



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

**POSITION ET COMMENTAIRES DE L'ASECAP  
SUR LA  
PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN  
ET DU CONSEIL CONCERNANT LA GÉNÉRALISATION ET  
L'INTEROPÉRABILITÉ DES SYSTÈMES DE TÉLÉPÉAGE  
ROUTIER DANS LA COMMUNAUTÉ**

## Introduction

ASECAP est l'organe des sociétés européennes d'autoroutes, tunnels et ponts à péage. L'association comprend 112 sociétés basées dans 14 pays d'Europe, gérant et exploitant environ 21000 km de routes à péage, c'est-à-dire environ 25 % de la longueur total du TERN. Le chiffre d'affaires global est supérieur à 20 Milliards d'Euros par an. Les membres de l'ASECAP ont développé une expertise reconnue depuis des années dans le domaine du financement des infrastructures, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien.

ASECAP partage totalement l'ambition poursuivie par la Commission d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes de péage électronique dans le marché intérieur des transports des États-membres de l'Union Européenne.

Néanmoins, sur la base de l'expérience technique et opérationnelle acquise par ses membres, l'ASECAP considère la proposition actuelle pour assurer cette interopérabilité future comme irréaliste et inapplicable en de nombreux points.

Les 112 sociétés concessionnaires de l'ASECAP ont atteint un consensus sur quatre points qui exigent une révision des termes du présent projet de Directive de la part du législateur Européen, afin de réussir l'interopérabilité tout en prenant correctement en compte les besoins techniques et pratiques réels de la collection du péage à une large échelle en Europe :

1 – Concernant la décision d'interdire l'usage du standard DSRC à partir du 1er janvier 2012, l'ASECAP défend vigoureusement le droit de maintenir l'usage de cette technique normalisée et interopérable dans le marché intérieur des 25 États-membres. Cette technique constitue la solution la plus économique pour la perception du péage, elle est disponible très largement dans un marché ouvert à la concurrence, et offre déjà la possibilité d'assurer l'interopérabilité entre la plupart des pays d'Europe.

2 – Concernant la décision d'imposer la migration vers la technologie satellitaire, l'ASECAP propose, à la place, l'adoption d'un système multi-modal incluant par défaut la technologie DSRC. En tout cas, l'ASECAP indique qu'il serait mieux approprié de "laisser le marché décider" la technologie à mettre en place, à la condition que la technologie DSRC soit employée de façon interopérable comme décrit ci-dessus.

C'est pourquoi les membres de l'ASECAP s'engagent à fournir à tous les usagers intéressés un équipement à bord basé sur le DSRC 5,8 GHz utilisable sur tous les réseaux où ils souhaitent voyager, sur la base de spécifications techniques ouvertes à tous les émetteurs.

3 – L'ASECAP souligne que l'interopérabilité contractuelle est une question bien plus complexe et significative que l'interopérabilité technique. Les parties-prenantes dans la perception du péage de concession et dans la perception de redevances ne sont pas seulement des opérateurs, mais aussi des sous-traitants, des émetteurs de contrat externes et des agences gouvernementales. De plus, les questions financières et juridiques, incluant le contrôle de la fraude et les garanties croisées entre parties-prenantes, sont d'une importance considérable et ne sont pas abordées.

C'est pourquoi l'ASECAP considère comme irréaliste qu'un contrat commercial unique relatif au télépéage dans toute l'Europe puisse exister à une échéance très proche, telle que considérée par la

Commission. Il est à considérer, de ce point de vue, que même le déploiement, basé sur le marché, d'un GSM interopérable, qui s'est déroulé avec succès, n'a eu à se confronter à un modèle aussi complexe que celui du télépéage.

Aussi la Directive devrait plutôt promouvoir un corps de règles contractuelles pour le télépéage européen, permettant à tous les émetteurs de proposer des contrats européens basés sur des équipements techniques interopérables, qui puissent être acceptés sur les réseaux d'autres opérateurs. Ce corps de règles devrait être disponible le 30 juin 2005. L'ASECAP est fortement en faveur d'un tel corps de règles, et pourrait s'engager pour cet objectif de date.

4 – Enfin, pour toutes les raisons données ci-dessus, il semble peu approprié d'utiliser le terme de "service européen du télépéage". À la place, l'ASECAP propose le terme de "Spécifications pour un télépéage européen".

