RAPPORT ANNUEL
2016
EN ROUTE POUR
UN SYSTÈME EFFICACE
DE GESTION DE TRAFIC

Viapass

Sommaire

1. Le mot de l'administrateur général 2

2. Notre organisation 4
Historique 5
L'entité interrégionale Viapass 8
Nos locaux 10
Conseil d'administration 13

3. Activités opérationelles 14
Contexte et préparation 15
- Les principes de base du système 15
- Cadre législatif : chronologie 17
- Le prélèvement kilométrique et ses préparatifs 18
- SSP et EETS 20
- Instance de médiation 21
- Contrôle 22
Les débuts 24
- Information et communication 24
- Les premières semaines 27
- Les lendemains 28
Objections 30
Études 31

4. Les chiffres 32
Statistiques et chiffres 33
Rapport financier | Actifs 40
Rapport financier | Passif 42
Rapport financier | Résultats 44

JOHAN SCHOUPS

> La sagesse populaire dit que vous ne devriez pas regarder en arrière si vous voulez atteindre votre objectif. Mais aujourd'hui, on peut, pour une fois, apprécier ce que nous avons tous accompli ensemble jusqu'à présent.

L'année 2016 a marqué le démarrage du prélèvement kilométrique pour les camions dans les trois régions de Belgique. Avec ce péage, la Belgique se joint à d'autres pays européens : Bulgarie, Danemark, Allemagne, France, Grèce, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Croatie, Moldavie, Monténégro, Norvège, Autriche, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Slovénie, Slovaquie, Espagne, la République tchèque, Turquie, Biélorussie, Suède et Suisse.

Depuis le 1er octobre 2015, les exploitants de camions ont pu commander les On Board Units afin de s'y habituer et de se familiariser avec le système. La réglementation sur le prélèvement kilométrique est entrée en vigueur le 1er avril 2016. Dès les premiers jours, presque tous les usagers l'ont appliquée.

La préparation, la mise en route, l'accompagnement et le suivi de la mise en place de la réglementation ont été menés à bien par une équipe d'experts, de fonctionnaires et de collaborateurs dévoués. Si le 1er avril a vu le début officiel du prélèvement kilométrique en Belgique, c'était aussi pour Viapass et les prestataires de services le couronnement de plus d'un an et demi de préparatifs. En effet, il a fallu construire l'équipement de mesure et de contrôle, tester tous les systèmes, planifier les itinéraires, mettre au point les procédures, développer les processus logistiques et informer tous les acteurs. Vu l'envergure de l'opération, la date d'introduction a aussi inauguré une période de suivi et de mise au point fine.

Ce rapport annuel retrace l'introduction du **premier système européen du prélèvement kilométrique GNSS** mis en œuvre simultanément sur l'ensemble d'un territoire. C'est aussi le **premier système ouvert dès le démarrage à plusieurs prestataires** souhaitant offrir leurs services sur notre marché dans le cadre des directives techniques de Viapass ainsi que de la réglementation régionale et européenne.

Malgré quelques maladies de jeunesse propres à la mise sur pied d'un système de cette échelle, l'Europe entière admire la performance signée par les trois régions belges. Des pays comme l'Allemagne, la Slovénie, la Pologne et le Danemark s'intéressent aux enseignements du projet belge.

Après un an de fonctionnement, nous pouvons dire que le système, son contrôle et sa flexibilité sont arrivés à maturité. Avec une équipe limitée, Viapass s'est imposée comme une plate-forme de contrôle, de coordination et de concertation entre les régions, les prestataires, les fédérations et les associations d'usagers. Cela s'inscrit d'ailleurs tout à fait dans sa mission.

Avec mon équipe et tous ceux qui ont apporté leur pierre au projet Viapass, je suis très fier des résultats que nous pouvons présenter après un an.

Johan Schoups
Administrateur général Viapass

L'ÉQUIPE VIAPASS VOUS GUIDERA DANS CE RAPPORT.

Historique

L'instauration du prélèvement kilométrique en Belgique est en réalité la conclusion d'un long processus décisionnel. Le principe du prélèvement remonte à un accord politique signé par les trois régions le 21 janvier 2011 en vue de réformer la fiscalité automobile. Essentiellement, il s'agissait de taxer non plus la détention d'un véhicule, mais son utilisation. Les régions ont pu prendre cette décision après que la troisième et la cinquième réformes de l'État leur ont conféré des compétences propres en matière de mobilité et de fiscalité. L'accord politique a été repris en 2014 et traduit dans l'accord de collaboration du 31 janvier 2014, amendé le 24 avril 2015.

