need for extra transport capacity, particularly among new European Union members. Toll charging, via public/private partnerships, is a decisive instrument which we ASECAP members can offer European Union and national authorities.

The second lesson is that, more and more, service quality will be the key to public acceptance of tolls. We must therefore work on this aspect, and ASECAP will serve as a major forum for exchanges of experience in the field.

Finally, ASECAP members must contribute to the major ongoing effort to achieve sustainable development, by meeting growing requirements for a better and safer environment, so that we can bequeath upcoming generations a better-equipped and environmentally safer Europe with better safeguards against pollution and nuisances.

These are the challenges we identified at Vilamoura and which it is our responsibility to meet. It is now up to ASECAP and its members to put their technical and intellectual skills, as well as their hearts and souls, into achieving these goals.

RÉMY CHARDON

SOMMAIRE - INDEX :

- > p.1 Le mot du Président
Word from the President
- > p.2 Union européenne:
Conseil Transport du 11 juin à Luxembourg : résultats
*European Union:
Transport Council of 11th of June in Luxembourg : results*
- > p.3 Union européenne: PE – élections du 13 juin
European Union: EP elections of 13th of June
- > p.4-5 Activités de l'ASECAP:
signature de la Charte européenne pour la sécurité Routière
*ASECAP activities:
signature of the European Road Safety charter*
- > p.4-6 32^{ème} Edition des Journées d'Etudes et d'Information de l'ASECAP
32th Edition of the ASECAP Study and Information Days
- > p.7 Bureau de liaison de l'Ascecap à Vienne
Ascecap Liaison office in Vienna
- > p.8-11 Actualités des membres de l'ASECAP
(ASETA, AISCAT, ASFA, NORVEGFINANS)
*News from the ASECAP members
(ASETA, AISCAT, ASFA, NORVEGFINANS)*
- > p.12 Evènements et congrès relevant de l'intérêt de l'ASECAP
Events and congresses of ASECAP interest

LE CONSEIL DES MINISTRES DES TRANSPORTS DE L'UE S'EST RÉUNI À LUXEMBOURG LE 11 JUIN DERNIER.

LES MINISTRES DES 25 PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE NE SONT PAS PARVENUS À UN ACCORD SUR LA MODIFICATION DE LA DIRECTIVE EUROVIGNETTE (COM (2003) 448 POUR LA MODIFICATION DE LA DIRECTIVE 1999/62/CE), SUJET QUI AVAIT DÉJÀ ÉTÉ DISCUTÉ SANS SUCCÈS LORS DE LA RÉUNION MINISTÉRIELLE DE MARS.

THE EU COUNCIL OF TRANSPORT MINISTERS MET IN LUXEMBOURG ON 11 JUNE.

THE MINISTERS OF THE 25 EUROPEAN UNION COUNTRIES FAILED TO REACH AGREEMENT ON MODIFYING THE EUROVIGNETTE DIRECTIVE (COM (2003) 448 AMENDING DIRECTIVE 1999/62/EC), AFTER UNSUCCESSFUL TALKS AT THE MARCH MINISTERIAL MEETING.

Le point le plus controversé concerne la question de l'affectation des ressources générées par les péages.

Une partie des Etats membres, ensemble avec la Commission européenne, préfère affecter les recettes des péages uniquement au secteur du transport, tandis que d'autres délégations estiment que les Etats membres doivent être libres de décider de l'affectation de cet argent.

De plus, la réunion du 11 juin a été marquée par des véritables retours en arrière concernant d'autres points du dossier Eurovignette qui ne semblaient pas si controversés au début.

Les ministres ont en fait exprimé des positions différentes par rapports aux points suivants :

- › la question de la majoration des tarifs du péage dans certaines zones sensibles, afin d'affecter les ressources à d'autres modes de transport, tel que le rail : sur ce point le Conseil Transport de mars avait proposé une majoration de maximum 25% du montant initial du péage, mais dans la séance de juin certains Etats membres ont proposé un financement croisé jusqu'à 15% du péage initial et d'autres délégations entre 15 et 25% ;
- › la définition des coûts de construction ;
- › le calcul des coûts externes ;
- › la question concernant la méthodologie commune de calcul des coûts.

Par contre, le Conseil Transport de juin a dégagé un accord sur le règlement concernant les futures structures du programme GALILEO, le programme de radionavigation par satellite. Après la finalisation des différentes versions linguistiques, le texte sera adopté définitivement par le Conseil.

Les ministres des transports de l'UE ont également exprimé leur accord en ce qui concerne les accords internationaux de l'UE concernant GALILEO : ils ont décidé de signer l'accord conclu en mars dernier avec Israël, qui devient ainsi membre de l'entreprise commune GALILEO. En ce qui concerne l'accord avec les Etats-Unis sur la cohabitation de GALILEO

et du GPS américain, le Conseil a adopté en principe une décision de signature.

Encore dans le domaine du transport routier, le Conseil Transports de juin n'a pas réussi à dégager un accord sur l'harmonisation des interdictions pour les poids lourds de circuler pendant les week-ends et les jours fériés.

The most controversial issue was the allocation of toll revenues. Some Member States, together with the European Commission, prefer to allocate toll revenues solely to the transport sector, whilst other delegations feel that Member States should be free to decide how to allocate such revenues.

In addition, the 11 June meeting was marked by some real U-turns on other points in the Eurovignette dossier that did not seem so controversial at the outset.

The ministers expressed differing positions on the following issues:

- › *Toll charge increases in certain sensitive areas, in order to allocate funding to other modes of transport, such as railways. On this point, the March Transport Council had proposed a maximum increase of 25% on the initial toll charge, whilst in the June meeting, some Member States proposed cross financing up to 15% of the initial toll charge and other delegations, between 15% and 25%.*
- › *Definition of construction costs.*
- › *Calculation of external costs.*
- › *Common methodology for calculating costs.*

Conversely, the June Transport Council reached agreement on the regulation on future structures for the satellite radio navigation programme GALILEO. The Council will adopt the final text after finalizing the various language versions.

