

TRANSITION

Viapass

Rapport annuel 2024



Table des matières

2024 a été une année paisible, nous offrant l'occasion de réfléchir aux dix années écoulées et de nous projeter vers l'avenir. Un regard sur la route, l'autre dans le rétroviseur. C'est dans cet esprit que notre rapport annuel prend une tournure différente cette année. Nous donnons la parole à nos collaborateurs de Viapass, qui partageront avec vous leurs perspectives sur le passé, l'année écoulée et l'avenir.

Bonne lecture !



4 Rétrospective 2024

8
En quelques mots
*Administrateur général
Johan Schoups*

12
Business Intelligence & Geomatics
Jonathan Jones

16
Affaires juridiques
Daphne De Keukelaere

20
Les contrôles
Denis Makelbergh

24
Les EETS
Oliver Dautrebande





28

Statistiques

32

Le prestataire principal
Wim Henssen

36

Communication
Stéphanie Fraikin

40

Finances
*Thierry Peeters et
Stephane Charles*

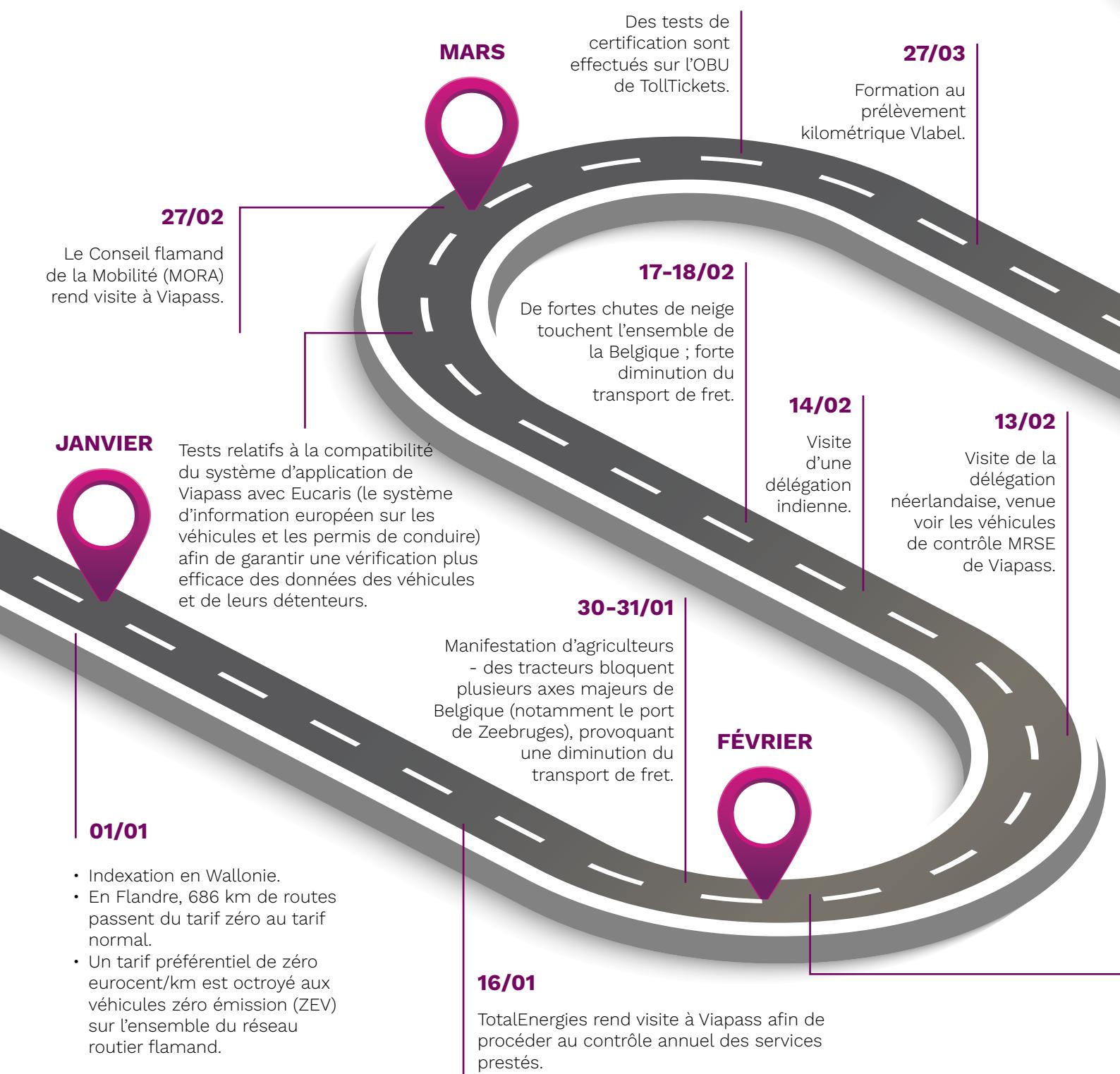
44

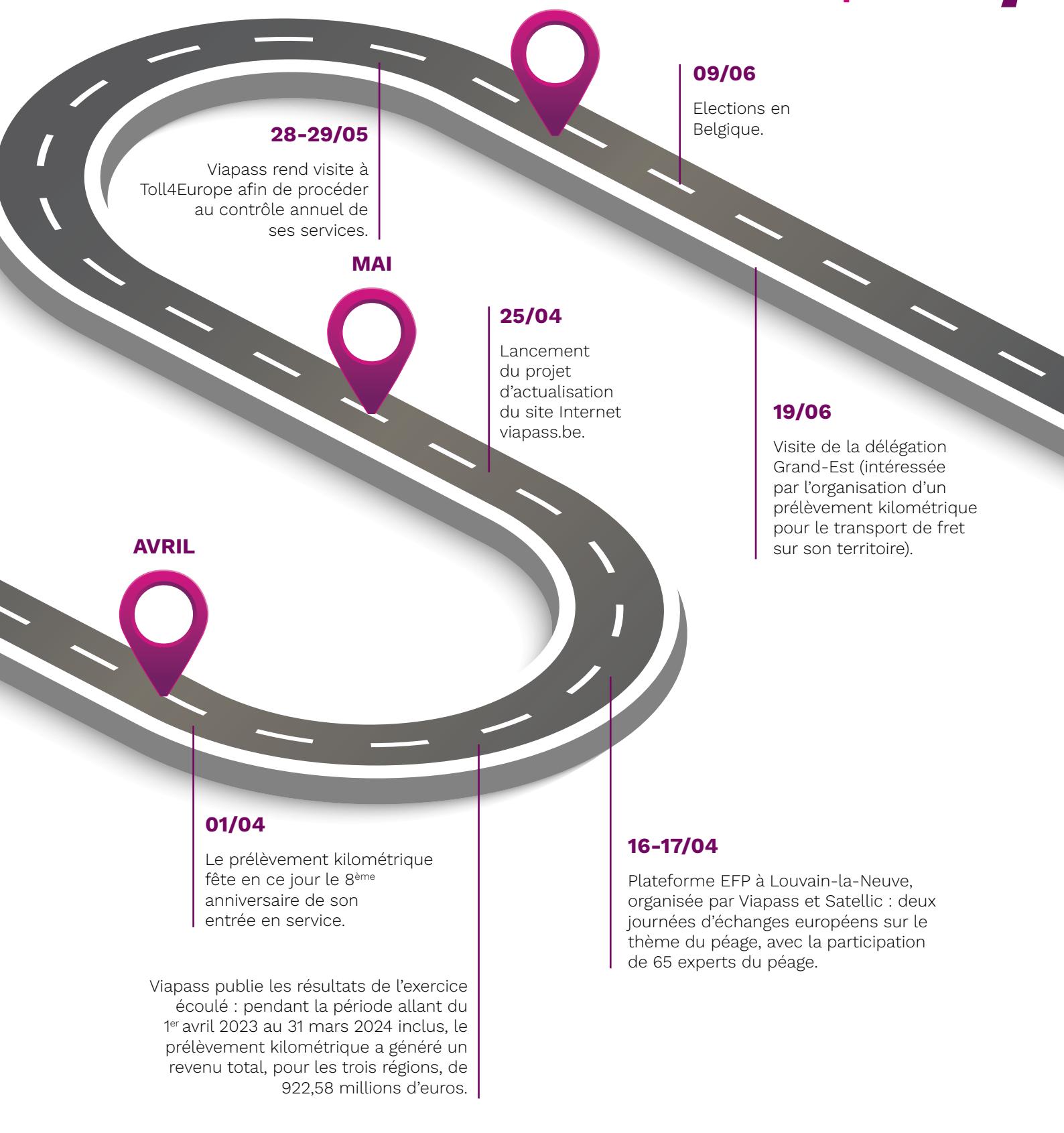
Les résultats

50

Les investissements

Rétrospective 2024

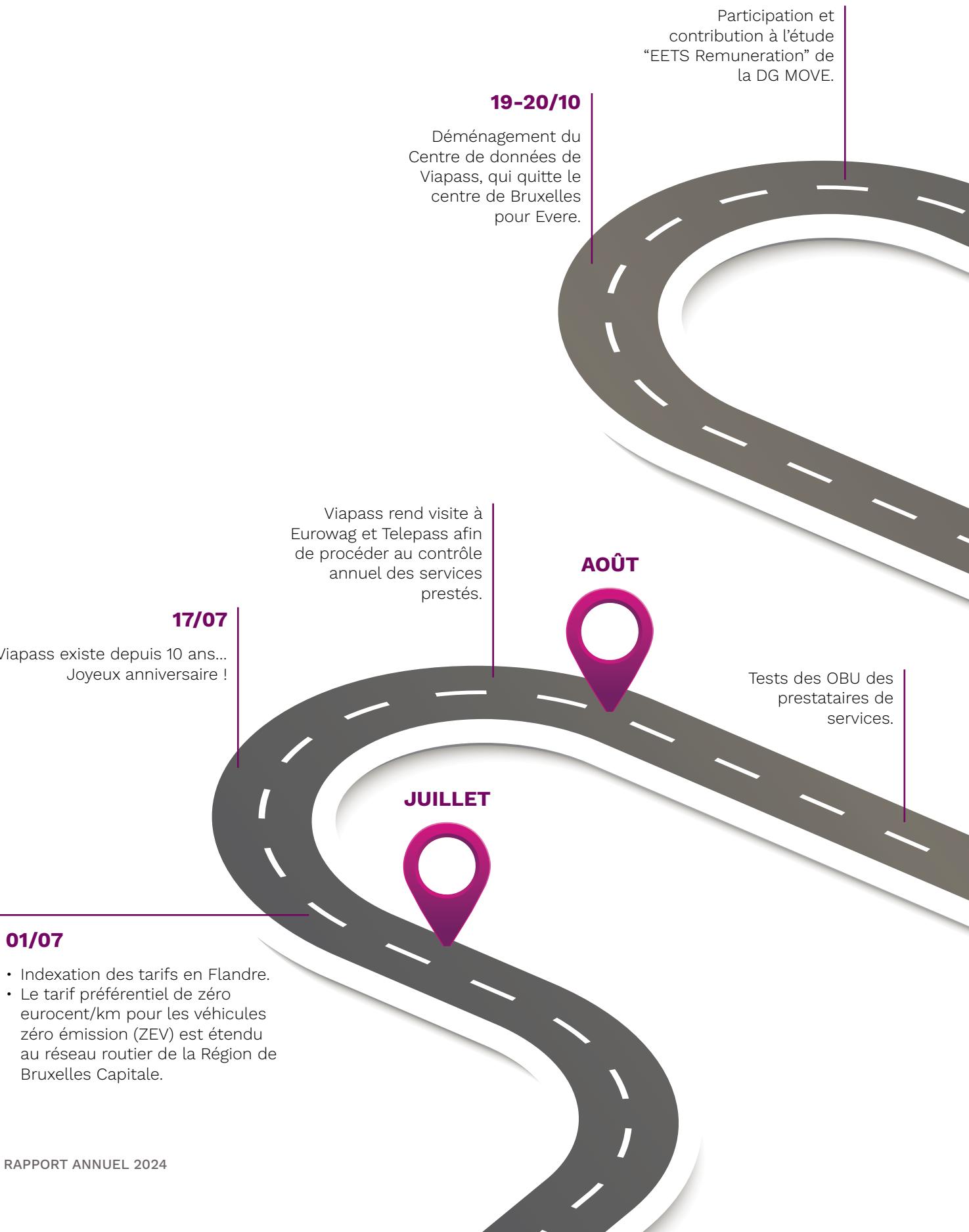




2/02

Viapass organise sa traditionnelle réception de Nouvel an au Musée du tram à Bruxelles. L'occasion de remercier tous les collaborateurs et acteurs concernés et de formuler le souhait de poursuivre cette collaboration fructueuse pendant l'année qui commence.

Rétrospective 2024





“Prochaine étape : intégration”

Johan Schoups a rejoint Viapass lors de sa création. Il en est l'administrateur général depuis 2014.

Quand avez-vous fait vos débuts chez Viapass ?

Ma nomination officielle a eu lieu en mai 2014, avant même que Viapass ne voie le jour. Ma mission était donc de créer Viapass. Un Project Management Office (PMO), avec une poignée d'anciens et toujours actuels collaborateurs de Viapass, avait été mis sur pied. Lors des phases préparatoires, des personnes attachées aux Régions avaient été désignées pour plancher sur le projet de Prélèvement kilométrique. Une fois l'appel d'offres clôturé, Viapass avait pour tâche de reprendre les rênes de l'opérationnel. Cela signifiait que Viapass devait être créé avant que le contrat de Prélèvement kilométrique puisse être signé puisque Viapass devait en être le signataire. Viapass a été créé le 17 juillet 2014 et le contrat fut signé le 25 juillet 2014. Tout s'est déroulé selon un agenda très serré.

Y a-t-il de grandes différences entre cette époque et aujourd'hui ?
C'est un fait qu'il y a de grosses différences parce que nous avons réellement démarré à partir de rien. Il est rare, en tant que fonctionnaire, d'avoir la chance de construire un service public à partir de zéro. Nous étions de véritables pionniers. Les choses allaient tellement vite pour Viapass que nous avons dû trouver un site. L'accord de coopération stipulait qu'il devait se situer en Région bruxelloise mais Bruxelles ne disposait d'aucun site. Nous avons rapidement réuni tout le monde ainsi que nos contacts afin de dénicher un site qui conviendrait.

Heureusement, nous avons trouvé un espace rue d'Arenberg, à la sortie des galeries Saint-Hubert, en plein centre. C'était un magnifique endroit où nous avons travaillé d'arrache-pied mais dans un esprit de pionniers. Comme le disait un ancien collègue de Viapass, aujourd'hui à la retraite, nous avons démarré avec trois personnes et une imprimante sur une boîte en carton. Parfaite description de la situation...

Nous avons démarré avec trois personnes et une imprimante sur une boîte en carton.

