



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23.4.2003  
COM(2003) 132 final

2003/0081 (COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION**

**Développer le réseau transeuropéen de transport :**

**Des financements innovants  
Une interopérabilité du télépéage**

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL**

**concernant la généralisation et l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans  
la Communauté**

(présentée par la Commission)

## TABLE DES MATIERES

PARTIE I : DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET DE GESTION PLUS PERFORMANTS AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT .....	5
1. Le financement du Réseau transeuropéen de transport : diagnostic de la situation actuelle. ....	7
1.1. Un réseau en panne de financements .....	7
1.2. Des fonds publics dont la coordination doit être améliorée.....	9
1.3. Des investissements privés très sélectifs.....	10
1.4. Le financement entièrement privé.....	10
1.5. La participation conjointe du financement public et du privé.....	11
1.6. Des financements nécessitant un cadre mieux adapté.....	14
2. Les éléments de solution .....	16
3. vers une meilleure coordination et des synergies basées sur de nouvelles structures	18
3.1. Les fonds .....	18
3.2. Les structures .....	18
3.3. La coordination au niveau de chaque projet : la constitution d'entités juridiques de nature transnationale. ....	18
3.4. Le développement de nouveaux instruments financiers communautaires.....	20
3.5. Des garanties de l'Union pour les risques politiques du réseau transeuropéen de transport .....	21
PARTIE II – VERS UN SERVICE EUROPEEN DE TELEPEAGE.....	24
1. Introduction .....	25
2. Le point sur les actions de normalisation.....	26
3. L'accès au péage de nouveaux États membres, et la situation pour les poids lourds	26
4. Objectif de la Directive .....	27
5. Mise en œuvre de l'objectif.....	28
6. Association de la localisation par satellite et des communications mobiles aux technologies micro ondes à court et moyen terme, en vue d'un choix exclusif pour la technologie plus moderne pour le long terme .....	28
7. La solution technique à long terme pour le déploiement du service européen : la solution satellitaire s'impose à partir de 2008 pour les nouveaux systèmes et en 2012 de façon généralisée. ....	29
8. Le calendrier de mise en œuvre du service européen .....	30
9. La mise en œuvre du service européen : un Comité de Réglementation .....	31

## COMMUNICATION DE LA COMMISSION

### Développer le réseau transeuropéen de transport :

#### Des financements innovants Une interopérabilité du télépéage

Il n'existe pas d'économies compétitives sans réseaux de transport performants. L'établissement et le bon fonctionnement du réseau transeuropéen de transport, reconnu en tant que politique Communautaire depuis dix ans, représentent une condition essentielle pour la réussite du marché intérieur et pour garantir une mobilité durable dans une Union élargie. Malgré cela, le réseau reste confronté à une croissance forte mais déséquilibrée du trafic, tandis que se renforce l'exigence du développement durable et que se rapproche la nécessité d'intégrer les réseaux des futurs États membres. De plus les infrastructures de transports demeurent en panne de financement, faute de moyens financiers à la hauteur et par manque d'un cadre propice aux investissements

Pour autant, la Commission a déjà, dans le Livre Blanc « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*<sup>1</sup> », mis en évidence l'inadéquation patente entre les objectifs affichés et les moyens financiers dont dispose l'Union. En effet, le budget qu'allouent les États membres pour développer ces infrastructures de transport ainsi que les fonds mis à disposition par l'Union s'avèrent insuffisants. Ce n'est pas le moindre des paradoxes que de constater que le Traité a donné à la Communauté la responsabilité d'établir des orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (réseau transeuropéen de transport), sans que lui soient octroyées les ressources financières pour mener à bien cette tâche.

La possibilité de voir une augmentation significative, sur le court terme, des fonds publics destinés à ces projets d'infrastructures apparaît aujourd'hui plutôt faible, à la lumière des effets conjoints du ralentissement économique actuel et des contraintes budgétaires. Les États membres se fixent d'autres priorités dans l'utilisation de ces fonds publics, alors même que les citoyens et les entreprises de l'Union subissent, de façon concrète et tous les jours, les conséquences des déséquilibres modaux toujours plus marqués, de l'inadaptation du réseau à l'augmentation de la mobilité. Le recours au Partenariat Public Privé (PPP) comme complément au financement public peut être envisagé pour certaines catégories de projets. Cependant, à l'heure actuelle, trop d'inconnues subsistent sur les projets à réaliser – notamment ceux ferroviaires et transfrontaliers - et sur les choix de politique de transport. Le secteur privé n'a pas suffisamment confiance pour s'engager dans leur financement. Par ailleurs, les PPP ont presque toujours besoin d'un soutien financier public important composé de subventions ou de garanties

Il est cependant indéniable que l'une des clés de la réussite de l'élargissement passe par la réalisation d'un réseau d'infrastructures de transport à la hauteur permettant de compléter les maillons manquant à Quinze et aux nouveaux pays membres, et de pleinement profiter de l'espace unique européen. Ceci nécessite, non seulement la modernisation et la construction de nouvelles infrastructures dans ces pays, mais également celles des États des membres actuels de l'Union, compte tenu des projets toujours non réalisés, des nouveaux flux de trafic

---

<sup>1</sup> COM (2001) 370 du 12/09/2001

qui vont se développer, ainsi que les connexions (qui font cruellement défaut) entre ces deux zones.

**La question du financement de ces nouvelles infrastructures apparaît bien comme l'un des principaux enjeux dans le contexte de l'élargissement.**

En attendant que tout cela soit réalisé il faut s'assurer que la collecte des redevances à travers la mise en œuvre d'une tarification de l'usage des infrastructures ne se fasse au détriment de la fluidité du trafic. Dès lors, il convient de s'assurer que les systèmes de péage soient interopérables.

La présente Communication apporte des éclaircissements concernant la situation des infrastructures du réseau transeuropéen et leur financement et démontre la nécessité de mettre en œuvre, sans tarder, un ensemble de mesures complémentaires centrées sur une plus grande efficacité de l'utilisation des fonds destinés aux infrastructures transeuropéennes. Ces mesures reposeront sur **deux grands piliers** :

- **une meilleure coordination des financements publics et privés des réseaux transeuropéens de transports**
- **accompagné d'un Service européen performant de télépéage.**

Ces mesures doivent contribuer à rendre plus stable le cadre politique, sur la longue durée, ainsi que les conditions de financement des grands projets du réseau transeuropéen. La présentation d'un instrument législatif, par le biais de la modification de la directive 1999/62/CE sur la taxation des poids lourds («l'Eurovignette») avant juin 2003, suite au Conseil européen de Bruxelles du 20 et 21 mars 2003, permettra une approche communautaire à la question de la tarification des infrastructures et définira les conditions de mise en œuvre des financements croisés prévus dans le Livre blanc des transports. Le « Service Européen de Télépéage » offrira à tous ceux qui circulent sur les réseaux transeuropéens routiers un contrat d'abonnement unique capable d'assurer la prestation de nouveaux services.

# **PARTIE I : DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET DE GESTION PLUS PERFORMANTS AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT**

## **Introduction**

La politique des réseaux a été élevée au rang des compétences communautaires par le Traité de Maastricht entré en vigueur en 1993, en promouvant l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux, afin que l'Europe puisse bénéficier pleinement des avantages découlant d'un espace sans frontière. Dans ce contexte, la Communauté a été chargée d'établir un ensemble d'orientations couvrant les objectifs, les priorités et les grandes lignes d'actions envisagées dans le domaine des réseaux transeuropéens<sup>2</sup>. Ceci s'est concrétisé notamment en 1996, par l'adoption de la Décision 1692/96<sup>3</sup> relative à ces orientations dans le domaine du transport. L'objectif principal de cette politique était - et reste - de combler les chaînons manquants des grands réseaux d'infrastructure qui entravent la libre circulation des biens et des personnes (transport) de l'électricité et du gaz (énergie) et des idées (télécoms). La présente communication ne porte cependant que sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) compte tenu des différences significatives qui existent avec les secteurs de l'énergie et de télécommunications.

Les lacunes qui caractérisent les réseaux sont essentiellement dues au fait que la planification était, jusqu'à une époque récente, nationale. Elle ne tenait pas compte toujours, à leur juste valeur, des aspects transeuropéens. Cette absence de vision transeuropéenne se traduit aujourd'hui par la persistance d'entraves au bon fonctionnement du marché intérieur<sup>4</sup>. Dans ce contexte, le Livre Blanc<sup>5</sup> a ainsi mis en évidence les retards dans la réalisation des projets planifiés sur le réseau transeuropéen de transport comme l'une des principales sources d'inefficacité et de congestion des grands axes qui le composent. La perspective prochaine de l'élargissement, qui génèrera inévitablement un accroissement significatif du volume de trafic<sup>6</sup>, sur des infrastructures routières ou ferroviaires parfois obsolètes ou dont la capacité reste très en deçà des besoins, ne fait ainsi que renforcer la nécessité de compléter les chaînons manquants de ce réseau. Dix ans après l'entrée en vigueur du Traité de Maastricht et presque autant depuis le sommet d'Essen, le développement

---

<sup>2</sup> Art. 155

<sup>3</sup> Décision du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 – O.J.L 228 du 9 septembre 1996.

<sup>4</sup> La fermeture du Mont Blanc consécutive à l'accident survenu le 24 mars 1999 et l'inadaptation des offres alternatives en particulier l'offre ferroviaire est révélatrice de cette situation qui a eu un impact négatif pour l'économie de la Vallée d'Aoste, et pour l'Italie dans son ensemble, en terme de revenu intérieur brut. Cet impact a été chiffré, entre 1999 et début 2002, entre 3000 et 3200 millions d'Euros au total, pour un tiers imputables à une majoration des coûts du transport, pour le reste à un déficit d'exportations vers d'autres pays de l'Union. (source : Dipartimento per lo Sviluppo delle Economie Territoriali della Presidenza del Consiglio, 2003)

<sup>5</sup> COM (2001) 370

<sup>6</sup> Le Livre Blanc prévoit une augmentation tendancielle du trafic de voyageurs de 24% et de fret de 38% sur la période 1998-2010 pour les quinze pays de l'Union actuelle. L'augmentation du trafic de poids lourds – si rien n'est entrepris pour mieux répartir la demande – devrait avoisiner les 50%. L'accroissement du trafic pourrait facilement être le double dans les futurs pays membres et pour le trafic entre l'actuelle Union et ces pays, compte tenu notamment des délocalisations d'entreprises industrielles à haute intensité de main d'oeuvre vers ces pays.

du réseau transeuropéen de transport stagne. Les raisons sont multiples et répondent principalement :

- au manque de volonté politique des décideurs au sein des Etats membres qui n'ont pas suffisamment tenu compte de la dimension transeuropéenne de ces projets ;
- à l'insuffisance des ressources financières dédiées au réseau transeuropéen tant d'origine publique (nationale et communautaire) que privée, les formules de partenariat public-privé n'étant pas pleinement exploitées ;
- la fragmentation des entités responsables de ces projets, entraînant des sérieuses difficultés dans la coordination des ressources et la gestion des projets ;

Le présent document a pour but de faire le point sur la situation des financements des infrastructures de transport, d'explorer certaines pistes afin de renforcer l'efficacité de ces financements et de relancer le débat, au sein des parties concernées, sur les moyens nécessaires à mettre en œuvre à l'avenir pour assurer l'efficacité du réseau de transport, dont l'Union élargie dépendra grandement au cours des prochaines décennies pour sa compétitivité,

## **1. LE FINANCEMENT DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT : DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE.**

Si la Communauté s'est dotée de nouvelles compétences en matière de planification des réseaux transeuropéens, celles-ci n'ont cependant pas été accompagnées d'un volet financier adéquat pour réaliser ces réseaux. Parallèlement, au-delà des intentions, les États membres rencontrent des problèmes, compte tenu des contraintes budgétaires pour financer les infrastructures identifiées dans la Décision du Parlement européen et du Conseil sur les orientations en matière de développement du réseau transeuropéen de transport, notamment les tronçons transfrontaliers. Un cadre mieux adapté à ces problèmes de financement est nécessaire pour répondre aux enjeux liés à la réalisation de ces infrastructures. Les fonds disponibles – en particulier publics (y compris communautaires) sont souvent mal coordonnés - ce qui compromet leur efficacité - et les investissements privés - très sélectifs - restent très insuffisants pour faire face aux besoins financiers pour la réalisation du réseau.

### **1.1. Un réseau en panne de financements**

La mise en œuvre des projets du réseau transeuropéen se heurte au problème de son financement. Le coût estimé du seul réseau transeuropéen de transport s'élève à près de 350 milliards d'€ pour l'ensemble des projets à réaliser d'ici 2010, auxquels il faut ajouter plus de 100 milliards pour ceux relatifs aux futurs États membres. Si les objectifs fixés par l'Union pour le développement des réseaux sont, à juste titre, ambitieux, les résultats sont en dessous des attentes avec un taux de réalisation des projets prioritaires, dans le domaine du transport, ne dépassant pas, à la fin 2001, les 25% du coût total envisagé pour ces projets. Seuls trois des quatorze projets prioritaires entérinés par les Chefs d'État et de gouvernement à Essen en décembre 1994 ont été complétés<sup>7</sup> et parmi les onze projets restants, certains sont encore au stade d'études préliminaires. Les principaux retards se concentrent sur les sections transfrontalières de ces projets - moins rentables et moins prioritaires par rapport à des sections nationales. Cette situation affecte en particulier les projets dans les Alpes et les Pyrénées<sup>8</sup>.

Les États membres qui investissaient en moyenne 1.5% du PIB dans la réalisation d'infrastructures de transport au cours des années 80, en investissent désormais moins de 1%<sup>9</sup>. La contribution des États membres aux différents projets réseau transeuropéen de transport s'élève ainsi à environ 15-20 milliards d'€ par an. Ces financements apparaissent ainsi notoirement insuffisants pour réaliser d'ici 2010, l'ensemble des projets qui étaient prévus, et ne tiennent pas compte à proprement parler des nouveaux besoins qui vont apparaître avec l'élargissement. Ce désengagement dans le financement des infrastructures de transport peut surprendre compte tenu de l'augmentation très forte du besoin de mobilité constaté en parallèle et à l'importance du transport dans le fonctionnement de l'économie.