Suivant les lignes de force des accords gouvernementaux des nouvelles coalitions formées dans les trois régions, celles-ci sont arrivées à un concept de redevance kilométrique pour les camions de plus de 3,5 tonnes. Le concept a reçu un cadre légal sous la forme de décrets et d'une ordonnance concernant l'introduction du prélèvement kilométrique dans les trois régions [1]. À ce stade, le prélèvement kilométrique recevait force de loi.

1. Région flamande : 3 juillet 2015, Région wallonne : 16 juillet 2015, Région de Bruxelles-Capitale : 29 juillet 2015

2. NOTRE ORGANISATION

DONNÉES CLÉS

150.000 KM
ROUTES

6.459 KM
ROUTES À PÉAGE PAYANTES

137.910
PRÉLÈVEMENTS / JOUR OUVRABLE*

128
POINTS DE SERVICE

INVESTISSEMENT INFRASTRUCTURE

INVESTISSEMENT INFRASTRUCTURE (DOTATION VIAPASS)	PARTICIPATION COÛTS SYSTÈME (BUDGET RÉGIONS)
54%	62,2%
6%	2,18%
40%	35,62%

MAINTIEN INFRASTRUCTURE

39
PORTIQUES

22
POINTS DE CONTRÔLE FLEXIBLES

38
VÉHICULES ET MOTOS DE CONTRÔLE

55
FONCTIONNAIRES POUR 3 RÉGIONS

DONNÉES DE PÉAGE

DISTANCE SOLEIL TERRE + 149.600.000 KM PAR TRIMESTRE

SOLEIL

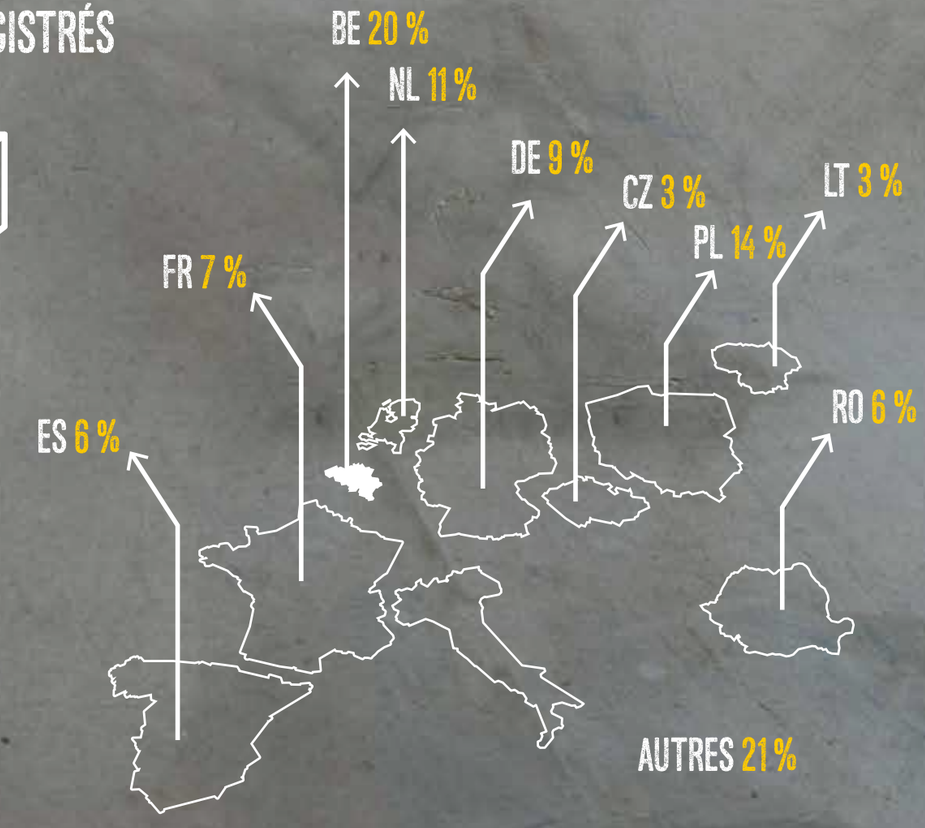
KM PÉAGE 2016 ± 4.450.000.000 KM

TERRE

112.557.623 KM PÉAGE / SEMAINE OUVRABLE
12.299.219 € PÉAGE / SEMAINE OUVRABLE

22.045.408 KM PÉAGE / JOUR OUVRABLE*
2.405.563 € PÉAGE / JOUR OUVRABLE*

OBU ENREGISTRÉS PAR PAYS



(*) MÉDIANE

L'entité interrégionale Viapass

“ Association interrégionale chargée de mission de droit public au nom des trois gouvernements régionaux, Viapass a pour tâche d'assurer le contrôle, la coordination, la collaboration et la concertation entre les régions dans le cadre du prélèvement kilométrique.

L'organisme est né officiellement après publication au Moniteur belge du 17 juillet 2014.