D'une façon plus générale, l'ASECAP considère que le déploiement d'un système de télépéage européen pourrait être le suivant:

Rappel du calendrier proposé par la Directive:

1. <b>30 Juin 2004</b>	Adoption par les Pays-membres des dispositions législatives et réglementaires pour préparer l'harmonisation.
2. <b>à partir du 1<sup>er</sup> Janvier 2005</b>	Offre à tous les PL de plus de 3,5 t et aux autobus d'un service européen du télépéage
3. <b>1<sup>er</sup> Janvier 2005 - 31 Décembre 2007</b>	Tout nouveau système de télépéage est basé sur la triple technologie GNSS-GSM/GPRS-DSRC
4. <b>avant le 31 Décembre 2007</b>	Présentation par la Commission d'un rapport justifiant le choix de la technologie satellitaire et évaluant la nécessité de maintenir ou non la technologie DSRC.
5. <b>2008</b>	Galiléo entre en service.
6. <b>1<sup>er</sup> Janvier 2008</b>	L'usage du DSRC est interdit pour tout nouveau système de télépéage.
7. <b>après le 1<sup>er</sup> Janvier 2010</b>	Offre à toutes les catégories de véhicules d'un "service européen du télépéage".
8. <b>1<sup>er</sup> Jan 2008- 1<sup>er</sup> Jan2012</b>	Abandon du DSRC et migration vers le système Galiléo-GSM/GPRS.
9. <b>1<sup>er</sup> Janvier 2012</b>	Le service européen du télépéage est basé exclusivement sur le système Galileo-GSM/GPRS.

À la place, le calendrier plus simple de l'ASECAP est articulé en trois étapes:

1. <b>30 Juin 2005</b>	Adoption par les États-membres des dispositions nécessaires pour être conforme à la Directive. <b>Publication des “Spécifications pour un télépage Européen”, contenant le corps de règles contractuelles pour le télépage.</b>
2. <b>Six mois après la prise d'effet de la Directive</b>	Tous les nouveaux systèmes de télépage mis en service utilisent au moins la technologie micro-onde DSRC 5,8 GHz..
3. <b>1<sup>er</sup> Janvier 2008</b>	Présentation par la Commission Presentation by the Commission d'un rapport établi avec l'assistance du Comité Télépage. Ce rapport fournit la liste des opérateurs et des émetteurs de contrats ayant adopté le cadre contractuel du télépage européen.

Le document fourni en annexe inclut une présentation des amendements proposés au projet de Directive, ainsi que les justifications et argumentaires de l'ASECAP

\*

## ANNEXE

Liste des amendements proposés:

- Sur l'interopérabilité du standard DSRC
- Sur la prolifération des technologies
- Sur la sécurité au passage des barrières de péage
- Sur le caractère dommageable pour l'environnement, la congestion et les accidents aux barrières de péages
- Sur l'objectif et le champ d'application de la Directive
- Sur le calendrier de déploiement du télépéage par satellite et technologies de communication par mobiles
- Sur le service de télépéage
- Sur les caractéristiques du service de télépéage
- Sur le calendrier de mise en oeuvre de la directive

\*

- **Sur l'interopérabilité du standard DSRC**

### Amendement CONSIDÉRANTS 2, 3, 4

(2) Les Etats européens ayant implanté des systèmes de péage électronique pour le financement des infrastructures routières, ou de perception électronique de redevances d'usage du réseau routier (systèmes regroupés ci-après sous l'appellation de « télépéage ») utilisent majoritairement la technologie micro-ondes à courte portée, centrée autour de la fréquence 5.8 GHz, mais ces systèmes sont aujourd'hui incompatibles entre eux. Les efforts entrepris par le Comité européen de Normalisation (CEN) autour de la technologie micro-ondes ont abouti en janvier 2003 à préparer des normes techniques favorisant la compatibilité des systèmes de télépéage micro-ondes 5,8 GHz, ceci après le vote de pré-normes en 199740. **Mais ces normes techniques comportent deux variantes qui ne sont pas totalement compatibles.** Ces normes reposent sur le modèle « Interconnexion des Systèmes Ouverts » (ISO) défini par l'Organisation Internationale de Normalisation pour la communication