---

<sup>7</sup> Le lien fixe de l'Øresund entre la Suède et le Danemark, l'aéroport de Milan-Malpensa et l'aménagement de la ligne ferroviaire Cork-Dublin.

<sup>8</sup> Cf rapport de la Commission des Budget du Parlement Européen sur la proposition de la Commission visant à modifier le règlement financier RTE. Rapport rédigé par M. Turchi.

<sup>9</sup> Toutes infrastructures de transport confondues.

En sus des financements des États membres, la Communauté participe également au financement du réseau transeuropéen de transport. En effet, en complément du rôle qui lui a été attribué dans l'identification des différentes composantes du réseau transeuropéen, le mandat de la Communauté couvre également les aspects financiers. Un budget dédié aux réseaux transeuropéens, accompagné, pour sa mise en œuvre, du règlement du Conseil n°2236/95, modifié par le Règlement du Parlement Européen et du Conseil 1655/99 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, ci-après appelé pour plus de simplicité « Règlement financier RTE » est ainsi prévu pour le soutien à des projets d'intérêt commun, pour des études ou pour la réalisation de travaux. Ces cofinancements se font essentiellement à travers des subventions directes, alors que le Règlement financier RTE permet également des garanties d'emprunt ou des bonifications d'intérêt. La Communauté participe aussi, en parallèle, au financement de ces réseaux à travers les fonds structurels (fonds de Cohésion et FEDER). En ce qui concerne les connexions à l'intérieur des futurs États membres, l'Instrument Structurel de Pré-Adhésion est mis à contribution pour le développement des réseaux dans ces pays. Au total, la participation communautaire dans l'Union européenne (tous instruments confondus hors prêts de la Banque Européenne d'Investissement) atteint environ 20 milliards d'€ sur l'ensemble la période 2000-2006<sup>10</sup>. Il est ainsi clair que la contribution communautaire ne couvre qu'une partie (très) limitée des besoins financiers et s'avère largement insuffisante pour contribuer au développement des réseaux.

À la lumière de ces données, il paraît évident que le budget qu'allouent les États membres pour les investissements dans le réseau transeuropéen, ainsi que les fonds mis à disposition par l'Union s'avèrent insuffisants. En clair, au rythme d'investissement actuel, il faudrait presque 20 ans pour compléter ce qui était prévu pour 2010. Parmi les nouvelles priorités, apparues depuis que la politique des réseaux est mise en œuvre, on trouve celles liées à l'élargissement – qui nécessitera, non seulement la (re)construction ou l'aménagement des réseaux des nouveaux pays membres, mais également celui des États des membres actuels de l'Union ainsi que les connexions entre ces deux zones. Il faut, en outre, signaler comme un élément nouveau, le besoin de contribuer à la réalisation d'un transfert modal effectif vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement, comme cela avait été demandé par le Conseil européen de Göteborg, en orientant les investissements vers ces modes. A cela s'ajoute le besoin de contribuer à la réalisation de la société de la connaissance en adaptant les réseaux de transport à l'utilisation des nouvelles technologies suivant l'exemple du projet « Galileo ».

De fait, alors que la demande de mobilité s'accroît, la réalisation de nouvelles infrastructures de transport, notamment transfrontalières, semble marquer le pas. Cette politique de transport, ambitieuse sur les objectifs en terme de construction de nouvelles infrastructures, demeure inadaptée en ce qui concerne les moyens financiers pour concrétiser ces ambitions. Comme cela avait été clairement mis en évidence dans le Livre Blanc sur les transports, si une telle situation devait perdurer, ses conséquences pourraient se révéler lourdes, en terme de sécurité, d'environnement et de qualité de vie pour les populations riveraines ainsi que sur la compétitivité de l'ensemble du système productif de la future Europe élargie.

---

<sup>10</sup> Le budget RTE-T n'est doté que d'une enveloppe de 4.17 milliards d'€ pour la période 2000-2006, sans commune mesure avec les besoins réels de ces réseaux.

## 1.2. Des fonds publics dont la coordination doit être améliorée

En dehors de la recherche de nouvelles sources de financement, l'un des aspects les plus marquants en ce qui concerne la mise en œuvre de ces grands projets est sans nul doute le manque de coordination entre les différentes ressources financières publiques ; Cette coordination est problématique, du fait qu'il est nécessaire d'établir un délicat équilibre entre différentes priorités, au niveau régional, national et communautaire, priorités qui ne convergent pas nécessairement .

D'abord, en ce qui concerne la contribution communautaire, les fonds structurels (FEDER), le fonds de Cohésion et ISPA ont l'avantage de permettre une participation aux projets significative, – avec des taux souvent supérieurs à 50% du coût total du projet – ce qui donne, aux instances communautaires, un poids marquant, dans leur programme de mise en œuvre, tout en respectant cependant le principe de subsidiarité. Cette situation, favorable au développement du RTE est néanmoins essentiellement limitée aux pays dits de cohésion et aux régions en retard de développement.

Quant à l'aide fournie par le budget réseau transeuropéen de transport, elle est en théorie destinée à servir de « catalyseur » au moment du démarrage de ces projets afin d'en démontrer la validité et la viabilité économique et financière. Elle peut également servir de « levier » afin de mobiliser d'autres sources de financement, aussi bien publiques que privées, et de faciliter le recours aux emprunts. Cette possibilité n'est cependant que rarement utilisée. Compte tenu de la complexité des projets en question et de leur coût de plus en plus important, le Règlement financier RTE actuellement en vigueur qui limite le soutien à 10% du coût total, n'est pas suffisamment mobilisateur pour aider au démarrage de certains de ces projets. Dans ces conditions, les fonctions de catalyseur et de levier ont ainsi de plus en plus de mal à être remplies par le budget réseau transeuropéen de transport.

Deuxièmement, l'expérience montre, en outre, que les États privilégient – lors des demandes de soutien financier - la dispersion des ressources communautaires sur une multitude de projets, plutôt que leur concentration sur un nombre plus restreint d'entre eux, permettant ainsi aux financements communautaires de jouer un rôle de catalyseur. L'absence de choix de priorités ciblées est ainsi fortement préjudiciable pour l'efficacité globale de ces fonds. C'est la raison pour la quelle dans la gestion du budget du réseau transeuropéen, la Commission n'accepte pas le saupoudrage sur des nombreux projets de petite dimension mais veut concentrer les financements sur les priorités du Livre blanc (goulets d'étranglement, transports maritimes à courte distance, désenclavement des régions périphériques).

En plus, à la différence du soutien communautaire à travers le budget des réseaux transeuropéens ou le fonds de Cohésion qui prend la forme de subventions directes (de dons, en quelque sorte), la contribution de la Banque Européenne d'Investissement se fait à travers des prêts à taux avantageux<sup>11</sup> souvent garantis par les États membres. La Banque Européenne d'Investissement est ainsi l'un des principaux bailleurs des grands projets d'infrastructure transeuropéens, et sa politique d'octroi des prêts se caractérise par l'application de leurs propres critères

---

<sup>11</sup> La Banque Européenne d'Investissement peut fournir des prêts avec une durée de 20 ans ou plus à des taux favorables dérivés de son « rating » AAA.

d'évaluation et un système de gestion indépendant. Ainsi, la part des prêts octroyés au rail (24% du total des prêts octroyés dans le domaine du transport entre 1997 et 2001<sup>12</sup>) est nettement plus faible que la part des subventions directes du budget réseau transeuropéen de transport, attribué aux infrastructures ferroviaires (approximativement les deux tiers en 2000). Les prêts octroyés par la Banque Européenne d'Investissement à la route restent ainsi toujours prépondérants (35% entre 1997 et 2001).

Au niveau national enfin, la planification des infrastructures de transport transeuropéennes se caractérise souvent plus par une inflation de projets non coordonnés<sup>13</sup> que par un choix de priorités cohérentes répondant à l'augmentation des flux de trafic au sein de l'Union et entre l'Union et ces principaux partenaires (et futurs membres) extérieurs.

Le degré d'engagement des Etats membres en faveur du développement du réseau transeuropéen de transport dépend également de certains facteurs, tels que leur situation géographique et en particulier du degré d'isolement vis à vis du centre de l'Union.. Elle dépend aussi de leur adhésion à une approche traditionnelle dans la planification des infrastructures qui a tendance à dissuader l'emploi de formules innovantes, en se reposant quasi exclusivement sur des financements publics.

### **1.3. Des investissements publics très sélectifs**

Compte tenu des contraintes budgétaires fortes qui pèsent sur les États membres et des besoins en nouvelles infrastructures non moins forts – notamment dans la perspective de l'élargissement - un financement de ces infrastructures, dans le moyen terme, entièrement public s'avère être de plus en plus utopique. Miser *uniquement* sur ce type de financement risquerait d'entraîner des retards - aux conséquences inacceptables - dans la réalisation de ces réseaux – c'est ce que constate par ailleurs le Livre Blanc.

### **1.4. Le financement entièrement privé**

L'expérience montre qu'un mode de financement entièrement privé pour des infrastructures de transport, n'est pas la meilleure option pour la réalisation de projets de grande dimension. L'un des rares exemples significatifs récents est celui du tunnel sous la Manche – qui au-delà de l'indéniable réussite technique n'est pas sur le plan financier un modèle pour les investisseurs qui voudraient se lancer dans l'aventure de la réalisation ce type d'infrastructure. Les investissements dans les grandes infrastructures de transport, de part la nature des contraintes qu'ils engendrent, se révèlent peu adaptés au financement par le seul secteur privé. En sus des montants significatifs en jeu, les risques d'exploitation et ceux inhérents à la phase de construction, la durée d'amortissement de l'infrastructure, la rentabilité aléatoire<sup>14</sup> et sur le long terme, sont autant d'éléments qui ne plaident pas pour un financement

---

<sup>12</sup> Sur ces 24%, une partie est destinée à l'achat de matériel de transport et couvre également des infrastructures qui ne font pas partie des RTE. Ce qui signifie que la part des infrastructures ferroviaires RTE est encore moindre. En contrepartie, la Banque Européenne d'Investissement comptabilise sur une autre ligne, les prêts octroyés aux grandes infrastructures (6% du total), tous modes confondus mais où le rail a une part non négligeable.

<sup>13</sup> Pour lesquels les financements ne sont pas toujours assurés

<sup>14</sup> Compte tenu notamment des coûts d'entretien qui s'ajoutent aux coûts de construction.

entièrement privé de ces infrastructures. Les administrations publiques n'ont ainsi pas le réflexe de rechercher des solutions dans un financement mixte (public-privé). Cette vision traditionnelle décourage, dès lors, les investisseurs privés.

### 1.5. La participation conjointe du financement public et du privé

Si les contraintes budgétaires pèsent ainsi très lourd sur les possibilités de financement public, il existe des moyens, pourtant, afin d'augmenter l'effet de levier de l'argent public pour attirer des capitaux privés, comme la mise en concession<sup>15</sup> qui a fait – et continue à faire ses preuves. La mise en concession des réseaux ferrés a caractérisé l'essor du transport ferroviaire tout au long du XIX<sup>ème</sup> siècle, preuve que le financement de ces infrastructures en grande partie par des investisseurs privés apparaissait – à l'époque – suffisamment attractif et rémunérateur, néanmoins dans la grande majorité des cas, le financement des infrastructures restait une prérogative régaliennne, les investisseurs privés n'étant en charge que de la pose des rails et de la gestion de l'infrastructure. Dans une époque plus récente, la mise en concession d'autoroutes ou d'aéroports est devenue une pratique courante dans un nombre important de pays, où elle a démontré sa validité<sup>16</sup>. Les réseaux autoroutiers français, italiens et espagnols ont été dans une large mesure réalisés, à partir des années 1950, à travers des concessions ce qui a permis un développement rapide des ces infrastructures sans pour autant qu'il y ait un endettement massif des États.

Le Partenariat Public-Privé (PPP) représente encore aujourd'hui une option valable pour le financement des infrastructures du transport en Europe, mais il doit faire face à d'importants obstacles de nature économique, juridique et parfois politique. La Commission considère qu'il convient de diffuser des bonnes pratiques et à moyen terme de mettre à jour le cadre réglementaire existant afin de rendre les schémas PPP encore plus attrayants notamment pour les investisseurs privés. Cette révision du droit administratif classique de concession a été déjà entamée dans un certain nombre des États membres.

C'est dans ce contexte que la Commission va préparer un Livre vert sur le partenariat public-privé et le droit européen des marchés publics. L'objet de ce Livre vert est de lancer une vaste consultation publique concernant le développement rapide des différentes formes de PPP et l'encadrement juridique en droit communautaire des marchés publics. Pour susciter un débat éclairé, ce document présentera une analyse de la situation actuelle, identifiera des points d'insécurité juridique et présentera des options possibles pour l'avenir. Cette consultation devra permettre à la Commission d'évaluer si le cadre juridique doit être amélioré et/ou complété, afin de permettre un meilleur accès des opérateurs économiques aux différentes opérations de PPP réalisées dans l'Union européenne. Dans le contexte des réseaux transeuropéens de transports, les PPPs doivent respecter une série de conditions essentielles:

- (1) La définition du projet en question doit être claire ;
- (2) Il doit avoir une volonté politique claire et inscrite dans la durée, afin d'éviter de remettre en cause les décisions initiales ;

---

<sup>15</sup> Ou d'autres formes de partenariat public privé qui reposent sur un principe de partage de risques et de bénéfices entre le secteur public et le secteur privé.

<sup>16</sup> Que ce soit à travers la mise en place de péages réels ou fictifs (shadow tolls).