L'accord de collaboration entre les régions du 31 janvier 2014 relatif à l'introduction du prélèvement kilométrique énumère explicitement les missions de Viapass en tant qu'entité interrégionale. Parallèlement à la collaboration, au contrôle, à la coordination et à la concertation entre les régions, sans oublier la conclusion d'un contrat DBFMO avec le Single Service Provider, Viapass assume également les missions suivantes (liste non exhaustive) :

1 **l'enregistrement** des prestataires installés sur le territoire d'une des trois régions et répondant aux conditions fixées ;

2 le **conseil aux instances** de taxation, concernant les contrats de services entre les prestataires autres que le Single Service Provider et les instances en question ;

3 la tenue de la **liste** des équipements embarqués déclarés non valables ;

4 le **pilotage**, le suivi, l'ajustement, le contrôle et la sanction, en tant que pouvoir adjudicateur commun, du Single Service Provider ;

5 le paiement des **redevances** prévues par le contrat DBFMO au Single Service Provider ;

6 le **contrôle** du reversement par le Single Service Provider du produit du prélèvement aux instances de taxation ;

7 le **suivi**, l'ajustement et le contrôle des autres prestataires ;

8 le **calcul** de la redevance aux prestataires autres que le Single Service Provider ;

9 le **contrôle** du versement du prélèvement par les prestataires autres que le Single Service Provider aux instances de taxation ;

10 la **constitution** d'une instance de médiation ;

11 une **communication** active à l'intention des usagers et des parties prenantes ;

12 le suivi de et la focalisation sur **l'innovation et les développements techniques** dans la perspective d'autres services à fournir par les prestataires aux usagers ;

13 la **fourniture et les échanges d'informations** pour les besoins de la concertation régionale sur l'adaptation des flux de circulation, notamment par la mise sur pied et l'entretien de campagnes de communication, parmi lesquelles un site Internet commun (www.viapass.be) ;

14 la **facilitation** de la concertation entre les régions concernant le développement et l'adaptation du cadre législatif du prélèvement kilométrique ;

15 la **collecte** et la tenue des informations que les instances de taxation doivent mettre à la disposition de l'Accord de collaboration interrégionale ;

16 la **fourniture** à l'échelon fédéral des informations visées sous 15° ;

17 la réalisation périodique d'**audits financiers et de qualité** auprès des prestataires, y compris le Single Service Provider ;

18 la **coordination opérationnelle** au centre de contrôle ;

19 la réception (fonction de guichet unique) des **demandes d'exonération** du prélèvement adressées à Viapass, l'avis concernant ces demandes à l'intention des régions, la transmission aux régions et la communication au demandeur des décisions régionales concernant sa demande d'exonération ;

20 la transmission des **données d'utilisation**, hors informations confidentielles, obtenues du Single Service Provider, aux régions, en vue d'autres usages dans le cadre des transports et de la mobilité.

La conduite de l'organisation est confiée à un Conseil d'administration réunissant des représentants des gouvernements régionaux. La direction journalière est assurée par l'Administrateur général Johan Schoups.

Le Conseil d'administration compte actuellement 12 membres et 3 commissaires gouvernementaux. Chaque délégation régionale dispose de 1 voix. Les décisions des réunions mensuelles du Conseil d'administration se prennent à l'unanimité.

L'accord de collaboration stipule que le Président et l'Administrateur général doivent appartenir à des rôles linguistiques différents. Le Président est assisté de 2 vice-présidents. Le Président est depuis le 21 mars 2017 monsieur Frédéric de Bueger avec Messieurs Bart Dewandeleer (Flandre) et Eric Cooremans (Bruxelles) aux postes de vice-présidents.

Viapass fonctionne avec un budget et un effectif strictement limités. Ses moyens proviennent proportionnellement des régions. Viapass peut employer au maximum 18 collaborateurs internes. Aujourd'hui, le travail de l'entité interrégionale est réalisé par 8 spécialistes internes. Viapass soumet aussi chaque année ses comptes annuels à un réviseur d'entreprises et fait l'objet de tous les contrôles prévus pour un organisme public.

Nos locaux

Dans la période qui a précédé le démarrage du prélèvement kilométrique, Viapass ne disposait pas encore d'un hébergement définitif. En attendant, une équipe restreinte occupait des locaux de la région flamande. La date du lancement était fixée au 1er avril 2016.

Avant cette date, Viapass s'est installée dans le bâtiment Lavoisier à Molenbeek-St-Jean. Il s'agit d'une ancienne usine de cigarettes de British American Tobacco, entièrement rénovée et transformée en bureaux à basse énergie par CityDev (la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale ou SDRB). Viapass y occupe depuis mars 2016 un plateau au quatrième étage, aménagé dans un style industriel fidèle au caractère de l'édifice. Viapass s'inscrit ainsi dans la rénovation du centre de Bruxelles, contribuant à un nouvel élan pour le quartier et la commune. Le même bâtiment abrite également les services de contrôle des trois régions, ce qui facilite la communication mutuelle.