(2) Les Etats européens ayant implanté des systèmes de péage électronique pour le financement des infrastructures routières, ou de perception électronique de redevances d'usage du réseau routier (systèmes regroupés ci-après sous l'appellation de « télépéage ») utilisent majoritairement la technologie micro-ondes à courte portée, centrée autour de la fréquence 5.8 GHz, mais ces systèmes sont aujourd'hui incompatibles entre eux. Les efforts entrepris par le Comité européen de Normalisation (CEN) autour de la technologie micro-ondes ont abouti en janvier 2003 à préparer des normes techniques favorisant la compatibilité des systèmes de télépéage micro-ondes 5,8 GHz, ceci après le vote de pré-normes en 199740. **Grâce à d'importants efforts de coopération, ces systèmes progressent notablement sur la voie de la compatibilité mutuelle.** Ces normes reposent sur le modèle « Interconnexion des Systèmes Ouverts » (ISO) défini par l'Organisation Internationale de

entre les systèmes informatiques.

(3) Toutefois, les industriels et les gestionnaires d'infrastructures se sont entendus au sein des Etats Membres de l'Union européenne pour développer des produits interopérables sur la base des pré-normes votées en 1997, privilégiant l'option d'une transmission à haut débit entre le sol et le véhicule. Ce choix **devrait permettre** d'implanter de nouveaux systèmes de télépéage techniquement compatibles avec les derniers systèmes installés dans la Communauté (France – Espagne – Autriche).

(4) **Il est essentiel que ce travail de normalisation soit achevé au plus vite afin d'établir des normes techniques garantissant la compatibilité des systèmes de télépéage basé sur la technologie microondes.** Un autre travail de normalisation doit également rapidement aboutir quant à la combinaison des technologies satellitaires et de communications mobiles aux fins du télépéage, afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché.

Normalisation pour la communication entre les systèmes informatiques.

(3) Toutefois, les industriels et les gestionnaires d'infrastructures se sont entendus au sein des Etats Membres de l'Union européenne pour développer des produits interopérables sur la base des pré-normes votées en 1997, privilégiant l'option d'une transmission à haut débit entre le sol et le véhicule. Ce choix **permet** d'implanter de nouveaux systèmes de télépéage techniquement compatibles avec les derniers systèmes installés dans la Communauté.

(4) **Il est prévu que ce travail de normalisation s'achève dans un futur très proche ; il établit des normes techniques qui, complétées par des coopérations transfrontalières, garantiront l'interopérabilité des systèmes de télépéage basé sur la technologie microondes.** Un autre travail de normalisation doit également rapidement aboutir quant à la combinaison des technologies satellitaires et de communications mobiles aux fins du télépéage, afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché.

#### *Justification*

*L'industrie du télépéage, les autorités autoroutières et les opérateurs de routes, ponts et tunnels ont commis des efforts substantiels ces dix dernières années pour parvenir à une norme européenne du DSRC. Parallèlement des travaux supplémentaires ont été menés pour réaliser une interopérabilité du DSRC entre pays de l'UE et de l'EEE, grâce notamment aux projets communautaires MOVE-it, CESARE I, II, CARDME, PISTA et A1. Ce travail d'interopérabilité se poursuit et des projets supplémentaires de coopération ainsi que des initiatives transnationales sont lancées.*

\*

#### ➤ **Sur la prolifération des technologies**

#### Amendement CONSIDÉRANT 7

## Supprimé

La multiplication des technologies utilisées ou envisagées pour le télépéage dans les années à venir (micro-ondes 5.8 GHz, localisation par satellite et communications mobiles, essentiellement), et la multiplication des spécifications imposées par les Etats Membres et les pays voisins pour leurs systèmes de télépéage, peuvent porter préjudice au bon fonctionnement du marché intérieur et aux objectifs de la politique des transports. Cette situation risque d'entraîner dans le futur la multiplication de boîtiers électroniques incompatibles et onéreux dans l'habitacle des poids lourds, et des risques d'erreur de manipulation et de fraude involontaire pour les chauffeurs.