- (3) Les acteurs en jeu doivent travailler afin d'assurer un partenariat de qualité;
- (4) Il doit exister une parfaite transparence des coûts, des conditions de concession et d'exploitation et plus généralement du projet. En particulier, il s'agit de garantir que le privé ne soit pas contraint à faire face à une série de surcoûts par rapport aux prévisions prises en compte par celui-ci au moment où il a été choisi comme candidat ;
- (5) Des garanties financières doivent être clairement définies et il doit exister un environnement juridique élaboré et stable;
- (6) Le projet doit être bien dimensionné du point de vue économique ;
- (7) Le projet doit avoir une capacité de dégager des revenus dans des délais raisonnables, y compris à travers des activités annexes;
- (8) Le projet doit prévoir un partage des recettes au-delà d'un montant conjointement décidé - montant minimal des revenus garantis par l'État (sans toutefois que ces revenus puissent être apparentés à des aides déguisées) ;
- (9) Le projet doit aussi prévoir un partage clair et détaillé des risques de façon que chaque partenaire ait le contrôle du risque qu'il est plus en mesure d'assumer.

Or, ces conditions ne sont pas toujours remplies dans la pratique. Ce que ces projets offrent, c'est une rentabilité financière (faible) dans le long terme, un risque de construction et d'exploitation (trafic) parfois élevé. La complexité des PPP amène aussi à une situation dans laquelle les critères susmentionnés nécessaires pour atteindre le succès sont rarement correctement remplis pour l'ensemble d'un grand projet réseau transeuropéen de transport. Néanmoins, pour les parties transfrontalières d'un projet spécifique ainsi que sur de sections bien définies d'un réseau transeuropéen de transport, le respect de ces conditions est faisable et entraînera sans doute l'intérêt du capital privé.

Parallèlement, il ne faudrait pas sous-estimer d'autres limites qui apparaissent dans ce processus :

- (1) Les réticences de certains États Membres à encourager les PPP;
- (2) La durée de plus en plus longue des négociations, élément dissuasif ;
- (3) Le montant nécessaire pour la participation à un appel d'offres qui est en relation avec la taille et la complexité du projet.;
- (4) La recherche de la rentabilité à court terme, alors qu'il s'agit pour la plupart de projets à long, voire très long terme;
- (5) Le contexte politique, parfois fluctuant, qui génère des incertitudes qui impactent sur la rentabilité du projet et peuvent dissuader les investisseurs privés.

Les PPP constituent un instrument attractif, en plein essor dans de nombreux secteurs, mais dont le succès dépend de la présence de certains facteurs ou conditions: projets de dimension réduite, projets dont la rémunération et les risques

sont aisés à calculer, autoroutes, ponts ou aéroports. Ils peuvent également être utiles dès lors que l'apport du privé permet de maximiser les résultats et une meilleure maîtrise des coûts en comparaison avec un projet similaire géré par le public. Par contre, cette solution est rarement neutre en terme de coût et celui-ci s'avère dans bien des cas supérieurs au coût d'un financement entièrement public, à cause des coûts de transactions<sup>17</sup> et des coûts du capital plus élevés pour les investisseurs privés. Il est clair donc que le recours au PPP ne saurait être présenté comme une solution «miracle» pour le secteur public faisant face à des contraintes budgétaires. L'expérience démontre, au contraire, qu'un PPP mal préparé peut engendrer des coûts assez élevés pour le secteur public. Les caractéristiques techniques, les complexités structurelles et les incertitudes politiques qui affectent les conditions d'exploitation des projets réseau transeuropéen de transports ferroviaires, font de ce type de projets un cas difficile qui dépasse de loin les exemples actuels de PPP. Il faudra cependant suivre de près l'expérience tentée par les gouvernements français et espagnol de mise en concession pour son exploitation et sa construction par un consortium privé de la section internationale Perpignan-Figueras du projet prioritaire n°3 TGV Sud. Sur le plan général, le processus d'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence — déjà entamé au niveau de l'UE — entraînera une amélioration des services commerciaux des compagnies ferroviaires, et rendra encore plus attrayant l'investissement dans ce type de projets.

---

<sup>17</sup> Notamment liés à l'identification, partage et couverture de risques.

## 1.6. Des financements nécessitant un cadre mieux adapté

En particulier, l'expérience de financement de projets à travers le PPP est essentiellement limitée à des infrastructures dont le coût reste largement inférieur au coût prévu pour les grands projets d'infrastructure transeuropéens actuellement au stade des études<sup>18</sup>. Plus la participation du privé augmente dans ces projets, plus la nécessité de mettre en place des mécanismes de garantie s'accroît, en particulier les PPP récents comportent des systèmes de compensation financière pour l'exploitant si le trafic réel est inférieur aux prévisions, ce qui peut se révéler particulièrement onéreux dans certains cas pour l'État. Dans ce contexte, il apparaît qu'un modèle unique de PPP est difficilement envisageable compte tenu de la diversité des projets et qu'une approche au cas par cas s'avère plus adaptée. Cependant, la promotion des PPP au niveau transeuropéen, ciblée sur les projets, ou parties de projets<sup>19</sup>, bien spécifiques dont les caractéristiques permettent de s'accommoder de ces contraintes (routes – aéroports<sup>20</sup> – terminaux – ports) mérite d'être développée. Des nouvelles idées, des clauses innovatrices, et le dépassement d'une notion traditionnellement « publique », sont nécessaires afin d'encourager cette tendance au niveau communautaire. La coordination entre les différents acteurs d'un projet (qu'ils soient des entités publiques ou privées) s'avère être l'un des aspects dont l'influence est la plus grande dans la réussite d'un projet, en particulier s'il s'agit d'une infrastructure transfrontalière. La mise en place d'une structure devant gérer le projet et qui a la responsabilité de son financement s'avère ainsi particulièrement complexe.

Le réseau de transport est caractérisé par la grande diversité des projets qui doivent être mis en œuvre, leur durée de vie – s'étalant parfois sur plusieurs siècles - des risques (financiers- techniques – environnementaux - politiques...) importants encourus, et par conséquent d'un taux de rentabilité soumis à de grandes incertitudes. Ce n'est ainsi pas une réponse unique qu'il faut apporter à la question du financement des infrastructures. C'est à travers une variété d'instruments – que l'on doit pouvoir combiner entre eux – et qui doivent être adaptés à chaque catégorie de projets qu'il faut trouver les solutions pour résoudre ce problème de financement. Dans ce contexte, la création de structures - uniques - de gestion des projets, capables de faire face à la fois aux contraintes financières et administratives représente une priorité.

Dans un contexte caractérisé par une pénurie de ressources, l'objectif à atteindre est d'offrir un cadre mieux adapté au financement des grandes infrastructures de transport, en faisant appel principalement à des instruments qui existent, mais qui nécessitent d'être renforcés.

En ce qui concerne le cadre des PPP, par exemple, la Commission a déjà en grande partie répondu à cette demande, voici plus de quatre ans, à travers la publication

---

<sup>18</sup> A titre d'exemple, la seule section internationale du projet Lyon-Turin dépasse les 6.5 milliards d'€, celle du Brenner est proche des 5 milliards.

<sup>19</sup> Le cas de du HSL Zuid est emblématique à cet égard. Le privé finançant 20% du projet correspondant aux superstructures, alors que les fonds publics sont destinés à la réalisation de l'infrastructure et couvrent tous les risques associés.

<sup>20</sup> En Grèce, le nouvel aéroport d'Athènes Spata, a été construit et cofinancé par un consortium d'entreprises privées et de banques ainsi que par les fonds structurels. Afin de garantir des recettes suffisantes, il a été stipulé dans le contrat de concession que l'aéroport existant devait être fermé lors de l'ouverture du nouvel aéroport.

d'une Communication sur le financement des projets réseau transeuropéen de transport à travers les Partenariats Public Privé<sup>21</sup> qui définit clairement les conditions de mise en œuvre de PPP pour des projets d'infrastructure. De même, le Règlement Financier RTE n°1655/99 prévoit la mise en place d'une aide à la constitution de capital risque (1% maximum du budget réseau transeuropéen de transport) – sous l'égide de la Banque Européenne d'Investissement - pour contribuer à mettre en place des partenariats entre secteurs public et privé dans les projets de réseaux transeuropéens.

La Communauté dispose de fait de quatre instruments budgétaires actifs dans le financement des grandes infrastructures de transport transeuropéennes: le FEDER, le Fonds de Cohésion, l'Instrument Structurel de Pré-Adhésion (ISPA)<sup>22</sup> et la ligne budgétaire dédiée aux réseaux transeuropéens qui octroient des financements sous forme de subventions. Dès à présent, le règlement du fonds de Cohésion stipule que *“la Commission soutient les efforts faits par les États membres bénéficiaires pour maximiser l'effet de levier des ressources du Fonds en promouvant le recours accru à des sources privées de financement”*. De fait les cofinancements communautaires à travers le FEDER ou le fonds de cohésion peuvent être utilisés pour soutenir des projets suivant un schéma de PPP<sup>23</sup>. Ceci est rendu possible par le taux élevé de soutien possible à travers ces fonds. Après de fructueuses discussions avec la Commission, la Grèce a pris la décision de développer des PPP pour certains de ses projets routiers afin d'utiliser les fonds ainsi « économisés » pour des projets ferroviaires.

En outre, il est important de noter, qu'au cours des dernières années, le cadre économique et réglementaire ainsi que les instruments de financement ont fait des progrès considérables, rendant plus aisée - en théorie - la mise en place de PPP. Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de faire référence aux initiatives déjà prises par la Commission:

- Dans une Communication interprétative du 29 avril 2000, la Commission a clarifié l'état du droit communautaire en matière de concession. A l'heure actuelle, les concessions ne sont pas couvertes par les directives relatives aux marchés publics (à l'exception des concessions de travaux dont la passation est soumise à certaines dispositions de la directive 93/37). Dans sa communication interprétative, la Commission a clarifié les principes qui découlent des dispositions du Traité CE en matière de libertés fondamentales, et notamment les obligations de mise en concurrence et d'égalité de traitement. La Cour de Justice a confirmé cette interprétation, notamment dans son arrêt *Telaustria*<sup>24</sup>.
- La Commission a saisi l'occasion de la refonte des directives en matière de marchés publics<sup>25</sup> afin d'introduire une nouvelle procédure de passation des marchés, dénommée « dialogue compétitif ». Cette procédure s'applique aux marchés complexes, et notamment lorsque l'entité adjudicatrice n'est pas en

---

<sup>21</sup> COM (97) 453 Communication de Commission sur le Financement de projets RTE-T par des partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

<sup>22</sup> Les services de la Commission étudient actuellement les formules de PPP qui pourraient bénéficier des fonds ISPA. DG REGIO « Guidelines for successful public-private partnerships » (March 2003).

<sup>23</sup> Ceci devrait être aussi le cas dans le cadre d'ISPA .

<sup>24</sup> Affaire 324/98, arrêt du 7 décembre 2000.

<sup>25</sup> COM (2000) 275 final.

mesure de définir les moyens techniques pouvant répondre à ses besoins, ou le montage juridique et/ou financier d'un projet. La procédure de dialogue compétitif permet des dialogues parallèles avec différents candidats à un stade initial. Une fois que l'entité adjudicatrice est en mesure d'identifier la ou les solutions susceptibles de répondre à ses besoins, le dialogue est clôturé. Il est alors suivi d'une phase de soumission et d'évaluation d'offres.

- La Commission a également adopté en juillet 2000 une proposition de règlement modifiant l'ancien règlement sur les aides d'État (R/1107/70) autorisant certaines aides d'État contribuant à la mise en place de PPP.
- La monnaie unique présente des avantages non négligeables dans le cadre du financement de projets transfrontaliers, en annulant, notamment, le risque de change.

## 2. LES ELEMENTS DE SOLUTION

Pour promouvoir une nouvelle culture de financement des infrastructures de transport en Europe qui respecte l'Art 155 du Traité instituant la Communauté européenne, (*la Communauté peut appuyer les efforts financiers des États membres et [...] la Commission peut prendre, en étroite collaboration avec les États membres toute initiative pour promouvoir cette coordination (financière)*), tout en facilitant les synergies entre le public et le privé, une nouvelle approche s'avère nécessaire.

Il faut rappeler que le rôle des infrastructures de transport est essentiel dans le bon fonctionnement de l'économie en permettant d'augmenter le potentiel de croissance de l'économie moyennant l'obtention d'économies d'échelle et de réseau<sup>26</sup>. Il existe des pistes qu'il convient d'explorer afin de rendre plus efficace la gestion de ces ressources limitées et pour trouver d'éventuelles nouvelles sources de financement. Entre autres, cela suppose que l'on mette en place des instruments de gestion **uniques** pour chaque projet. La nouvelle approche proposée repose ainsi sur l'éventail des options suivantes

1. **Une meilleure synergie des investissements publics** : quel que soit le mode de financement majoritaire, public ou privé, la taille, la complexité et le caractère transfrontalier des principaux projets du réseau transeuropéen de transport renforce la nécessité de mieux **définir les priorités et coordonner ces financements**.
2. **La mise en œuvre de structures de gestion juridique et financière sur le modèle de la société de droit européen** : La mise en œuvre de ces structures spécifiquement créées pour chaque grand projet et favorisées par la réglementation de la Société Européenne, pourrait ainsi apporter la transparence et la coordination – juridique et financière - qui font défaut dans nombre de montages financiers relatifs à ces projets d'infrastructure..

---

<sup>26</sup> Ce que gagne un réseau quand on y ajoute un nouveau nœud en termes de trafic induit et de possibilités de nouvelles relations. Les chaînons manquants créent d'extraordinaires effets de réseau (un exemple la ligne à grande vitesse de contournement de Paris par le sud). Un réseau doit atteindre une masse critique pour survivre à la concurrence de ses rivaux. Dès lors il a besoin d'un financement puissant et coordonné.

3. **La promotion active de l'implication des capitaux privés** requière des clauses innovatrices et des actions politiquement courageuses capables de renverser les conditions et limites citées sous 1.5. Parmi ces options qui sont déjà testées dans la pratique, il convient de souligner :

(a) Des systèmes de concession qui attribuent la majorité des risques à l'investisseur privé sur la base d'une gestion active de la demande.