Et quelle différence y a-t-il entre alors et aujourd'hui, non seulement en termes de système mais aussi de collaborateurs par exemple ? Un changement est intervenu à la fois dans l'équipe et pour le site. Dans notre local de pionniers, nous avons démarré avec seulement deux personnes. Nous avons commencé à engager du personnel en 2015 et rapidement quadruplé l'effectif. Cela peut paraître beaucoup mais cela ne faisait finalement que dix personnes. Nous avons par la suite déménagé vers la rue de Koninck à un moment particulier puisque nous étions alors en pleine période de tests opérationnels. Nous avons déménagé le 1er mars et le prélèvement kilométrique est entré en vigueur le 1er avril.

A partir du 1er avril 2016, Viapass est rapidement passé de la phase de projet à la phase opérationnelle. L'ensemble du système a été construit en un an et demi, un

rythme plutôt rapide. Beaucoup de travail fut accompli la première année étant donné qu'il n'existait encore aucun prélèvement kilométrique. Nous avons mis en oeuvre un système couvrant la totalité du territoire national, avec trois percepteurs de péage, ce qui était unique en Europe. Tout le monde a travaillé très dur.

En 2017, nous avons entamé la transition de la phase de démarrage vers la phase de consolidation, sensée se poursuivre jusqu'en 2020.

Puis vint le Covid, ce qui a beaucoup changé les choses. Bien que rien ne fut réellement à l'arrêt, la situation s'en est trouvée modifiée. La force de Viapass résidait toutefois dans le fait que nous opérions déjà complètement en mode numérique.

Nous avions la possibilité de travailler tout aussi efficacement de chez nous et cela ne nous gênait en rien. Tous les systèmes, stockages, documents et procédures étaient disponibles sous forme électronique depuis le lancement.



Johan Schoups



En quelques mots

Nous avons démarré avec un système modeste, conçu pour fonctionner tout d'abord avec deux et ensuite avec trois prestataires de services. Nous l'avons ensuite industrialisé sur une bonne plateforme, ce qui nous permettait de faire tout ce que nous désirions. Nous avons pris le temps d'une réflexion en profondeur et de tout développer correctement. Le Hub de Viapass, par exemple, a été mis en oeuvre avec une certaine lenteur mais de manière sûre et en phases successives.

Après le Covid, nous avons démarré ce que nous appelons la phase de consolidation. Aujourd'hui, notre volonté est de transformer Viapass en une organisation robuste. Cela signifie que nous nous focalisons sur la gestion des services. Toutes les procédures sont documentées dans un catalogue. On y trouve, pour chaque fonction, la description précise de ce qui est fait, la manière dont c'est fait. Tout est enregistré. Une sorte de super gestion de connaissances. Nous sommes par ailleurs en passe de créer notre Service Desk.

Rien n'est jamais terminé, il est toujours possible d'améliorer les choses. Notre prochain défi consiste à sécuriser notre organisation robuste. Les données constituent notre précieux trésor et nous devons le protéger le mieux possible. Voilà pourquoi la cybersécurité a été propulsée au premier plan.

Ces dix dernières années, quel fut selon vous le plus beau moment ou le plus marquant ?

Nous avons vécu plusieurs épisodes passionnants. Le premier d'entre eux fut le 31 mars 2015, à minuit moins cinq, quand nous avons dû décider d'instaurer le prélèvement kilométrique. Nous l'avons fait sans hésiter et sans retard sur l'agenda, en dépit des nombreux lobbys d'utilisateurs, des fédérations, de l'étranger aussi, des critiques... Le 1er avril, à précisément 00:00:01, les

OBU ont basculé du mode indicatif au mode actif. Dès cet instant, chaque mesure a été comptabilisée, chaque péage devait être perçu. Ce fut un moment électrisant.

Il y eut également d'autres beaux moments. Par exemple, la publication de notre premier rapport annuel et l'annonce faite à la presse, quelques jours avant sa sortie. Nous l'avons fait trois années de suite. La première fois, le système venait tout juste d'être rendu opérationnel. Ce fut un moment palpitant. La deuxième fois, le système tournait déjà depuis un an et nous avions pris de l'assurance. La troisième fois, après deux ans, nous avions généré plus d'un milliard en recettes. Nous pouvions fièrement annoncer que le système était opérationnel et fonctionnait sans encombre. Il est une belle source de moyens de fonctionnement pour les autorités publiques, juste et sans fraude. C'est, là encore, une belle satisfaction.

Et en 2024 ?

En 2024, nous avons fêté nos dix ans d'existence, ce qui fut un moment très particulier. Nous l'avons célébré à plusieurs reprises, notamment à Louvain-la-Neuve, en présence de nombreuses personnes (la réunion EFP). Il était évident que nous sommes reconnus et appréciés par la communauté et que d'autres pays nous respectent. C'est une belle forme de validation lorsqu'ils se tournent vers nous pour du support ou des conseils. Notre célébration à l'Atomium, où nous avons fêté les dix ans de Viapass, fut également un moment très agréable. C'était fabuleux de pouvoir à nouveau réunir tous les pionniers.

Une constante, ici, est que nous nous reposons sur un groupe de spécialistes. Chacun prend sa tâche au sérieux et met tout en oeuvre pour le faire le mieux possible. Bien que la taille de notre équipe puisse paraître réduite, nous chapeautons en réalité de 400 à 500 personnes. Ce qui représente beaucoup de



Nous pouvions fièrement annoncer que le système était opérationnel et fonctionnait sans encombre.

travail. Mais chacun et chacune le fait avec beaucoup de conviction et de plaisir. Et, bien entendu, avec la dose nécessaire d'humour car il n'est pas question de se prendre au sérieux.

Que nous réserve l'avenir de Viapass ? En 2030, par exemple ?

Si j'avais une baguette magique et si je pouvais décider de ce qui adviendra, je trouverais comme allant de soi que Viapass continue d'exister. Pourquoi ? En raison des avantages d'échelle. Je ne peux pas m'imaginer que chaque Région gère son propre système de prélèvement kilométrique de son côté, avec ses propres équipes et des contrats séparés avec les prestataires. Cela s'avèrerait nettement plus cher que ce n'est le cas actuellement. Viapass ne vit qu'avec 0,002% des recettes, ce qui est particulièrement efficace.

Autre chose importante : la facilité pour l'utilisateur. Les gens ont besoin d'un visage, d'un nom,



d'un interlocuteur central et d'un système aisément appréhendable. Il me paraît dès lors évident que Viapass perdure. Tout le monde connaît le système Viapass.

La mobilité va changer de visage. Si nous voulons mettre en œuvre des actions efficaces en termes de financement et d'entretien des routes, de prévision de maintenance et de gestion intelligente du trafic, nous aurons besoin d'un système de mesure. Ce système doit connaître précisément les endroits et périodes de roulage, identifier les véhicules afin de gérer efficacement le trafic. Je ne parle pas ici forcément de prélèvement kilométrique mais de gestion kilométrique.

Si nous voulons résoudre l'engorgement routier, il faut à un moment en passer par là. Vous me voyez venir : la chose ne sera pas uniquement possible pour les poids lourds mais également pour d'autres véhicules. A l'heure actuelle, seuls 2% du parc automobile et environ 12% des kilomètres en Belgique sont concernés. Tout le reste correspond à d'autres types de véhicules. 2030 sera une date-clé.

Quel rôle pour la technologie ?

En effet, je suis persuadé que l'OBU disparaîtra à terme. Pour l'instant, tout le monde roule encore avec

un OIBU embarqué, ce qui est une bonne chose dans la mesure où cette technologie est utilisée depuis 2005, par exemple en Allemagne avec les OBU GNSS (positions GPS). Vingt ans plus tard, la taille de l'OBU a certes diminué mais il reste un équipement qu'il faut installer à bord.

A l'heure actuelle, tous les nouveaux véhicules disposent déjà d'un GPS et de plusieurs cartes SIM. Il devient difficile de convaincre les gens de coller ce genre de gros appareil sur leur pare-brise. Nous devons donc nous mettre en quête d'autres technologies. On peut imaginer une connexion aux systèmes embarqués du véhicule ou un changement dans la manière de procéder au péage ou à la prise de mesures. Par exemple via le vidéo-péage. On peut recourir à d'autres solutions pour remplacer l'OBU. Par exemple de la reconnaissance de plaque minéralogique, voire même un tag du type étiquette RFID, inséré dans la plaque minéralogique.

Bien que la taille de notre équipe puisse paraître réduite, nous chapeautons en réalité de 400 à 500 personnes.

Par ailleurs, les caméras sont partout. Rien qu'à Bruxelles, on en dénombre plus de 3.000 — celles de la police, celles des zones basse émission, celles de Viapass lui-même, des chemins de fer et bien d'autres encore. Au lieu que chacun agisse de son côté, la prochaine étape, à mes yeux, est l'intégration. Viapass peut devenir une source unique, indépendante, qui est en mesure et autorisée à utiliser les données collectées pour le prélèvement kilométrique, avec la garantie que

ces données seront exclusivement utilisées pour les objectifs convenus. Nous offririons cette garantie.

Je perçois l'avenir de Viapass sous la forme d'un organe neutre et très performant, comme il l'a toujours été. Le grand rôle de Viapass est celui d'un intégrateur et d'un gardien. Si nous devons élargir les tâches de Viapass, par exemple en utilisant encore davantage les données des OBU à des fins d'analyse du trafic, nous serons en mesure de générer encore plus de valeur ajoutée.

Nous disposons aujourd'hui d'une équipe performante qui procède déjà à l'analyse de certaines choses. C'est là une plus-value absolue. Par le passé, nous dépendions du comptage de véhicules avec des câbles tirés au sol ou de personnes qui se tenaient au bord de la route pour effectuer ce comptage. Nous pouvons désormais automatiser totalement ce processus. L'algorithme créé par Viapass permet d'obtenir en l'espace de deux semaines les chiffres de toute l'année.

C'est là une somme de connaissances qui peuvent être valorisées et qui procurent une valeur ajoutée aux autorités publiques. Ce serait en effet intéressant de pouvoir valoriser encore davantage nos connaissances et de pouvoir créer une sorte de spin-off de Viapass qui opérerait davantage dans le champ académique.

Si je devais souhaiter quelque chose, en plus de ma baguette magique pour le système, c'est d'une liste de souhaits. Cela n'est possible que si toutes les régions comprennent qu'elles peuvent elles aussi y trouver une plus-value. Sans oublier le courage de décider : voilà ce que nous allons faire et nous le faisons.

“2024 a plutôt été une année de transition.”



Jonathan Jones travaille chez Viapass depuis janvier 2017. Il est responsable de l'équipe BIG (Business Intelligence & Geomatics) et assure avec Amélie et Arnaud le suivi quotidien des résultats du prélèvement kilométrique.

Quand est-ce que tu as commencé chez Viapass ?

J'ai commencé chez Viapass en janvier 2017, Denis et moi sommes les deux premiers à avoir été engagés après le lancement du système. A ce moment-là, Viapass était composé de 7 personnes.

Comment étaient tes premiers mois ? As-tu du absorber toute une quantité d'informations ou est-ce que c'était un sujet que tu connaissais déjà ?

Le péage était nouveau pour moi, mais j'avais déjà une bonne connaissance de la partie GPS. Les informations que j'ai eu à assimiler au début se sont concentrées sur deux projets en particulier. D'un côté, les tests d'accréditation des EETS en cours à ce moment-là : il s'agissait de considérer ce qui était théoriquement prévu pour les tests et de voir comment les organiser en pratique.

Mon autre tâche immédiate a été de m'occuper des statistiques du prélèvement kilométrique, de comprendre quelles données étaient collectées chez Viapass et quels chiffres en ressortaient. Nous approchions la fin de la première année d'opération et il fallait annoncer les résultats de cette première année.

Au niveau technique, le système fonctionne toujours de la même manière qu'à ses débuts. En ce qui concerne l'organisation, cela reste une petite équipe. Les rôles et compétences de chacun se sont mieux définis au fil du temps. Nous utilisons désormais davantage d'outils comme Jira, Confluence et Qlik.

Je suppose que l'utilisation du data a donné une autre dimension à ce que Viapass peut faire ?

Quand je suis arrivé en 2017, il n'existe pas de système pour récupérer et exploiter les données que les prestataires de service nous envoyait quotidiennement (les fichiers de relevé quotidien du péage, etc.). Il a fallu construire un système à partir de zéro pour charger ces fichiers dans une base de données et mettre en place des rapports permettant d'avoir un aperçu régulier des chiffres. J'ai commencé à générer ces rapports une fois par semaine, au format PDF, et les envoyer par mail.



Jonathan Jones



Amélie Frère

Nous utilisons désormais davantage d'outils comme Jira, Confluence et Qlik.

Mais après cela, avec mon collègue de l'époque (Quentin) nous avons procédé à une refonte complète de tous les scripts de chargement de données en 2019. Nous avons aussi commencé à mettre en place tout ce qui concerne les dashboards dynamiques et Qlik à partir de 2019, début 2020 en fait. Ensuite, nous avons progressivement étendu l'utilisation de Qlik, qui est maintenant utilisé quotidiennement. Il y a eu beaucoup de travail au cours des trois ou quatre premières



Arnaud Adam

années pour mettre en place tous les outils de script de chargement de données, les bases de données pour le stockage, etc. afin de créer toutes ces infrastructures de reporting et de monitoring.

Et d'avoir ça maintenant disponible tous les jours... nous sommes loin du PDF hebdomadaire...

Les chiffres sont actualisés quotidiennement, ce qui permet de suivre en temps réel ce qui se passe et d'automatiser l'importation des données, etc. Ensuite, nous avons progressivement ajouté une couche d'alertes automatiques pour détecter les anomalies.

Qu'est-ce qu'on peut faire avec l'intelligence artificielle à ce niveau-là ?

Il y a certainement de nombreuses choses que nous pourrions faire avec l'intelligence artificielle. Cependant, nous avons besoin d'expertise spécialisée pour définir les contrôles à effectuer et comment les mettre en œuvre. L'IA ne serait pas nécessairement utile partout.

Un certain nombre d'analyses qui font partie des missions clés de Viapass et donc de nos monitorings quotidiens sont en fait assez simple : le prélèvement est collecté, déclaré, et transféré aux Régions.

L'équipe BIG a développé, ces dernières années, le Hub Viapass. C'est un pivot central où aboutissent les données de tous les prestataires de services.

Notre organisation est donc en mesure d'assurer, presque en temps réel, le suivi des résultats.

Mais l'IA pourrait être utile pour des analyses plus poussées et ponctuelles plutôt que pour être intégrée dans nos processus de monitoring quotidiens.

Et au fil des années, qu'est-ce qui t'a le plus marqué ?

Les deux éléments qui m'ont le plus occupé chez Viapass depuis le début sont les tests d'accréditation et le traitement des données (outils de statistiques, reporting et monitoring). Dans les deux cas, les développements ont été plutôt incrémentaux au fil du temps. Nous sommes passés progressivement de la nouveauté d'une demande (comme un test pour une certification, par exemple) à une forme de routine. Chaque nouvelle demande a apporté son lot d'expérience, de même pour les demandes de données, ce qui nous a rendus encore plus efficaces avec le temps pour traiter ces demandes. Nous avons développé une expertise en interne pour répondre à tous ces besoins.