### *Justification*

*Les efforts commis par les opérateurs pour parvenir à une interopérabilité du DSRC à travers l'Europe, permettront dans un future proche une évolution vers un dispositif compact, à bas prix et installable soi-même. Les spécifications offertes par ces appareils permettront de garantir un choix auprès du consommateur sans compromettre l'interopérabilité. Le développement du marché de masse des téléphones GSM interopérables n'a pas limité la variété des produits; tel devrait être également le cas, pensons-nous, pour les produits de péage électronique. Il n'y a pas de conflit entre encourager la différenciation des produits et requérir l'interopérabilité.*

*De plus, les opérateurs de péage dans les Etats membres sont d'ores et déjà capables de spécifier et de fournir un système DSRC de péage base sur le standard public (CEN) du DSRC avec la certitude que la technologie DSRC (équipement sur route et à bord) sera offerte de manière compétitive par plusieurs fournisseurs dans les contrats initiaux et à venir.*

\*

### ➤ **Sur la sécurité au passage des barrières de péage**

#### Amendement CONSIDÉRANT 9

Les conducteurs ont le souci légitime de bénéficier d'une qualité de service accrue sur les infrastructures routières, **en particulier sur le plan de la sécurité**, et de voir se réduire notablement la longueur des files d'attente aux gares de péage, particulièrement les jours de grande affluence, ou en certains points particulièrement congestionnés du réseau. La définition du service européen de télépéage doit répondre à ce souci.

Les conducteurs ont le souci légitime de bénéficier d'une qualité de service accrue sur les infrastructures routières, et de voir se réduire notablement la longueur des files d'attente aux gares de péage, particulièrement les jours de grande affluence, ou en certains points particulièrement congestionnés du réseau. **Le télépéage améliorera cette qualité de service.**

### *Justification*

*Compte tenu des nombreux impératifs requis par les Etats membres de l'UE pour un transport durable efficace dans les cahiers des charges lors de développement et d'amélioration des infrastructures routières, la sécurité de l'usager n'est pas en jeu à l'endroit où le péage est collecté. ASECAP n'est au courant d'aucune étude dans l'UE démontrant un taux d'accidents accru aux stations de péage.*

- **Sur le caractère dommageable pour l'environnement, la congestion et les accidents aux barrières de péages**

### Amendement CONSIDÉRANT 10

Les systèmes de télépéage contribuent de manière significative à **la réduction du risque d'accident et donc à l'augmentation de la sécurité des voyageurs sur les barrières de péage**, à la réduction des mouvements de monnaie et à la diminution de la congestion sur ces gares particulièrement en cas de grande affluence. **Ils permettent aussi de prévenir l'impact négatif sur l'environnement de l'implantation de nouvelles barrières de péage, ou l'extension des plateformes existantes.**

Les systèmes de télépéage contribuent de manière significative à la réduction des mouvements de monnaie et à la diminution de la congestion sur ces gares particulièrement en cas de grande affluence.

### *Justification*

*Compte tenu des nombreux impératifs requis par les Etats membres de l'UE pour un transport durable efficace dans les cahiers des charges lors de développement et d'amélioration des infrastructures routières, la référence au caractère dommageable pour l'environnement de la construction de nouvelles stations de péage devrait être retirée.*

*ASECAP n'est au courant d'aucune étude dans l'UE démontrant un taux d'accidents accru aux stations de péage.*

*Enfin, les encombrements de trafic sont limités à des jours très particuliers de l'année. Aucune enquête de satisfaction menée en Europe depuis des années ne démontre le contraire. Au contraire, dans certaines enquêtes nationales, les clients donnent la note la plus élevée de satisfaction à la perception du péage, et à l'intérieur de cette rubrique à la durée d'attente au péage. Il faut noter que, lorsque les barrières de péage sont congestionnées, ceci traduit tout simplement la situation de congestion de l'ensemble de l'autoroute. La suppression des barrières de péage ne supprimera pas cette situation de congestion.*

\*

➤ **Sur l'objectif et le champ d'application de la Directive**

Amendement  
ARTICLE 1

Pour atteindre l'objectif fixé au premier alinéa, un « **service européen de télépéage** » **est créé**. Ce **service** doit assurer l'interopérabilité pour l'utilisateur des systèmes de télépéage déjà mis en place à l'échelle nationale ou au niveau régional par les Etats membres ainsi que de ceux à mettre en place dans le futur sur l'entier territoire de l'Union.

Pour atteindre l'objectif fixé au premier alinéa, un **corps de spécifications du télépéage européen doit être défini**. Ce **corps de spécifications** doit assurer l'interopérabilité pour l'utilisateur des systèmes de télépéage déjà mis en place à l'échelle nationale ou au niveau régional par les Etats membres ainsi que de ceux à mettre en place dans le futur sur l'entier territoire de l'Union.