The EU transport ministers have also expressed their agreement on the EU's international agreements on GALILEO. They have decided to sign the agreement concluded with Israel last March, making the country a member of the joint GALILEO venture. The Council adopted a decision in principle to sign the agreement with the United States on the coexistence of GALILEO and American GPS systems.

Again in the field of road transport, the June Transport Council failed to reach agreement on harmonizing bans on heavy goods vehicles travelling during weekends and public holidays.



NOUVELLE LEGISLATURE

LE 13 JUIN 2004 LA NOUVELLE UNION EUROPÉENNE ÉLARGIE À 25 PAYS A VOTÉ POUR ÉLIRE 732 DÉPUTÉS QUI ANIMERONT LA SIXIÈME LÉGISLATURE DU PARLEMENT EUROPÉEN.

NEW LEGISLATURE

ON 13 JUNE 2004, THE NEW EXPANDED EUROPEAN UNION OF 25 COUNTRIES VOTED TO ELECT THE 732 MEPS WHO WILL RUN THE SIXTH EUROPEAN PARLIAMENT LEGISLATURE.

En général, ces élections ont été marquées par un abstentionnisme dans toute l'Europe et plus particulièrement dans les nouveaux pays de l'UE. De plus, les élections du 13 juin ont montré dans certains pays occidentaux un mécontentement envers les gouvernements existants.

Au delà des conséquences politiques et des discussions ayant trait à la faible participation des électeurs européens au rendez-vous de 2004, cela pourrait être interprété comme un obstacle à la volonté générale de poursuivre le projet de construction européenne, le nouveau Parlement se rencontrera pour sa première session plénière à Strasbourg du 20 au 23 juillet prochains.

Lors de cette première séance, les nouvelles commissions parlementaires seront aussi créées.

Rappelons que, d'après la décision du Parlement européen du 29 janvier dernier sur le nombre, les compétences et les attributions des commissions parlementaires, la commission compétente pour le transport sera la commission TRAN, qui ne s'occupera que de la politique des transports et du tourisme, la politique régionale relevant d'une commission différente.

A Strasbourg il y aura une première réunion des commissions au sein de la session plénière et ensuite la nouvelle commission TRAN se réunira officiellement à Bruxelles du 28 au 29 juillet avant la pause des vacances d'été.

L'un des probables sujets de discussion de la nouvelle commission TRAN sera la présentation d'un questionnaire pour l'audition du Commissaire en charge des Transports.

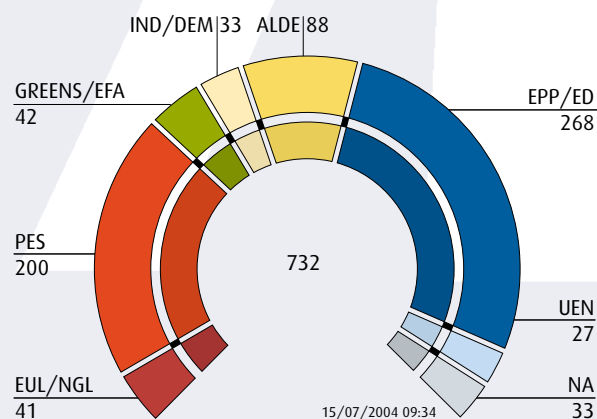
Ensuite, après la pause d'été, la commission TRAN reprendra régulièrement ses travaux à partir du 30 août.

On 13 June 2004, the new expanded European Union of 25 countries voted to elect the 732 MEPS who will run the sixth European Parliament legislature.

The following graph shows the distribution of seats according to election results:

In general these elections were marked by low turnouts throughout Europe, particularly in the new EU Member States. Furthermore, in some western European countries, voters used the 13 June elections to demonstrate their discontent with existing governments.

RÉPARTITION DES SIÈGES SELON LES RÉSULTATS ÉLECTORAUX
DISTRIBUTION OF SEATS ACCORDING TO ELECTION RESULTS



Aside from political consequences and discussions about the low turnout for the 2004 European elections, this could be seen as an obstacle to the general determination to pursue the process of building a Single Europe. The new Parliament will meet for its first plenary session in Strasbourg from 20 to 23 July this year.

The new parliamentary committees will also be created at this first meeting.

As a reminder, the European Parliament decision of 29 January 2004 on the number, powers and responsibilities of committees, puts transport in the hands of the TRAN committee, which will be responsible only for the transport and tourism policy, with another committee in charge of regional policy.

There will be a first meeting of the committees at the plenary session in Strasbourg and later the new TRAN committee will meet officially in Brussels from 28 to 29 July before the summer recess.

In all likelihood, the new TRAN committee will discuss the submission of a questionnaire to the Transport Commissioner.

The TRAN committee will then resume its regular proceedings after 30 August, when the summer recess is over.



SIGNATURE ET APPLICATION DE LA CHARTE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SIGNATURE AND APPLICATION OF THE EUROPEAN ROAD SAFETY CHARTER

Le 6 avril dernier l'ASECAP, représentée par son Secrétaire Général, M. Kallistratos Dionelis, a signé à Dublin la Charte européenne de la Sécurité Routière en s'engageant à mettre en œuvre des mesures visant à renforcer la sécurité sur les réseaux autoroutiers des pays membres de l'Association.

Rappelons que l'initiative de la Charte européenne pour la Sécurité Routière avait été lancée par la Commissaire en charge des Transports, Madame Loyola de Palacio en janvier dernier, lors d'une conférence organisée par la DG TREN.

La Charte européenne pour la Sécurité Routière, initiative parrainée également par l'euro-député finlandais Ari Vatanen, vise à atteindre l'objectif communautaire d'une réduction de moitié du nombre de tués sur les routes d'ici 2010, en impliquant toutes les parties de la société civile dans cet effort.