"Un acceuil chaleureux est primordial pour moi, au téléphone comme dans nos bureaux.

NATHALIE GUILLAUME
RECEPTIONISTE

2. NOTRE ORGANISATION

ERIC COOREMANS, VINCENT PEREMANS [1] ET BART DEWANDELEER

FRÉDÉRIC DE BUEGER

2. NOTRE ORGANISATION

Conseil d'administration

BRUXELLES
Eric Cooremans (Vice-président)
Alain Embrechts (Commissaire du gouvernement)
Annick Mertens
Elisabeth Mertens
Patrick Van Ypersele de Strihou

WALLONIE
Vincent Peremans [1] (Président)
Dominique Verlaine (Commissaire du gouvernement)
Jacques Dehalu
Virginie Di Notte
Julien Vandeburie

FLANDRE
Bart Dewandeleer (Vice-président)
Samir Louenchi (Commissaire du gouvernement)
Wim Adriaens
Cybelle-Royce Buyck
Ief Janssens

1. Frédéric de Bueger lui a succédé en 2017

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION (D.G.À.D) | DEBOUT : J. DEHALU, V. DI NOTTE, D. VERLAINE, I. JANSSENS, J. SCHOUPS, A. EMBRECHTS, A. MERTENS, P. VAN YPERSELE DE STRIHOU | ASSIS : B. DEWANDELEER, V. PEREMANS [1], E. COOREMANS

Contexte et préparation

Les principes de base du système

Le système du prélèvement kilométrique tel qu'il est en vigueur en Belgique est un système GNSS par satellite. Il se base donc sur le positionnement précis et le déplacement du véhicule, plutôt que sur des balises électroniques ou des portiques de péage comme dans d'autres pays.

Chaque véhicule soumis au prélèvement kilométrique (les camions de plus de 3,5 tonnes) et empruntant les routes belges doit embarquer un On Board Unit (OBU) toujours en fonction pendant la conduite. L'OBU est lié au camion : l'exploitant communique au prestataire le numéro de plaque, la masse maximale autorisée et la norme d'émission. L'OBU est en liaison avec un fichier cartographique de toutes les routes belges et des voies à péage. Lorsque le camion circule, ses déplacements sont mesurés au mètre près par l'intermédiaire du satellite. Sur la base des paramètres spécifiés, le système sait directement ce que la distance parcourue sur une route déterminée coûte en péage pour le véhicule concerné. Via une carte SIM incorporée, les composantes du prélèvement dû et du déplacement sont transmises au centre de facturation du prestataire, qui envoie ensuite la facture à l'exploitant du camion.

Le prestataire est tenu de reverser immédiatement le prélèvement perçu aux régions, au prorata des kilomètres parcourus dans chacune d'elles.

SUR CHAQUE ROUTE D'ENTRÉE EN BELGIQUE, UN PANNEAU VIAPASS SE TROUVE À LA FRONTIÈRE.

3. ACTIVITÉS OPÉRATIONELLES

Cadre législatif : chronologie

17 JUIN 1999
L'Union européenne publie une directive sur le prélèvement des péages : Directive 1999/62/CE, J.O. L 187, 20 juillet 1999, 42-50

29 AVR 2004 ET 6 OCT 2009
L'Union européenne publie une directive sur le système de péage électronique européen : Directive 2004/52/CE, J.O. L 166, 30 avril 2004, 124-143 ; Décision 2009/750/CE, J.O. L 268, 13 octobre 2009, 11-29

21 JAN 2011
Accord politique entre les trois régions sur la réforme de la fiscalité du trafic automobile

31 JAN 2014
Accord de collaboration interrégionale et constitution de l'association interrégionale chargée de mission de droit public Viapass (WP : 28/7/15 ; VIP 10/8/15 : BHP : 14/5/15)

MAI 2014
Nomination du Conseil d'administration de Viapass et d'un Fonctionnaire dirigeant avec le grade d'administrateur général

15 JUIL 2014
Skyways est sélectionné à l'issue d'une adjudication publique et accepté par les régions

17 JUIL 2014
Publication des statuts de Viapass (MB 25/7/14)

22 JUIL 2014
Skyways devient une SA de droit belge sous le nom de Satellic

25 JUIL 2014
Signature du contrat entre Viapass et le SSP

12 AOÛT 2015
Tous les décrets et ordonnances sur l'instauration du prélèvement kilométrique sont publiés au Moniteur Belge

