

Road Info Digest

Janvier 2008 – N°1



**Nouvelle adresse des Bureaux de l'ASECAP :
15 rue Guimard, 1040 Bruxelles**

Road Info Digest

Numéro 1 – janvier 2008

Dans ce numéro:

EDITO

p.3

La Commission européenne doit se diriger vers un mécanisme de consultation réaliste

NOUVELLES DE L'ASECAP

p.4

- L'ASECAP compte un nouveau membre : Association of Concessionaires and Operators in Ireland
- Journées ASECAP 2008 : visitez le site internet et inscrivez-vous dès à présent !
- L'ASECAP a déménagé dans de nouveaux bureaux

ACTIVITÉS DES MEMBRES DE L'ASECAP

p.5

- **National Toll Roads** présente l'Association of Concessionaires and Operators in Ireland
- **PE Roads of Serbia** a mis en place un système visant à s'acquitter du péage par carte de paiement en Serbie
- **Kapsch Telematic Services** remporte le prix de la plus forte croissance dynamique en République Tchèque

ACTUALITÉS EUROPÉENNES

p.9

PARLEMENT EUROPÉEN

- Le député européen Gabriele Albertini présente son rapport d'initiative sur la politique européenne du transport durable
- M. Marcel van de Broek présente les résultats de l'étude d'ECORYS sur les nouveaux instruments de financement des infrastructures et services de transport en Europe

CONSEIL DES MINISTRES

- La Présidence slovène de l'UE présente son programme d'action dans le domaine du transport

ÉVÈNEMENTS FUTURS DANS LE SECTEUR ROUTIER

p.12

EDITO

La Commission européenne doit se diriger vers un mécanisme de consultation réaliste

La politique européenne de transport, qui s'appuie sur les orientations définies dans le Livre blanc révisé de la Commission européenne, semble en être à un stade suffisamment avancé pour que l'on puisse enfin se diriger vers un développement durable.

Bien qu'un certain nombre d'étapes importantes doivent encore être franchies, les décideurs politiques ont défini la « co-modalité », nouveau concept qui remplace l'ancien concept dogmatique intitulé « transfert modal ». L'internalisation des coûts externes, la taxation des usagers de la route pour l'utilisation des infrastructures, le principe de l'utilisateur-payeur, le principe du pollueur-payeur, la gestion de la sécurité des infrastructures routières sur le réseau de l'UE, un nouveau cadre réglementaire pour les concessions routières, des systèmes de transport intelligents interopérables allant au-delà des systèmes de péage, et des transports plus respectueux de l'environnement sont des concepts importants qui sont bien analysés.

La feuille de route est désormais tracée et des mesures incitatives encouragent à la fois le secteur public et le secteur privé à jeter les bases d'une collaboration plus étroite et fructueuse dans le cadre du système des PPP. Dans le même temps, les institutions de l'UE utilisent des mécanismes de consultation hybrides en vue d'offrir aux citoyens la possibilité d'intervenir dans le processus décisionnel sur les sujets liés au transport.

2008 pourrait être l'année où les analyses et les nombreux scénarios alternatifs devraient finalement laisser la place à une synthèse (toujours plus complexe) de choix politiques.

L'ASECAP, tout comme de nombreuses autres organisations actives dans le secteur du transport, soutient que cette synthèse doit se dérouler en 2 phases : lors de la première phase, les décideurs politiques devraient uniquement inviter les professionnels du secteur concernés afin qu'ils examinent ensemble si les différentes propositions formulées peuvent être mises en application et qu'ils tiennent comptes des difficultés qui y sont liées. Puis, dès que les questions et les réponses ont été identifiées, l'UE devrait démarrer la seconde phase au cours de laquelle tous les citoyens européens intéressés sont conviés à donner leur avis dans le cadre d'une consultation publique.