(b) Différents systèmes qui permettent au partenaires privés d'intervenir déjà lors de la phase de conception d'un projet comme par exemple le système de l'initiative privée ou l'organisation de mise en concurrence sur la base d'exigences fonctionnelles générales (« output specifications »)

(c) L'introduction des indicateurs de qualité et des « clauses du progrès » qui permettent à l'investisseur privé de rentabiliser l'investissement initial tout au long de la « vie » d'un projet.

(d) La possibilité d'élargir ces méthodes dans plusieurs projets interconnectés (éventuellement au delà des frontières nationales).

Il faudra veiller à ce que ces solutions soient compatibles avec les exigences de transparence et d'égalité de traitement. Ainsi par exemple, l'expérience démontre que les États membres ont souvent des difficultés à concilier l'initiative privée avec les obligations de transparence et d'égalité de traitement de tous les candidats potentiels. Certains États membres soutiennent même que lorsque l'initiative vient du secteur privé, une mise en concurrence ne doit plus être assurée, ce qui est, bien entendu, contraire au Traité.

4. **La définition d'un cadre communautaire stable et prévisible en matière de tarification** de l'usage des infrastructures. Une telle approche rendrait plus efficace l'utilisation des infrastructures, améliorant de ce fait leur rentabilité et leur attrait pour les investisseurs. Elle contribuerait à améliorer la qualité du service en finançant les dépenses d'entretien. Le reflet plus précis des coûts de transport engendrés pourrait dans certains cas bien définis permettre de rembourser des investissements. La présentation d'un instrument législatif, par le biais de la modification de la directive 1999/62/CE sur la taxation des poids lourds (« l'Eurovignette ») avant juin 2003, suite au Conseil européen de Bruxelles du 20 et 21 mars 2003, permettra une approche communautaire à la question de la tarification des infrastructures et définira les conditions de mise en œuvre des financements croisés prévus dans le Livre blanc des transports.

5. Enfin, **l'augmentation des fonds spécifiques et la mise en œuvre d'emprunts ou de garanties communautaires** pour d'autres emprunts, spécifiquement dédiés à des projets ciblés des réseaux de transport transeuropéens pourrait également être envisagée.

### 3. VERS UNE MEILLEURE COORDINATION ET DES SYNERGIES BASEES SUR DE NOUVELLES STRUCTURES

#### 3.1. Les fonds

Le Parlement européen<sup>27</sup> dans sa résolution sur le Livre Blanc sur la politique commune des transports privilégie une approche coordonnée par « *la création dans le cadre des perspectives financières d'un **Fonds** européen des transports, instrument financier à la dotation budgétaire appropriée, s'appliquant à tous les États de l'Union, à tous les modes de transport et à toutes les problématiques du secteur* ». Au delà de cette proposition, dont la portée et le contenu exact restent à déterminer, la nécessité d'une gestion coordonnée de tous les fonds publics et privés dédiés au réseau transeuropéen de transport demeure une priorité. En effet, les fonds publics— qu'ils soient nationaux ou communautaires — ne semblent pas utilisés de façon optimale. Ces fonds, dans le cadre du réseau transeuropéen de transport, sont souvent dispersés sur un nombre important de projets, sans qu'un véritable ordre de priorités — ne soit respecté. Cette dispersion de ressources a parfois un effet négatif sur le développement du réseau transeuropéen de transport comme en témoignent les retards constatés dans la réalisation de ces projets.

La proposition de la Commission d'augmenter sa part maximale de financement dans les projets réseau transeuropéen de transport de 10 à 20% correspond à sa volonté de se concentrer vers un nombre restreint de projets prioritaires à forte valeur ajoutée transeuropéenne. L'accent ainsi placé sur certaines infrastructures, et sa traduction financière en terme de financement public communautaire, constitueraient également un signal fort pour les marchés de l'engagement public quant à ces projets et devrait permettre ainsi d'attirer vers eux d'autres ressources.

#### 3.2. Les structures

En ce qui concerne la promotion et la coordination active des projets transfrontaliers du réseau transeuropéen, l'idée de créer une structure européenne qui pourrait jouer les rôles de promoteur et de catalyseur de ces projets mérite d'être développée.

#### 3.3. La coordination au niveau de chaque projet : la constitution d'entités juridiques de nature transnationale.

Si les GEIE (Groupements Européens d'Intérêt Économique) semblent être adaptés aux phases initiales du projet (études), ils se révèlent beaucoup moins flexibles dans la phase de travaux, compte tenu du fait que les partenaires du GEIE sont responsables de façon illimitée et non pas uniquement à la hauteur de leur participation. En effet, compte tenu du nombre d'acteurs qui devront intervenir dans le processus de mise en place d'un projet européen, ainsi que des moyens financiers et de l'expertise technique nécessaire, il est nécessaire d'assurer une gestion coordonnée des fonds affectés au projet pendant sa phase de développement et non uniquement pendant la phase initiale. Il est donc impératif de trouver un instrument juridique permettant une coordination plus efficace à un niveau transnational.

---

<sup>27</sup> Résolution du 12 février 2003. Rapporteur M.Juan de Dios Izquierdo Collado. Paragraphe 82.

L'approbation par le Conseil, le 8 octobre 2001, du statut de la Société européenne permet déjà d'apporter certains éléments de réponse. Cette approbation doit en effet permettre, dès sa mise en application, c'est à dire en 2004, une simplification et des économies d'échelle substantielles dans l'établissement de sociétés chargées de gérer des projets transfrontaliers. C'est dans ce cadre des Sociétés européennes et dans le respect du droit communautaire des marchés publics que l'on pourrait envisager de créer des entreprises de projet pour chaque grand projet réseau transeuropéen de transport transfrontalier, en utilisant pour cela, sinon la structure du moins l'esprit, de l'entreprise commune Galileo.

La mise en œuvre d'une structure juridique cohérente représente une étape essentielle pour assurer une plus grande chance de succès, notamment pour trouver les financements nécessaires, pour les projets transfrontaliers. A ce titre, la Société européenne disposera d'un avantage clé avec une personnalité juridique unique lui permettant d'opérer dans plusieurs États de l'Union. Cet aspect avait d'ailleurs déjà été évoqué par Eurotunnel comme un atout pour lui éviter, à terme, d'avoir à respecter de manière cumulative les obligations des droits britannique et français. A cet égard, la Société européenne bénéficiera de surcroît d'un avantage psychologique : par exemple en cas d'absorption d'une société française par une société italienne, la société résultante ne sera pas italienne mais européenne.

La Société européenne sera régie par une législation communautaire directement applicable dans tous les États membres et, à défaut, par le droit de son lieu d'immatriculation. Elle sera régie par une législation communautaire directement applicable dans tous les États membres.

- Dans ce contexte, la mise en place de ces entreprises européennes pour gérer chaque grand projet réseau transeuropéen de transport pourrait s'avérer un avantage non négligeable. En particulier, avec l'adoption d'une société pour la gestion d'un projet réseau transeuropéen de transport, des sociétés établies dans plus d'un État membre pourront fusionner et opérer dans toute l'Union européenne et en particulier dans les deux pays concernés par le projet;
- Du point de vue financier, le fait de constituer une société peut permettre aux différents acteurs en jeu d'avoir une vision claire de la situation économique et financière du projet, ce que ne facilite pas l'utilisation de plusieurs sociétés soumises à des législations différentes ;
- L'existence d'une seule société permettrait également de réduire les frais administratifs et juridiques. Ces économies ne sont généralement pas négligeables dans le cadre d'un groupe multinational ;
- En ce qui concerne le choix de la fiscalité, qui est probablement l'un des plus importants et qui n'a pas été abordé de façon satisfaisante jusqu'à présent – notamment compte tenu du fait qu'il s'agit d'une question qui requiert l'unanimité des voix au Conseil, ces entreprises devraient être libres de choisir le droit qui s'appliquera dès lors qu'elles disposent d'une filiale dans le pays donné : la Société européenne pourrait ainsi rendre plus attractif la

participation du secteur privé à de tels projets<sup>28</sup>; particulièrement la création d'une Société européenne par fusion n'entraînera pas l'imposition immédiate de plus values encore latentes, ce qui constituera un avantage par rapport au droit commun ;

- La meilleure coordination doit permettre des économies d'échelle et de peser probablement plus sur les marchés financiers pour emprunter des capitaux. En effet, l'existence d'une seule société pourra faciliter, par exemple, par le biais d'un appel d'offres concurrentiel, la signature d'un accord global de financement concernant le projet.
- L'existence d'une entité unique pourra faciliter l'identification des rôles, responsabilités et risques à partager entre les différents acteurs, notamment ceux échus au secteur public et au secteur privé. Il s'agit d'abord d'assurer que la définition des tâches de ce type de société soit clairement établie. Celle-ci devrait avoir pour principale tâche de bien mener à bien le développement du projet transfrontalier par l'association des fonds publics<sup>29</sup> et éventuellement privés. Dans le but de garantir un fonctionnement transparent de ces sociétés, il sera nécessaire de mettre en place un mécanisme de surveillance afin de s'assurer que les décisions prises, reflètent bien les orientations des autorités publiques, nationales ou communautaires. A ce titre la Société européenne, par son régime souple, permettra tant d'utiliser tant le système moniste (président et conseil d'administration) que le système dualiste (directoire et conseil de surveillance).

Il convient également de rappeler que la Société européenne prévoit la possibilité d'une large association de ses salariés à son fonctionnement et à son contrôle, que ce soit par la négociation sociale ou par l'existence de prescriptions minimales déjà fixées dans le règlement. Ces aspects sont particulièrement importants dans le cadre des infrastructures de transport ferroviaires, domaine où les partenaires sociaux, dans la plupart des États membres, restent attachés à la dimension publique de l'entreprise.

### **3.4. Le développement de nouveaux instruments financiers communautaires.**

Presque dix ans après la publication du « Livre Blanc de la Commission sur la croissance, la compétitivité et l'emploi », qui proposait l'émission d'emprunts communautaires pour financer les réseaux transeuropéens, l'insuffisance des instruments financiers et budgétaires existants a été démontrée, vu le retard croissant dans la réalisation du programme réseau transeuropéen de transport et notamment celle des projets prioritaires. On rappellera à cet égard que le **Conseil Européen** (réuni à Bruxelles en décembre 1993) avait convenu que: « Un complément de financement sera apporté, pour autant que de besoin, en vue d'assurer que les projets prioritaires ne se heurtent pas à des obstacles financiers qui mettraient en cause leur

---

<sup>28</sup> Sauf pour des adaptations très spécifiques à la législation fiscale existante, le problème du régime de taxation demeure ouvert pour les Société européenne, comme pour toute entreprise avec des établissements dans plusieurs pays. Dans un premier temps, ce qui est prévu c'est de permettre au société de choisir leur base fiscale dès lors qu'elles disposent au moins d'une filiale dans le pays où elles souhaitent se faire imposer. L'objectif, à terme, est de parvenir à une seule base fiscale consolidée au niveau de l'Union pour l'impôt de sociétés.

<sup>29</sup> Cf Øresundkonsortiet.

réalisation. Dans cette optique, le Conseil européen a invité le Conseil ECOFIN à étudier, en collaboration avec la Commission et la Banque Européenne d'Investissement, les modalités permettant de mobiliser jusqu'à 8 milliards d'écus supplémentaires de prêts par an au bénéfice des opérateurs engagés dans la réalisation des réseaux. La possibilité ainsi ouverte ne doit pas aller à l'encontre de l'effort de réduction de la dette publique engagée par les États membres, ni de la stabilité des marchés financiers »

La réorientation et re-programmation des ressources financières décidée par le Conseil européen de Berlin, la deuxième révision –actuellement en cours- des schémas directeurs du réseau transeuropéen de transport (tous modes confondus) ainsi que la définition d'un réseaux transeuropéen du fret ferroviaire ouvert à la concurrence, constituent les éléments d'un nouvel élan de la politique des réseaux transeuropéens de transports dans l'Europe élargie. Il s'agit d'une question qui devra être au centre de la prochaine révision des perspectives financières.

Dans ce contexte, on voit mal comment l'Union pourra échapper au débat sur l'augmentation substantielle des fonds communautaires destinés à la réalisation du réseau transeuropéen de transport. Ceci ne préjuge en rien, le travail en cours sur les nouvelles perspectives financières, mais illustre la spécificité du réseau transeuropéen dont l'horizon de réalisation dépasse largement le cadre de la planification financière traditionnelle. Une augmentation future des fonds destinés à la réalisation des réseaux transeuropéens permettrait la création de grands axes qui serviraient de traits d'union entre les différents pays de l'Europe élargie.

### **3.5. Des garanties de l'Union pour les risques politiques du réseau transeuropéen de transport**

Les garanties fournissent un service essentiel pour l'activité de prêt car elles offrent la couverture du risque associé, même si elles n'ont pas la visibilité publique des prêts. Il faut souligner que les règles de surveillance des déficits publics ne se réfèrent pas aux garanties accordées par les États et les régions. De ce fait les garanties souveraines pourraient permettre la flexibilité nécessaire pour faire face aux contraintes budgétaires actuelles.

Le titre XV du Traité<sup>30</sup> se réfère à la possibilité d'une action communautaire prenant la forme d'une garantie des projets réseaux transeuropéens de transport. Cette possibilité, formulée de façon très claire, n'a été que rarement utilisée jusqu'à présent dans le règlement financier des réseaux transeuropéens de transport pour établir comme forme d'aide l'octroi de concours au coût des primes de garanties d'emprunts accordés par des institutions financières dès lors que :

- le projet est considéré comme rentable ;
- le projet bénéficie déjà de la mobilisation de financements publics et privés ;

---

<sup>30</sup> Dans le Traité il existe d'autres mentions relatives aux garanties. L'article 103.1 précise que "Un Etat membre ne répond pas des engagements...d'un autre Etat membre, ni les prend à sa charge, sans préjudice des garanties financières mutuelles pour la réalisation en commun d'un projet spécifique". La Banque Européenne d'Investissement peut elle aussi accorder des garanties, selon l'Art 267, même si elle utilise très rarement cette possibilité.

