

COPER I

Comité Permanent de l'ASECAP pour le présent et le futur des systèmes de péage et de tarification. Rôle des Concessions des Transports.

POSITION DE L'ASECAP SUR LA TARIFICATION DES TRANSPORTS

Bruxelles, juin 2003

Après la conclusion des débats sur le Livre Blanc relatif à la politique des transports à l'horizon 2010, l'ASECAP souhaite faire part de ses analyses sur les questions relatives à la politique des transports et le RTE.

L'ASECAP est l'unique association européenne professionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes, de tunnels et de ponts à péage. Elle représente 112 sociétés répartis dans 14 pays d'Europe, qui gèrent 20.000 km d'autoroutes et d'ouvrages à péage, soit environ 25% de la longueur totale des RTE-T. Ses membres collectent plus de 20 millions € par an. ASECAP représente des professionnels de grande expérience en matière de financement, construction, maintenance & gestion des infrastructures routières.

ASECAP partage le souci des institutions de l'Union de mettre en place un 'transport durable' dans lequel le système de prix sera un outil de rééquilibrage du trafic et de promotion de transports respectueux de l'environnement ; à ce titre il est important de souligner les positions de l'ASECAP en matière de péage routier, de tarification et d'interopérabilité.

ASECAP & LE SYSTEME DE PEAGE ROUTIER

L'ASECAP définit le péage comme la recette collectée par une société sur l'ensemble ou une catégorie des usagers d'une infrastructure routière ou d'un réseau routier, servant de ressource pour une ou plusieurs des tâches suivantes ; financer, construire, maintenir, améliorer et gérer l'infrastructure. En général le péage se base sur la distance parcourue.

Les systèmes de péage existant en Europe et chez les membres de l'ASECAP résultent de partenariats public-privé (PPP) : l'infrastructure est concédée par l'autorité publique à un partenaire de statut privé qui en devient entièrement responsable. Dans une telle organisation, le montant collecté est inscrit à l'actif du budget de l'entreprise.

Dans les pays qui le pratiquent, ce système bénéficie à l'ensemble de la société sous la forme :

- D'un réseau routier financé par l'utilisateur lui-même, mis en place en une période de temps réduite ;

- D'une internalisation efficace des externalités (bruit, protection des sols et des eaux) produites par l'utilisateur;
- D'une infrastructure de grande qualité où l'entretien et le renouvellement sont complètement couverts par le péage ;
- D'un réseau fournissant des services ajoutés à la route tels que l'information routière, la sécurité, le péage électronique, etc., améliorant la sécurité routière, le confort de l'utilisateur et diminuant la congestion¹.

ASECAP & LE SYSTEME DE TARIFICATION

A plusieurs reprises, institutions et groupes de travail de haut niveau ont exprimé l'intention de structurer un cadre légal de tarification affectant de manière harmonisée tous les modes de transport et internalisant les coûts externes du transport.

L'ASECAP considère que la structure d'un tel cadre juridique de tarification devrait :

- Concerner tout mode de transport en prenant en compte son caractère économique propre;
- Promouvoir une meilleure politique de transport durable;
- Garantir une concurrence loyale entre modes de transport ;
- Développer des incitations pour le secteur privé à participer à l'industrie du transport dans le cadre de schéma PPP fonctionnels et efficaces.

Dans le cas du transport routier et en accord avec le principe de la Commission d'évaluation de l'impact, l'ASECAP considère qu'un système général de taxation des poids-lourds pour leurs externalités, applicable à toute l'UE, devrait prendre en considération le système existant du péage de concession et éviter une double-imposition des PL.

L'ASECAP croit que le système de tarification devrait être réduit au réseau primaire non soumis à péage où l'utilisateur ne paye ni ses externalités ni le coût de l'infrastructure. ASECAP est d'avis également que l'usage des fonds résultants de cette tarification devrait être principalement dédié à l'amélioration, la maintenance et la gestion de l'infrastructure routière.