En 2024, il y avait quelque chose de spécifique ?

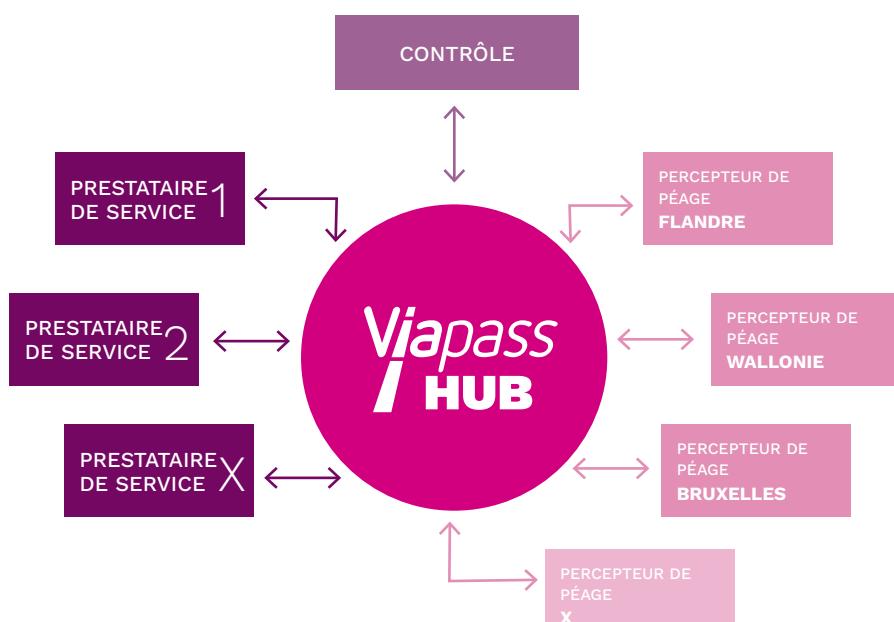
Lorsque Amélie a rejoint l'équipe en 2023 nous avons lancé un grand projet de refonte de nos outils de monitoring, ce que nous appelons

le cycle de vie du péage - de la déclaration du prélèvement collecté au jour X jusqu'à son versement aux régions.

2024 a plutôt été une année de transition. Nous sommes maintenant matures dans nos opérations quotidiennes et de grands projets sont en préparation. Le projet Route Ticket a été malheureusement reporté, et Viapass se penche sur la question du prélèvement kilométrique lié au CO₂, à la fois sur le plan technique et en collaboration avec les régions. De plus, la fin du contrat DBFMO approche en 2028.

Nous sommes maintenant matures dans nos opérations quotidiennes et de grands projets sont en préparation.

Aspects techniques mis à part, sur la fin de 2023 et 2024, nous avons participé à des activités qui n'étaient pas 'business as usual'.



en particulier le soutien apporté à Daphne pour l'analyse d'impact en protection des données privées.

Qu'est-ce que tu imagines pour 2030 ?

Il y aura évidemment le renouvellement du contrat avec le prestataire de service national, Satellic, qui va nous occuper considérablement déjà maintenant. Cela aura un impact sur notre travail au quotidien et sur les développements à effectuer en interne. En fonction des choix d'architecture que nous ferons pour le futur système Viapass 2.0, il est probable qu'une grande partie de notre infrastructure de reporting et de monitoring devra être adaptée aux nouveaux contrôles à réaliser dans ce nouveau système. Le format des données échangées pourrait également changer, etc. Tout cela représentera tout de même un travail considérable.

Mais si je devais exprimer une vision pour 2030 qui sort un peu de ce cadre, je dirais que ce vers quoi j'aimerais aller, c'est de positionner Viapass comme un acteur reconnu pour son expertise dans les études de mobilité et de déplacement des poids lourds. Ainsi, en plus des revenus du péage, nous pourrions



mieux valoriser les développements sur base des données trafics réalisés par Arnaud depuis qu'il a rejoint Viapass à l'été 2020 et fournir des services à valeur ajoutée aux régions sur ces sujets. Cela constituerait un pôle de compétences au sein de Viapass, permettant de proposer une série de services utiles aux régions. Ou même, pour être ambitieux, à la société, pour toutes les questions liées à la mobilité.

Depuis le début...

Perfectionnement
des tests
d'accréditations
EETS

Lancement du
HUB Viapass

Introduction
de dashboard
dynamiques

Développement
des outils de
monitoring



“Le DPO est parfois ‘l’enquiquineur’ de service”

Daphne De Keukelaere occupe le poste de Policy Advisor, Data Protection Officer et responsable RH

Quand avez-vous rejoint Viapass et à quelle fonction à l'époque ?

J'ai commencé le 1er février 2023. On m'a laissé le temps de me familiariser avec le contexte tant interne qu'externe de Viapass. D'une part, avec l'Office Management, à savoir les contacts avec les fournisseurs internes en matière de logistique, de soft RH et de fonctionnement interne. De l'autre, avec la stratégie et la législation en matière de tarification

routière. En avril 2023, j'ai inauguré le chapitre des trajets juridiques et du volet protection des données. Une série de modifications sont entre-temps intervenues dans le cadre légal : la transposition de la directive européenne, la clarification du champ d'application du droit matériel et l'introduction de mesures concernant les directives zéro émission. Actuellement, dans le cadre de ce projet initial, les mesures concernant la protection des données et le système secondaire restent toujours à l'ordre du jour. Le système de prélèvement kilométrique n'a rien d'immuable. Bien au contraire, les tendances dans ce domaine évoluent chaque jour. Cela doit également se refléter dans la gouvernance. Et

ce, toujours en concertation avec les trois régions, la Sofico et nos conseillers juridiques externes. Compte tenu de mon expérience dans le domaine RH et suite au départ de notre collègue Finances, mes fonctions se sont élargies à la paie fin 2024.

En quoi les choses ont-elles changé ?

Depuis mon arrivée, l'accent a davantage été placé sur la coordination et l'organisation des trajets juridiques que sur le droit substantiel. Contrairement à mon prédécesseur, je n'ai pas suivi de formation de juriste. Je me concentre principalement sur le bon fonctionnement des



Le développement futur du système de prélèvement kilométrique impliquera de consentir d'importants efforts en termes de protection des données et de la vie privée.



Daphne De Keukelaere

groupes de travail et sur l'exercice de transposition en processus stratégiques internes.

Si l'on considère la mission de Viapass, on constate qu'elle s'articule précisément autour de la coordination et de la conciliation des trois Régions. Ma principale tâche est de veiller à ce que la ligne de communication entre les services juridiques des Régions et de la Sofico soit efficace et ouverte en permanence.

Le développement futur du système de prélèvement kilométrique impliquera de consentir d'importants efforts en termes de protection des données et de la vie privée.

Quels furent les faits marquants de 2024 ?

En ce qui me concerne, le fait de décrocher mon certificat de DPO fut une belle réussite. La formation était plutôt exigeante, tant en termes juridiques que techniques, et je suis extrêmement fière de l'avoir

C'est l'essence-même de Viapass : nous sommes une seule et même équipe, toujours prête l'un pour l'autre.

obtenu. En 2024, dans le droit fil des trajets juridiques, nous avons par ailleurs adapté le paramètre de correction par le biais d'un accord de coopération exécutive, l'adaptation d'un de ses articles qui devait être approuvé et signé par les trois Régions. Après rédaction et approbation du texte, Johan a enfourché sa bécane pour se rendre aux sièges des gouvernements flamand et bruxellois. C'était évidemment plus efficace au centre-ville de Bruxelles. Pour ma part, j'ai pris la voiture, direction Namur, afin de récolter les signatures. Un véritable top-là virtuel. C'est l'essence-même de Viapass : nous sommes une seule et même équipe, toujours prête l'un pour l'autre.

Depuis le début...

Tarif préférentiel pour véhicules ZEV en Flandre et dans la Région de Bruxelles-Capitale

Data Privacy Impact Analysis (DPIA) du système de prélèvement kilométrique

Paramètre de correction

Transposition de la Directive EETS

Ce paramètre de correction est un véritable fait marquant. Le paramètre de correction est un mécanisme qui a pour effet de repérer les éventuelles imprécisions techniques du système. La grande précision technique de notre système nous a permis de réduire ce paramètre de correction d'un demi pour cent. Cela se traduit concrètement par un calcul plus efficace des péages en fonction de la réalité. Il a pour cela suffit d'appliquer un pourcentage et de recueillir quelques signatures. Si, pour ce faire, vous devez prendre la voiture, direction Namur, vous le faites bien volontiers et avec le sourire.

Quels seraient vos souhaits pour l'avenir de Viapass ?

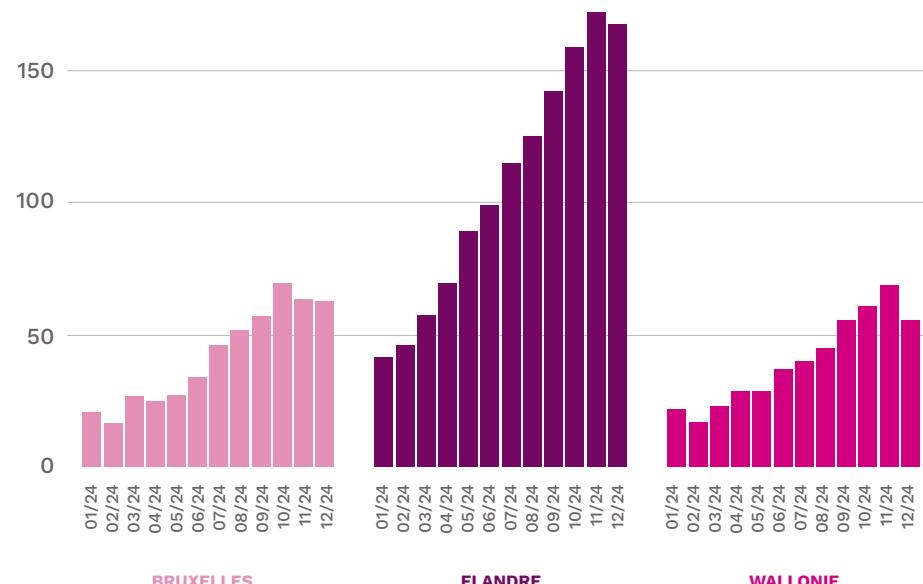
Ce que je voudrais absolument voir se concrétiser, c'est une collaboration encore améliorée entre les régions, avec des lignes de communication plus claires et une plateforme de concertation opérationnelle. Qu'est-ce que j'entend par là ? Actuellement, nous en appelons, d'une part, au conseil d'administration, ce qui se fait au niveau macro et politique, et, de l'autre, à des ressources purement exécutives. Moi-même et les juristes des régions opérons essentiellement au niveau exécutif. Mettre en place une concertation entre les responsables administratifs concernés des ministères régionaux et notre équipe permettrait de clarifier sensiblement la ligne

de communication. Cela nous permettrait d'être plus rapide sur la balle, dans un contexte en mutation toujours plus rapide. De nouveaux modes de travail sont aujourd'hui très en vogue dans le monde RH. Par exemple, le télétravail et le travail au bureau. Cela exige parfois de s'organiser différemment qu'avant le Covid mais les choses se passent très bien. Il demeure important de veiller à une bonne ambiance entre collègues, même lorsque l'on travaille beaucoup à domicile. Créer un environnement de travail attrayant est un défi constant mais, chez

Viapass, nous ne le ressentons pas vraiment comme tel étant donné que nous formons une petite équipe très unie.

**Si, pour ce faire,
vous devez
prendre la voiture,
direction Namur,
vous le faites très
volontiers et avec
le sourire.**

Nombre unique de véhicules zéro émission par mois (2024)



Politique de protection des données

Politique RH

Trajet juridique "Route Ticket"

Comment voyez-vous les choses du point de vue d'une Data Protection Officer ?

La protection des données englobe une série de mesures qui sont évaluées en permanence, à intervalles réguliers. Raison pour laquelle un DPO (Data Protection Officer) est essentiel. Un DPO passe en revue tous les départements et définit des procédures, ce qu'on peut comparer à un audit interne. Il remplit plusieurs rôles de conseiller ainsi qu'un rôle pédagogique. Par exemple, l'organisation de formations régulières, d'instructions et l'offre de conseils formels et informels pendant les réunions. Il arrive qu'en tant que DPO, vous soyez perçu comme l'"enquiquineur" de service.

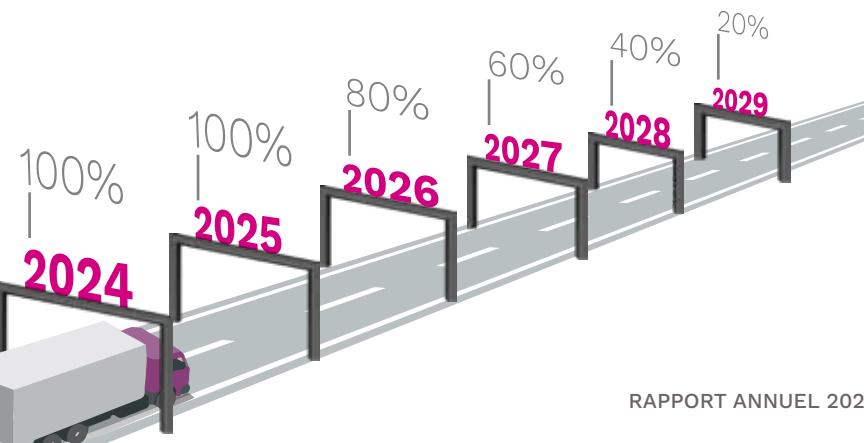
Mon rôle prend chaque jour de l'importance. Aucun jour ne passe sans que paraisse un article au sujet de pirates ou de tentatives de piratage. C'est également source de risques pour nous, que ce soit d'un point de vue technique et informatique générale ou pour la protection des données personnelles. La prise de conscience en la matière progresse fortement. Et à juste titre car personne ne désire que ses données personnelles soient exposées à tous vents. Cela suppose pas mal d'organisation, de surveillance et d'implémentation de nouveaux processus. Le développement futur du système de prélèvement kilométrique impliquera de consentir d'importants efforts en termes de protection des données

et de la vie privée. Le RGPD et les dispositions ultérieures en matière de protection des données et de vie privée qui en ont découlé sont à la fois complexes et simples, dans la mesure où la protection des données et la vie privée sont des droits humains. La protection des données est en fait une question de protection des droits humains et les droits humains sont non seulement universels mais surtout quelque chose d'essentiel. La technologie actuelle et son évolution rapide, par exemple avec l'IA, font de la protection des données personnelles un défi toujours plus grand et plus important.