L'ASECAP fait partie des acteurs clés du secteur des transports dont les idées reflètent une certaine vision en matière « d'innovation réaliste » qui est indispensable lorsque le législateur décide de passer du stade de « la recherche » au stade de la mise en application sur le terrain, pour aboutir à société basée sur la croissance et le développement durable.

NOUVELLES DE L'ASECAP

L'ASECAP compte un nouveau membre : Association of Concessionaires and Operators in Ireland

Au cours de la session du Comité Directeur de l'ASECAP qui s'est tenue le 3 décembre 2007 à Amsterdam (Pays-Bas), l'**Association of Concessionaires and Operators in Ireland** est devenue membre *Plein* de l'ASECAP.

National Toll Roads, qui représentera les intérêts de l'Association irlandaise dans les instances de l'ASECAP, a contribué à ce numéro du Road Info Digest. Vous trouverez son article dans la section « Activités des membres de l'ASECAP ».

Journées ASECAP 2008 : visitez le site internet et inscrivez-vous dès à présent !

Comme vous le savez déjà, 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).

Les Journées ASECAP 2008 auront pour thème **Infrastructures routières européennes au-delà des frontières : marché, concurrence et transport durable en tant que facteurs de développement pour le secteur concédé**.

Le site internet des Journées ASECAP 2008 est désormais en ligne. Pour tout savoir sur ces Journées (programme, hébergement, inscription, infos sur les vols, etc), visitez le site internet : <http://www.asecapmarrakech2008.ma/>

L'ASECAP A DÉMÉNAGÉ DANS DE NOUVEAUX BUREAUX

Le Secrétariat de l'ASECAP a récemment déménagé dans de nouveaux bureaux. Veuillez noter notre nouvelle adresse :

15, rue Guimard, 1040 Bruxelles

Nos **numéros de téléphone et de fax**, ainsi que toutes nos **adresses email** restent **inchangés**.

Si vous souhaitez visualiser sur la carte où se situent les bureaux de l'ASECAP, veuillez consulter **noter site internet** à l'adresse suivante : <http://www.asecap.com/francais/contact.html>

ACTIVITÉS DES MEMBRES DE L'ASECAP

National Toll Roads présente l'Association of Concessionaires and Operators in Ireland



Par **M. Ian Smith**, Head of Business Development & Engineering, National Toll Roads Ltd

Au cours de la session du Comité Directeur de l'ASECAP qui s'est déroulée à Amsterdam le 3 décembre 2007 l'Association des sociétés concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes d'Irlande est devenue un membre Plein de l'ASECAP. Kyran Hurley du National Toll Roads Limited a été désigné pour représenter les intérêts de l'association au sein des instances de l'ASECAP.



L'association, composée des entités suivantes :

- Le *Celtic Roads Group*, un consortium qui rassemble National Toll Roads, Royal BAM Group, Iridium Concessionaires, Dragados et Land Securities Trilium ;
- *Direct Route*, un consortium composé de Lagan, Roadbridge, John Sisk, Strabag et KBR ;
- *EuroLink*, un consortium réunissant Cintra et SIAC ;
- *ICON*, un consortium regroupant FCC Construction, Itinere Infraestructuras et PJ Hegarty ;
- *National Toll Roads* ;
- *MidLink M7/M8, North-Link M1 and SouthLink N25*, des sociétés d'exploitation détenues par National Toll Roads, Ascon, Iridium Concessionaires et Land Securities Trilium ;
- *Transroute Tunnel Operations* ;
- *Eazy Pass*, un fournisseur de services indépendant ;
- *Easy Trip Service Ireland*, un fournisseur de services indépendant

rassemble des personnes jouissant d'une très grande expérience tant au niveau national qu'international, ce qui constitue un atout important pour représenter les intérêts de l'ensemble des concessionnaires et opérateurs autoroutiers irlandais au sein de l'ASECAP.