16 SEPT 2015
Briefing général des candidats fournisseurs EETS

1 OCT 2015
Début de l'enregistrement des On Board Units de Satellic

15 MARS 2016
Viapass emménage dans le bâtiment Lavoisier

31 MARS 2016
Viapass accrédite Axxès en tant que fournisseur EETS pour le marché belge

1 AVR 2016
Lancement du prélèvement kilométrique en région flamande, wallonne et Bruxelles-Capitale

15 AVR 2016
Procès intenté par l'UPTR et la firme Defraine devant le tribunal de première instance de Liège. L'action est déclarée irrecevable

2 MAI 2016
Procès intenté par différents transporteurs devant le tribunal de première instance de Bruxelles. L'action est déclarée irrecevable

31 DÉC 2016
Publication du premier rapport annuel

Le prélèvement kilométrique et ses préparatifs

La structure générale du système a été définie sous la conduite d'un Project Management Office (PMO) qui a en même temps jeté les bases de la conception, du répertoire, des tests et du développement de tous les composants.

Ce PMO a vu le jour durant la phase initiale du projet du prélèvement kilométrique dans le but d'assurer le suivi journalier et de simplifier les lignes de communication avec les services concernés dans les différentes régions. Le PMO se composait en effet de fonctionnaires détachés par les trois régions.

La mission du PMO s'est clôturée avec succès par la désignation du fournisseur contractuel en juillet 2014, après accord des trois gouvernements régionaux. Le PMO a été dissous à ce stade. Les membres du PMO ont pu poursuivre leur travail dans la nouvelle entité interrégionale Viapass, sous la direction d'un nouveau fonctionnaire dirigeant, Monsieur Johan Schoups.

La transmission du savoir a permis d'activer rapidement la nouvelle structure, à commencer par la signature du contrat avec le fournisseur attitré en 2014. Les premières « design reviews » sont intervenues peu après, en août et septembre. L'approbation finale du concept du fournisseur a suivi mi-septembre 2014.

Les essais de précision se sont succédés à un rythme accéléré aux mois de décembre et janvier, avec un accord définitif fin février 2015. Pendant ce temps, le fournisseur attitré avait commencé à tester les éléments constitutifs du système.

> « Non seulement ce système est le plus avancé en Europe ; avec son déploiement, nous avons également fourni aux régions un puissant baromètre du trafic qui permet depuis le 1er avril 2016 de mesurer avec précision et de savoir ce qui se passe.

JOHAN SCHOUPS
ADMINISTRATEUR-GÉNÉRAL

La concaténation de ces éléments et l'extension graduelle des essais ont permis d'ouvrir le système à l'enregistrement le 1er octobre 2015. Après des tests détaillés au niveau des éléments et des sous-systèmes, chaque composant impliqué dans l'enregistrement, l'encaissement et la facturation correcte du prélèvement kilométrique aux usagers était prêt pour les premiers essais en conditions réelles avec de véritables utilisateurs. Durant une période expérimentale de six mois, les usagers ont pu s'enregistrer, obtenir un OBU et découvrir les spécificités de la tarification des kilomètres parcourus. Ces « early adopters », cependant, ne recevaient pas encore de factures à honorer. Pendant la période d'essai, le fournisseur attitré a pu optimiser ses systèmes et processus en vue d'un bon démarrage le 1er avril 2016.

Mi-janvier 2016, les premiers tests complets ont commencé avec le fournisseur attitré. Tous les composants du système du prélèvement kilométrique ont été enchaînés et testés ensemble. À ce stade, 90 % de l'équipement de contrôle était disponible pour les tests. Il s'agissait essentiellement de tester les fonctions et les processus, avec la participation du personnel des régions. Le but était de s'approcher le plus près possible de l'exploitation réelle à partir de « use cases » ou scénarios faisant partie du fonctionnement journalier du système.

Fin mars 2016, les régions et Viapass ont donné leur accord au démarrage du système en délivrant le certificat de disponibilité.

Entre-temps, en 2015, un deuxième fournisseur, l'entreprise française Axxès, a manifesté son désir de participer au système belge de prélèvement kilométrique. La vérification technique de ce deuxième fournisseur, les tests de précision et les contrôles de processus, les négociations contractuelles et la validation finale ont eu lieu en janvier, février et mars 2016. Juste avant le démarrage du prélèvement kilométrique le 1er avril 2016, les trois régions ont permis au deuxième opérateur la possibilité de couvrir une partie du marché belge et d'y offrir ses services.

Au moment de mettre ce rapport annuel sous presse, cinq autres sociétés se déclaraient intéressées par la fourniture des services du prélèvement kilométrique. Viapass les guide dans les tests qui vérifient si leurs systèmes sont entièrement compatibles, afin d'étalonner la précision des mesures et de permettre la lecture et le contrôle des données à la fois par le centre de facturation et les services de contrôle.