L'ASECAP s'est engagée entre autres à :

- prendre, dans le cadre de ses responsabilités, des mesures visant à réduire le nombre des victimes sur les autoroutes ;
- partager avec les autorités compétentes pour la sécurité routière, les informations techniques et statistiques afin de mieux comprendre les causes des accidents et les blessures causées par les accidents ;

- développer et mettre en œuvre des technologies visant à réduire les conséquences des accidents routiers causés par la congestion et le trafic ;
- mettre à disposition des autorités européennes compétentes les études, les recherches et les rapports réalisés par ses membres ayant trait à la sécurité routière ;
- diffuser les informations concernant la Charte européenne de la Sécurité Routière, ainsi que les activités de l'Union européenne dans le domaine de la sécurité routière.

Pour le texte entier des engagements de l'ASECAP, veuillez consulter le site www.asecap.com

On 6 April, ASECAP, represented by its General Secretary, Mr. Kallistratos Dionelis, signed the European Road Safety Charter in Dublin, undertaking to implement measures to increase safety on the motorway systems of the Association's member countries.

As a reminder, Transport Commissioner, Mrs. Loyola de Palacio, launched the initiative for the European Road Safety Charter at a conference organized by DG TREN in January 2004.

32^{ÈME} ÉDITION DES JOURNÉES D'ÉTUDES ET D'INFORMATION
DE L'ASECAP À VILAMOURA (ALGARVE, PORTUGAL)
DU 23 AU 26 MAI 2004

32ND ASECAP STUDY AND INFORMATION
DAYS AT VILAMOURA (ALGARVE, PORTUGAL)
FROM 23 TO 26 MAY 2004



Les 32^{èmes} Journées d'Études et d'Information de l'ASECAP ont eu lieu du 23 au 26 mai 2004 à Vilamoura (Algarve, Portugal) et ont été organisées par BRISA en étroite coopération avec le Secrétariat de l'ASECAP de Bruxelles.

Le thème principal du Congrès ASECAP 2004 a été le financement des infrastructures dans l'Europe élargie, notamment par rapport aux problèmes liés aux marchés des capitaux.

Au cours de la première journée du Congrès le sujet a été développé par le Président de l'ASECAP, M. Rémy Chardon, par M. Walter Hecke, CEO de l'ASFINAG et par des experts du secteur financier : M. Thomas Barrett, représentant de la BEI (Banque européenne des Investissements), M. Manuel Preto, représentant de la Banque Santander au Portugal et M. Benjamin Sirgue, représentant de CDC IXIS.

Le thème a été repris également à l'occasion d'une Table Ronde, qui a eu lieu dans l'après-midi et qui a été enrichie des contributions de la part de M. Fabrizio Palenzona (AISCAT), M. Bernard Val (ASF), M. Joao Azevedo Coutinho (BRISA), M. Lado Prah (DARS) et M. Marian Hantak (UNE-CE) qui a présenté

le point de vue des pays de l'Europe de l'Est par rapport à la nécessité de développer les infrastructures routières.

Au cours de la deuxième journée technique du Congrès les experts des différentes associations membres ont eu l'opportunité d'illustrer des présentations techniques sur les thèmes suivants :

- Systèmes électroniques de péage et interopérabilité
- Développement durable
- De l'utilisateur au client
- Exploitation, maintenance et sécurité

ASECAP's 32nd Study and Information Days took place in Vilamoura (Algarve, Portugal) from 23 to 26 May 2004. They were held by BRISA, in close cooperation with ASECAP Secretariat in Brussels.

The main theme of the ASECAP 2004 Congress was infrastructure financing in the enlarged Europe, with particular reference to capital market problems.

During the first day of the Congress, ASECAP President, Mr. Rémy Chardon, the CEO of ASFINAG, Mr. Walter Hecke

ACTIVITES DE L'ASECAP - ASECAP ACTIVITIES

M. KALLISTRATOS DIONELIS, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'ASECAP
MR. KALLISTRATOS DIONELIS, ASECAP GENERAL SECRETARY



The aim of the European Road Safety Charter, an initiative also sponsored by Finnish MEP, Ari Vatanen, is to achieve the European Union target of cutting road deaths by half between now and 2010, involving all sectors of civil society in that effort.

ASECAP has undertaken to:

- › *Take measures, within its own remit, to reduce the number of motorway accident victims.*
- › *To pool technical and statistical information with the competent road safety authorities, in order to learn more about how accidents are caused and the type of injuries they sustain.*
- › *To develop and implement technologies for mitigating the consequences of road accidents caused by congestion and traffic.*
- › *To make road safety research or reports by ASECAP members available to the competent European authorities.*
- › *To disseminate information concerning the European Road Safety Charter, as well as the European Union's road safety activities.*

For the full text on ASECAP commitments, please consult the website www.asecap.com



and finance sector experts expanded upon the subject. Experts included: Mr. Thomas Barrett, representative of the EIB (European Investment Bank), Mr Manuel Preto, representative of the Banco Santander in Portugal and Mr. Benjamin Sirgue, representative of CDC IXIS.

The same theme was taken up by a Round Table held in the afternoon, which was enhanced by contributions from Mr. Fabrizio Palenzona (AISCAT), Mr. Bernard Val (ASF), Mr. Joao Azevedo Coutinho (BRISA), Mr. Lado Prah (DARS) and Mr. Marian Hantak (UNE-CE), who presented the Eastern European countries' views on the need to develop road infrastructure.

During the second technical day of the Congress, experts from the various member associations had a chance to make technical presentations on the following themes:

- › *Electronic toll collection systems and interoperability.*
- › *Sustainable development.*
- › *From user to customer.*
- › *Operation, maintenance and safety.*

SIGNATURE DU PROTOCOLE D'ACCORD ET DE COOPÉRATION ENTRE L'ASECAP ET L'IBTTA

*SIGNATURE OF THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
AND COOPERATION BETWEEN ASECAP AND IBTTA*

Les Journées d'Etudes de l'ASECAP 2004 ont été marquées par un événement très important dans les relations internationales de l'ASECAP.

Le 24 mai le Président de l'ASECAP, M. Rémy Chardon et le Président de l'IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association), M. Jean-François Poupinel ont signé un Protocole d'accord de coopération entre les deux Associations, visant à renforcer leur coopération dans le développement du transport routier tout en soulignant l'importance de promouvoir le système de péage comme l'instrument le plus efficace pour financer la construction, l'utilisation et l'entretien des infrastructures routières.