*Justification*

*Le terme de "service" apparaît inapproprié compte tenu du statut varié de l'opérateur et de l'émetteur dans toute l'Europe. Il est préférable de définir les conditions qui à l'avenir seront obligatoires pour tous. De plus ces conditions définiront les transactions et enregistrements permettant d'assurer l'interopérabilité au niveau procédural et contractuel.*

\*

➤ **Sur le calendrier de déploiement du télépéage par satellite et technologies de communication par mobiles**

Amendement X  
ARTICLE 2, PARAGRAPHE 1

Tous les nouveaux systèmes de télépéage mis en service à partir du 1 janvier 2005 et destinés à l'usage des poids lourds de toutes catégories et/ou des autocars, reposent sur l'utilisation de l'une ou plusieurs des technologies suivantes, pour le déroulement des transactions de télépéage:

- (a) Localisation par satellite
- (b) Communications mobiles selon la norme GSM – GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060)
- (c) Microondes 5.8 GHz.

**Tous les nouveaux systèmes de télépéage mis en service à partir du 1 janvier 2008, reposent sur l'utilisation d'au moins la première des technologies suivantes, pour le déroulement des transactions de télépéage:**

- (a) Technologie microondes 5.8 GHz interopérable, telle que définie au paragraphe 2.**
- (b) Localisation par satellite**
- (c) Communications mobiles selon la norme GSM – GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060)**

## Justification

*Le calendrier de l'interopérabilité devra commencer le 1er janvier 2008 à prendre en compte le temps nécessaire pour l'industrie et les gérants d'infrastructure à définir et déployer un équipement interopérable et compatible aux standards.*

*Les sociétés concessionnaires demandent que l'équipement soit compatible avec le standard DSRC et les spécifications applicables d'interopérabilité, de manière à assurer un niveau de service minimum pour le péage électronique. Ceci doit être obligatoire pour tout équipement utilisé pour la collecte des péages embarqué dans la cabine du véhicule.*

*D'abord, ceci prend en compte les efforts substantiels entrepris par l'industrie du télépéage, les autorités autoroutières et les opérateurs de routes, ponts et tunnels ces dix dernières années pour parvenir à une norme européenne du DSRC. Parallèlement des travaux supplémentaires ont été menés pour réaliser une interopérabilité du DSRC entre pays de l'UE et de l'EEE, grâce notamment aux projets communautaires MOVE-it, CESARE I, II, CARDME, PISTA et A1. Ce travail d'interopérabilité se poursuit et des projets supplémentaires de coopération ainsi que des initiatives transnationales sont planifiées.*

*Ensuite, il est important de noter que cette situation ne remet pas en cause, ni n'est en conflit, avec les efforts parallèles de la Communauté pour lancer les opérations de Galiléo à partir de 2008. En effet, à l'image du système à péage allemand ou même suisse utilisant la technologie satellite disponible, les différentes nécessités techniques (contrôle du véhicule sur l'infrastructure, débit du GSM, etc) dans les systèmes GNSS-GSM/GPRS requièrent le recours au standard DSRC interopérable.*

*Enfin, l'ASECAP considère que conformément au principe de proportionnalité de l'article 5, troisième alinéa, la présente directive ne doit pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs du traité et que, pour ce faire, il n'est pas nécessaire de supprimer le DSRC.*

*Dans tous les cas, l'ASECAP est convaincue que dès le début de la mise en place du cadre européen de télépéage, l'interopérabilité peut s'appliquer à l'ensemble des usagers de l'infrastructure routière et pas seulement aux poids lourds et autocars.*

\*

## Amendement

### ARTICLE 2, PARAGRAPHE 2 à 8

2. Un « service européen de télépéage » est créé au titre de l'article 3 au 1er janvier 2005. A partir de cette date les opérateurs doivent mettre à la disposition des utilisateurs intéressés un équipement à embarquer à bord des véhicules, fourni au titre de tous les systèmes de télépéage en service dans l'Union, et destiné aux véhicules de tous types selon le calendrier visé à l'article 3 alinéa 3, qui soit interopérable et capable de communiquer

**2. Un corps de spécifications du télépéage Européen doit être créé au titre de l'article 3 au 1er janvier 2005. A partir de cette date les opérateurs doivent mettre à la disposition des utilisateurs intéressés au moins un équipement à embarquer à bord des véhicules, utilisable sur l'ensemble des réseaux qu'ils veulent parcourir dans les États-membres de l'Union et destiné aux véhicules de tous types selon le**

avec tous les systèmes en fonction sur le territoire de l'Union.