SSP et EETS

Lorsque les régions ont achevé la préparation politique et réglementaire du prélèvement kilométrique, un appel d'offres public a été lancé pour la construction du système. Le but était de trouver une organisation capable de réaliser l'architecture du prélèvement kilométrique, plus précisément :

- prendre des mesures précises par satellite ;
- livrer et installer les moyens de contrôle ;
- mettre en place un système de facturation et de back-office ;
- fournir des On Board Units en nombre suffisant pour tous les usagers ;
- jouer le rôle de fournisseur attitré à l'instauration du prélèvement kilométrique.

En effet, pour pouvoir lancer le prélèvement kilométrique, les régions devaient pouvoir compter sur la présence d'un prestataire. Parmi les candidats en lice, Satellic était l'auteur de la meilleure offre et pouvait assumer le contrat DBFMO (design-build-finance-maintain-operate). Satellic est un consortium de T-systems et Strabag, qui possédaient tous deux une expérience des systèmes de péage dans d'autres pays.

> Viapass fut le premier en Europe à introduire un système GNSS interopérable. Cela nous place dans un rôle de pionnier avec tout l'enthousiasme que cela véhicule.

OLIVIER DAUTREBANDE
CONSEILLER TECHNIQUE EETS

Satellic devait donc construire, livrer et préfinancer l'ensemble du système. Le remboursement de ces coûts a commencé avec le début du prélèvement kilométrique et s'étalera sur 12 ans. Satellic est aussi le prestataire de base, ou Single Service Provider, vu son rôle de « enforcement provider » (fournisseur maintien). Cela veut dire que l'entreprise fournit l'infrastructure de contrôle au prélèvement kilométrique avant de les transmettre aux services de contrôle régionaux compétents.

L'Europe souhaite cependant que le **service du prélèvement kilométrique** soit ouvert à **plusieurs prestataires**. C'est la raison pour laquelle elle exige que différents prestataires aient accès au marché d'un domaine de péage. Comme l'expose la Directive 2004/52/CE, le but est qu'à terme, il soit possible de parcourir tous les pays d'Europe avec un seul boîtier de paiement d'un seul et même prestataire. Cette approche de l'ouverture à la concurrence porte le nom de European Electronic Toll Service, en abrégé EETS.

Afin de rendre le marché du prélèvement kilométrique accessible à d'autres prestataires, Viapass a pris le 16 septembre 2015 l'initiative d'organiser pour les participants potentiels un briefing technique portant sur les conditions à remplir pour être accrédité. Ces spécifications sont contenues dans les EETS Toll Domain Statements, rédigés en exécution de la Directive européenne de 2004 et de la note 2009/750 CE. C'est sur cette base que l'entreprise française Axxès a signé une déclaration d'intention en tant que candidat prestataire. Après avoir accompli avec succès les tests prescrits, elle a pu se présenter le 1er avril 2016 au démarrage du prélèvement kilométrique comme prestataire aux yeux des entreprises de transport.

Par la suite, cinq autres candidats se sont manifestés. Leur processus d'accréditation est en cours.

3. ACTIVITÉS OPÉRATIONELLES

LES PORTIQUES FIXES CONTRÔLENT L'USAGE CORRECT D'UN OBU SUR LES GRANDS AXES. EN COMPLÉMENT, DES CAMÉRAS SEMI-FIXES ET MOBILES SONT AUSSI MISES EN OEUVRE.

Instance de médiation

L'accord de collaboration entre les trois régions a aussi créé une Instance de Médiation (MB du 10-06-2016) pour le cas où des difficultés se produiraient dans les relations contractuelles entre les prestataires potentiels et les instances de taxation. L'instance de médiation peut aussi intervenir en cas de problème dans l'exécution des engagements entre parties. L'Instance de Médiation a pour but de chercher à concilier les points de vue divergents. Elle peut aussi faire des propositions en vue d'un accord. En cas d'échec, l'instance formule dans les 6 mois un avis non contraignant.

L'instance compte 3 membres nommés par les gouvernements de Bruxelles, de Wallonie et de Flandre. Actuellement, il s'agit des ombudsmen de Flandre et de Wallonie ainsi que du directeur du service interne des réclamations de la région de Bruxelles-Capitale. Le président est Monsieur Bart Weekers, ombudsman flamand, pour un terme de deux ans maximum.

En 2016, 3 parties (Axxès, Total, Eurotoll) ont demandé une médiation concernant la rétribution des prestataires. Une recommandation sera formulée en avril 2017.

Contrôle

Le contrôle du respect du prélèvement kilométrique est pris en charge par des fonctionnaires de chaque région. Le prélèvement kilométrique étant une matière fiscale, le contrôle relève des services fiscaux régionaux.