Pour le texte entier du protocole, veuillez visiter le site www.asecap.com/evenements

ASECAP's 2004 Study Days were marked by a very important milestone in ASECAP's international relations.

On 24 May, ASECAP President, Mr Rémy Chardon, and the President of IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association), Mr. Jean-François Poupinel, signed a Memorandum of Understanding and Cooperation between the two associations, aimed at strengthening their cooperation for the development of road transport, underlining the importance of promoting the toll system as the most efficient means for financing road infrastructure construction, operation and maintenance.

For the full text of the Memorandum, consult the website www.asecap.com/events

ASECAP NEWSLETTER

ACTIVITÉS DE L'ASECAP - ASECAP ACTIVITIES

NOUVEAUX MEMBRES DE L'ASECAP



Pendant sa dernière séance qui a eu lieu à Vilamoura (Algarve-Portugal) le 23 mai 2004, le Comité Directeur de l'ASECAP a accepté comme nouveaux membres, à partir du 1er janvier 2005, les sociétés M6 TOLL, opérateur anglais, et WERSTERSCHELDETUNNEL, opérateur hollandais.

Première autoroute à péage du Royaume - Uni, M6 TOLL (Midland Expressway Limited) offre un gain de temps considérable en passant par les West Midlands, pour ainsi apporter de sérieux avantages économiques aux conducteurs et aux régions avoisinantes. Les 44 kilomètres d'autoroute fournissent une alternative pour une circulation fluide à l'une des routes les plus encombrées d'Europe.

M. Thomas Fanning, Directeur Général de M6 TOLL a annoncé que durant le mois de mai, le trafic moyen journalier sur M6 TOLL n'avait cessé d'augmenter et avait réalisé une hausse de 39.8% depuis janvier 2004.

En particulier, les chiffres du trafic pour les jours fériés du mois de mai (respectivement 38,802 et 42,245) prouvent que M6 TOLL est une route populaire pour les personnes cherchant à s'évader pour un long week-end.

M. Fanning ajoute qu'M6 TOLL espère un été dense et continue de fournir un excellent service à ses clients. M6 TOLL a aussi un rôle vital à jouer en gardant la région en mouvement, comme une des routes alternatives suggérées par Agence Autoroutière, afin d'éviter les travaux sur les routes de la M6 qui ont commencé en Juin.

Le WESTERSCHELDETUNNEL, d'une longueur de 6,6 km de long relie la Flandre zélandaise à l'île de Zuid-Beveland. Il est le plus long tunnel routier des Pays-Bas et remplace les bacs sur l'Escaut occidental. Il s'agit d'un tunnel à péage qui est ouvert à toute circulation automobile et de poids lourds (à l'exception du transport de G.P.L. et d'explosifs).

La N.V. Westerscheldetunnel a vu le jour en 1998, date à laquelle l'acte de constitution de la société a été signé par le Ministre des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des Eaux, Mme Netelenbos, et le Commissaire de la Reine de la province de Zélande, M. Van Gelder.

L'Etat détient 95,4% des actions et la province est à la tête des 4,6% restants. La société est chargée de l'exploitation du tunnel. Les montants empruntés, majorés du rendement, seront remboursés aux actionnaires dans un délai de 30 ans.



NEW ASECAP MEMBERS

At its last meeting in Vilamoura (Algarve-Portugal) on 23 May 2004, ASECAP's Steering Committee extended membership, as from 1 January 2005, to the companies M6 TOLL, a British operation, and WERSTERSCHELDETUNNEL, a Dutch operator.

M6 TOLL (Midland Expressway Limited), the United Kingdom's first toll motorway, considerably shortens journey times through the West Midlands, offering significant economic advantages to drivers and to neighbouring regions. The 44-kilometre stretch of motorway provides a free-flowing alternative to one of Europe's most heavily congested roads.

Mr. Thomas Fanning, Managing Director of M6 TOLL, announced that the average daily traffic on M6 TOLL grew steadily in May, rising by 39.8% since January 2004.

Traffic figures for the May bank holidays (38,802 and 42,245 respectively) prove that M6 TOLL is a popular route for people getting away for a long weekend.

Mr. Fanning added that M6 TOLL is expecting heavy summer traffic and continues to provide excellent customer service. M6 TOLL also has a vital role to play in keeping traffic through the region moving. It is one of the alternative routes suggested by the Highways Agency for avoiding roadworks on the M6, which started in June.

The 6.6 km long WESTERSCHELDETUNNEL links Zeeland with the island of South Beveland. It is the longest road tunnel in the Netherlands and replaces the ferries on the western Escaut. It is a toll tunnel open to all cars and heavy goods vehicles (with the exception of vehicles transporting LPGs and explosives).

The company N.V. Westerscheldetunnel was created in 1998, when its memorandum of association was signed by Mrs. Netelenbos the Minister of Transport, Public Works and Water Management, and Mr. Van Gelder, the Queen's Commissioner for the province of Zeeland.

The government has a 95.4% shareholding and the province the remaining 4.6%. The company is responsible for operating the tunnel. The sums borrowed, plus profits, will be reimbursed to the shareholders in 30 years.



LE 29 ET 30 MARS DERNIERS LE BUREAU DE LIAISON DE L'ASECAP DE VIENNE A ORGANISÉ UNE RENCONTRE ENTRE L'ASECAP ET LES REPRÉSENTANTS DES PAYS DE L'EUROPE DE L'EST PARTICIPANT AU PROJET TEM.

ON 29 AND 30 MARCH 2004, THE ASECAP LIAISON OFFICE (ALO) IN VIENNA HELD A MEETING BETWEEN ASECAP AND THE REPRESENTATIVES OF EASTERN EUROPEAN COUNTRIES PARTICIPATING IN THE TEM (TRANS-EUROPEAN NORTH-SOUTH MOTORWAY) PROJECT.