Le marché irlandais

La République d'Irlande a une superficie d'environ 70 000 kilomètres carrés, soit à peine le double de celle des Pays-Bas ou de la Suisse. Le pays, qui a la croissance démographique la plus forte d'Europe, compte 4,5 millions d'habitants dont 1,5 million vivent dans la zone du Grand Dublin. L'Irlande a un réseau routier d'environ 93 000 kilomètres au total, dont environ 5500 kilomètres sont des routes nationales. Historiquement, les infrastructures routières sont encore assez peu développées. Toutefois, la situation s'est considérablement améliorée ces dernières années grâce au Tigre Celtique (1).

L'existence de routes à péage en Irlande remonte aux années 1700 et 1800, puis elles ont été réintroduites dans les années 80 lorsque National Toll Roads a obtenu les concessions pour l'East-Link et le West-Link.

En 1999, la National Roads Authority (NRA) (Autorité Nationale des Routes Irlandaise), un organisme gouvernemental dont la mission première est de « garantir l'existence d'un réseau de routes nationales sûr et efficace », a lancé un vaste programme national de développement des infrastructures routières en construisant 800 kilomètres de routes pour améliorer les liaisons routières entre Dublin et les autres grandes zones urbaines du pays. Afin d'accélérer les travaux de

construction de ces infrastructures plus qu'indispensables, la NRA a travaillé en partenariat avec des opérateurs privés qui ont financé ces projets PPP à hauteur de 2,1 milliards d'euros. Ces projets PPP s'appuient sur la collecte du péage. La carte (voir page suivante) donne un aperçu du réseau à péage actuel qui, dès qu'il sera totalement achevé en 2010, fera plus de 300 kilomètres au total.

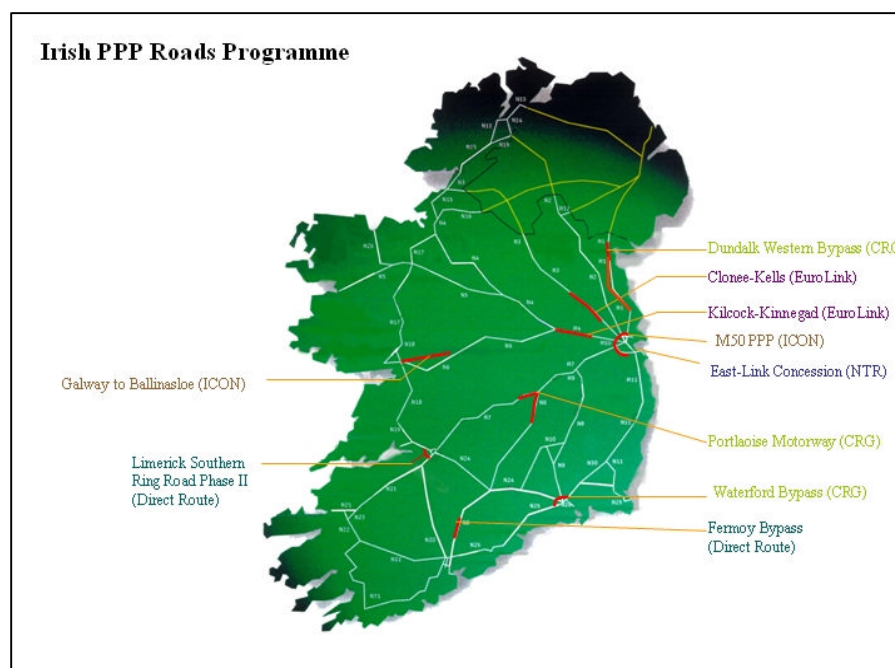
National Toll Roads a introduit le télépéage en Irlande en l'an 2000 pour améliorer la fluidité du trafic sur ses concessions de l'East-Link et du West-Link. Le système comporte des barrières de péage et utilise la technologie DSRC avec une bande de fréquence 5,8 GHz. En 2005, la National Roads Authority a mis en place un système d'échange d'information en vue de garantir l'interopérabilité du système de télépéage à l'ensemble du territoire. L'interopérabilité totale a été effective à partir du 12 juin 2007. Le télépéage a très vite remporté un vif succès car il permet à chaque abonné au télépéage qui a acheté un boîtier (« on-board unit ») auprès de la société concessionnaire ou du fournisseur de services indépendant d'utiliser cet appareil pour s'acquitter du péage dans chaque gare de péage du pays. Le système d'échange d'information assure les fonctions suivantes : envoi des données contenues dans le boîtier de l'abonné depuis chaque gare de péage vers la société émettrice (du boîtier) pour le traitement de la transaction, collecter les différentes listes de sécurité et diffuser en retour les listes consolidées vers les gares de péage, et établir et distribuer les documents de règlement des transactions à la fin de chaque mois.

