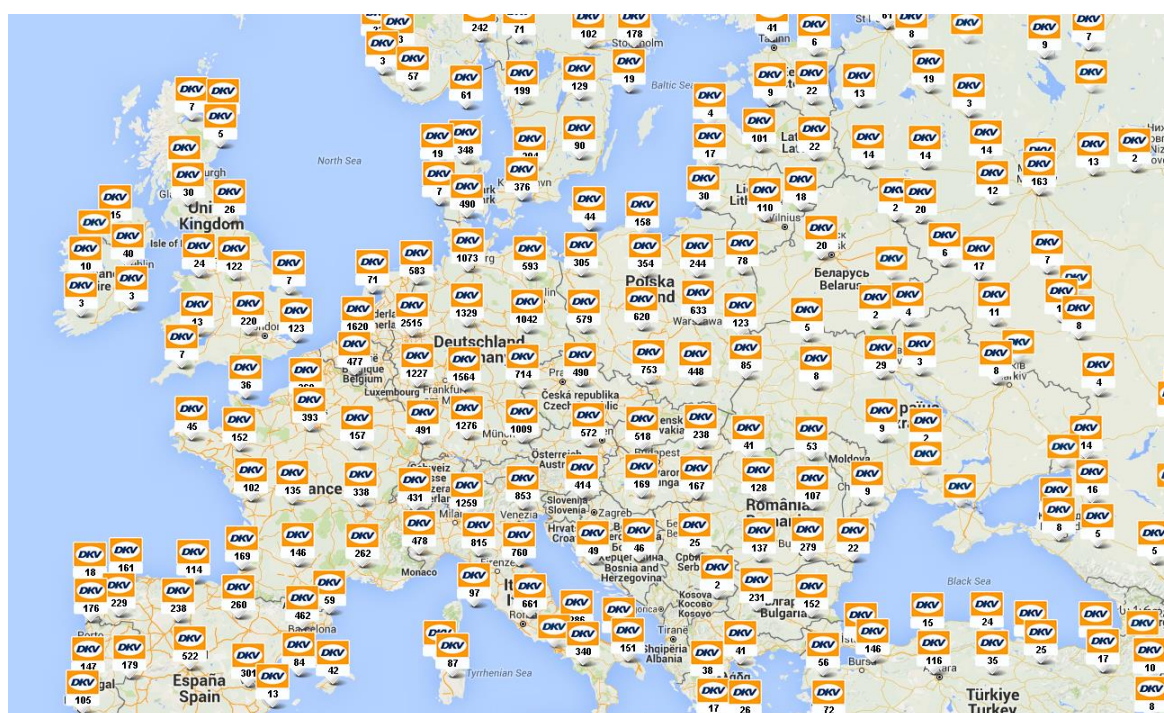


## Payer le péage partout en Europe

*Le service européen de télépéage (EETS) s'est fixé pour but de proposer à terme une unité de bord (OBU) utilisable dans tous les pays de l'Union européenne. Cela faciliterait le travail des routiers qui ont aujourd'hui souvent besoin de plusieurs appareils de saisie pour le télépéage en traversant l'Europe. Le projet EETS, qui aurait dû être opérationnel en 2012, s'est heurté à des contraintes et à des conditions cadre européennes extrêmement compliquées qui se sont avérées incompatibles en plusieurs endroits. Jürgen Steinmeyer, le directeur de la Division Péage de DKV Euro Service, est convaincu que la mise en place d'un service de péage paneuropéen pourra être la solution à condition qu'il soit soutenu par tous les pays membres de l'Union européenne.*



### Existe-t-il entre-temps un boîtier utilisable partout en Europe ?

Il n'existe actuellement pas de boîtier utilisable partout en Europe. Mais il y a sur le marché quelques OBU interopérables, comme la DKV BOX. Celle-ci peut aujourd'hui être utilisée en Allemagne (traversée de la Warnow et Herrentunnel), en Belgique (Tunnel de Liefkenshoek), en France (TIS PL), en Espagne (VIA-T) et au Portugal (ViaVerde). En tant que partenaire d'AGES Maut System dont le siège se trouve à Langenfeld, en Allemagne, DKV travaille depuis un certain temps déjà à une solution uniforme pour le paiement du péage européen. Une OBU utilisable partout en Europe est en préparation. Mais jusqu'à présent, on bute çà et là sur des conditions cadres techniques, commerciales, contractuelles et législatives pour l'instant incompatibles.

### Techniquement, à quelles conditions cadre faudrait-il satisfaire ?



Le service européen de télépéage fait communiquer des systèmes de péage qui fonctionnent à l'aide des techniques DSRC et GPS. Les DSRC fonctionnent sur micro-ondes à courte portée, le GPS fonctionne par satellite.

### **Regardons une fois de plus les conditions cadres de près. Quelles sont les conditions cadres commerciales nécessaires ?**

Un boîtier de péage utilisable partout en Europe doit tout d'abord être financé. Comme il n'existe jusqu'à présent pas de modèle de rémunération uniforme, le *business case* (proposition structurée) n'est pas encore sécurisée par des fournisseurs EETS tels qu'AGES. Les bases contractuelles doivent elles aussi être adaptées aux exigences des différents pays européens afin que tous les prestataires EETS puissent proposer les mêmes options contractuelles.

### **Pourquoi ?**

Parce que les différentes législations des pays membres de l'Union européenne sont loin de permettre tout modèle de contrat. Bon nombre de modèles, légaux dans tel pays, sont dans tel autre contraires au droit financier en vigueur. Une situation identique se présente pour les conditions cadres légales.

### **En quoi les conditions cadres légales sont-elles différentes les unes des autres ?**

Les directives européennes de 2004 et la décision européenne de 2009 ont pour but de créer des bases pour un service de télépéage homogène, applicable à toute l'Europe et interopérable. Pour ce faire, le droit européen et le droit de chaque pays relatifs à EETS doivent être harmonisés. Les conditions requises sont : un seul contrat, une seule OBU et une seule facture. DKV peut d'ores et déjà satisfaire à deux de ces conditions, à savoir un seul contrat et une seule facture. Pour pouvoir proposer une OBU homogène, un projet pilote régional (REETS) a été mis en place de 2013 à 2015 et clos en octobre 2015.

### **Quels sont les résultats de ce projet ?**

Le projet REETS avait pour but de proposer des services EETS au sein d'un projet régional auquel ont participé l'Allemagne, l'Autriche, la France, l'Espagne, l'Italie, le Danemark, la Pologne et la Suisse. DKV y a activement contribué depuis le début. Entre-temps, des solutions techniques communes ont été trouvées et des essais pratiques ont été effectués. Par ailleurs, des cadres contractuels et une plateforme d'information ont été élaborés. Les résultats ont été présentés lors de la journée dite *REETS Final Day* et suivis avec intérêt dans de nombreux pays européens (pays membres, exploitants du péage, prestataires de services). Ensuite, d'autres pays membres de l'Union européenne (la Belgique et la Norvège) ont présenté leurs systèmes de péage et fourni des informations sur leurs statuts et leur interopérabilité avec EETS.

### **Et ensuite ?**



L'Union européenne proposera un nouveau plan pour adapter la Décision de 2009 afin de faciliter la future mise en place d'EETS. Bien qu'officiellement close, l'initiative REETS est poursuivie. Nous sommes persuadés que ce projet aura des conséquences positives pour l'ensemble du processus EETS.