Les pays suivants ont participé au Séminaire : Bulgarie, Lituanie, Croatie, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Hongrie, République Slovaque, Italie, Turquie, Autriche.

Le séminaire a été divisé en deux parties. Le premier jour, le 29 mars, était réservé aux présentations nationales de chaque pays du TEM, aux discussions sur l'ETC (Electronic Toll Collection) et à d'autres sujets importants concernant le péage. A la fin de la première partie du séminaire, le projet CONNECT a été présenté comme certains des pays du TEM participent à ce premier projet euro-régional, impliquant les Etats européens centraux et orientaux et couvrant les questions présentes et futures concernant les ITS (Intelligent Transport Systems) et l'ETC dans cette région.

Le deuxième jour, le 30 mars, la visite technique du nouveau système autrichien de télépéage a été organisée. Le but de la visite était de montrer le fonctionnement du système DSRC dans la pratique, la facilité pour l'utilisateur et la fiabilité du système, qui pourrait être utile pour faciliter l'introduction de l'ETC dans les pays de l'Europe de l'Est.

Le bureau de Liaison de l'ASECAP à Vienne renforcera également les contacts avec les quatre pays du Visegrád "V4" en Europe centrale: la République Slovaque, la République Tchèque, la Pologne et la Hongrie. Les pays du Visegrád sont un groupe informel de quatre pays de l'Europe centrale datant de 1991. Les pays V4 sont déjà en train d'organiser des réunions sur une base régulière, parce qu'ils ont l'intention, entre autres, de trouver une position commune sur le EFC et de créer par conséquence une interopérabilité sûre dans cette région.

A cause de ces développements, l'ALO veut proposer des réunions séparées avec chacun de ces pays. Le but de ces réunions sera, entre autres, de discuter avec chaque Etat la directive ETC et en particulier la proposition de directive Eurovignette, qui prendra quelque temps.

Le 31 août prochain, l'ALO organisera également une réunion ayant trait à la gestion des aires de repos sur les autoroutes, avec des représentants de la Hongrie et de la Croatie.

The countries participating in the seminar were: Bulgaria, Lithuania, Croatia, Poland, Czech Republic, Romania, Hungary, Slovak Republic, Italy, Turkey and Austria.

The seminar was divided into two parts. Day one, 29 March, was reserved for national presentations from each TEM country, for discussions on ETC (Electronic Toll Collection) and for other important subjects concerning tolls. The CONNECT project was presented at the end of the first part of the seminar, as some of the TEM countries are involved in this first Euro-regional project involving the Central and Eastern European countries and covering current and future ITS (Intelligent Transport Systems) and ETC issues in that region.

On day two of the seminar, 30 March, there was a technical visit to Austria's new teletoll system. The aim of the visit was to show how the DSRC system operates in practice, its user-friendliness and reliability, which could be useful to facilitate the introduction of ETC into Eastern European countries.

ASECAP's Liaison Office in Vienna will also boost contacts with the four Visegrad "V4" countries in Central Europe: the Slovak Republic, the Czech Republic, Poland and Hungary. The Visegrad countries are an informal group of four Central European countries dating back to 1991.

The V4 countries are already holding regular meetings, since they intend to reach a common position on EFC and so instigate reliable interoperability in this region.

In the light of these developments, the ALO wishes to propose separate meetings with each of the V4 countries. One aim of the meetings will be to discuss the ETC directive with each country and, in particular, the proposed Eurovignette directive, which will take some time.

On 31 August this year, the ALO will also hold a meeting with representatives from Hungary and Croatia on the management of motorway rest areas.

NORVEGFIANS – NORVEGFIANS EST EN TRAIN DE SIGNER L'ACCORD NORITS (Nordic Interoperability for Tolling Systems)

NORVEGFIANS – NORVEGFIANS IS IN THE PROCESS OF SIGNING THE NORITS AGREEMENT (Nordic Interoperability for Tolling Systems)

Le projet NorITS est le plus récent projet visant à mettre en place l'interopérabilité ETC en Europe, dans lequel les principales parties prenantes de la région nordique ont joint leurs forces afin de rendre interopérables les systèmes ETC (existants et planifiés) de la région.

Tous les systèmes sont basés sur le paiement au passage, à travers un "point de paiement" (système ouvert de péage).

Le projet concerne trois pays – la Danemark, la Suède et la Norvège – à savoir plus de 10 sociétés concessionnaires, et il fait référence à un accord passé entre le Great Belt Link, le Oeresund Bridge et les Administrations Routières Nationales de la Suède et de la Norvège.

Le projet a commencé en octobre 2003, grâce au financement des partenaires du projet, et la date d'échéance pour la mise en place de l'interopérabilité dans la région scandinave est prévue pour juin 2005, lorsque le nouveau Svinesund Bridge entre la Norvège et la Suède sera en opération.

Le projet rentre dans les activités du projet Euro-régional VIKING. Ce dernier est soutenu financièrement par la DG TREN, alors que le projet NorITS demeure pour l'instant totalement financé par ses partenaires.

Des études européennes et des projets bien connus et importants tels que MÅNS, CESARE et CARDME représentent une source d'information essentielle pour le projet. De plus, une base remarquable pour la définition de l'interopérabilité sera le travail mené par le projet PISTA.

NorITS is the latest project for setting up ETC interoperability in Europe, in which the main stakeholders in the Nordic countries have joined forces to make the region's current and planned ETC systems interoperable.

All systems are based on non-stop toll payment at toll payment points (open toll system).

The project involves three countries – Denmark, Sweden and Norway – which includes more than 10 concessionaire companies, and is based on an agreement between Great Belt Link, Oeresund Bridge and the Swedish and Norwegian National Road Administrations.

The project started in October 2003, with financing from project partners, and the planned deadline for introducing interoperability into the Scandinavian region is June 2005, when the new Svinesund Bridge between Norway and Sweden becomes operational.



The project is one of the activities of the Euro-regional VIKING programme. VIKING receives financial support from the Commission's DG TREN, whilst the NorITS project is still financed entirely by its partners.