Le règlement qui régit les transactions demande à chaque partie d'adhérer contractuellement au système d'échange d'information et de conclure un accord de « Netting Agreement » avec chacune des autres parties. Actuellement, 6 sociétés sont homologuées pour émettre les boîtiers qui sont au nombre de 130 000 environ à être en circulation.

La prochaine étape majeure sera le déploiement par la NRA d'un système de télépéage en voies libres sur le ring de Dublin (autoroute M-50) qui est emprunté par près de 100 000 véhicules par jour. Ce dispositif doit être opérationnel en août 2008. Ce système facilitera le paiement du péage car il fonctionnera grâce à une interopérabilité totale entre tous les exploitants ou grâce à un mécanisme de reconnaissance automatique des plaques minéralogiques. En conséquence, on peut s'attendre à ce que le nombre de boîtiers en circulation connaisse une forte augmentation.

(1) Le **Tigre Celtique** est une expression qui a été utilisée pour décrire la période allant de la fin des années 1990 aux années 2001-2002, période au cours de laquelle l'Irlande a connu une période de très forte croissance économique.

Internet : www.ntr.ie/companies/roads/ntr-roads/default.asp



PE Roads of Serbia a mis en place un système visant à s'acquitter du péage par carte de paiement en Serbie

Dans un souci d'harmonisation et en vue d'adopter les normes déjà en vigueur dans les pays développés, PE Roads of Serbia a amélioré son système de collecte du péage : en effet, il sera désormais possible pour les usagers de s'acquitter du péage au moyen de leurs cartes de paiement. Seront acceptés les types de cartes suivantes : MasterCard et Maestro, Visa, American Express, ainsi que la Dina card serbe.

Cette possibilité est donc désormais offerte à tous les détenteurs de ces cartes émises tant par les banques serbes que par les banques étrangères. Seront acceptées les cartes de paiement détenues par les particuliers et celles qui sont détenues par les entreprises. Par ailleurs et, dans le but d'accélérer la procédure, les usagers ne seront pas obligés de signer la facture liée à la transaction.

Pour le moment, ce système est en vigueur dans les principales gares de péage du pays. En septembre 2008, il sera étendu à l'ensemble du réseau autoroutier serbe. Au total, le système équippa plus de 100 points de collecte du péage.

Sont données ci-après de brèves instructions sur la manière de s'acquitter du péage par carte de paiement, selon que l'on soit en présence du système ouvert ou du système fermé pour la collecte du péage car les deux systèmes cohabitent en Serbie :



**PUBLIC ENTERPRISE
ROADS OF SERBIA**



Dans le cas du système fermé :

- Le ticket doit être pris à chaque entrée sur l'autoroute ;
- A la sortie, l'utilisateur paie le péage en empruntant la voie de péage de son choix, sauf celle qui est réservée exclusivement aux abonnés du télépéage ;
- Le préposé prélève le montant indiqué sur le ticket et donne son autorisation. Si le code PIN est réclamé, l'utilisateur doit taper son code PIN ;
- Pour des raisons de sécurité, une facture et un reçu (bordereau) établis par un terminal POS devraient être fournis. Par contre, cela ne sera pas le cas dans le cas où la transaction est refusée ;
- Il n'est pas obligatoire de signer les bordereaux.