3. Cet équipement embarqué peut également être relié au tachygraphe électronique du véhicule pour les besoins du calcul des redevances dues.

4. A compter du 1er janvier 2008, tout nouveau système mis en service dans le cadre du « service européen de télépéage » visé à l'article 3, repose uniquement sur les technologies de localisation par satellite et de communications mobiles visées à l'article 2 paragraphe 1.

5. Les systèmes mis en service dans le cadre du « service européen de télépéage » avant le 1er janvier 2008 devront avoir abandonné la technologie micro-ondes 5.8 GHz au 1er janvier 2012. Une stratégie de migration de ces systèmes devra être conçue et mise en œuvre entre le 1er janvier 2008 et le 1er janvier 2012.

6. Afin de s'assurer que les technologies satellitaire et de communications mobiles répondent aux besoins des exploitants des systèmes de télépéage, la Commission présentera, avant le 31 décembre 2007, un rapport préparé avec l'assistance du Comité télépéage et, les cas échéant, une proposition pour proroger l'utilisation des systèmes à micro-ondes.

7. Les Etats membres prennent les mesures nécessaires afin d'augmenter l'utilisation des systèmes de télépéage. Ils veillent notamment à ce qu'en 2005 au plus tard, au moins 50% des voies de péages de chaque gare soient équipées de péage électronique.

8. Les Etats membres veillent à ce que les traitements des données personnelles nécessaires au fonctionnement du « service européen de télépéage » s'effectuent en

**calendrier visé à l'article 3 alinéa 3. Ces équipements à bord doivent être basés sur des spécifications ouvertes à tous les émetteurs.**

3. Cet équipement embarqué peut également être relié au tachygraphe électronique du véhicule pour les besoins du calcul des redevances dues.

**4. Supprimé.**

**5. Supprimé.**

**6. La Commission devra présenter au 1<sup>er</sup> janvier 2008 un rapport établi avec l'assistance du Comité télépéage, afin d'examiner les mesures prises pour assurer la diffusion d'équipements interopérables, et la mise en place des procédures adaptées.**

7. Les Etats membres prennent les mesures nécessaires afin d'augmenter l'utilisation des systèmes de télépéage. **Ils veillent à ce qu'un nombre suffisant de voies équipées de télépéage soient disponibles, dans le but d'augmenter la qualité de service et les débits.**

8. Les Etats membres veillent à ce que les traitements des données personnelles nécessaires au fonctionnement du « service européen de télépéage » s'effectuent en

conformité avec les normes européennes en matière de protection des libertés et des droits fondamentaux des personnes physiques, notamment avec les Directives européennes 95/46/CE et 2002/58/CE.

conformité avec les normes européennes en matière de protection des libertés et des droits fondamentaux des personnes physiques, notamment avec les Directives européennes 95/46/CE et 2002/58/CE.

### *Justification*

*Le calendrier de l'interopérabilité devra commencer le 1er janvier 2008 à prendre en compte le temps nécessaire pour l'industrie et les gérants d'infrastructure à définir et déployer un équipement interopérable et compatible aux standards.*

*Les sociétés concessionnaires demandent que l'équipement soit compatible avec le standard DSRC et les spécifications applicables d'interopérabilité, de manière à assurer un niveau de service minimum pour le péage électronique. Ceci doit être obligatoire pour tout équipement utilisé pour la collecte des péages embarqué dans la cabine du véhicule.*

*D'abord, ceci prend en compte les efforts substantiels entrepris par l'industrie du télépéage, les autorités autoroutières et les opérateurs de routes, ponts et tunnels ces dix dernières années pour parvenir à une norme européenne du DSRC. Parallèlement des travaux supplémentaires ont été menés pour réaliser une interopérabilité du DSRC entre pays de l'UE et de l'EEE, grâce notamment aux projets communautaires MOVE-it, CESARE I, II, CARDME, PISTA et A1. Ce travail d'interopérabilité se poursuit et des projets supplémentaires de coopération ainsi que des initiatives transnationales sont planifiées.*