European studies and major well-known studies such as MÅNS, CESARE and CARDME are a key source of information for the project. Moreover, the work carried out by the PISTA project will be an invaluable basis for defining interoperability.

ASETA – LES QUATRE RADIALES D'ACCÈS À MADRID ET LE SYSTÈME DE TÉLÉPÉAGE INTÉROPÉRABLE VIA-T

ASETA – THE FOUR RADIAL MOTORWAYS SERVING MADRID AND THE VIA-T INTEROPERABLE TELETOLL SYSTEM

L'autoroute radiale d'accès à Madrid, R-4 appartenant à Autopista Madrid Sur, fut inaugurée le 7 avril 2004. Cette autoroute unit le périphérique M-50 avec la ville d'Ocaña au Sud de Madrid et s'écoule en parallèle avec l'autoroute libre de péage A-4.

L'autoroute R-4 est la dernière des quatre radiales d'accès à Madrid qui ont été récemment ouvertes : Les autoroutes R-3 et R-4 qui unissent Madrid avec les villes d'Arganda (vers l'Est) et Navalcarnero (vers l'Ouest) respectivement et qui appartiennent à Accesos de Madrid furent ouvertes au trafic le 16 février 2004 et l'autoroute R-2 concédée à Autopista del Henares qui joint Madrid avec Guadalajara au Nord-Est fut inaugurée le 6 octobre de l'année dernière.

Les contrats de concession de ces autoroutes radiales incluent la construction et le maintien de différents tronçons du périphérique M-50, libre de péage. Ce modèle de concession qui lie la construction d'une autoroute gratuite à celle d'une autoroute à péage a été également utilisé par les Autorités pour les nouvelles concessions récemment attribuées.

En Mai 2004, le réseau d'autoroutes à péage atteint presque les 2,800 km.

Au cours du dernier trimestre, le système de télépéage interopérable au niveau national VIA-T a été mis en exploitation sur de nouvelles autoroutes (R-3, R-4, R-5 et Autopista del Sol). Ce système est innovateur puisque, d'une part, il se base sur les spécifications techniques du projet PISTA et d'autre part, il permet à toutes les insti-

LES MEMBRES DE L'ASECAP - ASECAP MEMBERS



tutions financières d'émettre des OBE. La compensation des transactions de télépéage se fait à travers le système bancaire moyennant la même procédure que celle utilisée pour les transactions réalisées avec une carte de crédit.

Mentionnons également que le site Internet d'ASETA a été récemment remodelé dans le but de devenir un vrai outil pour les usagers. Une attention spéciale a été portée sur les cartes individuelles de toutes les autoroutes et sur les liens aux sites des membres de l'ASECAP.

The R-4 radial motorway serving Madrid, owned by Autopista Madrid Sur, was inaugurated on 7 April 2004. This motorway links the M-50 ring road with the city of Ocaña south of Madrid and runs parallel to the toll-free A-4 motorway.

The R-4 motorway is the latest of the four radial motorways serving Madrid to have opened recently: the R-3 and R-4 motorways linking Madrid with the cities of Arganda (to the east) and Navalcarnero (to the west) respectively, which are owned by Accesos de Madrid, were opened to traffic on 16 February 2004; the R-2, granted as a concession to Autopista del Henares, which links Madrid with Guadalajara in the north east, was inaugurated on 6 October 2003.

The concession contracts for these radial motorways include building and maintaining various toll-free sections of the M-50 ring road. For new concessions that have recently been granted, the authorities have used this concession model linking the construction of a toll-free motorway with the construction of a toll motorway.

By May 2004, the total length of the toll motorway system was nearly 2,800 km.

During the past quarter, the VIA-T national interoperable teletoll system was brought into service on new motorways (R-3, R-4, R-5 and Autopista del Sol). This system is innovative, firstly, because it is based on the technical specifications for the PISTA project and, secondly, because it enables all financial institutions to issue OBE. Teletoll transactions are settled via the banking system using the same procedure as for credit card transactions.

ASETA's website has recently been remodelled to turn it into a real tool for users. Special care has been taken over individual maps of all the motorways and links to the websites of ASECAP members.

ASFA - SÉMINAIRE IBIS - IBIS SEMINAR

La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône et l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage, ont organisé, avec le soutien de la Commission européenne,

le séminaire IBIS, qui était centré sur les services d'information sur le trafic via Internet. Le séminaire a eu lieu le 15 et 16 mars 2004 au Palais des Congrès de Lyon, en France.

Le projet Euro-régional SERTI vise en fait à harmoniser l'application des nouvelles technologies pour l'information sur le trafic en France, Italie, Espagne, Allemagne, Suisse et Andorre.

L'information sur le trafic est l'une des principales clés pour assurer une meilleure qualité du transport routier et pour en améliorer la sécurité. Elle est également une réponse aux usagers de la route qui souhaitent mieux gérer leur temps.

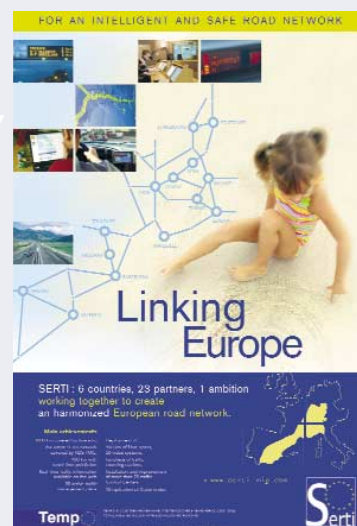
Le séminaire IBIS a été une opportunité unique de rassembler les autorités publiques, les sociétés autoroutières, les responsables du trafic et les fournisseurs de services.

A travers la présentation des résultats concrets, le séminaire a offert une plate-forme idéale pour une discussion fructueuse, en permettant à tous les participants de partager leurs expériences, au niveau à la fois technique et organisationnel, avec d'autres expériences ayant trait aux Services d'Information basés sur l'Internet.

Les présentations des orateurs sont disponibles sur le site Internet du projet SERTI : www.serti-mip.com

Les résultats de la Conférence seront également disponibles dans les plus brefs délais.

The Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, the



company Autoroutes Paris-Rhin-Rhône and the Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage, with the support of the European Commission, organized the IBIS seminar, focusing on Internet traffic information services.

The seminar took place on 15 and 16 March 2004 in the Palais des Congrès of Lyon, France.

The aim of the Euro-regional project SERTI is to harmonize the application of new traffic information technology in France, Italy, Spain, Germany, Switzerland and Andorra.

Traffic information is a key factor in improving road transport quality and safety. It is also useful for road users wishing to manage their time more effectively.

The IBIS seminar provided a unique opportunity to bring

together public authorities, motorway companies, traffic officials and service providers.

By presenting concrete results, the seminar provided an ideal platform for fruitful discussion, enabling all the participants to pool their experiences, at both technical and organizational level, with other experiences involving Internet-based Information Services.

The speakers' presentations are available on the SERTI project's website: www.serti-mip.com

The Conference proceedings will also be available shortly.

ASFINAG - SYSTÈME DE PÉAGE PAR VIDÉO POUR LES VÉHICULES LÉGERS DANS LA RÉGION ALPINE AUTRICHIENNE

Comme nous le savons déjà, le système entièrement électronique de péage pour tous les poids lourds dépassant un poids brut maximum de 3.5 t (PBM) a été présenté avec succès le 1er janvier 2004 et couvre l'entièreté du réseau autrichien d'autoroutes.

Tous les véhicules légers jusqu'à 3.5 t de PBM doivent posséder une vignette pour l'utilisation des autoroutes et des voies express en Autriche. En raison de l'intensité des coûts de constructions et de l'entretien des autoroutes et des voies express dans la région alpine, il y a des sections spéciales de péage non couverte par la vignette. Sur ces sections de péages, les conducteurs de véhicules légers devront payer directement un péage à la gare de péage ou acheter une carte de péage vidéo à l'avance. Les voies par vidéo automatique sont réservées aux propriétaires d'une carte de péage vidéo et permettent aux conducteurs de payer le péage et de passer la gare de péage sans s'arrêter, ce qui empêche les congestions et augmente le service à la clientèle. En achetant une carte de péage vidéo sur le point de vente prévu à cet effet ou par Internet, la plaque d'immatriculation du véhicule sera autorisée à passer la gare de péage par la voie de vidéo automatique. Dès que la plaque d'immatriculation sera identifiée, le véhicule pourra alors passer la gare de péage sans s'arrêter.

Le nouveau système de péage par vidéo a été testé sur la section A13 depuis mars 2003.

Depuis avril 2004, le système a été mis en service avec succès sur les sections A13 (Autoroute du Brenner), A10 (Autoroute du Tauern), et A9 (Autoroute de Pyhrn). Pour de plus amples informations, veuillez visiter le site web: www.videomaut.at.

ASFINAG - VIDEO TOLL SYSTEM FOR LIGHT VEHICLES IN THE AUSTRIAN ALPS

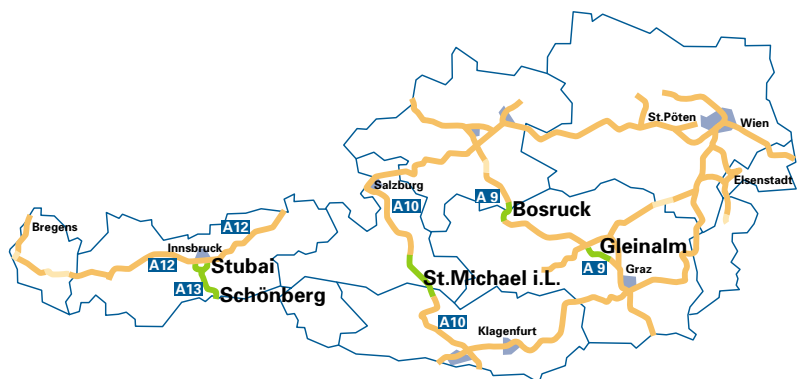
As we all know, the entirely electronic toll system for HGVs exceeding a maximum gross weight of 3.5 tonnes (MGW) was successfully presented on 1 January 2004 and covers the whole of Austria's motorway network.

All light vehicles of up to 3.5 tonnes MGW must carry a sticker to enable them to use Austria's motorways and expressways. On account of the heavy costs of building and maintaining motorways and expressways in the Alpine region, the sticker does not cover a number of special toll sections. On these toll sections, drivers of light vehicles must pay a toll directly at the tollgates or buy a video toll card in advance. Holders of a video toll card may use reserved lanes, where they can pay the toll whilst driving non-stop through the tollgates, thereby preventing congestion and enhancing customer service. By buying a video toll card at a special sales outlet or via the Internet, the vehicle bearing that numberplate is authorized to travel through the tollgates in the automatic video lane. As soon as the numberplate is identified, the vehicle may travel through the tollgates without stopping.

The new video toll system has been on trial on section A13 since March 2003.

Since April 2004, the system has been successfully implemented on sections A13 (Brenner motorway), A10 (Tauern motorway) and A9 (Pyhrn motorway). For further information, please visit website: www.videomaut.at.

- Autoroutes & voies rapides
VL < 3,5t PBM : vignette
PL > 3,5t PBM : péage basé sur la distance parcourue
- Sections spéciales de péages avec un système de péage par vidéo dans la région alpine.



LES MEMBRES DE L'ASECAP - ASECAP MEMBERS

AUDITION DE L'AISCAT À LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS DU PARLEMENT ITALIEN

AISCAT HEARING BEFORE THE HOUSE OF DEPUTIES OF THE ITALIAN PARLIAMENT

Dans le cadre d'une enquête cognitive menée par la Chambre des Députés italienne, concernant l'état et les perspectives de développement du secteur autoroutier italien, l'AISCAT à été conviée à une audition, devant les Commissions permanentes compétentes. Le Président de l'Association, M. Fabrizio Palenzona – qui a conduit une délégation de l'AISCAT –, a mis en évidence l'importance de la concession dans la réalisation des infrastructures routières, s'attardant sur les principaux problèmes qui se manifestent dans le dispositif législatif régulateur italien actuel.