Véhicule zéro émission **TARIF ZÉRO**

RÉDUCTION PROGRESSIVE DU TARIF ZÉRO

Le tarif zéro pour véhicules zéro émission, appliqué en Flandre et dans la Région de Bruxelles-Capitale, sera progressivement diminué de 20% après deux ans



“Plus de flexibilité pour encore mieux répondre aux besoins des régions”



Denis Maekelbergh travaille chez Viapass depuis mars 2017. Coordinateur de l'enforcement, il s'occupe entre autres de la coordination entre les régions, du Compliance Center...

Tu as commencé chez Viapass en mars 2017. Est-ce que Viapass a beaucoup changé dans les sept dernières années ?

Viapass a changé. Sa taille est restée relativement stable, avec une dizaine de personnes, mais la perspective a évolué. Au début, nous avions le statut de pionniers, car nous étions les premiers à mettre en place un prélèvement kilométrique ouvert aux EETS et avec plusieurs Toll Chargers. Un système aussi complexe n'existe pas auparavant, nous avons donc dû le créer de toutes pièces. Le prélèvement kilométrique a été lancé, soutenu par un système très technique. Des ingénieurs en informatique se sont penchés sur le sujet pour rendre les informations accessibles.

Aujourd'hui, nous sommes davantage dans une phase de "croisière". Nous avons une ligne directrice claire, que nous suivons, et nous savons où nous allons. À tous les niveaux, que ce soit en finance ou en informatique, nous sommes bien rodés. Grâce à ce rythme de croisière, certains départements peuvent "profiter de



Denis Maekelbergh

la vue" et explorer les possibilités d'amélioration du système.

Et en ce qui concerne spécifiquement l'Enforcement ?

Niveau taille ? Oui, cela s'est rationalisé. Par exemple, au Compliance Center, nous avions des personnes présentes tous les jours sur site, travaillant quotidiennement sur les images, ce qui pouvait leur prendre toute la journée. Aujourd'hui, nous avons adopté un mode de fonctionnement où moins d'équipes sont constamment présentes et nous ne travaillons plus tous les jours sur le traitement des images du prélèvement kilométrique. Par exemple, la Flandre a décidé de renforcer les équipes uniquement les mardis et vendredis, et de traiter les images ces jours-là. Le reste du temps, elles gèrent les plaintes et autres tâches.

Au niveau technologie, le système mis en place en 2016, installé en 2014-2015, n'a pas changé. Ce sont les mêmes portiques, les mêmes trépieds. Les véhicules ont changé, mais le matériel embarqué est resté le même. Ce qui a principalement

évolué, c'est l'utilisation des données. Auparavant, au Compliance Center, les agents visionnaient toutes les images une par une, sans établir de liens entre elles. Ils traitaient un camion, puis passaient au suivant. Il arrivait qu'un même camion soit traité jusqu'à cinq fois, parfois sept fois, par un ou plusieurs agents pour une même journée car les véhicules passent souvent sous plusieurs portiques dans la même région.

Aujourd'hui, nous sommes davantage dans une phase de "croisière".

Le dernier grand changement apporté au système a été l'ajout d'une sorte d'intelligence pour regrouper l'ensemble des cas par plaque d'immatriculation. Cela permet de faire une seule analyse, de vérifier une seule fois les données et d'effectuer toutes les analyses annexes en une fois. Grâce

Depuis le début...

Intégration, amélioration et augmentation du nombre de contrôles

Traitement des données combinées

Remplacement régulier des véhicules de contrôle

Montants des amendes adaptés

Les contrôles

à cette rationalisation, nous pouvons traiter les images plus rapidement, car nous n'effectuons les traitements qu'une seule fois. Même si chaque traitement ne prend que 2 minutes, avec 3000 images à traiter, cela représenterait 6000 minutes. L'efficacité a donc considérablement amélioré la durée de traitement.

Est-ce que Viapass envisagerait de travailler avec une intelligence artificielle ?

Nous avons envisagé d'intégrer de l'IA, mais pour le moment, nous n'en avons pas encore mis en place. Nous restons dans une approche humaine, surtout lorsque des amendes sont en jeu. Les amendes peuvent rapidement atteindre des montants élevés. Par le passé, les amendes étaient systématiquement de 1000 euros. Aujourd'hui, les montants des amendes varient, mais les sommes peuvent toujours augmenter rapidement. Nous devons garder une approche humaine, qu'il s'agisse de sociétés ou de particuliers.

Et dans les dernières années quelle était ta plus belle expérience ?
Ce qui m'a le plus marqué, c'est l'efficacité avec laquelle les agents peuvent conduire des actions et se rendre compte que chaque région a ses spécificités. Nous sommes parvenus à mettre en place un système qui est efficace et intéressant à observer de l'extérieur ; de jour comme de nuit.

À Bruxelles, par exemple, ils ont l'habitude de mener de grandes opérations où de nombreux véhicules peuvent être contrôlés simultanément par différents services régionaux et policiers. Le camionneur peut être embêté parce qu'il perd 15 minutes, mais s'il avait été arrêté 15 fois pour des contrôles distincts, il aurait perdu beaucoup plus de temps. C'est très efficace et Bruxelles a cette capacité.

En Wallonie, les agents parcourent beaucoup de kilomètres, effectuent des contrôles actifs sur la route, et couvrent tout leur territoire grâce à une répartition bien organisée.

En Flandre, ils ont tout intégré, ce qui signifie que leurs systèmes sont très interdépendants. Leur approche consiste entre autres à avoir un point de contrôle central unique, avec un ou deux MRSE, et à rassembler tout le monde.

On peut passer d'une région à l'autre, observer des méthodes différentes et constater que cela fonctionne.

Depuis le début de l'année dernière, nous avons atteint un système mature, capable d'évoluer et d'apporter de réels bénéfices.

Depuis le début de l'année dernière, nous avons vraiment atteint un système mature, capable d'évoluer et d'apporter de réels bénéfices. C'est depuis que nous avons changé notre manière de travailler au compliance center que nous avons vraiment retravaillé la mise à disposition des informations chez Viapass, car nous recevons encore beaucoup plus de données du système.

Avant, nous recevions un rapport hebdomadaire à jour fixe. C'étaient des chiffres et des tableaux, pas très agréables à lire. Aujourd'hui, nous recevons des rapports très régulièrement. John et son équipe (équipe BIG, Business Intelligence & Geomatics) a mis en place un



**39
PORTIQUES**

**22
POINTS DE
CONTRÔLE
FLEXIBLES**

**55
FONCTIONNAIRES
POUR
3 RÉGIONS**

**38
VÉHICULES
ET MOTOS DE
CONTRÔLE**



En 2024...

848.251.540

Détections véhicules non soumis ou en ordre de prélèvement kilométrique, de ceux-ci

102.876.294

étaient des camions dont

546.370

camions n'étant pas en ordre ou mal paramétrés

outil de visualisation qui permet de voir le système en quasi-temps réel. Nous pouvons observer son état, détecter les anomalies et agir rapidement.

En résumé, c'est ainsi que les choses ont évolué. Et il y a toujours de nouveaux projets à venir.

Et pour le futur, par exemple 2030, est-ce que tu as déjà une vision ou une idée dans ton domaine mais aussi Viapass en général ?

Pour moi, les trois régions travaillent toujours ensemble. Elles sont toujours sur un pied d'égalité, même si je pense que le système devra évoluer. Je vois un système plus flexible. Aujourd'hui, nous avons un système basé sur des règles de sécurité extrêmement strictes (par exemple, changer une virgule sur un écran prend trois mois...). Je vois donc un système plus similaire à un site web, où Viapass peut modifier et adapter le site, ajouter des informations au système par régions... Il pourra être personnalisé pour mieux répondre à leurs besoins. Tout en gardant un même niveau de sécurité.

En ce qui concerne les brigades d'intervention, les véhicules seront plus diversifiés dans les trois régions, et ne pas se limiter uniquement aux camionnettes. Il faudrait davantage de petites unités, comme des motos ou des voitures, pour pouvoir intercepter un véhicule et effectuer cette sorte de regroupement pour ramener tout le monde sur un point de contrôle. Nous avons remarqué que si un contrôle est effectué à un point fixe, il arrive qu'en 30 minutes, tout le monde est au courant et personne ne passe plus. Il faut donc avoir cette idée de réseau et de flexibilité.

Au niveau matériel, pourquoi ne pas envisager des caméras en couleur ?

Nous avons dû choisir à l'époque une technologie en noir et blanc, très efficace, mais aujourd'hui tout à fait perfectible. Nous constatons que les interceptions sont parfois fort complexes avec cette technologie noir et blanc, repérer un véhicule 'gris' au lieu de 'vert' sur l'autoroute, ce n'est pas évident. De nos jours, nous pouvons obtenir des images en couleur avec un niveau de détail incroyable.

De nos jours, nous pouvons obtenir des images en couleur avec un niveau de détail incroyable.

Enfin, je pense que la sécurité peut aujourd'hui être assurée au niveau informatique. Il faudra mettre les moyens en place, mais nous pourrons l'obtenir tout en ayant un système beaucoup plus facile à utiliser.

Et en envisageant réellement le futur, ce serait avec une sorte de superposition sur le tableau de bord pour les MRSE...

Pourquoi pas ? Je peux envisager des opérations de contrôle avec des drones. Je suis conscient qu'il existe des problèmes de sécurité liés à l'utilisation de drones au-dessus des autoroutes, mais ils pourraient opérer sur les côtés. Même pour une opération de contrôle statique, ces technologies ont déjà été mises en place avec un drone à Bruxelles pour leurs contrôles de grande envergure.

Nous avons des technologies nouvelles partout et tout a fortement évolué en 10 ans.



“Notre expertise n'est pas suffisamment exploitée en Belgique”

Olivier Dautrebande est responsable des prestataires de service EETS qui opèrent en Belgique.

Quand est-ce que tu as commencé chez Viapass ?

J'ai commencé tout au début. En 2014, mais j'étais déjà là avant sur le projet qui a mené à Viapass, en 2011.

Au fil des années, quelle a été ton expérience la plus marquante, significative, belle ou importante ?
 Ce qui me frappe encore aujourd'hui, c'est la dissonance entre notre reconnaissance au niveau européen et notre utilisation en Belgique. Au niveau européen, notre système est reconnu et nous sommes sollicités pour participer à des échanges avec différents pays et acteurs du monde du péage. Cependant, en Belgique, nous sommes moins impliqués dans les réflexions sur les nouveaux projets. Par exemple, lors des discussions liées à Smart Move à Bruxelles, nous n'avons fait part d'aucune consultation. De même, les discussions récentes sur les vignettes se déroulent sans notre participation. Cela me surprend, car nous avons une expertise précieuse grâce à nos activités et nos contacts européens, voire internationaux. Je trouve que cette expertise n'est pas suffisamment exploitée en

Belgique, notamment dans les réflexions sur la mobilité, le péage et le remplacement des taxes sur les carburants par d'autres modes de financement des infrastructures.

Et concernant les EETS, y a-t-il eu beaucoup de changements au fil du temps ?

Concernant les EETS, je pense que ce qui a changé, c'est la perception de leur utilité. Pendant plusieurs années, c'était mon cheval de bataille. En Belgique, nous voulions commencer avec un seul fournisseur, sans prendre en compte les besoins des utilisateurs. Notre boîtier ne pouvait pas être mis en œuvre pas dans les autres pays, et ceux des autres pays ne fonctionnaient pas en Belgique. Au début, cela a suscité des réticences. Finalement nous avons décidé d'ouvrir aux EETS et les avons accompagnés pendant quelques années. Maintenant, cela fonctionne bien. Avec une approche pragmatique, liée à la taille de Viapass, nous avons établi certaines règles permettant de vérifier l'interopérabilité avec notre système. Nous avons fait preuve de pragmatisme pour faciliter l'accès et le partage de notre réseau, tout en étant équitables entre les différents acteurs.

Et en 2024, est-ce qu'il y avait quelque chose qui t'a marqué plus ?
 L'organisation de la réunion biannuelle de l'EFP EETS Facilitation



Olivier Dautrebande

Je suis très fier de la place qu'occupent aujourd'hui les EETS en Belgique, avec une part de marché de plus de 70 %

Platform) a été un moment mémorable. Cette plateforme d'échange entre les acteurs, qu'il s'agisse des prestataires de services ou des toll chargeurs, fonctionne depuis près de dix ans. Viapass y participe activement en fourniant du contenu, en échangeant et en partageant son expérience. Organiser cet événement en Belgique a été une belle réussite.

Depuis le début...

Savoir-faire mis à la disposition des nouveaux perceuteurs de péages souhaitant mettre en place un système de péage.

Améliorations du système de traitement des images

Utilisation d'EUCARIS, la plateforme d'échange pour les données d'identité des véhicules

La part de marché des prestataires EETS n'a cessé d'augmenter depuis le lancement pour atteindre 70% fin 2024.

Tu t'es beaucoup occupé de l'enforcement aussi, pendant l'absence de Denis...

Un exemple de changement effectué en 2024 : il arrive parfois que le système ait des difficultés à déterminer le poids d'un camion, comme par exemple s'il est supérieur ou inférieur à 3,5 tonnes ou s'il est à 11 ou à 13 tonnes. Or, 11 tonnes et 13 tonnes correspondent à des catégories de tarif différentes. Le système affiche une image lorsqu'il détecte une incohérence. L'agent en charge de la vérification doit donc décider sur base d'une photo la bonne catégorie du camion. Ce qui n'est pas toujours possible. Dans ce cas, il demande une copie des documents d'immatriculation qui lui permet de vérifier la bonne catégorie. S'il s'avère que les informations sont correctes, ce camion est «filtré» du système et ne générera plus de détection lors de son prochain passage.

Si les informations sont incorrectes, une amende est infligée, la personne corrige, et la fois suivante, tout est bon. Grâce à cette approche, nous avons réduit d'un facteur 10 le nombre de détections erronées, car le camion était souvent dans la bonne catégorie, mais le système avait un doute. Nous avons donc ajouté de l'intelligence au système. Cela permet de mieux cibler les cas problématiques nécessitant une sanction.

Peut-être qu'à l'avenir, nous pourrons automatiser ce processus, qui est actuellement manuel. Nous pourrions ainsi ajouter encore plus d'intelligence au système. Cette approche a porté ses

fruits sans nécessiter de grands changements dans le système ou dans le fonctionnement avec les prestataires.

Et comment est-ce que tu vois Viapass, on va dire en 2030?
Viapass a démontré qu'une structure interrégionale peut être efficace. En Belgique, on parle souvent de « lasagne institutionnelle » en raison des multiples niveaux administratifs (provinces, régions, communes), Viapass se distingue par sa structure légère et efficace. Comparée à nos voisins qui ont des systèmes similaires, Viapass parvient à faire fonctionner un système rentable avec une petite équipe.

Viapass parvient à faire fonctionner un système rentable avec une petite équipe.