Dans le cas du système ouvert :

- Sur base de la liste des tarifs de péage qui est affichée de manière visible sur la rampe d'accès à l'autoroute, l'utilisateur paie le péage dès qu'il entre sur l'autoroute ;
- Ensuite, le reste de la procédure est identique à celle du système fermé, à savoir les cinq points décrits ci-dessus

Le montant du péage ne peut pas être divisé en deux bordereaux.

Vous trouverez à la page précédente la carte qui répertorie les gares de péage qui acceptent les cartes de paiement en Serbie.

Internet : www.dzp.co.yu

Kapsch Telematic Services remporte le prix de la plus forte croissance dynamique en République Tchèque



Kapsch Telematic Services (KTS) a remporté le prix de la plus forte croissance dynamique du "Top 100" en République Tchèque. KTS a réussi à surclasser des sociétés telles que Aero Vodochody ou encore Import Volkswagen Group. C'est la deuxième fois que KTS, qui a mis en place le système de télépéage en République Tchèque, gagne cette récompense dans ce pays. Ce prix convoité a été décerné par un jury d'experts tchèques.

"Nous sommes très heureux d'avoir remporté cette magnifique récompense. Elle représente la cerise sur le gâteau au regard des différents succès que nous avons obtenus en République Tchèque ces dernières années. Bien entendu, ce prix va nous encourager à faire encore mieux à l'avenir," explique Karel Feix, Directeur Général de Kapsch en République Tchèque. Pour attribuer cette récompense, le jury d'experts a tenu compte de facteurs tels que le taux de turnover, la croissance des recettes, le nombre d'employés et la diversité des activités commerciales. Le travail des sociétés qui sont actives dans d'autres secteurs (construction ; technologies de l'information ; circulation routière ; tourisme et hôtellerie).

Grâce à sa flexibilité et à son dynamisme, KTS a pu mettre en place, avec succès et dans les temps impartis, le système de télépéage pour poids lourds en République Tchèque, et cela en dépit d'un contexte très difficile : en effet, le délai de mise en service de ce système complexe – 9 mois seulement – a été très court car des recours devant la justice ont été lancés par des sociétés qui ont perdu le marché. Il apparaît évident maintenant que les recettes découlant du système de télépéage en République Tchèque vont plus que probablement dépasser les prévisions du client (estimées à 1 milliard de couronnes tchèques).

Internet : www.kapsch-telematic-services.com/
www.kapsch.net

ACTUALITÉS EUROPÉENNES

PARLEMENT EUROPÉEN

Le député européen Gabriele Albertini présente son rapport d'initiative sur la politique européenne du transport durable

Le député européen Gabriele Albertini (PPE-DE, Italie) a présenté son **projet de rapport sur la politique européenne du transport durable, eu égard aux politiques européennes de l'énergie et de l'environnement** devant les députés de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen.

Ce rapport concis et bien équilibré porte sur l'internalisation des coûts externes, l'inter-modalité et les transports urbains et repose essentiellement sur les trois piliers suivants : les innovations technologiques, la tarification (taxation du transport routier, fiscalité, mesures incitatives) et des mesures d'accompagnement. Par ailleurs, il insiste sur la nécessité d'identifier les zones prioritaires vers lesquelles l'action de l'UE doit se concentrer, à savoir les grands axes européens, les zones urbaines et les zones sensibles.

Globalement, le rapport de M. Albertini a reçu un écho favorable des autres députés de la commission parlementaire. Selon eux, il s'agit d'un rapport-synthèse assez complet qui effectue une approche par pilier tout en gardant un équilibre entre ces mêmes piliers (en mettant principalement l'accent sur le fait que la mobilité est un facteur essentiel du progrès et de la liberté des citoyens).