*Ensuite, il est important de noter que cette situation ne remet pas en cause, ni n'est en conflit, avec les efforts parallèles de la Communauté pour lancer les opérations de Galiléo à partir de 2008. En effet, à l'image du système à péage allemand ou même suisse utilisant la technologie satellite disponible, les différentes nécessités techniques (contrôle du véhicule sur l'infrastructure, débit du GSM, etc) dans les systèmes GNSS-GSM/GPRS requièrent le recours au standard DSRC interopérable.*

*Enfin, l'ASECAP considère que conformément au principe de proportionnalité de l'article 5, troisième alinéa, la présente directive ne doit pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs du traité et que, pour ce faire, il n'est pas nécessaire de supprimer le DSRC.*

*Dans tous les cas, l'ASECAP est convaincue que dès le début de la mise en place du cadre européen de télépéage, l'interopérabilité peut s'appliquer à l'ensemble des usagers de l'infrastructure routière et pas seulement aux poids lourds et autocars.*

*Enfin, le système européen de télépéage défini par la directive proposée repose, au moins jusqu'à 2010, sur un marché de prestations de services et de technologies dont les évolutions à moyen et long terme recouvrent une part d'inconnus. Un rapport d'évaluation à l'initiative de la Commission est donc nécessaire pour évaluer l'efficacité des opérations de collecte du péage, leur degré de conformité avec la directive et pour évaluer l'efficacité du statut et des opérations de l'organisation de l'interopérabilité.*

\*

➤ **Sur le « service de télépéage »**

Amendement  
ARTICLE 3, PARAGRAPHE 1

Un « service européen de télépéage » est créé sur toutes les infrastructures routières de la Communauté sur lesquelles est perçu un péage ou une redevance d'usage. Il s'étend sur l'ensemble de ce réseau moyennant un contrat d'abonnement unique, qui peut être souscrit auprès de tout gestionnaire d'une partie de ce réseau.

**Un corps de règles contractuelles pour le télépéage européen est défini pour permettre à tous les opérateurs et/ou émetteurs d'offrir l'interopérabilité du télépéage. Tout contrat respectant ce corps de règles contractuelles donne accès à la totalité du réseau. Il est disponible auprès des émetteurs de toute partie du réseau. Le déploiement en est défini au troisième paragraphe.**

*Justification*

*Les membres de l'ASECAP considèrent que l'établissement d'un contrat unique de télépéage valable sur l'ensemble des 25 Etats membres soulève des problèmes considérables au plan juridique, fiscal et financier, compte-tenu de la diversité des types des structures juridiques et des intermédiaires commerciaux.*

*Cette proposition est inspirée par le très efficace modèle de compatibilité nationale, libre de tout contrat unique de souscription, développé par les systèmes de cartes de crédit, d'opérations de téléphonie mobile GSM et par les systèmes d'émission et d'acceptation de ticket de transport aérien.*

*La compatibilité contractuelle devrait reposer sur un corps commun de règles européennes respecté par tous les émetteurs de contrat.*

*Un tel corps de règles européennes bénéficierait du résultat de plusieurs projets communautaires, dont MOVE-it, CESARE I, CESARE II, PISTA, le récent CESARE III, etc, pour créer une spécification assurant l'interopérabilité contractuelle.*

*Enfin les « collecteurs » de redevance ou de péage ne coïncideront pas nécessairement à terme avec les gestionnaires de réseau. Il convient donc de remplacer le terme trop général de « gestionnaires de réseau », par celui plus précis d' « émetteurs de contrats » développé et utilisé par les projets de recherche européens CESARE II et CARDME.*

\*

Amendement  
ARTICLE 3, PARAGRAPHE 2

**Le service européen de télépéage est indépendant du niveau de tarification**

**Le corps de règles contractuelles du télépéage Européen est indépendant du**

appliqué ou de sa finalité. Il concerne uniquement le mode de perception des péages ou des redevances. **Le service est homogène** quel que soit le lieu d'immatriculation du véhicule, la nationalité du souscripteur de l'abonnement, celle de l'opérateur auprès de qui le service est souscrit, et quelle que soit la zone ou le point du réseau routier où le péage est dû.

niveau de tarification appliqué ou de sa finalité. Il concerne uniquement le mode de perception des péages ou des redevances. **Il autorise l'interopérabilité des contrats** quel que soit le lieu d'immatriculation du véhicule, la nationalité du souscripteur de l'abonnement, celle de l'opérateur auprès de qui le service est souscrit, et quelle que soit la zone ou le point du réseau routier où le péage est dû.