D'ici 2030, la mobilité et les questions de péage prendront certainement plus d'importance. La perte des accises sur les carburants devra être compensée par d'autres modes de financement, et la congestion reste un problème majeur. Il serait donc logique d'élargir le champ d'action de Viapass pour couvrir tous les aspects du péage. Que ce soit pour les véhicules légers ou pour des initiatives spécifiques à Bruxelles, cela devrait rester dans le cadre de Viapass.

Chaque région doit conserver son autonomie politique, car les défis varient : la Flandre connaît plus de congestion que la Wallonie, et Bruxelles a ses propres particularités. Cependant, une coordination et une homogénéité du système sont essentielles pour les utilisateurs de l'infrastructure, qu'ils roulent en Flandre, en Wallonie, en Belgique ou en Europe. Étant un pays de transit avec une grande part de transporteurs étrangers, il est crucial de faciliter la vie de ceux qui utilisent nos routes.

Et au niveau de la technologie ?
En termes de technologie, nous n'aurons plus besoin des fameux OBU à brancher sur un allume-cigare, une solution qui semble appartenir au siècle dernier. Alors, qu'est-ce qui va les remplacer ?

Il y a deux possibilités. Premièrement, nous pourrions utiliser des systèmes de caméras, qui sont déjà omniprésentes. Pourquoi ne pas les utiliser pour les voitures et les camions ? Cela permettrait de ne pas devoir installer d'équipement dans les véhicules, mais plutôt d'utiliser des infrastructures extérieures dont certaines déjà existantes.

Deuxièmement, ou même en combinaison avec la première solution, nous pourrions utiliser les communications entre véhicules et infrastructures. Les véhicules deviennent de plus en plus intelligents, et il serait judicieux de tirer parti des équipements déjà disponibles dans les véhicules, sans ajouter de dispositifs supplémentaires.

Et activer un service...

Activer un service via smartphone est une idée intéressante. Par exemple, mes enfants, lorsqu'ils montent en voiture, la première chose qu'ils font, c'est lancer Waze et/ou Spotify et c'est parti. Ils pourraient payer leur péage de la même manière : l'application se lance dès qu'ils connectent leur téléphone à la voiture, et le paiement est effectué automatiquement.

Je pense qu'il y aura une combinaison de différentes solutions. Toutes les voitures n'auront peut-être pas l'équipement nécessaire, mais le smartphone pourrait suffire, ou un

petit dongle à brancher sur une prise dans la voiture. Pour les camions, il y a aussi des évolutions en cours. Plutôt que d'ajouter un OBU, on pourrait utiliser le Smart Tacho, un appareil déjà présent dans les camions et doté de la technologie nécessaire pour le péage.

Ces changements arriveront, et des tests seront probablement réalisés cette année. D'ici 2030, il y aura certainement différents outils pour collecter les péages: calculer les kilomètres en Belgique et payer sur les systèmes DSRC en France. Utiliser autre chose qu'un OBU semble être la seule solution viable pour

les voitures légères. Je ne vois pas comment on pourrait imposer à tout le monde de placer un boîtier sur le pare-brise ou le tableau de bord.

Aujourd'hui, je pense que lorsque les solutions sont flexibles et faciles à utiliser, les gens sont prêts à payer. Pour moi, l'élément le plus important, quel que soit le futur système, en 2030 ou au-delà, c'est de prendre en compte l'utilisateur. Ce qui est essentiel, et qui résonne de plus en plus dans la classe politique, c'est la simplification et l'orientation client.

OBU ENREGISTRÉS PAR PAYS



Statistiques

Une moyenne de 150 000 poids lourds assujettis au péage circulent chaque jour ouvrable sur les routes de Flandre, de Wallonie (SOFICO) et de Bruxelles. Viapass collecte les données anonymisées de ces véhicules.

Le gouvernement a confié à Viapass la mission de vérifier l'ensemble des données et des flux d'argent. Viapass dispose de données nationales uniques en leur genre et publie des statistiques-clé annuelles et trimestrielles.

Les **statistiques annuelles** reprises dans ce rapport annuel sont le reflet des relevés de base qui correspondent aux tâches essentielles de Viapass. A savoir :

le péage

- par région
- par mois, afin de pouvoir assurer le suivi régulier des recettes
- par catégorie de poids
- par classe Euro

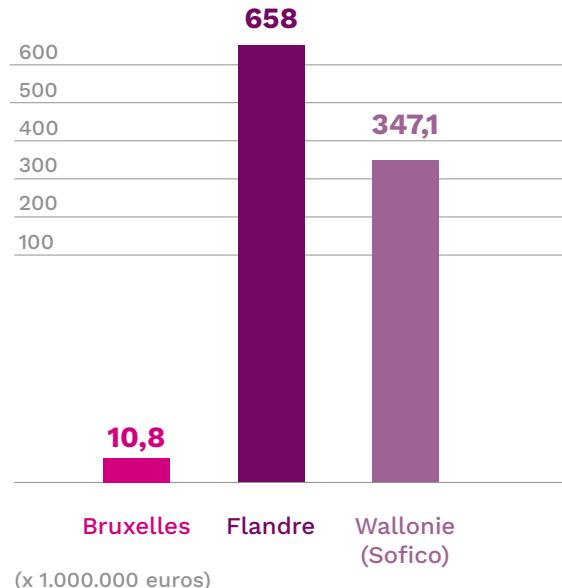
le top 10 des nationalités de poids lourds empruntant les routes de Belgique

Les **statistiques trimestrielles**

(téléchargeables via www.viapass.be) concernent les mêmes paramètres sur base trimestrielle, à la demande de divers acteurs et parties intéressées qui apprécient de pouvoir assurer un suivi des données à court terme.

Prélèvement

Par région



Si l'on observe les données statistiques de l'année 2024, on constate que les recettes générées par Viapass se sont montées à 1 025 millions d'euros. Cela représente une progression de 14,3% par rapport aux 888 millions d'euros qui ont été générés en 2023 via le prélèvement kilométrique.

Une partie de ces recettes supplémentaires s'expliquent par la changement de tarification appliqué à 686 km de routes, qui est passée du tarif zéro au tarif normal, ainsi qu'à l'adaptation des tarifs de péage à l'indice des prix à la consommation.

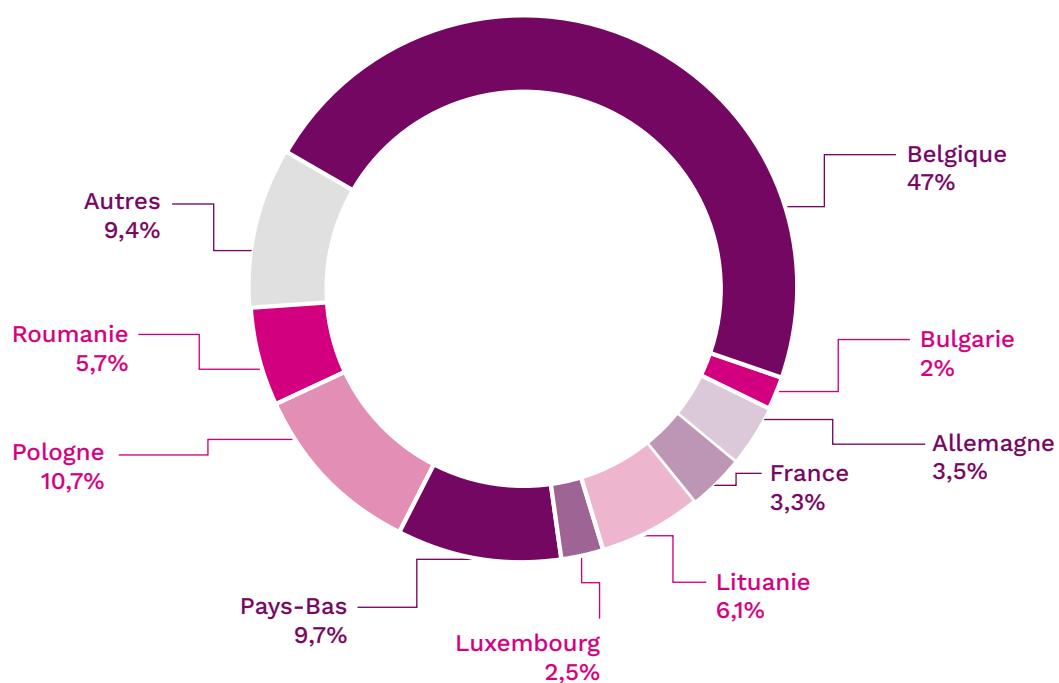
L'écologisation de la flotte a atteint ses limites. En 2024, les véhicules Euro 6 et Euro 5 ont représenté près de 97,7% des kilomètres parcourus par les véhicules, en augmentation par rapport à l'année antérieure (94,0%). La part des poids lourds de gros volume a une nouvelle fois progressé, la catégorie +32T générant 91,9% des recettes de péage, soit 2,5% de plus qu'en 2023.