- le projet bénéficie de crédits communautaires ;
- que le projet est en partie financé par le produit des recettes de la tarification ;

A ces trois conditions, on pourrait envisager de recourir aux garanties ou encore à l'emprunt communautaires<sup>31</sup>.

Pour les actions externes il existe un fonds de garantie<sup>32</sup> qui reçoit des paiements du budget communautaire pour couvrir ces opérations. Ce fonds de garantie du budget communautaire accorde aussi des garanties pour les prêts de la Banque Européenne d'Investissement à des pays tiers. Ces garanties couvrent à présent les risques politiques, à savoir les risques de non-transfert de devises, d'expropriation, de conflits armés et de troubles civils et les risques commerciaux. Toutefois, la Banque Européenne d'Investissement a été invitée par le Conseil à couvrir le risque commercial par des garanties non souveraines pour 30% de ses prêts.

En s'inspirant de ces possibilités au niveau de l'Union, on pourrait interpréter la décision politique de non réalisation d'un projet comme un risque politique d'origine environnementale, budgétaire, etc... ; cette interprétation pourrait s'étendre à la non réalisation de projets voisins dans le réseau et cruciaux pour l'économie d'un projet (risque de réseau) et à la non mise en œuvre d'engagements formels de l'Union (ouverture des marchés). L'Union pourrait accorder des garanties aux projets conjointement avec les États membres qui sont impliqués dans ces projets et la Banque Européenne d'Investissement. La fonction principale de ces garanties est d'afficher l'intérêt et la confiance de l'Union sur un projet particulier. Il s'agirait de garanties conjointes dont le poids le plus important serait à la charge des Etats bénéficiaires du projet. La participation de la BEI apporterait une crédibilité technique à ces garanties car cette dernière serait chargée d'évaluer la vulnérabilité du projet aux risques couverts, notamment dans le cas où un Etat membre ne respecterait pas ses engagements en matière de réalisation d'infrastructures de transport, ou changerait ses priorités sans consultation préalable des autres Etats ou parties intéressées. A titre d'exemple, cela revient à évaluer quel serait le préjudice économique de la réalisation d'une nouvelle percée routière dans les Alpes (doublement du tunnel routier du Fréjus, percement du Mercantour) sur le projet Lyon-Turin. Pour couvrir ces garanties un fonds de mutualisation du risque entre les différents projets réseau transeuropéen de transport pourrait être créé. Comme pour tous les systèmes d'assurance il s'agirait de mutualiser les risques d'un maximum de projets.

Un fonds de réserve, suivant des modalités à déterminer avec la BEI - pourrait être mis en place et serait alimenté par les primes payées par les entreprises participantes et les pouvoirs publics intéressés, dont l'Union.

La dotation de cette réserve serait à la hauteur de la probabilité que les risques limités encourus se matérialisent. Les contributions du budget communautaire à cette réserve

---

<sup>31</sup> Le même souci a mené à la création du Fond Européen d'Investissement (FEI) en 1994. En 2000, la responsabilité et l'expertise dans ce domaine ont été reprises par la Banque Européenne d'Investissement.

<sup>32</sup> Règlement 2728/94. Article 3 « Le montant du Fonds doit atteindre un niveau approprié, ci-après dénommé «montant objectif». Le montant objectif est fixé à 10 % de l'encours en principal de l'ensemble des engagements de la Communauté »...Art 4 1. « Les versements au Fonds visés à l'article 2 premier tiret sont égaux à 14% du montant en principal des opérations jusqu'à ce que le Fonds atteigne le montant objectif ».

seraient fournies par la ligne budgétaire RTE, sans qu'il ne soit nécessaire de modifier le règlement actuel ou éventuellement par des contributions des fonds structurels et de cohésion. Les implications concrètes d'une telle approche devraient être examinées dans le cadre des travaux sur les nouvelles perspectives financières..

## CONCLUSIONS

Le financement du réseau transeuropéen de transport dans l'Union Européen élargie nécessitera à l'avenir :

- Promouvoir l'implication de capitaux privés par le biais des moyens innovateurs afin de dépasser les conditions actuelles qui empêchent la généralisation des Partenariats Public Privé.
- Assurer la cohérence et la complémentarité entre les structures qui sont appelées à gérer ce type de projets, notamment par le biais des méthodes et des outils de gestion unique et la constitution d'entités nouvelles transnationales.
- Revoir dans le contexte du débat déjà entamé sur le futures perspectives financières, le niveau des ressources financières communautaires.

## **PARTIE II – VERS UN SERVICE EUROPEEN DE TELEPEAGE**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. INTRODUCTION

Les **systèmes de péage électronique routier**, appelés aussi « systèmes de télépéage », ont été introduits au début des années 1990 sur les autoroutes concédées des pays européens, là où le péage sert à financer la construction et l'entretien des infrastructures. Leur objectif principal est de réduire le temps de passage des barrières de péage, et donc d'augmenter leur capacité. Différents systèmes ont été introduits, aux niveaux locaux puis nationaux, mais qui sont incompatibles entre eux. Cette situation a abouti à des difficultés nouvelles pour les automobilistes qui devaient, (quelquefois au sein d'une même agglomération), fixer plusieurs badges sur le pare-brise de leur véhicule s'ils souhaitaient s'abonner à ces systèmes. L'Italie, le Portugal, la France, la Suisse, la Slovénie et la Norvège disposent de systèmes nationaux, mais incompatibles. L'accroissement du trafic international conduit aujourd'hui à se poser la question de l'interopérabilité de ces systèmes au niveau européen.

De surcroît, et particulièrement aux périodes de pointe, ou de façon plus chronique en certains points très chargés du réseau routier européen, **le passage des barrières de péage occasionne des encombrements, ralentissements, accidents et incidents** qui sont préjudiciables aux usagers de la route, et à l'environnement. Le télépéage permet a contrario de mettre l'utilisateur et son véhicule au centre du dispositif du transport. C'est un excellent outil de réduction de la congestion, dès lors qu'un nombre de voies équipées suffisant est disponible sur les barrières de péage, et que le taux de clientèle abonnée est élevé (et donc le nombre de véhicules équipés important). Ceci permet en effet de séparer tout d'abord le trafic abonné des usagers occasionnels à l'arrivée sur la plate-forme de péage ou sur ses accès. Les abonnés peuvent alors passer dans des voies dédiées dans lesquelles ils n'auront aucune manipulation à effectuer, et dans lesquelles ils pourront continuer de rouler, même à vitesse très réduite, sans avoir à s'arrêter. Ceci reste vrai même si la voie est équipée de barres levantes, car son dimensionnement est étudié à cette fin. Alors que le débit maximal d'une voie équipée d'un automate à cartes bancaires ou d'une voie manuelle est de 120 véhicules par heure, une voie télépéage peut traiter entre 200 et 300 véhicules par heure, selon sa configuration.

Éliminant ces points de congestion, et fluidifiant le trafic, le télépéage permet également de réduire le nombre des accidents et donc d'améliorer la sécurité des usagers de la route. Limitant les mouvements de monnaie dans les gares de péage, il permet également de réduire les risques liés au transport de ces fonds.

Le télépéage est enfin la clé potentielle du **développement de la Société de l'Information dans le trafic routier**, puisque les mêmes équipements embarqués à bord des véhicules permettront de déployer des services télématiques à valeur ajoutée et des systèmes de sécurité destinés aux voyageurs : Appel automatique d'urgence en cas d'accident, information en temps réel sur les conditions du trafic ou sur les temps de parcours.... Il contribue par conséquent au renforcement de l'industrie électronique européenne, qui est à la pointe dans ce domaine, et qui demande la mise en œuvre de normes techniques qui évitent la fragmentation du marché. Par ailleurs, les constructeurs automobiles auront aussi la possibilité d'intégrer les équipements de télépéage dans leurs nouveaux véhicules.

## 2. LE POINT SUR LES ACTIONS DE NORMALISATION

Les systèmes de télépéage reposent tous aujourd'hui sur **la technologie micro-ondes à courte portée**, dont il existe sur le marché de nombreuses variantes. Des travaux de normalisation se sont poursuivis pendant plusieurs années au sein du Comité européen de Normalisation (CEN), et ont abouti en janvier 2003 à l'adoption d'un projet de norme définitive. Ce projet inclut toutefois deux variantes.

Des **prénormes** avaient été votées en 1997 par le CEN, mais elles n'assuraient pas la compatibilité entre les systèmes et permettaient des interprétations différentes. Ceci conduit aujourd'hui à l'existence en Europe des deux variantes mentionnées ci-dessus. Il existe également en dehors de ces prénormes de nombreux autres systèmes plus anciens, mais largement déployés et dont certains disposent d'un grand nombre d'abonnés.

Une Directive européenne assurant la migration vers l'interopérabilité future des différents systèmes du point de vue des usagers est dès lors nécessaire, sous peine de voir les différents États de l'Union continuer à adopter des systèmes nationaux de télépéage techniquement incompatibles, créant ainsi des difficultés supplémentaires au trafic routier international, et faisant obstruction au bon fonctionnement du marché intérieur. En effet, sans cette Directive, les conducteurs devront équiper leurs véhicules de plusieurs boîtiers nationaux pour pouvoir circuler sans encombre sur le réseau routier européen

Cette Directive s'appuie sur les travaux préparatoires réalisés dans le cadre des Programmes Cadres de Recherche et Développement, et des Réseaux Trans-Européens.

## 3. L'ACCES AU PEAGE DE NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES, ET LA SITUATION POUR LES POIDS LOURDS

Parti originellement de quelques pays, le télépéage se généralise maintenant à toute l'Europe. Depuis peu en effet, certains pays européens introduisent ou envisagent le télépéage comme outil d'une politique de régulation du trafic, soit en zone urbaine (Pays-Bas, Royaume-Uni), soit pour certaines catégories de véhicules (les poids lourds en Allemagne, en Autriche et en Suisse). Ces pays s'orientent pour certains d'entre eux vers des technologies plus récentes, comme la localisation par satellite (dite GNSS : GPS puis GALILEO) associée aux communications mobiles (selon la norme GSM/GPRS). Ce choix leur évite notamment de coûteux investissements pour l'équipement de leurs réseaux routiers, et leur permet d'utiliser la technologie la plus avancée, en pariant sur le développement des systèmes de navigation par satellite, en particulier GALILEO. Ils optent ainsi pour une technologie de référence dans le développement futur des transports routiers. Sans attendre la mise en service opérationnel de GALILEO en 2008, le système précurseur EGNOS permettra dès 2004 de disposer d'une précision de localisation supérieure à celle donnée par le seul GPS. L'association entre la localisation par satellite et les communications mobiles est aussi la seule solution qui permette de faire aisément du « péage de zone », c'est-à-dire de tarifier les véhicules qui entrent ou sortent d'une zone géographique donnée (une agglomération urbaine par exemple). D'autres pays préfèrent toutefois un choix plus conservateur, fonction de leurs politiques de tarification et de la topologie de leur réseau, et continuent d'opter pour la technologie micro-ondes.

Aucune autre technologie que celles basées sur le micro ondes ou le couple GPS/GSM n'est actuellement envisagée dans les États membres pour la mise de place de nouveaux systèmes de péage.

Le télépéage en Europe reposera donc dans l'avenir sur les multiples utilisations de trois technologies, qui pourraient occasionner de réelles difficultés aux voyageurs. A titre d'exemple, il faut examiner la situation des poids lourds. Ceux-ci doivent déjà depuis quelques années acquitter une taxe en Suisse, qui est un pays de passage obligé pour une forte proportion du trafic routier transalpin. De ce fait, ils doivent s'équiper d'un dispositif complexe situé dans l'habitacle, qui doit être vu de l'extérieur par les agents de police ou des douanes, afin de permettre un contrôle visuel de son fonctionnement et de sa bonne utilisation. Le système suisse combine l'utilisation du système à micro ondes DSRC et du GPS. L'Autriche vient d'annoncer fin mai 2002 sa décision de mettre en œuvre un système différent, reposant uniquement sur le DSRC, mais servant également une politique de tarification des poids lourds. L'Allemagne a annoncé une décision similaire en juin 2002, avec l'utilisation combinée des trois technologies. Cette situation se compliquera encore lorsque d'autres pays européens comme les Pays-Bas et le Royaume-Uni mettront en place une tarification des poids lourds, ou que certains comme la France permettront aux poids lourds d'utiliser leurs télépéages nationaux actuels (l'Italie l'autorise déjà). Peut-on accepter que les chauffeurs de poids lourds doivent à terme héberger une demi-douzaine de boîtiers électroniques (pouvant atteindre 1,5 à 2,5 dm<sup>3</sup> et 1 à 2 kg chacun) dans leur habitacle pour la seule fonction du péage de redevances ? Le prix de ces équipements rend également cette situation inacceptable.

Il est donc urgent de rendre obligatoire la mise à disposition des conducteurs qui font du transport international des boîtiers capables de lire tous les systèmes utilisés en Europe. Cela est, selon l'industrie, possible et n'entraîne pas une augmentation importante du prix du boîtier. En effet, certains industriels considèrent que d'un prix aux alentours de 20€ pour un boîtier capable de communiquer avec un seul système à micro ondes on passerait à un prix aux alentours de 25€ pour un boîtier inter opérable, lisant tous les systèmes à micro ondes opératifs dans l'Union. La vraie augmentation des prix des boîtiers sera liée à l'ajout du système satellite/téléphonie mobile. Toutefois, le prix d'un boîtier communicant avec les satellites ne serait pas augmenté de manière significative par l'ajout du mécanisme de lecture des systèmes micro-ondes.

De surcroît, les modes opératoires de ces boîtiers étant différents, le risque existe et augmentera, de voir les chauffeurs de poids lourds commettre des erreurs d'utilisation, entraînant des infractions involontaires à la législation (mauvaise déclaration de la remorque, ou du nombre d'essieux par exemple), et créant donc des situations délicates tant pour les usagers que pour les concessionnaires. Il est donc nécessaire d'intervenir pour l'harmonisation et la rationalisation des boîtiers.