ASECAP souligne que le seul moyen connu de protéger un tel revenu d'une intégration au budget national est le système de la concession. L'ASECAP propose donc que le système européen de tarification protège les PPP et leur capacité à stimuler l'engagement du secteur privé dans la construction de nouvelles sections d'autoroutes, l'amélioration des anciennes et leur gestion.

ASECAP & LE SYSTEME D'INTEROPERABILITE

ASECAP partage entièrement le souci de la Commission de réaliser une interopérabilité pan-européenne des systèmes de péage routier à moyen terme.

Après plusieurs années de travail, notamment à travers des projets européens, les membres d'ASECAP ont développé des systèmes à péage qui seront interopérables

¹ Chiffres disponibles sur demande.

(en conformité avec la très prochaine norme européenne). Cette réussite concernera par exemple l'Espagne, l'Italie, la France et le Portugal.

Cette interopérabilité repose sur la technologie DSRC qui aujourd'hui a quatre caractéristiques majeures :

- La tarification s'applique à tout véhicule, et le DSRC à ce jour est le seul moyen acceptable pour les automobilistes non-professionnels.
- Elle constitue une solution économique au standard technique de haute-qualité (le futur système autrichien cette année en fera la démonstration).
- Elle permet un péage sans arrêt du véhicule (« a free-flow collection »).
- Elle constitue un moyen technique supportant de nombreuses innovations, que ce soit dans la gestion du trafic, la sécurité et l'information, déjà en cours chez les Etats et les opérateurs d'infrastructures.

Néanmoins l'ASECAP souligne que le péage sans arrêt du véhicule n'est possible qu'à la condition de donner à l'opérateur de l'infrastructures les moyens légaux de poursuivre le fraudeur. Le recours au péage à barrière n'est pas une nécessité technique résultant du DSRC mais la conséquence pour l'opérateur de l'absence de moyens légaux contre les passages illicites. Avec une base juridique commune en Europe, la technologie DSRC pourrait être mise en œuvre partout sur les autoroutes sans le besoin artificiel des barrières. De plus, cela participerait de la lutte contre la congestion.

Enfin, les implications technologiques d'une interopérabilité européenne exigeront une prise en considération du futur système GPS allemand de tarification qui taxera les poids-lourds de plus de 12 tonnes sur l'ensemble du réseau primaire.

ASECAP rappelle au législateur européen que la technologie satellite ne sera viable que pour une petite part du trafic routier (PL de plus de 12 tonnes) et, en tant que telle, sera loin de représenter un système majeur de péage. Dans cette situation, elle sera difficilement extensible à tout type de véhicule compte tenu des difficultés technologiques existantes et des soucis des automobilistes à l'égard des solutions satellitaires pour la protection de leur vie privée.

L'ASECAP croit fermement que le succès de l'interopérabilité repose sur une reconnaissance mutuelle des deux techniques de collecte, DSRC & GPS, dans la mesure où chacun d'entre eux est adapté d'un pays à l'autre aux besoins spécifiques et aux structures du réseau.

CONCLUSION

L'ASECAP, compte tenu de son expérience, insiste sur le fait que la concession est un parfait outil pour construire, maintenir et exploiter un réseau autoroutier. Cette qualité est conforme aux attentes d'un Transport durable.

L'ASECAP rappelle aux institutions européennes que le réseau autoroutier à forte valeur ajoutée, où un service complet est offert à l'utilisateur contre péage, ne se confond pas avec les routes dites gratuites où l'utilisateur ne paye pas ses externalités.

L'ASECAP propose que la définition de la tarification européenne protège les PPP et leur capacité à stimuler l'engagement de partenaires privés pour la construction de nouvelles sections d'autoroutes, l'amélioration des anciennes et leur gestion.

L'ASECAP confirme son engagement de long-terme dans le développement de l'interopérabilité et croit que son succès repose sur la reconnaissance mutuelle des deux techniques de péage : DSRC & GPS.

L'ASECAP rappelle enfin le besoin d'un cadre juridique commun pour permettre la poursuite des fraudeurs, ainsi que le besoin d'une harmonisation fiscale pour réussir une interopérabilité totale et rendre possible par un péage le paiement de services prestés dans d'autres pays de l'UE.