La Commission européenne a également bien accueilli le rapport car il coïncide parfaitement avec l'agenda de la CE en matière de transport (adoption de son paquet de mesures intitulé *Green Transport initiative* prévue pour juin 2008 et qui va porter sur l'internalisation des coûts externes, ou encore son Plan d'action sur les transports intelligents).

Le 22 janvier dernier, la Commission TRAN a adopté à une large majorité le rapport de M. Albertini.

19 février 2008: vote prévu en session plénière

Politique européenne du transport durable, eu égard aux politiques européennes de l'énergie et de l'environnement:

http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/pr/686/686915/686915fr.pdf

Marcel van de Broek présente les résultats de l'étude d'ECORYS sur les nouveaux instruments de financement des infrastructures et services de transport en Europe

24 novembre 2007 – La commission des transports et du tourisme a organisé un débat avec M. Marcel van de Broek (ECORYS) sur les avantages qu'offrent les Partenariats Public-Privé (PPP) dans le financement de projets relatifs au réseau transeuropéen de transport.

M. Broek a d'abord présenté les principaux résultats de cette étude puis a passé en revue les différents instruments de financement du réseau transeuropéen de transport. Il a indiqué que les capitaux disponibles du secteur privé avaient augmenté de manière significative ces dernières

années, même si des conditions importantes doivent malgré tout être réunies pour les obtenir, à savoir :

- Un cadre juridique et institutionnel favorable
- Une volonté politique forte
- Un accès simplifié aux capitaux

A également été abordé le rôle important que peut jouer la Banque européenne d'investissement (BEI) ou encore la Banque Mondiale dans le financement de projets concernant le réseau transeuropéen de transport.

Puis, M. van de Broek a souligné que les nouveaux Etats membres de l'UE rencontraient des difficultés pour obtenir des fonds européens et que les projets transfrontaliers étaient trop complexes. Pour conclure, il a fait part des recommandations d'ECORYS : « s'orienter vers les fonds du secteur privé, s'appuyer sur les instruments de garantie de prêt de la Commission européenne, et promouvoir les mesures incitatives ».

L'essentiel des critiques formulées par les députés européens s'est porté sur l'honnêteté des PPP. « La privatisation des bénéfices et la socialisation des risques ne sont pas inacceptables ». Ont également été abordés le problème du blanchiment d'argent et le risque de voir se développer des activités de corruption parallèles. Dans les rangs des députés, il y a eu également de fortes critiques concernant le modèle qui avait été initialement mis en place pour le consortium sur GALILEO.

M. Broek a répondu aux préoccupations des députés européens en soulignant que le modèle des PPP permettait au secteur public de ne pas supporter tous les risques à lui tout seul et que le succès ou l'échec de projets financés par le système des PPP ne pouvait être évalué qu'à la fin du contrat, c'est-à-dire, dans la plupart des cas, après 30 ou 40 ans.

CONSEIL DES MINISTRES

La Présidence slovène de l'UE présente son programme d'action dans le domaine du transport

- **Accroître la sécurité des transports**

1. Obtenir un accord sur la proposition de directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
2. Obtenir des avancées sur la proposition de directive concernant l'application de la répression transfrontalière

Ces deux propositions pourraient contribuer à améliorer la sécurité routière de manière significative et, du coup, permettraient de réaliser l'objectif visant à « réduire le nombre de tués sur les routes dans l'UE » dans une large mesure.

- **Transport routier**

Examen des propositions suivantes :

1. Accès à la profession du transport routier
2. Accès au marché du transport routier
3. Transport international de passagers par car et bus

Ces propositions, qui devraient être bénéfiques pour les professionnels du transport routier, devraient permettre de réduire les distorsions de concurrence et les lourdeurs administratives, améliorer la situation sociale du secteur et avoir des répercussions positives dans les domaines de la sécurité routière et de l'environnement.

Il est indispensable que le Parlement européen obtienne rapidement un accord sur ces trois propositions.