#### **4. OBJECTIF DE LA DIRECTIVE**

La présente Directive est annoncée dans le Livre Blanc sur la politique des Transports « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ». Elle prescrit les conditions nécessaires pour assurer le plus tôt possible, la mise en place **d'un « service européen » de télépéage** sur l'ensemble du réseau

routier soumis au péage. Ce service reposera sur le principe suivant : « un seul contrat par client, un seul boîtier par véhicule ».

Il faut noter que la Directive ne traite pas de la politique tarifaire en tant que telle ; elle ne préjuge pas des choix possibles quant aux politiques futures de tarification. Les solutions techniques retenues permettent au contraire de mettre en œuvre toutes les politiques envisagées actuellement au niveau de l'Union aussi bien que des États membres. Et **en assurant l'interopérabilité des systèmes de péage dans le marché intérieur, la Directive facilitera la mise en œuvre d'une politique de tarification des infrastructures à l'échelle européenne.** Les technologies préconisées permettent de couvrir l'ensemble des infrastructures - autoroutes, routes, ponts, tunnels, ... - et des véhicules - poids lourds, véhicules légers, motos, ...

## 5. MISE EN ŒUVRE DE L'OBJECTIF

Des investissements importants (de l'ordre de plusieurs centaines de millions d'euros pour chaque réseau) ont été réalisés par les concessionnaires autoroutiers pour la mise en place de leurs systèmes, originellement destinés à apporter un confort supplémentaire aux conducteurs de véhicules légers. Il est nécessaire de tenir compte de ces investissements, et de leur amortissement comptable et technique, pour migrer progressivement vers des systèmes interopérables dans le cadre du « service européen ». En marge de ce service européen, les systèmes nationaux ou locaux actuels pourront être conservés pour les applications locales jusqu'à leur démantèlement. Toutefois, l'obligation pour les opérateurs de mettre à disposition des usagers qui le souhaitent des récepteurs inter opérables, réduira de manière sensible les conséquences de cette situation pour les usagers.

Cette démarche permettra de cheminer vers l'interopérabilité des systèmes existants. Toutefois, certains pays déjà cités souhaitent introduire un télépéage sur les poids lourds vers 2003 – 2004. Certaines villes comme Rome ou Londres ont décidé de mettre en place un péage pour contrôler l'accès des véhicules au centre ville. Il importe donc de fixer dès à présent les orientations techniques pour garantir l'interopérabilité des systèmes futurs. Le marché est d'ailleurs demandeur d'un système de référence pour l'avenir.

Afin de répondre à cette double problématique, le « service européen de télépéage » reposera sur une solution à court terme (horizon 2005) tenant compte de l'existant, puis sur une solution à long terme (horizon 2008-2012), décidée et présentée dès aujourd'hui.

La Commission invite les industriels du secteur à poursuivre l'action qui devra mener au plus vite à l'adoption de standards communs pour les trois technologies.

## 6. ASSOCIATION DE LA LOCALISATION PAR SATELLITE ET DES COMMUNICATIONS MOBILES AUX TECHNOLOGIES MICRO ONDES A COURT ET MOYEN TERME, EN VUE D'UN CHOIX EXCLUSIF POUR LA TECHNOLOGIE PLUS MODERNE POUR LE LONG TERME

Cette association, présentée par l'article 2, vise à **rendre possible la tarification du réseau sans recourir à la construction de nouvelles plates-formes.** La généralisation des politiques de tarification nécessite l'utilisation de nouvelles

solutions technologiques permettant de couvrir l'ensemble des infrastructures routières. Il n'est en effet pas envisageable de construire des voies de péages sur tout le réseau routier, y compris dans les centres urbains, pour des raisons qui tiennent aussi bien aux aspects financiers, qu'environnementaux et de sécurité.

La proposition s'appuie sur l'utilisation de nouvelles technologies déjà disponibles : le couple GNSS / GSM, associé aux technologies à micro-ondes aujourd'hui déjà utilisées dans l'Union et très largement répandues. Ces trois technologies sont les seules à être envisagées aujourd'hui pour de nouveaux systèmes de péage en Europe.

**L'utilisation des technologies de localisation par satellite et de téléphonie mobile est préconisée pour le déploiement du service européen de télépéage**, ainsi que pour tous les nouveaux systèmes nationaux, compte tenu de leur plus grande souplesse et de leur meilleure adéquation aux nouvelles politiques tarifaires communautaires. Ce sont par ailleurs les composants de nombreux systèmes de sécurité active dont les constructeurs commencent à équiper leurs véhicules. Toutefois, les opérateurs qui souhaitent utiliser les systèmes à micro-ondes pour des systèmes nouveaux en ont la possibilité jusqu'en 2008.

Ce choix garantit la pérennité des investissements déjà réalisés dans plusieurs pays européens, tout en prenant en compte que les qualités des nouvelles technologies s'imposeront inmanquablement dans un proche avenir. D'autant plus qu'elles permettront d'ouvrir la porte aux nouveaux services à valeur ajoutée destinés aux voyageurs qui ont été mentionnés dans l'introduction. Ce choix permet aussi de laisser la liberté aux opérateurs de choisir la solution la plus adaptée à leur problème spécifique, tout en assurant les conditions nécessaires au déploiement du service européen de télépéage.

**7. LA SOLUTION TECHNIQUE A LONG TERME POUR LE DEPLOIEMENT DU SERVICE EUROPEEN : LA SOLUTION SATELLITAIRE S'IMPOSE A PARTIR DE 2008 POUR LES NOUVEAUX SYSTEMES ET EN 2012 DE FAÇON GENERALISEE.**

En 2008, les technologies à micro-ondes, imaginées déjà dans les années 70 auront plus de trente ans, et seront devenues obsolètes au regard des nouveaux progrès de la technologie, même si elles continuent d'être employées sur les réseaux autoroutiers. A contrario, la solution satellitaire, renforcée par la mise en œuvre complète de GALILEO en 2008, sera devenue mature, et aura eu le temps, non seulement de faire ses preuves, mais aussi de gagner l'expérience nécessaire pour soutenir à elle seule le service européen de télépéage. En particulier, le difficile problème du contrôle de la fraude, qui est aujourd'hui résolu par des moyens complexes de communication sol-véhicule à courte portée, devrait pouvoir être résolu plus facilement par l'émergence de nouvelles solutions.

Il est aussi à craindre que d'ici 2008, de nouvelles expériences ne soient tentées pour introduire des nouveaux systèmes à micro-ondes, provoquant des nouveaux problèmes d'interopérabilité technique.

C'est pourquoi la Directive indique qu'en 2008, la solution satellitaire formée par l'association de la localisation par satellite et des communications mobiles devra être adoptée plutôt que les technologies basées sur les micro-ondes, pour tous les systèmes nouveaux mis en service à partir de cette date dans le cadre du service

européen de télépéage. Afin de préserver les investissements réalisés ou planifiés récemment dans certains pays, en particulier en Autriche, en Espagne, en France, en Grèce, en Portugal et en Italie, les systèmes à micro-ondes encore en service pourront toutefois continuer à être utilisés, mais une stratégie de migration devra être élaborée pour 2010 dans tous les pays continuant à les utiliser. La migration devra être achevée pour 2012.

En vue d'assurer que les problèmes existants aujourd'hui quant à l'utilisation de la solution satellitaire ont été convenablement pris en compte et résolus, la Commission devra produire un rapport avant le 31 décembre 2007. Dans le cas où ce rapport, préparé avec la collaboration du Comité télépéage, démontre que les systèmes basés sur les technologies satellitaires et de téléphonie mobile présentent toujours des problèmes d'utilisation, la Commission présentera une proposition pour rendre possible la continuation de l'utilisation en parallèle des systèmes satellite/téléphonie mobile et à micro-onde.

Il faut aussi souligner que l'adoption de la solution technique basée sur les technologies satellitaires et de communications mobiles permettra également de faire disparaître les barrières de péage pour la plus grande partie des utilisateurs, qui pourront payer sans s'arrêter. Seuls subsisteront des installations réduites pour les usagers peu fréquents et non équipés.

Dans un tel contexte, il est très important que les industriels du secteur assurent que le processus de normalisation au sein des Organismes Européens de Normalisation sera mené à bien pour les technologies micro-ondes mais surtout pour les technologies basées sur les technologies satellitaires et de communications mobiles.

## **8. LE CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DU SERVICE EUROPEEN**

Les modalités techniques et contractuelles nécessaires pour déployer complètement le « service européen » sur les bases techniques décrites ci-dessus seront étudiées par un Comité présenté à l'article 5.

Le service sera déployé en deux temps :

- pour le télépéage des poids lourds et des autocars, à partir de 2005,
- pour les voitures particulières, à partir de 2010.

D'ici 2010, les progrès de la technologie auront permis d'intégrer à bord de tous les véhicules à quatre roues un équipement communiquant avec l'extérieur par des interfaces micro-ondes, GSM/GPRS et GNSS, et supportant des services télématiques divers, dont le télépéage. Ce saut technologique déjà commencé fera baisser les coûts de l'équipement d'un véhicule au niveau actuel d'un badge micro-onde, soit de 20 à 50 euros.

Le service européen permettra de mettre complètement en œuvre les politiques de tarification des poids lourds, et de contrôle de la congestion dans les zones urbaines par la tarification, politiques que l'Union européenne ou les Etats membres souhaitent introduire. En effet, outre une plus grande adéquation pour le « péage de zone » tel que défini plus haut, la localisation par satellite associée à la téléphonie mobile permettent d'éviter l'équipement à posteriori de réseaux routiers non dimensionnés pour le péage.

A l'horizon 2010, l'interopérabilité entre les télépéages nationaux aura donc été assurée par le déploiement d'un « service européen » offert à tous les types de clients.

## **9. LA MISE EN ŒUVRE DU SERVICE EUROPEEN : UN COMITE DE REGLEMENTATION**

Les principes essentiels du service européen sont décrits par l'article 3. Offert par tous les gestionnaires d'infrastructures à péage, il permet de mettre véritablement le voyageur au centre du dispositif des transports routiers. Ouvert à tous et accessible sur tout le réseau à travers un seul contrat d'abonnement, il assurera une interface unique entre le client et les gestionnaires d'infrastructures, dans le respect des grands principes de base de la législation européenne, en particulier quant à la protection de la vie privée et des données informatiques personnelles.

Une définition précise des modalités du service européen et de nombreuses mesures techniques d'accompagnement sont nécessaires. A titre d'exemple, un protocole d'accord doit être mis en place entre les gestionnaires européens d'infrastructures, pour le déploiement de ce service et l'établissement d'un système de compensation.

La Commission est chargée de la définition du « service européen », et prend les décisions techniques nécessaires à cette fin, en accord avec la procédure de comitologie à laquelle se réfère l'article 5 de la Directive. La Directive prévoit à l'article 5 de la proposition, un comité qui assistera la Commission, et sera composé de représentants des Etats membres ayant une expérience concrète dans le domaine du péage électronique, ainsi que dans celui de l'exploitation de la route. Ce comité n'existant pas actuellement devra être créé. Il s'appuiera sur les résultats des projets de recherche menés dans le Programme Cadre de Recherche – Développement, et dans le cadre des réseaux trans-européens. Des travaux préparatoires y ont déjà été menés sous l'égide de la Commission, associant les administrations nationales, les gestionnaires d'infrastructures, et les industriels du domaine.

Les questions suivantes devront être traitées, sans que cette liste soit exhaustive:

- définition précise du service offert : en particulier, spécifications fonctionnelles et techniques du service, de la qualité de ce service, et de son niveau de déploiement sur les points de péage, dans le but de limiter les files d'attente, les ralentissements et les incidents de tout genre occasionnés par la perception du péage. Seront aussi traités les moyens de paiement associés au contrat d'abonnement, et le service après-vente...
- définition des «applications télépéage»: c'est à dire d'un mode d'utilisation unique de l'équipement de télépéage. A titre d'exemple, une carte à puce bancaire et une carte à puce pour la santé et l'assurance maladie sont techniquement compatibles, mais seule la première permet de recevoir des billets de banque dans un distributeur. Le problème traité est ici du même type,
- lancement et suivi des actions de normalisation technique avec les Organismes Européens de Normalisation,
- compléments techniques éventuels par rapport aux normes utilisées, permettant de garantir l'interopérabilité; modalités de prise en compte de l'évolution des technologies, en particulier dans le domaine des communications mobiles,

- harmonisation des procédures de télépéage entre exploitants : classification des véhicules, signalétique sur les barrières de péage, usagers occasionnels non équipés,
- spécifications d'intégration des équipements dans les véhicules,
- procédures d'homologation au niveau européen des équipements embarqués à bord des véhicules, aussi bien que de ceux placés sur le bord de la route, ainsi que de l'ensemble véhicule-équipement, en particulier du point de vue de la sécurité routière,
- validation des solutions techniques retenues vis à vis des normes européennes en matière de protection des libertés et droits fondamentaux des personnes physiques, notamment de leur vie privée. En particulier la conformité aux Directives 95/46/CE<sup>33</sup> et 2002/58/CE<sup>34</sup> devra être assurée.
- procédures de traitement des anomalies de fonctionnement (panne de l'équipement, mauvaise utilisation, intentionnelle ou non, incidents...), ceci essentiellement dans le contexte international où le client est d'un pays autre que le lieu du paiement,
- définition d'un protocole d'accord entre exploitants permettant la mise en œuvre du service sur le réseau routier européen, et un contrat unique vis à vis du client. Ce protocole d'accord devra pouvoir ultérieurement s'étendre à des organismes bancaires, dont les cartes de paiement seront associées aux systèmes de télépéage.

La Commission et le comité s'entoureront d'avis techniques qui seront donnés par des groupes d'experts mandatés à cette fin. En particulier, la Commission travaillera avec un groupe d'experts composé de représentants des opérateurs du « service européen de télépéage », des industries électroniques et automobiles concernées, et des utilisateurs du service, professionnels et particuliers. Ce groupe d'experts sera en particulier consulté lors de l'élaboration du rapport sur l'état des technologies. Ces groupes d'experts pourront être chargés de rédiger les documents préparatoires aux travaux du comité. La Commission pourra également demander l'avis d'autres comités ou groupes de travail, en particulier du Groupe de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel institué par l'article 29 de la Directive 95/46/CE.