Statistiques

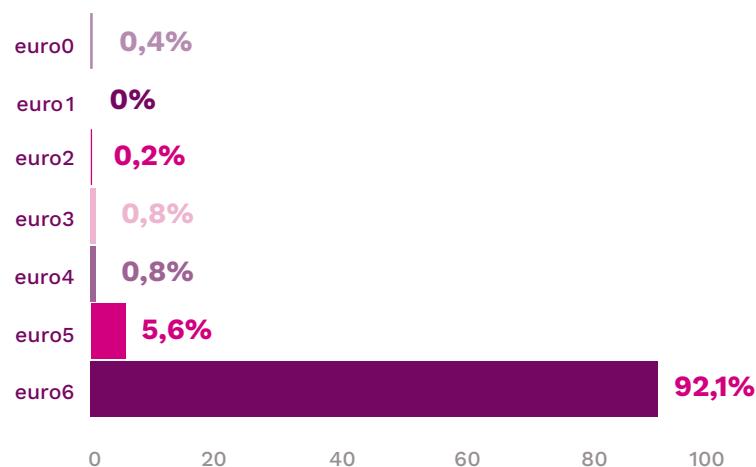
Prélèvement

Par pays d'immatriculation



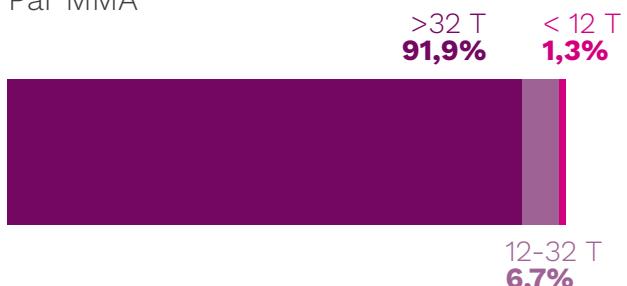
Prélèvement

Par classe euro



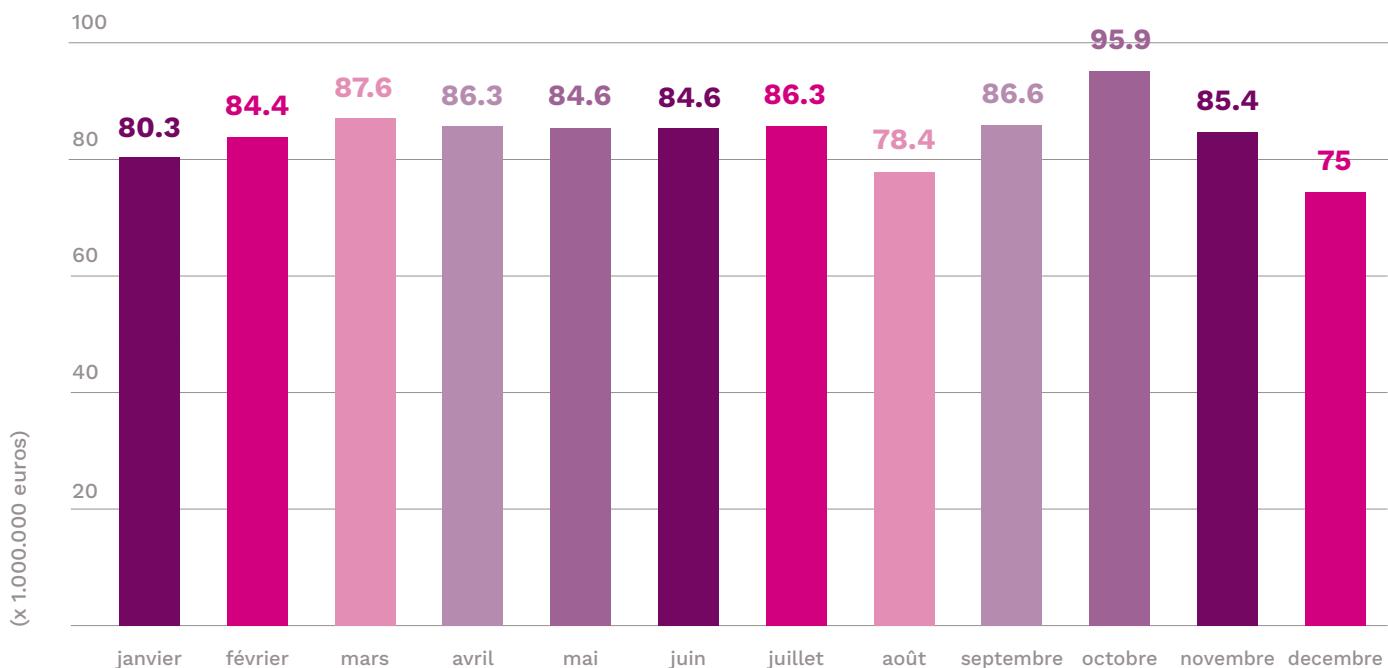
Prélèvement

Par MMA



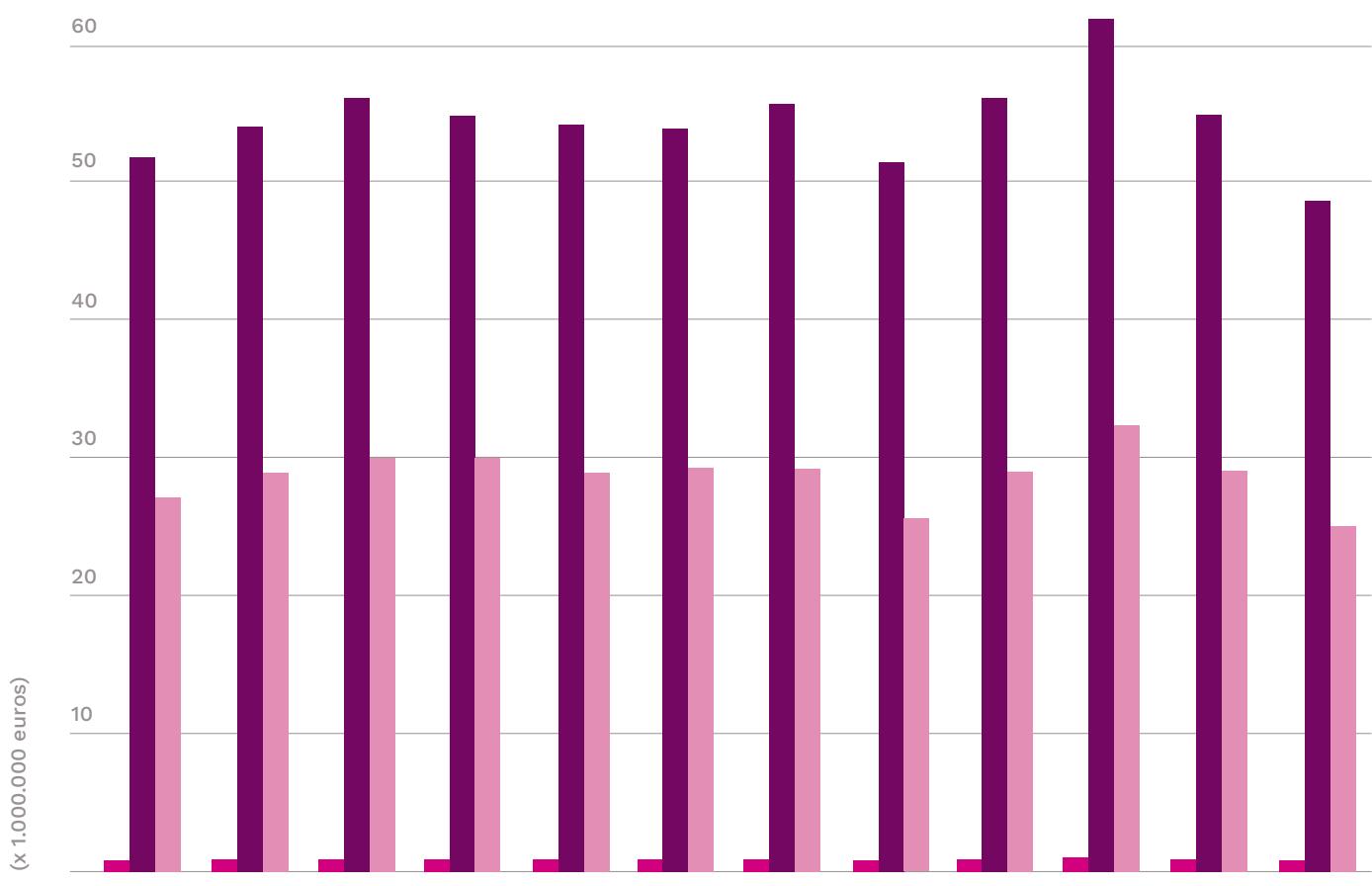
Prélèvement

Par mois



Prélèvement

Par mois et par région



■ Bruxelles ■ Flandre ■ Wallonie (Sofico)

“Notre rôle ? Conseiller sur ce qu'il faut faire ou non”



Depuis 2014, Wim Henssen coopère étroitement avec Satellic pour assurer le suivi des développements.

Quand avez-vous commencé à travailler chez Viapass ?

J'ai fait mes débuts le 1er septembre 2014. Mais cela faisait déjà un petit temps que j'étais actif dans le domaine puisque j'ai commencé à m'occuper du prélèvement kilométrique le 1er janvier 2011.

Cela doit être intéressant d'avoir été associé au projet dès ses prémices...
Ce fut en fait plutôt mouvementé, depuis 2011. A chaque étape, il y a eu des coups d'accélérateur ainsi que des dates-butoir qu'il fallait respecter puisque l'ensemble de l'agenda avait déjà été défini jusqu'à l'adjudication. On travaillait en mode compte à rebours : OK. Que dois-je terminer pour quelle date, quel objectif atteindre... ? Tout n'était que dates-butoir. Les choses ont plutôt démarré en mode mineur mais à mesure que les jalons se rapprochaient, une énorme accélération s'est produite. Tout le monde a dû donner du sien. Ce fut donc un véritable parcours de montagnes russes. Et ce, jusqu'au 25 juillet 2014 lorsque le contrat fut signé chez Eubelius. J'ai officiellement fait mes débuts chez Viapass en septembre.

Depuis la signature du contrat, le rollercoaster n'a cessé d'être en mouvement. Nous avons tout d'abord créé Viapass. Nous ne disposions encore d'aucun personnel. Nous avons donc commencé par recruter des gens. Parallèlement, nous devions nous occuper de toute la documentation nécessaire pour la création de Viapass, ce qui a, là aussi, représenté énormément de travail.

On voyait grandir l'organisation à vue d'oeil. Au départ, c'était une société unipersonnelle, avec un patron et un employé. Nous avons évolué pour devenir l'organisation que nous sommes aujourd'hui.

Ces dernières années, une foule de choses sont passées en mode numérique et nous avons commencé à prendre le pouls de tout ce qui se produisait. Je crois même que nous sommes désormais considérés comme une référence en Europe.

Aujourd'hui, nous procédons à des analyses approfondies des données, ce qui nous permet de conseiller les tiers et les autorités. Deux projets de consultance sont actuellement en cours. Nos conseils portent sur ce qu'il faut faire ou non. Nous avons démarré avec une structure légère et la structure actuelle demeure relativement légère dans le paysage des pouvoirs publics, mais avec un gros potentiel.

Chacun et chacune, chez Viapass, connaît le système mais il est parfois difficile de déterminer quelles sont précisément les compétences et l'expertise d'une personne...

Etant donné que nous sommes une organisation flexible, on ne la rejoint pas si on n'est pas soi-même flexible. C'est là un critère de recrutement que nous identifions d'emblée chez les gens. Si vous pensez que vous atterrissez, chez nous, dans une case, vous faites fausse route. Chez Viapass, vous couvrez tout, de A à Z, et vous devez faire preuve d'une grande ouverture d'esprit et d'une capacité multi-tâches. Il est également important de bien comprendre son rôle.

Il s'agit de se faire une idée précise de ce qu'est votre job et votre département. Que puis-je faire de plus ? Comment est-ce que je conçois l'avenir ? Quels sont les besoins à satisfaire ? Jusqu'où puis-je encore progresser ? La plupart du temps, les moyens suivent.



Wim Henssen

Ce fut en fait plutôt mouvementé, depuis 2011.

Le prestataire principal

Quel est votre plus beau souvenir professionnel ?

Un jour, en particulier, a eu quelque chose de très spécial pour moi. C'était le 1er avril 2016. Ce jour-là a eu ceci de particulier qu'une énorme accélération s'est produite dans les dernières semaines qui ont précédé. De grandes quantités de mails nous arrivaient chaque jour, les appels téléphoniques et les réunions se suivaient à un rythme rapide, avec de grandes réunions et beaucoup de personnes. Je n'oublierai jamais le week-end qui a suivi.

C'est un peu comme si on se trouvait dans l'oeil d'un cyclone. Tout était calme. Les mails se sont arrêté. Je n'en ai plus reçu que cinq ou six. Les téléphones restaient silencieux. Qu'est-ce qui se passait ? J'ai mis un certain temps à comprendre. Des chiffres sont tombés ce jour-là : le nombre d'OBUs déployés, de personnes sur les routes. Des données nous parvenaient mais il nous manquait le sens précis.

Ce week-end-là, j'ai enfourché ma moto. Je me rappelle encore que c'était un samedi ensoleillé. J'ai décidé de prendre la direction d'un point de service, à la frontière hollandaise, à Meer, afin de voir comment les choses se déroulaient concrètement. Il y avait peu de trafic sur la route et j'ai rapidement atteint le nord d'Anvers. Mais à mesure que je me rapprochais de la frontière, j'ai commencé à comprendre ce qui se passait.

Des files de poids lourds faisaient la queue sur la bande des arrêts d'urgence. La police réglait le trafic et laissait passer les véhicules qui

se trouvaient dans la file d'attente. Le point de service était assailli d'un groupe bigarré d'individus attendant, papiers en main, près des Satellomats, avec vingt personnes par appareil automatique. Satellic avait installé un mobil-home équipé d'une unité mobile pour la délivrance d'OBUs. Lui aussi était encerclé par un groupe de personnes. A l'arrière du bâtiment, une tente avait été installée par UTA, un concurrent de Satellic qui essayait d'attirer des clients pour Axxès.

C'est alors que j'ai réalisé que le système était devenu opérationnel.

C'est alors que je me suis rendu compte de l'impact que nous avions. Ce qui était en train de se passer devenait clair. J'ai essayé d'aider les gens qui se trouvaient à proximité du point de service et je leur ai expliqué, dans toutes les langues possibles et imaginables, comment ils devaient procéder. Ce fut un moment assez particulier. C'est alors que j'ai réalisé que le système était devenu opérationnel.

Et la même scène se répétait à tous les points de service : partout, des files d'attente. Le système, lui, fonctionnait correctement, comme prévu. Le problème résidait dans le fait que tout le monde avait attendu le dernier moment, en pensant que rien ne se passerait. Mais lorsqu'il

est réellement entré en opération, ils se sont rendu compte que c'était du sérieux et ils se sont dirigés en masse vers les points de vente, ce qui, naturellement, avait provoqué ce chaos.

Tout avait en effet été planifié de longue date. Et une période d'essai avait été prévue, non ?

Il y a en effet eu une période d'essai. Nous avons également organisé des sessions d'informations et des présentations pour les sociétés de transport et pour les syndicats. Ce sont des choses auxquelles on repense par après. Ce fut une période intéressante. Mais ce qui m'a surtout frappé à ce moment-là, c'est le calme. Vous vous trouvez dans un rollercoaster et, à un moment donné, votre vie se résume à votre job. Vous vous habituez au fait que tout vous tombe dessus et qu'il vous faille prendre des décisions. Et, soudain, tout s'arrête.

Les choses, aujourd'hui, sont très différentes puisque le gens s'y sont totalement habitués...

Tout le monde le connaît en effet. L'habitude s'est installée. C'est devenu un automatisme pour beaucoup. Ils ont besoin d'un boîtier et n'y pensent plus.

Quelque chose de marquant l'année dernière ?

Je crois que, l'année dernière, ma principale réalisation personnelle fut le projet Route Ticket. Ce projet inclut le développement d'un ticket routier qui permet à l'utilisateur de ne plus devoir aller chercher un OBU mais tout simplement de réserver un ticket pour un trajet déterminé via un site Internet. Même si le système

Depuis le début...

Juillet 2014 : signature du contrat Satellic et création de Viapass

1er octobre 2015 : démarrage de la phase de test du prélèvement kilométrique avec des OBUs opérationnels de Satellic

1er avril 2016 : lancement du prélèvement kilométrique avec deux prestataires de services, Satellic et Axxès

Janvier 2025 : le prélèvement kilométrique franchit le cap du milliard de recettes (sans un seul jour d'interruption depuis ses débuts)



n'est pas encore entré en vigueur, ce qui est sans doute un peu dommage, nous avons néanmoins obtenu un résultat. Diverses personnes, tant de profil technique que juridique, ont travaillé en équipe et finalisé le projet à 90 ou 95%. L'aspect juridique doit encore être validé mais tout le reste est prêt. On pourrait se lancer si nous le devions.

Quelle vision avez-vous de l'avenir de Viapass, par exemple à l'horizon 2030 ?

J'espère que nous pourrons demeurer la référence en Europe en matière de péage. Nous en sommes encore au stade de l'avant-garde du péage. J'espère que nous pourrons nous voir attribuer de nouvelles responsabilités

“Viapass est le bon choix pour le prélèvement kilométrique, que ce soit pour des véhicules lourds ou légers.”

et évoluer vers un plus large panel de véhicules devant payer. J'espère que nous pourrons encore jouer un grand rôle en Belgique.

Par ailleurs, j'aimerais que nous restions les architectes du prélèvement kilométrique, surtout du fait que des concessions doivent être octroyées dans les régions, concessions qui doivent être contrôlées et intégrées.

Je crois que nous pouvons continuer à jouer un rôle important en tant qu'intégrateur et que coordinateur. Cela ne signifie pas que nous pouvons tout gérer nous-mêmes mais plutôt que notre grande force résidera dans la connexion des différents systèmes et architectures. Nous veillerons à ce que tous les éléments communiquent entre eux et soient ainsi perçus comme un ensemble cohérent. En ce compris en dehors de la Belgique.

D'un point de vue technique, organisationnel et communicationnel, je veux que nous puissions continuer à dire : “Viapass est le bon choix pour le prélèvement kilométrique,

que ce soit pour des véhicules lourds ou légers.” Je crois que cela nous sera bénéfique. Voilà ma vision. J'espère pouvoir continuer à faire, encore un certain temps, ce que je fais actuellement parce que c'est de plus en plus intéressant. Il faut continuer à penser en dehors des chemins battus, non seulement dans son propre domaine mais également en termes organisationnels. Pour chaque décision, il est important de garder une vue d'hélicoptère : quels sont les effets dans différents domaines et qui dois-je impliquer ? On n'est pas seuls dans l'aventure.

C'est là quelque chose que j'ai appris au fil des ans. On a besoin de beaucoup d'expertise qu'il faut dénicher, en ce compris au sein des régions. Les rôles changent, les gens changent de projets, et il faut sans cesse chercher à déterminer à qui on peut s'adresser et qui est responsable. La communication avec les diverses parties prenantes est cruciale. Il est important d'écouter et vous ne devez pas essayer d'imposer votre propre vision. Sinon, vous vous retrouvez englué dans votre propre bulle.

“J’ai l’impression de gérer une *one woman communication agency*”

Stéphanie Fraikin s’occupe de la communication chez Viapass depuis fin 2023.

Quand est-ce que tu as commencé chez Viapass ?

J’ai commencé chez Viapass le 1er décembre 2023, mais l’entité ne m’était pas inconnue. En juillet 2016, Edward Claessens, alors Communication Advisor de Viapass, m’a contacté pour photographier les nouveaux bureaux de Viapass.

Cela a bien cliqué, et nous avons commencé à nous rencontrer plusieurs fois par an pour étoffer la collection des photos, immortaliser les employés de Viapass et illustrer les rapports annuels. Je connaissais donc non seulement Viapass, mais aussi tous ses employés et les membres du conseil d’administration.

Il n’y avait donc aucun doute pour moi, lorsque le poste est devenu vacant, de proposer ma candidature. Je suis extrêmement reconnaissante de la confiance qui m’a été accordée il y a un an,

et encore aujourd’hui. J’apprécie encore plus ce que j’avais déjà perçu de l’extérieur : une petite entité mais robuste, des collègues très sympathiques et des défis (presque) tous les jours...

Je connaissais donc non seulement Viapass, mais aussi tous ses employés



Les premières photos des (nouveaux) bureaux de Viapass en 2016 et mon premier contact avec l'entité.

Et de ma part, j'ai l'impression de gérer une «one woman communication agency» en ce qui concerne la communication, les publications, la photographie, les événements, le site web... Et à ce jour, la rédaction du rapport annuel en solo (merci aux collègues pour leur collaboration). La liste est longue et très variée, c'est un vrai plaisir !

Qu'est ce qui t'a marqué dans cette année ?