Il existe trois méthodes de contrôle du prélèvement kilométrique :

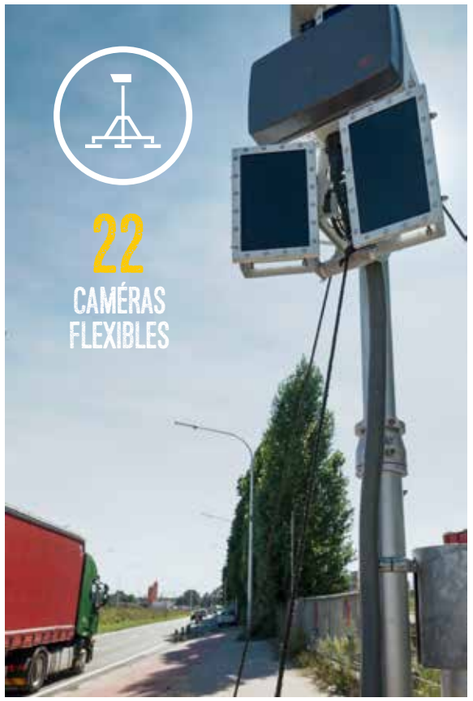
- **39 portiques fixes** installés sur les principaux axes des trois régions. Ces portiques supportent des caméras ANPR (reconnaissance des plaques d'immatriculation), des caméras à laser pour connaître les dimensions du véhicule, et des antennes micro-ondes pour vérifier les OBU et pour photographier le contrevenant éventuel.
- **22 caméras flexibles** : ces grands trépieds mobiles se déplacent en principe toutes les 4 heures pour éviter que les points de contrôle deviennent reconnaissables et prévisibles.
- **38 véhicules et motos de contrôle** : embarquent le même équipement et peuvent contrôler les camions en déplacement. Les véhicules sont mis occupés par des agents des services fiscaux qui, en cas d'infraction, peuvent immobiliser les camions et procéder à la perception immédiate des amendes.

Lorsque le véhicule passe devant une caméra sans OBU, avec un OBU mal programmé ou sans avoir payé le prélèvement, une photo est prise et transmise avec toutes les données nécessaires au centre de contrôle. Cette centrale se trouve à Molenbeek-St-Jean, dans le même complexe de bureaux que Viapass. Cinquante fonctionnaires des trois régions y contrôlent les données des camions et des OBU. S'ils constatent une infraction, ils envoient une amende au contrevenant ou placent le véhicule sur liste noire.

Depuis l'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique, les services de contrôle et Viapass se concertent aussi régulièrement quant à l'application judicieuse de la législation. C'est à l'occasion de ces concertations que la décision a été prise de ne pas assujettir au prélèvement certaines catégories de camions, en raison de leur nature, par exemple les camions à nacelle, les pompes à béton, les grues mobiles, les ancêtres et les véhicules avec plaque ZZ.

> Le contrôle du prélèvement kilométrique en Belgique doit être fait de manière claire et en gardant une discussion ouverte entre les différents acteurs. Viapass tente chaque jour de faciliter la collaboration entre les fournisseurs de service et les régions pour que ce contrôle soit précis et sans ambigüité.

DENIS MAEKELBERGH
COORDINATEUR CONTRÔLE



55
FONCTIONNAIRES
POUR 3 RÉGIONS

38
VÉHICULES
ET MOTOS
DE CONTRÔLE

Les débuts

Si le démarrage effectif du prélèvement kilométrique était prévu pour le 1er avril, les préparatifs de son introduction avaient déjà commencé longtemps auparavant. Outre la mise en place de l'infrastructure complète, la création du système de contrôle et le suivi des prestataires, il fallait aussi informer les usagers non seulement en Belgique, mais dans toute l'Europe, à propos de la prochaine instauration du prélèvement.

Information et communication

LE SITE WEB

Viapass et le Single Service Provider ont créé un site web exposant en détail la réglementation et ses applications. La documentation présentée informe le grand public sur le fonctionnement et les principes du système. Le site web explique le fonctionnement des On Board Units, comment les obtenir et les modes de paiement du prélèvement, avec des réponses aux questions fréquentes. On trouve aussi sur le site les cartes des voies à péage avec les différents tarifs kilométriques, fixés dès mai 2015.

L'analyse de l'utilisation du site révèle clairement une réaction très tardive des utilisateurs potentiels. Pour les deux premiers mois de 2016, moins de 2.000 visiteurs par jour sont venus chercher de l'information. Leur nombre a atteint près de 4.000 durant le mois de mars, pour tripler le 31 mars à plus de 12.000. Cette même réaction tardive se retrouve dans le monde analogique : demandes d'OBU, sursollicitation des distributeurs automatiques et saturation du centre d'appel.