---

<sup>33</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

<sup>34</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques)

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL**

**concernant la généralisation et l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté**

**(texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission<sup>35</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>36</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>37</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

- (1) Par sa résolution du 17 juin 1997 relative au déploiement de la télématique dans les transports routiers, notamment la perception électronique de redevances<sup>38</sup>, le Conseil a demandé aux Etats membres et à la Commission d'élaborer une stratégie en vue d'assurer la convergence des systèmes de perception électronique de redevances pour atteindre un niveau adéquat d'interopérabilité au niveau européen. La Communication au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au comité des Régions - Interopérabilité des systèmes de péage électronique en Europe<sup>39</sup>, présentait la première phase de cette stratégie.
- (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

---

<sup>35</sup> JO C[...] du [...], p. [...]

<sup>36</sup> JO C[...] du [...], p. [...]

<sup>37</sup> JO C[...] du [...], p. [...]

<sup>38</sup> JO C 194 du 25.6.1997 page 5

<sup>39</sup> COM (1998) 795 final

micro-ondes 5,8 GHz, ceci après le vote de pré-normes en 1997<sup>40</sup>. Mais ces normes techniques comportent deux variantes qui ne sont pas totalement compatibles. Ces normes reposent sur le modèle « Interconnexion des Systèmes Ouverts » (ISO)<sup>41</sup> défini par l'Organisation Internationale de 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 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.
- (5) Il est nécessaire de prévoir la généralisation du déploiement des systèmes de télépéage dans les Etats membres et dans les pays voisins, et il devient nécessaire de disposer de systèmes interopérables adaptés au développement futur de la politique de tarification à l'échelle communautaire.
- (6) Les nouvelles technologies de localisation par satellite (GNSS) et de communications mobiles (GSM/GPRS), appliquées au télépéage, permettent de répondre aux exigences des nouvelles politiques tarifaires envisagées au niveau communautaire aussi bien qu'au niveau des Etats membres. Elles permettent en effet de comptabiliser les kilomètres parcourus par catégorie de route, sans nécessiter de coûteux investissements pour l'équipement des infrastructures, ni la construction de nouvelles plates-formes de péage. Ces technologies ouvrent également la porte à de nouveaux services de sécurité et d'information vers les voyageurs, tels que l'alerte automatique déclenchée par un véhicule accidenté qui indiquera sa position, l'information en temps réel sur les conditions de circulation, le niveau du trafic ou le temps de parcours. Dans le domaine de la localisation par satellite, le projet GALILEO lancé par l'Union européenne en 2002, apportera à partir de 2008, une qualité d'information supérieure à celle que permet le système GPS actuel, et optimale pour les services télématiques routiers. Le système précurseur EGNOS sera déjà opérationnel en 2004 avec des performances similaires. Toutefois, ces systèmes innovants pourraient présenter des problèmes sur des questions telles que la fiabilité des contrôles et la prévention des fraudes.
- (7) 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

---

<sup>40</sup> Les prénormes CEN sur la transmission microondes à courte portée 5.8 GHz sont connues sous le nom technique de Dedicated Short Range Communications (DSRC).

<sup>41</sup> Référence à compléter

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.

- (8) Il est nécessaire de supprimer les barrières artificielles qui s'opposent à la libre circulation des personnes et des biens entre les Etats membres, tout en respectant la possibilité pour ces Etats membres comme pour l'Union de mettre en œuvre différentes politiques de tarification pour tous les types de véhicules, au niveau local, national ou international. Les équipements embarqués à bord des véhicules doivent permettre la mise en œuvre de ces politiques de tarification, en respectant les principes de non-discrimination entre les citoyens de tous les pays de l'Union européenne. Il est donc nécessaire d'assurer dans les meilleurs délais l'interopérabilité des systèmes de télépéage au niveau communautaire.
- (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
- (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.
- (11) La mise en place des systèmes de télépéage implique le traitement de données à caractère personnel. Ces traitements doivent être assurés dans le respect des normes européennes, telles qu'explicitées notamment dans la Directive 95/46/CE et dans la Directive 2002/58/CE. Le droit à la protection des données à caractère personnel est reconnu explicitement par l'article 8 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne,
- (12) Etant donné que les objectifs de l'action envisagée, **notamment l'interopérabilité des systèmes de péage dans le marché intérieur** et la mise en place **d'un service européen de télépéage** sur l'ensemble du réseau routier communautaire soumis au péage, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres et peuvent donc, en raison de leur dimension **européenne**, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Ainsi, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs et elle est donc conforme au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article.
- (13) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente Directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999

fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>42</sup>,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*  
*Objectif et champ d'application*

La présente directive prescrit les conditions nécessaires pour assurer la généralisation et l'interopérabilité des systèmes de péage électronique routiers dans la Communauté. Elle s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier communautaire, urbain et interurbain, autoroutes, routes de premier ordre ou d'ordre inférieur, et ouvrages divers tels que tunnels, ponts, ou bacs.

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.

*Article 2*  
*Solutions technologiques*

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.
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 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

---

<sup>42</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p23

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 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.

### *Article 3*

#### *Création d'un service européen de télépéage*

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.
2. Le service européen de télépéage est indépendant du niveau de tarification 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.
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.

*Article 4*  
*Définition du service européen de télépéage*

1. Le service européen de télépéage est défini sur la base des éléments suivants :
  - (a) Spécifications fonctionnelles et techniques du service, de la qualité de ce service, et de son niveau de déploiement sur les points de péage, dans le but de limiter les files d'attente, les ralentissements et les incidents de tout genre occasionnés par la perception du péage ;
  - (b) Lancement et suivi des actions de normalisation technique avec les Organismes Européens de Normalisation ;
  - (c) Compléments techniques éventuels par rapport aux normes ou pré-normes utilisées et permettant de garantir l'interopérabilité ; modalités de prise en compte de l'évolution des technologies, en particulier de l'évolution des communications mobiles , dans le but d'actualiser la liste des technologies sur lesquelles repose le service européen de télépéage;
  - (d) Spécifications d'intégration des équipements dans les véhicules ;
  - (e) Procédures d'homologation au niveau européen des équipements embarqués à bord des véhicules, aussi bien que de ceux placés sur le bord de la route, ainsi que de l'ensemble véhicule-équipement, en particulier du point de vue de la sécurité routière ;
  - (f) Classification des véhicules ;
  - (g) Modèles transactionnels ;
  - (h) Protocole d'accord entre les gestionnaires du réseau routier concerné, permettant la mise en œuvre du service sur le réseau routier européen, et un contrat unique vis à vis du client ;(i) Traitement des cas particuliers tels que : usagers occasionnels, et dysfonctionnements de toute nature ;
  - (j) validation des solutions techniques retenues vis à vis des normes européennes en matière de protection des libertés et droits fondamentaux des personnes physiques, notamment de leur vie privée. En particulier, la conformité à la Directive 95/46/CE et à la Directive 2002/58/CE devront être assurées.
2. Le service européen de télépéage repose sur les solutions techniques visées à l'article 2.
3. La Commission prend les décisions techniques relatives à la définition du « service européen de télépéage », selon la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.
4. La Commission invite, conformément à la prosédure établie par la directive 98/34/CE, les organismes européens de normalisation, et en particulier le Comité Européen de Normalisation à déployer tous les efforts nécessaires pour adopter rapidement des normes applicables aux systèmes de télépéage, en particulier en ce qui concerne les technologies microondes, et les systèmes utilisant la technologie de localisation par satellite et les communications mobiles.

5. Les équipements supportant le service européen de télépéage devront se conformer en particulier aux exigences des directives 1999/5/EC (R&TTE) et 89/336/EC (EMC).

*Article 5*  
*Comité*

La Commission est assistée par le « comité télépéage », composé de représentants des Etats membres et présidé par le représentant de la Commission.

Dans le cas où il serait fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE<sup>43</sup> s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6 de la décision 1999/468/CE est fixée à 3 mois.

Le comité adopte son règlement intérieur.

*Article 6*

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.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont adoptées par les États membres.

*Article 7*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union Européenne.

*Article 8*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement Européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*

---

<sup>43</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p23

# FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

**Domaine(s) politique(s):** Energie et Transport

**Activité(s):** Politique de mobilité durable

**DENOMINATION DE L'ACTION:** DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL CONCERNANT LA GENERALISATION ET L'INTEROPERABILITE DES SYSTEMES DE TELEPEAGE ROUTIER DANS LA COMMUNAUTE

## 1. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) + INTITULÉ(S)

B2-704 A Sustainable Mobility Policy– Expenditure on Administrative Management ( pour 2003)

06 01 04 03 Sustainable mobility policy - Expenditure on Administrative Management ( à partir de 2004)

## 2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

**2.1 Enveloppe totale de l'action (partie B): Mio€ en CE : néant**

**2.2 Période d'application: annuel**

début en 2003 et expiration vers 2009

**2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:**

a) Échéancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière) (cf. point 6.1.1)

Millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

	Année 2003	2004	2005	2006	2007	2008 et exer. Suiv.	Total
Crédits d'engagement (CE)							
Crédits de paiement (CP)							

b) Assistance technique et administrative (ATA) et dépenses d'appui (DDA) (cf. point 6.1.2)

CE	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

CP	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
Sous-total a+b							
CE	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
CP	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

c) Incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement (cf. points 7.2 et 7.3)

CE/CP	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,948
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTAL a+b+c							
CE	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848
CP	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848

## 2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

**XX** Proposition compatible avec la programmation financière existante.

Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières,

y compris, le cas échéant, un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel.

## 2.5 Incidence financière sur les recettes<sup>44</sup>

**XX** Aucune implication financière (concerne des aspects techniques relatifs à la mise en œuvre d'une mesure).

OU

Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

**Note: toutes les précisions et observations relatives à la méthode de calcul de l'effet sur les recettes doivent être incluses sur une feuille séparée jointe à la présente fiche financière.**

Millions d'euros (à la première décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant l'action [année n-1]	Situation après l'action							
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]		
	a) Recettes en termes absolus									
	b) Modification des recettes	Δ								

<sup>44</sup> Pour plus de précisions, voir la note explicative séparée.

*(Décrire chaque ligne budgétaire concernée, en ajoutant le nombre approprié de lignes au tableau si l'effet s'exerce sur plusieurs lignes budgétaires)*

### 3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
DNO	CND	NON	NON	NON	N° [3...]

### 4. BASE LÉGALE

*Article 71 paragraphe 1 du Traité*

### 5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

#### 5.1 Nécessité d'une intervention communautaire<sup>45</sup>

##### 5.1.1 Objectifs poursuivis

Pendant plusieurs années, la Commission a incité les Etats membres à harmoniser leurs projets dans ce domaine, afin d'éviter la constitution d'autant de systèmes nationaux incompatibles que d'Etats membres, chaque système nécessitant d'embarquer un équipement électronique spécifique à bord des véhicules. Malgré les nombreux millions d'euros investis dans les programmes-cadres de recherche développement et dans les projets euro-régionaux, cette stratégie a échoué. La preuve en a été administrée en mai 2002 par les décisions concomitantes de l'Allemagne et de l'Autriche pour deux systèmes nationaux incompatibles.

La directive crée les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'un « Service Européen de Télépéage » basé sur le principe : un seul contrat et un seul équipement à bord des véhicules pour tout le réseau communautaire à péage.

Le service repose sur deux technologies :

- Les systèmes micro-ondes à 5.8 GHz déjà utilisé aujourd'hui sur les autoroutes payantes européennes.
- la radiolocalisation par satellite associée à la téléphonie mobile, solution innovante basée à terme sur GALILEO, et qui seule permettra de mettre en œuvre les nouvelles politiques de tarification souhaitées par la Commission et les Etats membres pour mieux gérer la demande, améliorer la sécurité et la fluidité du trafic, sur tout le réseau primaire, en urbain et en interurbain. La directive préconise pour l'avenir l'utilisation de cette seconde solution préférentiellement à la première.

La Directive crée un Comité Télépéage chargé de régler en concertation avec les Etats membres toutes les questions techniques et contractuelles qui sont nécessaires à la mise en place du Service européen.

---

<sup>45</sup> Pour plus d'informations, voir la note explicative séparée.

### 5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

*non applicable*

### 5.1.3 Dispositions prises à la suite de l'évaluation ex post

*Non applicable*

## 5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Une définition précise des modalités du « service européen » et de nombreuses mesures techniques d'accompagnement sont nécessaires. A titre d'exemple, un protocole d'accord doit être mis en place entre les gestionnaires européens d'infrastructures, pour le déploiement de ce service et l'établissement d'un système de compensation.

A cet effet, la Directive prévoit à l'article 5 de la proposition, un comité qui sera composé de représentants des Etats membres ayant une expérience concrète dans le domaine du péage électronique, ainsi que dans celui de l'exploitation de la route, et pouvant de ce fait, éclairer par leur compétence technique la décision de la Commission. Ce comité n'existant pas actuellement devra être créé. Il s'appuiera sur les résultats des projets de recherche menés dans le Programme Cadre de Recherche – Développement, et dans le cadre des réseaux trans-européens. Des travaux préparatoires y ont déjà été menés sous l'égide de la Commission, associant les administrations nationales, les gestionnaires d'infrastructures, et les industriels du domaine.