En ce qui concerne la communication, ma première année, donc 2024, a été assez chargée. Une de mes premières tâches a été

l'organisation de notre réception du Nouvel An au musée du Tram. Cela m'a un peu sorti de ma zone de confort, mais tout s'est très bien passé. Très rapidement, les défis ont suivi : le rapport annuel 2023 (avec le soutien d'Edward), l'organisation de la réunion EFP à Louvain-La-Neuve en avril avec Olivier...

En mai, pour l'anniversaire de Viapass, nous avons publié le livre des 10 ans, un véritable livre de table de salon. Ensemble avec Edward et quelques anciens du prélèvement kilométrique, nous avons compilé les 10 dernières

années, enrichies de photos d'archives (dont certaines prises par moi-même, amusant). Ce livre a également été distribué à nos invités lors de la réception à l'Atomium en septembre. Cet événement a réuni une grande partie de la communauté du tolling en Belgique et en Europe. Ce fut un véritable travail de détective pour retrouver ceux qui avaient participé au projet en 2011... mais je pense que tous les présents étaient fiers et heureux d'y participer.

Il était également temps de donner au site viapass.be une nouvelle



Stéphanie Fraikin

Depuis le début...

Communications en 2014-2016 vers les fédérations et les transporteurs

Amélioration du site web

Monitoring du temps de réaction/ solution des courriels reçus

Lancement du livre des 10 ans de Viapass

DIVERSES QUESTIONS TRAITÉES EN 2024 (EMAIL)

320

DEMANDES D'EXEMPTION/HORS CHAMP D'APPLICATION

92

CONCERNANT LA CONTESTATION DES AMENDES

4

PLAINTES (TRAITÉES)

3

apparence. L'ancien site, datant de juillet 2013, avait subi de nombreuses transformations au fil des ans. L'information devenait difficile à trouver et était alourdie par un excès de données obsolètes. L'objectif était de lancer le nouveau site début 2025, ce qui a été fait le 4 février 2025 lors de la réception du Nouvel An il y a quelques mois. Nous avons choisi d'utiliser un système de formulaire afin de mieux guider l'utilisateur et ainsi pouvoir les assister plus efficacement.

Je travaille également sur un outil de traduction des amendes sur le site de Viapass, qui permettrait aux usagers étrangers de consulter une amende type dans la langue de leur choix (24 langues européennes). Ce projet devrait être achevé vers l'été 2025.

Nous avons également progressé dans le suivi des articles de presse. Cela nous permet d'envoyer un rapport mensuel sur le mois écoulé, même si c'est parfois assez calme. Pour nous, c'est un bon signe : pas de nouvelles, bonnes nouvelles. En 2023, nous avons reçu environ 300 questions par courriel, classées dans différentes catégories : demandes d'exemptions, questions générales, dysfonctionnements d'OBUs, etc. Ces questions nécessitent encore parfois des recherches, bien que moins qu'au début. C'est là que mes collègues

sont précieux. Tant mes collègues de l'équipe Viapass que ceux des régions sont toujours prêts à répondre aux questions, parfois urgentes, de nos utilisateurs. Merci à eux !

Tant mes collègues de l'équipe Viapass que ceux des régions sont toujours prêts à répondre aux questions

La manière de communiquer a énormément changé. Au tout début, il fallait informer les utilisateurs à tous les niveaux. Aujourd'hui, la plupart des chauffeurs sont bien équipés et n'ont plus besoin des informations de base. En revanche, les cas spéciaux nous occupent bien, comme les questions concernant les camions anciens, les tracteurs ou encore les mobile homes.

Cette manière de communiquer évoluera en fonction des changements du système. Lorsque le projet Route Ticket sera lancé, il faudra s'adresser à un type d'utilisateur différent des chauffeurs

de camions quotidiens. (Étant donné que le Route Ticket sera une solution pour les utilisateurs occasionnels ou en remplacement d'un OBU hors service). Il sera donc nécessaire de trouver la plateforme adéquate pour les informer. Tout en s'attendant à un grand nombre de questions, les nouveautés entraîneront un autre rythme pour la communication. Je me réjouis de relever ce nouveau défi.

Pour l'avenir, j'imagine Viapass coordonner et intégrer le prélèvement kilométrique pour d'autres types de véhicules. Cela changera énormément l'entité sur le plan opérationnel. On ne parle pas de doubler le nombre d'utilisateurs, mais de les multiplier par huit ou plus. J'espère que Viapass pourra conserver son approche personnelle en matière de communication, malgré l'augmentation des contacts uniques (téléphoniques ou par courriel).

Je vois également un beau support de communication pour notre équipe BIG (Business Intelligence and Geomatics) – un site distinct qui pourrait démontrer les possibilités des données disponibles chez Viapass.





“Mettre davantage l’accent sur l’automatisation et l’informatisation des flux financiers”

Thierry Peeters, désormais à la retraite, a occupé le poste de Finance Manager chez Viapass de novembre 2015 jusqu'à la fin de 2024. En octobre, Stephane Charles a rejoint l'équipe pour lui succéder.

Est-ce que Viapass a beaucoup changé depuis 2015 ?

Thierry : Quand j'ai commencé, nous étions dans d'autres bâtiments. Nous étions en phase de construction, il n'y avait encore rien de visible et, à part quelques clients pilotes, pas d'utilisateurs. À l'époque, certains chauffeurs avaient proactivement pris un OBU (qui fonctionnait en mode test, sans faire payer les utilisateurs). Nous sommes rapidement passés en exploitation et avons graduellement monté en puissance. Nous avons commencé avec très peu d'informatique, puis nous avons progressivement développé en interne les systèmes que nous avons actuellement.

Et en ce qui concerne les finances, quelles sont les différences les plus marquantes entre avant

et maintenant ?

Thierry : Cela est resté plus ou moins la même chose. En fait, c'est resté très stable. C'est un système très complexe en raison des différentes décisions prises par les régions, mais il est resté stable aussi parce que, contrairement à ce qui était prévu, le système n'a pas été renégocié entre les régions. Donc, ce que nous avons mis en place et qui a fonctionné la première année a continué à fonctionner de manière cyclique et récurrente jusqu'à maintenant.

Comment avez-vous vécu la prise en main de ce système ?

Stephane : Tout était neuf pour moi lorsque j'ai démarré. Je n'avais aucune expérience en matière de péage et aucune expérience avec les systèmes que l'on utilise ici. Au



Thierry Peeters



Stephane Charles

début, il s'est surtout agi pour moi de me familiariser et de comprendre la complexité. Aujourd'hui, quelques mois plus tard, tout va beaucoup mieux. Comme le dit Thierry, la stabilité du volet financier a pour conséquence qu'une fois que l'on comprend la dimension complexe, toutes les pièces du puzzle se mettent en place.

Thierry : Il y a quand même un événement qui m'a marqué. Assez rapidement, certains dans les régions se sont rendu compte que les EETS allaient causer une surcharge de travail. On nous a gracieusement confié le suivi de la rétribution des EETS. C'est un processus qui n'était pas prévu dans nos missions et qui s'est rajouté. Ce n'est pas le processus le plus léger que nous ayons en

place, car il s'agit de suivre, vérifier et rémunérer les différents EETS après avoir collecté de l'argent auprès des régions.

Thierry, quelle est ta plus belle expérience des dernières années ?

Thierry : Ce qui m'a marqué, c'est d'avoir pu fonctionner de manière régulière sans accroc. Et quand il y avait des difficultés inhérentes à la vie, nous avons toujours pu trouver des solutions raisonnables avec

Nous avons réussi à établir une bonne coopération avec les différentes entités

nos partenaires dans les différentes régions. Cela est dû au fait que nous avons réussi à établir une bonne coopération avec les différentes entités.

Quelque chose vous a marqué ces derniers mois ?

Stephane : Je pointerais plus particulièrement l'efficacité de la collaboration de tous au sein de l'écosystème. De très nombreuses parties prenantes interagissent au cœur du système. A mes yeux, tout repose sur la collaboration. Qu'il y ait du cafouillage chez certains et aucun relevé ne sera plus possible. Si chacun collabore et va de l'avant, main dans la main, tout se passe très bien. Et c'est ce que nous constatons. La collaboration se déroule parfaitement bien. Résultat, le système, lui aussi, est efficace.

PRÉLÈVEMENT EN 2024 :

1 015 819 171,26€

PAR SEMAINE
113,3 MILLIONS
DE KM PAYANTS
19,4 MILLIONS D'EUROS

PAR JOUR OUVRABLE
20,7 MILLIONS
DE KM PAYANTS
3,5 MILLIONS D'EUROS

KM PAYANTS EN 2024 :
± 5 627 154 104

INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES VIAPASS

investissements fonctionnement Viapass	participation aux frais du système
54%	 62,2%
40%	 35,62%
6%	 2,18%

Et principalement en 2024 ?

Thierry : 2024 a été marquée par le processus, jamais facile, de trouver un successeur. C'était une année un peu particulière, car d'un côté, il fallait continuer à faire fonctionner la machine pour satisfaire les différentes parties, les régions, les provinces, etc. Et en même temps, il fallait partir à la recherche de l'oiseau rare qui pourrait reprendre le poste, sachant qu'il y avait un long historique dans un environnement quelque peu complexe et que ce ne serait pas facile de reprendre la fonction. Pour moi, cela a certainement été l'événement dominant de l'année.

Stephane : Les choses ont été un peu difficiles pour moi étant donné que je n'étais arrivé que depuis trois mois. Les premières semaines furent très chargées et je ne percevais pas encore la cohérence de l'ensemble. Cinq mois plus tard, cette cohérence m'apparaît nettement plus distinctement. Je me rappelle très bien ces tout premiers jours. Un problème a surgi très rapidement et j'ai éprouvé des difficultés à en assurer le suivi. Je n'en voyais pas la cause, la nature ou le comment. Je me retrouvais d'emblée plongé dans le bain mais, avec le temps, les connexions deviennent apparentes et on comprend que le système fonctionne. C'est impossible à expliquer, il faut le vivre. Il faut en faire l'expérience. On comprend ainsi tellement mieux que lorsqu'on essaie de l'expliquer. C'est relativement complexe.

Ces trois premiers mois furent riches en surprises. J'en suis à mon deuxième cycle de trois mois et il y a beaucoup moins de surprises même s'il en subsiste ça et là. Encore quelques cycles et je crois que j'en aurai fait le tour.

A quoi pourrait ressembler Viapass en 2030?

Thierry : Je crois qu'idéalement, Viapass devrait capitaliser sur ses acquis pour pouvoir, à l'avenir, gérer un éventail plus large de véhicules. Il serait également important de conserver un équilibre entre les objectifs purement financiers et ceux liés à la mobilité. Cela était moins le cas avec les poids lourds, car ils représentent, en tout cas à certains endroits, une petite fraction du trafic. Si Viapass gère d'autres types de véhicules, tout ce qui est lié aux congestions pourrait être intégré en étroite collaboration avec les régions, bien entendu.

Et au niveau finances ?

Thierry : Ce qui serait bien, c'est d'investir dans une automatisation plus poussée qui permettrait à Viapass et à son gestionnaire financier de survivre dans un environnement plus vaste et encore plus complexe. Je crois que nous avons atteint une certaine limite avec les moyens mis en œuvre. Si nous voulons développer davantage, il faut envisager d'autres types de moyens qui ne nécessitent peut-être pas des investissements gigantesques, mais tout de même un peu d'investissement en matière d'automatisation, notamment.

Stephane : Je crois que d'ici 2030, qu'il y ait ou non plus de véhicules ou de tarification CO₂, le monde deviendra plus complexe, de même que les flux financiers. Je pense dès lors en effet qu'il nous faut davantage mettre l'accent sur l'automatisation et l'informatisation de la comptabilité afin de pouvoir continuer à tout gérer de façon professionnelle. S'ajoute à cela l'arrivée prochaine de la facturation électronique. La première phase



la rend obligatoire en 2026. Un tout nouveau régime de TVA suivra vers 2030. A cette date, le visage du monde aura profondément changé. Je crois que nous pouvons difficilement imaginer comment les choses vont se dérouler. Toutes les factures nous parviendront sous forme électronique et une vague d'automatisation nous attend. Nous devons absolument nous y mettre et être proactif afin de faire en sorte que nous puissions continuer à assumer nos tâches complexes avec professionnalisme.

ACTIFS

(EN EUR)	Ann.	2023	2024
Actifs immobilisés			
I. Frais d'établissement	20		
II. Immobilisations incorporelles (ann. I, A)	21		
III. Immobilisations corporelles (ann. I, B)	22/27	3 771,36	1 247,02
A. Terrains et constructions	22		
B. Installations, machines et outillage	23		
C. Mobilier et matériel roulant	24	2 128,94	425,81
240000 Mobilier	24	2 670,71	2 670,71
240009 Amortissements mobilier	24	-2 670,71	-2 670,71
240200 Matériel informatique	24	58 844,75	58 844,75
240290 Amortis. matériel informatique	24	-56 715,81	-58 418,94
D. Location-financement et droits similaires	25		
E. Autres immobilisations corporelles	26	1 642,42	821,21
260000 Frais d'aménagements de locaux loués	26	8 212,10	8 212,10
260900 Amort./Frais d'aménag. de locaux loués	26	-6 569,68	-7 390,89
F. Immobilisations en cours et acomptes versés	27		
IV. Immobilisations financières (ann. I, C et II)	28	-	-
288000 Cautionnements versés en numéraire	28	-	-
TOTAL ACTIFS IMMOBILISES	20/28	3 771,36	1 247,02

(EN EUR)	Ann.	2023	2024
Actifs circulants			
V. Crédit à plus d'un an	29		
A. Crédits commerciaux	290		
B. Autres créances	291		
VI. Stocks et commandes en cours d'exécution	3		
A. Stocks	30/36		
B. Commandes en cours d'exécution	37		
VII. Crédits à un an au plus	40/41	173 857,25	60 575,41
A. Crédits commerciaux	40	143 278,47	12 454,70
B. Autres créances	41		
411600 TVA à récupérer régularisation	41	30 578,78	48 120,71
IX. Valeurs disponibles	54/58	2 223 180,60	2 735 838,26
X. Comptes de régularisation	490/1		
490000 Charges à reporter	490/1	2 607,75	13 701,04
TOTAL ACTIFS CIRCULANTS	29/58	2 403 416,96	2 810 114,71
TOTAL DE L'ACTIF	20/28	2 403 416,96	2 811 361,73

PASSIF

(EN EUR)	Ann.	2023	2024
Capitaux Propres			
I. Capital (ann. III)	10	498 000,00	498 000,00
A. Capital souscrit	100	498 000,00	498 000,00
100000 Capital souscrit	100	498 000,00	498 000,00
II. Primes d'émission	11		
III. Plus-values de réévaluation	12		
IV. Réserves	13		
V. Bénéfice reporté	140	1 394 429,25	1 710 381,32
VI. Subsides en capital	15		
A. Provisions et impôts différés	16		
VII. A. Provisions pour risques et charges (ann. IV)	160/5		
B. Impôts différés	168		
TOTAL CAPITAUX PROPRES	10/15	1 892 429,25	2 208 381,32