- **Améliorer la qualité et l'interopérabilité du système ferroviaire en Europe**
 1. Directive sur la sécurité ferroviaire
 2. Agence ferroviaire européenne

- Conclusion d'**accords avec les pays de la zone des Balkans occidentaux** dans le secteur des transports
Création d'une zone de transport commune

- **Energie et environnement**
 1. Discussion sur la Directive concernant la promotion de véhicules de transport propres
 2. Démarrer une nouvelle discussion sur la proposition visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules nouvellement mis en circulation
 3. Commencer les discussions sur une proposition de règlement concernant l'homologation des véhicules équipés d'un moteur à hydrogène
 4. Adaptation du réseau transeuropéen de transport aux besoins futurs tout en tenant compte de la nécessité de rendre les transports plus respectueux de l'environnement

- **GALILEO**
 1. Commencer les travaux sur le plan juridique en vue d'adopter, en étroite collaboration avec les commissions parlementaires ITRE et TRAN, le règlement sur la future mise en œuvre des programmes de radionavigation par satellite (EGNOS et Galileo).

Site internet de la Présidence slovène de l'UE (1 janvier – 30 juin 2008):
<http://www.eu2008.si/fr/>

ÉVÈNEMENTS FUTURS DANS LE SECTEUR ROUTIER

■ **3ème symposium international sur la sécurité et la sûreté dans les tunnels**, 12-14 mars 2008 Stockholm, Suède) - www.sp.se/fire/ists2008

■ **Intertraffic Amsterdam 2008**, 1-4 avril 2008 (Amsterdam, Pays-Bas) – exposition sur les infrastructures, la gestion du trafic, la sécurité et les parkings - www.intertraffic.com/

■ **Transport Research Arena 2008** autour du thème « **Un transport routier plus vert, plus sûr et plus intelligent pour l'Europe** », 21-24 avril 2008 (Ljubljana, Slovénie) - www.tra2008.si/

Journées d'Etudes & d'information de l'ASECAP 2008 sur le thème **Infrastructures routières européennes au-delà des frontières : marché, concurrence et transport durable en tant que facteurs de développement pour le secteur concédé**, 18-21 mai 2008 (Marrakech, Maroc) <http://www.asecapmarrakech2008.ma/>

■ **10ème conférence internationale sur l'application des technologies avancées dans le transport**, 27-31 mai 2008 (Athènes, Grèce) - www.civil.ntua.gr/aatt/

■ **7ème congrès et exposition sur l'ITS en Europe**, 4-6 juin 2008 (Genève, Suisse) - www.ertico.com/en/

■ **Sommet des Amériques 2008 sur les autoroutes à péage**, 30 mars-1 avril 2008 (Buenos Aires, Argentine) - www.ibtta.org/Events/eventdetail.cfm?ItemNumber=2878

■ **76ème congrès annuel de l'IBTTA**, 17-24 septembre 2008 (Baltimore, Etats-Unis) - www.ibtta.org/Events/eventdetail.cfm?ItemNumber=2886

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



Conception / réalisation : ASECAP

Crédits photos /logos ASECAP, SUNDBAELT, DARS, ADM, NATIONAL TOLL ROADS, PE "ROADS OF SERBIA", KAPSCH TELEMATIC SERVICES

Directeur de la Publication: KALLISTRATOS DIONELIS

Rédaction : CAROLE DEFOSSE et ERICH CUAZ

Autres contributeurs : NATIONAL TOLL ROADS, PE "ROADS OF SERBIA", KAPSCH TELEMATIC SERVICES

Clôture de rédaction : 5 février 2008

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 17 membres Pleins (France, Italie, Espagne, Portugal, Autriche, Grèce, Norvège, Croatie, Hongrie, Slovénie, Serbie, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni, Danemark, Pologne et Irlande) 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
15, rue Guimard - 1040 Bruxelles
Tel: 0032 2 289 26 20 - Fax: 0032 2 514 66 28
www.asecap.com - E-mail: asecap@skynet.be