L'AISCAT a souligné que le secteur autoroutier en concession représente, actuellement, l'un des principaux générateurs de développement sur lesquels l'Italie puisse compter et que la concession – institution que le législateur italien a introduite dans le système juridique en 1929 – s'avère être justement l'instrument que l'Union Européenne a repéré en ce moment pour attirer des capitaux privés vers la réalisation des ouvrages publics, ce qui permet d'entraîner les ressources financières, professionnelles et organisationnelles des particuliers dans le processus de création d'infrastructures.

De plus, la privatisation progressive de ce secteur économique a fait apparaître de nouveaux profils de recherche de performance et de nouvelles règles dans le but de permettre à toutes les sociétés d'aborder ce marché, qui a, de son côté, bien répondu. La globalité des investissements autoroutiers envisagés dans les plans financiers des concessionnaires se situe actuellement, autour de 17 milliards d'euros, dans le cadre d'un programme qui s'applique pratiquement sur tout le territoire italien et qui sera ultérieurement élargi, compte tenu des exigences de ce même territoire et de la demande de mobilité.

Après avoir reconnu que le Gouvernement italien a fait un pas en avant décisif vers le réalignement sur les prévisions communautaires, en vertu du dispositif normatif sur les ouvrages stratégiques (à savoir la loi 443/2001, "legge Obiettivo [loi Objectif]") visant à accélérer la réalisation d'ouvrages qui, dans de nombreux cas, s'avèrent entravés par les longueurs des démarches d'appropriation ordinaires entraînant évidemment de plus lourdes imputations financières, l'AISCAT a toutefois voulu souligner les éléments essentiels permettant le succès des plans de développement mis en place, succès qui ne peut pas faire abstraction du système des concessions et qui doit être fondé sur certains repères, nécessaires pour donner à ce secteur les certitudes indispensables, telles que par exemple: la certitude des règles et du contexte régulateur global, nécessaire pour la prise en charge des engagements d'investissement et pour ne pas troubler les investisseurs et les marchés financiers; le respect de la nature privée des conventions entre concédant et concessionnaire; l'introduction de règles capables de stimuler les capitaux privés; une plus grande adhé-

rence du dispositif normatif italien à celui de l'Union Européenne.

En définitive, l'Aiscat a voulu mettre à la disposition du législateur le patrimoine de connaissance qui lui vient de l'histoire italienne de ce secteur, mais également de la confrontation constructive et de l'échange continu avec les autres opérateurs européens, que l'action commune au sein de l'ASECAP rend possible.

Within the scope of preliminary investigations initiated by the Italian House of Deputies, with respect to the current state and future prospects of the Italian motorway sector, Aiscat was summoned for hearing before the responsible Committees.

Fabrizio Palenzona, President of the Association – who led an AISCAT delegation– underlined the importance of the Concession for realization of road infrastructures, highlighting the main problems existing within the Italian regulatory and legislative environment.

AISCAT underlined how the Concession for the motorway sector currently represents one of the principle means of development for the country and that the Concession – introduced to the law system by the Italian legislator back in 1929 – is now exactly the tool identified by the European Union to attract private capital towards the realization of public works, involving financial, professional and management resources of private institutions in the process of infrastructures development.

The progressive privatization of the sector has brought with it new efficiency and regulatory requirements, enabling all companies to approach the market, which has reacted positively.

Total motorway investments included in the financial plans of concessions roughly amounts to €17 billion, in a program practically related to the entire national territory and that will be further expanded in line with territory requests and the demand for mobility.

Having recognized the government's decisive move towards re-aligning with E.U. projections, born from the law on strategic public works (law 443/2001, "Legge obiettivo" ("Objective law")) aimed at accelerating the realization of works that in many cases are slowed by a lengthy approval processes with consequential financial impacts, Aiscat underlined the essential elements for success of the development plans in process. This success cannot occur outside of the Concession system and has to be based on certain firm points needed to grant certainty to the sector, such as: the certainty of rules and the regulatory picture as a whole, which is required in order to undertake the investments and avoid troubling investors and financial markets; respect for the private nature of conventions between granting and concessionary parties; introduction of rules that encourage private capital; greater adherence of national norms to those of the E.U.

In conclusion, Aiscat has provided the legislator the knowledge wealth derived from the history of the sector in Italy, as well as from the constructive challenge and exchange with other European operators, made possible by their common efforts within ASECAP.



EVÈNEMENTS ET CONGRÈS RELEVANT DE L'INTÉRÊT DE L'ASECAP

EVENTS AND CONGRESSES OF ASECAP INTEREST

- > IBTTA – 72^{ème} Congrès Annuel à Philadelphia du 18 au 22 septembre 2004 www.ibtta.org
- > European Transport Conference 2004 (Strasbourg, 4-6 octobre) <http://www.aetransport.co.uk>
- > 11^{ème} Congrès Annuel ITS (Nagoya Aichi – Japon 18-22 octobre) <http://www.itsa.org/worldcongress.html>
- > Comité Technologique d'Automne de l'IBTTA (Madrid, 12-15 novembre 2004) www.ibtta.org
- > European Road Congress de l'ERF (Lisbonne, 24-26 novembre) www.erf.be



Conception/réalisation - Design/production : Image Plus
Crédits photos et images - Photo credits and graphics : ASECAP - ASFA -
SUNDBAELT - M6 TOLL - WESTERSCHELDE TUNNEL NV - EUROPEAN PARLIAMENT

Bureaux - Offices

47-51, Rue de Luxembourg
B-1050 Bruxelles - Brussels
Tel.: +32.2.289.26.20
Fax: +32.2.514.66.28
www.asecap.com
E-mail : asecap@skynet.be

Directeur de la Publication - Managing Editor

Mr. Kallistratos Dionelis

Redactrice - Editor

Ms. Emanuela Stocchi

Clôture de rédaction - Editorial deadline

28 juin - 28 June 2004