(EN EUR)	Ann.	2023	2024
Dettes			
VIII. Dettes à plus d'un an (ann. V)	17		
IX. Dettes à un an au plus (ann. V)	42/48	510 987,71	602 980,41
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	42		
B. Dettes financières	43		
C. Dettes commerciales	44		
1. Fournisseurs	440/4		220 553,69
440000 Fournisseurs	440/4		168 958,87
444000 Factures à recevoir	440/4		51 594,82
2. Effets à payer	441		
D. Acomptes reçus sur commandes	46		
E. Dettes fiscales, salariales et sociales	45	151 719,82	327 648,75
1. Impôts	450/3	4 660,47	115 510,19
451200 Compte courant admin. TVA. à payer	450/3	3 333,56	
451600 TVA due régularisation	450/3	1 326,91	41 391,42
453000 Précomptes retenus			74 118,77
2. Rémunérations et charges sociales	454/9	147 059,35	212 138,56
F. Autres dettes	47/48	207 548,07	54 777,97
488299 Réserves trésorerie Régions	47/48	207 548,07	54 777,97
X. Comptes de régularisation	492/3		
TOTAL DETTES	42/48	510 987,71	602 980,41
TOTAL DU PASSIF	10/49	2 403 416,96	2 811 361,73

RESULTATS

(EN EUR)	Ann.	2023	2024
I. Produit d'exploitation		2 641 057,58	2 815 123,59
Chiffre d'affaires	70	107 401,28	233 990,00
705000 Prestations de services	70	107 401,28	233 990,00
Autres produits d'exploitation	74	2 533 656,30	2 581 133,59
734100 Dotations fonct. Région wallonne	71/4	302 500,00	308 000,00
734101 Prestations SOFICO	71/4	706 000,00	720 000,00
734110 Dotations Région Bruxelles-Capitale	71/4	151 000,00	154 000,00
734120 Dotations fonct. Région flamande	71/4	1 362 357,36	1 389 000,00
749000 Produits d'exploitation divers	74	11 798,94	10 133,59
II. Frais d'exploitation	60/66	-2 486 368,50	-2 542 392,42
Approvisionnements, marchandises, services et biens divers	60/61	-1 018 235,66	-1 114 639,61
610000 Loyers et charges locatives	60/61	-116 832,10	-133 069,12
612000 Eau & électricité	60/61	-3 752,99	-3 617,33
612100 Téléphone	60/61	- 5 226,61	- 5 315,32
612200 Presse, revue de presse et hosting	60/61	-13 869,59	-4 704,77
612201 Communications autres et honoraires	60/61	-45 573,39	-27 527,98
612330 Matériel informatique	60/61	-2 461,49	-22 859,19
612340 Frais de bureau	60/61	-15 127,13	-16 131,44
612520 Test et développement divers OBU	60/61	-327,26	-1 904,87
613150 Assurance RC	60/61	-2 057,00	-1 388,65
613200 Honoraires et EETS	60/61	-638 083,61	-714 402,46
613250 Publications légales	60/61	-718,80	-1 020,58
613260 Jetons de présence	60/61	-23 279,90	-21 084,70
613270 Honoraires secrétariat social	60/61	-7 375,04	-7 547,21
613335 Services informatiques, datacenter	60/61	-93 902,56	-50 558,63
613355 Frais de missions externes	60/61	-22 704,80	-17 203,15
614050 Communication internet - Presse	60/61	-5 420,50	-1 522,38

(EN EUR)	Ann.	2023	2024
614600 Frais de réceptions et de représentations	60/61		-36 632,31
615100 Frais de formation	60/61	-4 712,57	-17 514,07
617100 Personnel mis à disposition	60/61	-16 810,32	-30 392,44
Rémunérations, charges sociales et pensions (ann. VI, 2)	62	-1 464 077,73	-1 424 901,53
Amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	630	-2 728,20	-2 524,34
Réduction de valeur sur stocks, sur commandes en cours d'exécution et sur créances commerciales (dotations -, reprises +)	631/4		
Provisions pour risques et charges (dotations -, utilisations et reprises +)	635/8		
Autres charges d'exploitation	640/8	-1 326,91	-569,95
Charges d'expl. portées à l'actif au titre de frais de restructuration	649		
III. Bénéfice d'exploitation	70/64	154 689,08	272 731,17
Perte d'exploitation	64/70		
IV. Produits financiers	75	1 913,18	49 343,49
V. Charges financières	65	-2 955,21	-6 122,59
VI. Bénéfice courant avant impôts	70/66	153 647,05	315 952,07
VII. Bénéfice de l'exercice	70/67	153 647,05	315 952,07



INVESTISSEMENTS

L'intention de l'Europe, en instaurant le péage électronique EETS, était de voir les recettes de péage alimenter les budgets mobilité. Compte tenu de la taille du réseau routier belge et de la densité du trafic, il n'y a rien d'étonnant à ce que les recettes du prélèvement kilométrique, qui se montaient en 2024 à 1.015 millions d'euros, prennent rapidement et efficacement la direction des trois régions du pays.

Dans les pages suivantes, vous pouvez voir comment la Flandre, la Wallonie et Bruxelles utilisent notamment les fruits du prélèvement kilométrique pour améliorer la mobilité dans notre pays.

WALLONIE

En Wallonie, principalement grâce à la redevance kilométrique, la SOFICO continue de financer divers plans d'investissement qui permettent d'assurer aux usagers un réseau (auto)routier offrant sécurité, confort et fluidité. On notera, dans le cadre du « Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous 2020-2027 », que la SOFICO prévoit d'injecter sur cette période plus de €1,2 milliard dans des chantiers de réhabilitation et de sécurisation du réseau structurant.

Parmi les nombreux chantiers de l'année 2024, épingleons :

- La poursuite du chantier de réhabilitation et de sécurisation de l'autoroute E411/A4 entre Daussoulx et Thorembais-Saint-Trond ;
- Le lancement de la réhabilitation du pont de Froyennes (E42/A8) ;
- La réfection de l'autoroute E42/ A27 entre Laboru et Polleur, vers Malmedy ;
- La réhabilitation des voies de l'autoroute E25-E411/A4 de Weyler à Arlon, vers Bruxelles ;
- La réfection des revêtements de l'autoroute E420/A54 de Gosselies à Charleroi ;
- La réhabilitation des revêtements du Ring de Bruxelles (R0) entre l'échangeur de Haut-Ittre et la Région flamande,
- La réhabilitation de l'autoroute E42/A16 de Tournai à Maubray, en direction de Mons ;
- L'achèvement de la réfection du pont de l'échangeur de Familleureux, supportant l'autoroute E19/A7 ;
- En région liégeoise, la fin des modernisations estivales de la liaison E25-E40/A602.

Par ailleurs, la redevance kilométrique a également participé au financement de l'entretien du réseau structurant qui a représenté pour cette année 2024 environ €160,5 millions.

Soulignons également que la SOFICO développe un projet pilote pour que les places disponibles sur les aires autoroutières soient mieux renseignées pour permettre de mieux répartir les poids lourds. Les deux aires autoroutières de Verlaine, en province de Liège, étaient déjà dotées d'équipements permettant ces comptages. La SOFICO a décidé en 2024 d'équiper 10 autres aires d'ici la fin du 1er semestre 2025 afin de fiabiliser le système. Il s'agit des aires de Hellebecq, Froyennes, Nivelles, Spy et Saint-Ghislain. Une fois fiabilisées, les informations seront mises à disposition des usagers via panneaux à messages variables, site internet trafiroutes.wallonie.be, ou encore datex (format numérique d'échange de données à destination des fournisseurs de services et exploitants). L'objectif sera alors d'étendre ce système à la totalité des 107 aires du réseau SOFICO.

Enfin, en parallèle, la modernisation des aires autoroutières concédées se poursuit avec, à venir, la réhabilitation des aires de Sprimont, qui sera effectuée dans le cadre du renouvellement de leur concession et avec une attention particulière à la création de places supplémentaires de stationnement à destination des poids lourds.



FLANDRE

De nombreux projets de mobilité, en Région flamande, sont financés à l'aide de moyens provenant du prélèvement kilométrique. Un budget d'environ 100 millions a ainsi été investi dans l'infrastructure routière, notamment au profit des importants chantiers suivants :

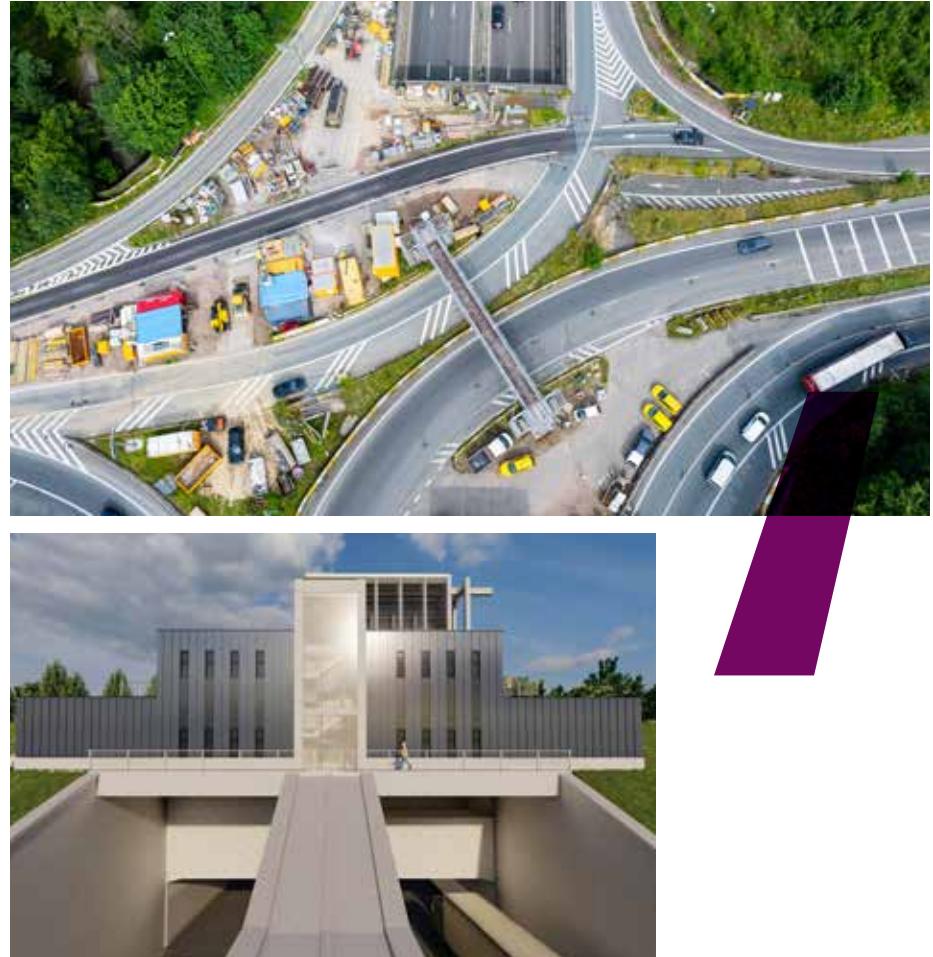
La rénovation de différents tunnels

Ces dix prochaines années, l'Agentschap Wegen & Verkeer a planifié, chaque année, un grand chantier de rénovation de tunnels. Au programme, notamment, le tunnel Beveren, le tunnel Léonard, le tunnel des Quatre Bras, le tunnel du Rupel, le tunnel Kennedy, le tunnel Craeybeckx et le tunnel Tijmans. Les moyens nécessaires sont mobilisés afin de financer les études, les enquêtes préliminaires (en particulier en matière de béton) et l'exécution des chantiers.

Outre ces rénovations complètes, des moyens sont alloués à des rénovations partielles urgentes qui concernent les aspects architecturaux (par ex. le bâtiment de service du tunnel de Zeldzate) et électromécaniques (par ex. les escaliers du tunnel Sint Anna) de différents tunnels.

Rénovation complète du tunnel Beveren

La structure et les éléments techniques du tunnel Beveren ont un besoin urgent de rénovation. Raison pour laquelle une rénovation de l'ensemble du tunnel est en cours. Cela concerne, d'une part, des travaux de rénovation structurelle, notamment via l'installation d'un tout nouveau revêtement. D'autre part, une rénovation des éléments techniques du tunnel a été planifiée. Le tunnel sera équipé d'un éclairage LED afin d'augmenter la visibilité et la sécurité. De même, le revêtement ignifuge est remplacé. Des modifications sont par ailleurs



opérées au niveau du système de ventilation et des voies d'évacuation. S'y ajoute encore la modernisation des abords de chaque entrée de tunnel. Cette rénovation totale a pour objectif de préparer le tunnel Beveren à faire face aux défis climatiques et énergétiques futurs. Une installation d'épuration d'eau assurera l'évacuation, après filtrage, des eaux souterraines, pompées afin de conserver le tunnel au sec. Et ce, en conformité avec les normes de rejet flamandes. Un parc solaire est également aménagé sur une zone verte située sur les pentes du tunnel. Il accueillera 750 panneaux solaires qui produiront la moitié de la capacité électrique du tunnel.

Les travaux ont démarré en juillet 2024. Le premier tronçon a été totalement rénové en mars 2025. La fin du chantier est prévue pour novembre 2025.

Rénovation du tunnel Sint Anna

Le chantier inclut des réparations effectuées au niveau du système de transmission et des escaliers ainsi que la révision d'un moteur complet. L'entrepreneur procède par ailleurs à des inspections et relevés approfondis. L'escalator, à l'arrêt depuis bien longtemps, présente une fissure au niveau de l'arbre d' entraînement qui doit être réparée.

Rénovation complète du tunnel des Quatre Bras

Le tunnel des Quatre Bras est un tunnel situé sur le ring de Bruxelles (R0) sous le carrefour avec l'avenue de Tervueren (N3). Le tunnel fait l'objet d'une rénovation intensive, effectuée en plusieurs phases depuis 2019. Le gros chantier de rénovation totale débutera en 2026.

BRUXELLES

La quote-part de Bruxelles dans le prélèvement kilométrique est relativement limitée étant donné que la Région de Bruxelles-Capitale a choisi d'éloigner le plus possible le transport routier lourd de la zone intra-urbaine. Les 10,6 millions d'euros du prélèvement kilométrique destinés à Bruxelles ont été injectés dans les budgets de mobilité, avec pour finalité le réaménagement d'axes majeurs de circulation (tels que le boulevard Reyers), l'assainissement des ouvrages d'art (notamment les différents tunnels qui constituent des voies d'accès à la capitale) et la fluidité des transports en commun.





Editeur responsable
Johan Schoups,
Administrateur général de Viapass

Compilation, rédaction,
photographie & création
Stéphanie Fraikin, Responsable
communication Viapass

Viapass
rue De Koninck 40, bte 19
1080 Bruxelles
contact@viapass.be

www.viapass.be