Le comité sera saisi par la Commission sur les aspects suivants, sans que cette liste soit exhaustive:

- définition précise du service offert : en particulier, spécifications fonctionnelles et techniques du service, de la qualité de ce service, et de son niveau de déploiement sur les points de péage, dans le but de limiter les files d'attente, les ralentissements et les incidents de tout genre occasionnés par la perception du péage. Seront aussi traités les moyens de paiement associés au contrat d'abonnement, et le service après-vente...
- définition des «applications télépéage»: c'est à dire d'un mode d'utilisation unique de l'équipement de télépéage. A titre d'exemple, une carte à puce bancaire et une carte à puce pour la santé et l'assurance maladie sont techniquement compatibles, mais seule la première permet de recevoir des billets de banque dans un distributeur. Le problème traité est ici du même type,
- lancement et suivi des actions de normalisation technique avec les Organismes Européens de Normalisation,
- compléments techniques éventuels par rapport aux normes utilisées, permettant de garantir l'interopérabilité; modalités de prise en compte de l'évolution des technologies, en particulier dans le domaine des communications mobiles,
- harmonisation des procédures de télépéage entre exploitants : classification des véhicules, signalétique sur les barrières de péage, usagers occasionnels non équipés,
- spécifications d'intégration des équipements dans les véhicules,
- procédures d'homologation au niveau européen des équipements embarqués à bord des véhicules, aussi bien que de ceux placés sur le bord de la route, ainsi que de

l'ensemble véhicule-équipement, en particulier du point de vue de la sécurité routière,

- validation des solutions techniques retenues vis à vis des normes européennes en matière de protection des libertés et droits fondamentaux des personnes physiques, notamment de leur vie privée. En particulier la conformité aux Directives 95/46/CE<sup>46</sup> et 2002/58/CE<sup>47</sup> devra être assurée.
- procédures de traitement des anomalies de fonctionnement (panne de l'équipement, mauvaise utilisation, intentionnelle ou non, incidents...), ceci essentiellement dans le contexte international où le client est d'un pays autre que le lieu du paiement,
- définition d'un protocole d'accord entre exploitants permettant la mise en œuvre du service sur le réseau routier européen, et un contrat unique vis à vis du client. Ce protocole d'accord devra pouvoir ultérieurement s'étendre à des organismes bancaires, dont les cartes de paiement seront associées aux systèmes de télépéage.

Le budget demandé servira à couvrir l'ensemble des frais d'études nécessaires pour alimenter la réflexion du Comité.

### 5.3 Modalités de mise en œuvre

Ces travaux seront réalisés par des groupes d'experts extérieurs, choisis avec le Comité et appointés par la Commission qui en assurera le contrôle. Ces experts seront choisis sur appel d'offre.

## 6. INCIDENCE FINANCIÈRE

### 6.1 Incidence financière totale sur la partie B (pour toute la période de programmation) : néant

*(Le mode de calcul des montants totaux présentés dans le tableau ci-après doit être expliqué par la ventilation dans le tableau 6.2.)*

#### 6.1.1 Intervention financière

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Ventilation	[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 et exercices suivants]	Total
Action 1							
Action 2							

<sup>46</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

<sup>47</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques)

Etc.							
<b>TOTAL</b>							

**6.1.2 Assistance technique et administrative (ATA), dépenses d'appui (DDA) et dépenses TI (crédits d'engagement)**

	[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 et exercices suivants]	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):							
a) Bureaux d'assistance							
b) Autre assistance technique et administrative:							
- intra-muros:							
- extra-muros:							
<i>dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:</i>							
Sous-total 1							
2) Dépenses d'appui (DDA):							
a) Études	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	
b) Réunion d'experts							
c) Information et publications							
Sous-total 2							
<b>TOTAL</b>	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	

**6.2 Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)<sup>48</sup> : néant**

*(Dans le cas où il y a plusieurs actions, il y a lieu de donner, sur les mesures concrètes à prendre pour chaque action, les précisions nécessaires à l'estimation du volume et du coût des réalisations)*

<sup>48</sup> Pour plus d'informations, voir la note explicative séparée.

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Action 1</u> - Mesure 1 - Mesure 2  <u>Action 2</u> - Mesure 1 - Mesure 2 - Mesure 3 Etc.				
<b>COÛT TOTAL</b>				

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul)

## 7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

### 7.1 Incidence sur les ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois Temporaires		
Fonctionnaires ou Agents temporaires	A B C	1		1	<i>Gestion et secrétariat du Comité Télépéage, supervision des travaux des groupes d'experts utilisés par le Comité, suivi des décisions du Comité et réalisation des actions législatives éventuelles correspondantes.</i>
Autres ressources Humaines			Sous-groupes d'experts		
Total					

## 7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants en euros	Mode de calcul *
Fonctionnaires		
Agents temporaires	108.000	
Autres ressources humaines (indiquer la ligne budgétaire)		
Total	108.000	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

## 7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants en euros	Mode de calcul
<b>Enveloppe globale (Titre A7)</b>	A07031 : 50.000	4 réunions annuelles – remboursement frais voyage
A0701 – Missions		Comité de réglementation
A07030 – Réunions		
A07031 – Comités obligatoires <sup>(1)</sup>		
A07032 – Comités non obligatoires <sup>(1)</sup>		
A07040 – Conférences		
A0705 – Etudes et consultations		
Autres dépenses (indiquer lesquelles)		
<b>Systèmes d'information (A-5001/A-4300)</b>		
<b>Autres dépenses - partie A</b> (indiquer lesquelles)		
Total	50.000	

Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action pour 12 mois.

<sup>(1)</sup> Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.

I.	Total annuel (7.2 + 7.3)	158K€
II.	Durée de l'action	6 ans
III.	Coût total de l'action (I x II)	948 K€

**THE NEEDS FOR HUMAN AND ADMINISTRATIVE RESOURCES SHALL BE COVERED WITHIN THE ALLOCATION GRANTED TO THE MANAGING DG IN THE FRAMEWORK OF THE ANNUAL ALLOCATION PROCEDURE.**

## **8. SUIVI ET ÉVALUATION**

### **8.1 Système de suivi**

*Le suivi des travaux du Comité Télépéage sera réalisé sur la base de la définition précise lors des premières réunions, de son programme de travail et du calendrier associé pour faire face aux objectifs de la Directive. Le premier d'entre eux est de mettre en place le service européen sur tout le réseau routier communautaire à péage pour les poids lourds à l'horizon du 1er janvier 2005. Le suivi du planning permettra de vérifier que l'avancement des travaux est conforme aux besoins.*

*Les indicateurs suivants seront ensuite définis pour le déploiement de ce service: nombre de voies équipées pour ledit service par gare de péage, nombre de points de souscription de l'abonnement... (à préciser avec le Comité). La mise en place du service se fera en 2004, et les indicateurs seront mesurés à ce moment, par demande directe aux Etats membres.*

### **8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue**

*Pour les travaux du comité, une revue de planning aura lieu chaque trois mois.*

*Pour le déploiement du service, le rythme d'actualisation des mesures sur la base des indicateurs définis avec le Comité sera trimestrielle puis mensuelle à partir du second semestre 2004.*

Une évaluation ex-post aura lieu en mars 2005 pour vérifier le fonctionnement de l'ensemble du service. Cette évaluation sera sous-traitée à un bureau extérieur choisi sur appel d'offre. Elle aura pour but de vérifier le déploiement du service en conformité avec l'objectif, et surtout de recueillir l'avis et les commentaires des clients concernés afin de mesurer leur satisfaction, et de faire évoluer le service européen avant sa généralisation aux voitures. Cette étude pourra être menée en deux étapes, l'une au bout de trois mois (mars 2005), l'autre au bout d'un an d'exploitation du service (janvier 2006).

## **9. MESURES ANTI-FRAUDE**

Non applicable

## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

### IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

#### TITRE DE LA PROPOSITION

Directive du Parlement européen et du Conseil concernant la généralisation et l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté.

#### NUMERO DE REFERENCE DU DOCUMENT

#### LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?

Pendant plusieurs années, la Commission a incité les Etats membres à harmoniser leurs projets dans ce domaine, afin d'éviter la constitution d'autant de systèmes nationaux incompatibles que d'Etats membres, chaque système nécessitant d'embarquer un équipement électronique spécifique à bord des véhicules. Malgré les nombreux millions d'euros investis dans les programmes-cadres de recherche développement et dans les projets euro-régionaux, cette stratégie a échoué. La preuve en a été administrée en mai 2002 par les décisions concomitantes de l'Allemagne et de l'Autriche pour deux systèmes nationaux incompatibles.

La directive crée les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'un « Service Européen de Télépéage » basé sur le principe : un seul contrat et un seul équipement à bord des véhicules pour tout le réseau communautaire à péage.

Le service repose sur deux technologies :

- Les systèmes micro-ondes à 5.8 GHz utilisé aujourd'hui sur les autoroutes payantes européennes.
- la radiolocalisation par satellite associée à la téléphonie mobile, solution innovante basée à terme sur GALILEO, et qui seule permettra de mettre en œuvre les nouvelles politiques de tarification souhaitées par la Commission et les Etats membres pour mieux gérer la demande, améliorer la sécurité et la fluidité du trafic, sur tout le réseau primaire, en urbain et en interurbain. La directive préconise pour l'avenir l'utilisation de cette seconde solution préférentiellement à la première.

La Directive crée un Comité Télépéage chargé de régler en concertation avec les Etats membres toutes les questions techniques et contractuelles qui sont nécessaires à la mise en place du Service européen.

#### L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition?

- Quels secteurs d'entreprises? : les fabricants d'équipements électroniques pour l'automobile, les gestionnaires d'infrastructures et les sociétés de transport.
- Quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)? : de 1 à 5000 personnes. Tous les fabricants sont des PME. Les gestionnaires évoluent de 200 personnes pour les plus petits à 5000 pour les plus gros. La taille des entreprises de transport est très variable et peut varier de un à plusieurs centaines de personnes.
- Y a-t-il dans la Communauté des zones géographiques particulières où ces entreprises sont implantées ? : Non, l'implantation est à peu près uniformément répartie, et le sera de plus en plus dans l'avenir.

3. Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?

Les gestionnaires d'infrastructures devront orienter leurs futurs investissements vers les solutions techniques indiquées. Ils devront équiper leurs réseaux à péage avec les équipements indiqués même lorsqu'ils n'offrent pas aujourd'hui de télépéage. Les investissements anciens seront toutefois préservés jusqu'à leur obsolescence.

Les équipementiers automobiles reçoivent des directions techniques à suivre pour assurer l'interopérabilité de tous les systèmes utilisés en Europe, qui vont faciliter leur travail pour les années à venir, puisque les solutions indiquées sont déjà largement connues et réalisées.

4. Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir :

- sur l'emploi?: des emplois nouveaux et qualifiés vont être créés dans les secteurs de l'industrie et des services. Pour la seule Allemagne, ces emplois sont estimés à 40.000. Extrapolés sur les 15 Etats membres, c'est plus de 200.000 emplois qualifiés qui vont être créés. L'industrie recevra un coup de pouce important pour promouvoir ses produits sur le marché mondial, d'autant que la Directive promeut des solutions innovantes et adaptées à toutes les politiques imaginables en matière de tarification routière.
- Du point de vue des gestionnaires d'infrastructures, une perte d'emploi à terme peut survenir, mais constituée exclusivement d'emplois saisonniers. En ce qui concerne les emplois stables, le personnel éventuellement touché à l'horizon 2010 sera facilement réattribué à des tâches comme l'accueil des abonnés, le service après-vente télépéage ou l'entretien des autoroutes.
- sur les investissements et la création de nouvelles entreprises? De nouvelles entreprises seront créées dans le domaine des services pour la perception des redevances, la gestion des clients et le contrôle de la fraude trans-frontalière. D'autres entreprises chargées de la maintenance des systèmes pourront également être créées. Ce sera déjà le cas en Allemagne en 2003.
- sur la compétitivité des entreprises? : la compétitivité des entreprises sera favorisée par la mise en œuvre de systèmes ouverts, non plus propriétaires comme c'est souvent le cas aujourd'hui. La Directive veille par son action de

normalisation et au travers de son comité, à assurer un marché ouvert dont aucun fournisseur ne sera exclu. Il a été vérifié qu'aucun fournisseur actuellement connu n'était exclu du marché par cette Directive.

5. La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?

L'ensemble du secteur technique sur ce marché est constitué de PME. Les clauses de la Directive sont parfaitement adaptées à cette situation. L'ensemble de ces entreprises demande depuis plusieurs années que la Commission prenne un acte législatif pour remédier au blocage du Comité Européen de Normalisation, et leur permettre d'asseoir leurs produits sur un document normatif de référence. A défaut de la compatibilité aux normes CEN, la « compatibilité Directive CE » sera une étiquette de référence attendue par la profession entière.

## CONSULTATION

6. Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition, et exposé des éléments essentiels de leur position.

Fournisseurs de matériels électroniques de télépéage: THALES e-transactions, CS ROUTE, KAPSCH, COMBITECH, Q-FREE, indiquent que la faisabilité d'un équipement qui pourrait être interopérable et qui pourrait communiquer avec tous les systèmes de télépéage existant actuellement en Europe :

- doit être validée sur le plan marketing,
- ne serait réalisée que si un gestionnaire d'infrastructure lançait un appel d'offre pour un million d'équipements,
- et demanderait un minimum de trois ans de développement, mise au point et qualification.

Ils ne donnent aucun engagement sur le prix d'un tel équipement.

Gestionnaires d'infrastructures: Association des Sociétés européennes Concessionnaires d'Autoroutes à Péage (ASECAP), ASF (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes), ASTA (Association des Autoroutes Espagnoles), AISCAT (Association des autoroutes Italiennes), ASFINAG (concessionnaire autrichien du péage routier), TOLL COLLECT (concessionnaire pour le télépéage allemand), BRISA (concessionnaire des autoroutes portugaises), RAPP AG (cabinet conseil pour le télépéage suisse), ont émis un avis mitigé quant à certaines tendances données par la Directive, en particulier en matière de choix technologiques.

Des réunions bilatérales de concertation ont eu lieu avec les administrations de nombreux états membres impliqués dans le télépéage (UK, FR, BE, NL, ES, PT, IT, AT, DE), ainsi qu'avec la Suisse et les pays EFTA. Une présentation générale a été faite le 27 juin devant des représentants des 15 Etats membres. Les remarques formulées par les uns ou les autres ont été prises en compte.