#### *Justification*

*Les membres de l'ASECAP considèrent que l'installation d'un contrat unique de télépéage valable sur l'ensemble des 25 Etats membres soulève des problèmes considérables au plan juridique, fiscal et financier, compte-tenu de la diversité des types des structures juridiques et des intermédiaires commerciaux.*

\*

#### Amendement ARTICLE 3, PARAGRAPHE 3

Chaque gestionnaire de réseau concerné doit offrir le service européen à ses clients selon le calendrier suivant :

- (a) pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et pour les véhicules transportant plus de 9 passagers (chauffeur +8) à partir du 1er janvier 2005,
- (b) pour tous les autres types de véhicules au plus tard au 1er janvier 2010.

**Au premier janvier 2010, tous les émetteurs de contrat de télépéage dans l'Union doivent offrir à leurs clients un contrat répondant aux règles contractuelles du télépéage Européen.**

#### *Justification*

*Considérant les contraintes finales légales à résoudre (ex: problèmes liés aux fraudes, au transfert des taxations, etc) et l'harmonisation requise pour qu'une telle compatibilité existe (ex : définition de standards contractuels interopérables, suppression des barrières administratives entre Etats, partage de responsabilité pour le recouvrement des péages, redistribution des paiements entre émetteurs et opérateurs, période de validation des systèmes, etc), ASECAP considère que le terme de 2010 devrait être reculé à une période plus raisonnable pour le législateur européen et pour le Comité de télépéage. Ce terme garantirait également suffisamment de temps à l'infrastructure des acteurs économiques pour mettre en place le réseau de fournisseurs et pour vérifier le caractère opérationnel des systèmes.*

\*

➤ **Sur les caractéristiques du service de télépéage**

Amendement  
ARTICLE 4, PARAGRAPHE 1

Le service européen de télépéage est défini sur la base des éléments suivants :

**Le corps de spécifications du télépéage européen, incluant le corps de règles contractuelles, est défini sur la base des éléments suivants :**

Addition d'un nouveau point (k):

**(k) Harmonisation des procédures de contrôle afin de garantir chaque émetteur et chaque opérateur de l'intégralité de leurs recettes provenant de péages ou de redevances.**

Addition d'un nouveau point (l):

**(l) Liste des cartes de crédit.**

*Justification*

*La démarche du client de contracter avec l'opérateur de collecte peut être considérablement facilitée en asseyant le contrat de télépéage sur la carte bancaire ou des cartes accréditées de l'utilisateur ; de telles cartes en effet offrent d'ores et déjà un réseau européen de compatibilité des modes de paiement ; aussi dans ce cas, chaque émetteur de contrat pourrait-il sans difficulté faire l'intermédiation auprès des autres émetteurs pour faire agréer leurs clients sur leur demande. Ce mécanisme permettrait d'éviter la création d'une chambre de compensation des paiements des péages à l'échelle européenne, processus d'une complexité extrême (et à notre avis sans nécessité) qui s'ajouterait au coût de revenue de la collecte et qui toucherait les usagers ou serait supporté par d'autres.*

\*

Amendement  
ARTICLE 4, PARAGRAPHE 2

2. Le service européen de télépéage repose sur les solutions techniques visées à l'article 2.

2. Le télépéage européen repose sur les solutions techniques visées à l'article 2 ; **il est basé sur la disponibilité publique des spécifications nécessaires à sa réalisation.**

*Justification*

*Respecter les impératifs de la concurrence demandent de garantir l'absence d'incitations ou de pressions du marché qui pourraient encourager le développement d'un monopole de fait au sein de l'industrie responsable de la réalisation des technologies de l'interopérabilité.*

➤ **Sur le calendrier de mise en oeuvre de la directive**

Amendement  
ARTICLE 6, PARAGRAPHE 1

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le **30 juin 2004**. Ils en informent immédiatement la Commission.

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le **30 juin 2005**. Ils en informent immédiatement la Commission..

*Justification*

*Compte tenu de la publication de la proposition législative fin avril 2003 et compte tenu de la durée moyenne du processus législatif, un calendrier plus raisonnable mais néanmoins ambitieux suggère un délai plus réaliste pour l'intégration des termes de la directive par les Etats membres.*

\*