Durant toute l'année, plus de 250.000 visiteurs ont consulté 1,3 million de pages sur le site web www.viapass.be. Dans le top 10 des pays d'origine des demandes, on trouve la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Pologne, la France, le Royaume-Uni, l'Espagne, le Luxembourg, la République tchèque et la Roumanie.

CAMPAGNES D'INFORMATION

Afin d'informer le grand public, des affiches ont été placées en deux vagues le long des autoroutes belges et des grands axes. Le but était d'avertir tous les conducteurs de l'arrivée prochaine du prélèvement kilométrique le 1er avril. Cette action a largement contribué à faire connaître la nouvelle mesure. Certains opposants ont contesté le fait que la campagne s'adresse aussi en anglais aux camionneurs étrangers. Ils ont saisi la Commission permanente de contrôle linguistique (voir plus bas). Mais celle-ci a donné raison à Viapass quant à l'emploi de l'anglais, à condition que le message soit également présenté dans les 3 langues nationales, ce qui était le cas.

LE CALL CENTER GÈRE CHAQUE JOUR ENVIRON MILLE APPELS TÉLÉPHONIQUES. PENDANT LES JOURS DE LANCEMENT, C'ÉTAIT PLUS DE DIX FOIS SUPÉRIEUR.

Le cadre budgétaire étant limité, le recours aux annonces publicitaires l'était aussi. Il n'a ciblé que les grands médias spécialisés en transport, dans les principaux pays d'Europe.

Enfin, à la veille de l'introduction du prélèvement kilométrique, la télévision et toutes les radios de la VRT ont diffusé en début de soirée une communication gouvernementale détaillée.

Toutes les voies d'entrée en Belgique ont été équipées de panneaux (au total 635) signalant qu'à partir du 1er avril 2016, le pays devenait une zone à péage.

RESPONSABLES DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Partout dans le pays, des séances d'information ont été organisées par les groupements concernés : fédérations de transporteurs, chambres économiques, groupes d'intérêts et organisations professionnelles. Viapass a donné des présentations et des explications détaillées lors de **plus de 100 conférences**. Celles-ci ont permis d'entamer le **dialogue** avec près de **10.000 personnes concernées**. Les organisations dont ces membres faisaient partie ont été informées par la même occasion.

LES PANNEAUX GUIDENT LES CHAUFFEURS VERS LES AUTOMATES DE DISTRIBUTION DES OBUS. LA BELGIQUE NE COMPTE PAS MOINS DE 128 POINTS DE SERVICE, MUNIS D'AUTOMATES.

> Le lancement réussi du prélèvement kilométrique dépendait en grande partie d'une communication complète, ciblée et en temps opportun.

EDWARD CLAESSENS
RESPONSABLE COMMUNICATION

100
CONFÉRENCES

10.000
PROFESSIONELS ONT AINSI ÉTÉ INFORMÉES

SECTEUR DU TRANSPORT INTERNATIONAL

L'administrateur général de Viapass a informé les principaux responsables des transports en Belgique et en Europe. Il a fourni des informations précises sur le prélèvement kilométrique aux plus hauts responsables des transports français, allemands, polonais, roumains, tchèques, luxembourgeois et néerlandais. Il a fait de même sur toutes les grandes plates-formes internationales : UE, IRU et ITS. En effet, il n'était pas rare que le prélèvement kilométrique belge affecte le marché des transports dans d'autres pays, et les responsables concernés tenaient à s'y préparer.

PRESSE

Naturellement, la presse a suivi de près la préparation, l'introduction et le déploiement du prélèvement kilométrique. Si les magazines de transport ont publié des reportages détaillés sur chaque phase du projet, la presse générale a aussi compris l'importance du prélèvement dans le paysage économique général.

La conférence de presse de fin mars 2016 a attiré plus de 60 journalistes venus de Belgique et des pays voisins. Presse audiovisuelle, périodiques professionnels, sites d'information et rédacteurs généralistes de la presse écrite étaient présents et ont fait écho à la campagne d'information.

Sur toute l'année 2016, **on a dénombré** pas moins de **3.699 articles** dans les journaux, périodiques et sites web de la seule **Belgique**. Le prélèvement kilométrique était bien présent dans les médias.

Sur les réseaux sociaux aussi, le débat était intense. Le 1er avril, Twitter faisait une large place au prélèvement kilométrique.

1/4/16
#KILOMETER-HEFFING

#KILOMETERHEFFING ÉTAIT LE SUJET DE DISCUSSION LE PLUS IMPORTANT SUR TWITTER LE 1ER AVRIL 2016.

3.699
ARTICLES EN BELGIQUE

Les premières semaines

Viapass se charge du contrôle du prélèvement kilométrique, de la coordination et de la communication au nom des trois régions.

Les aspects opérationnels du prélèvement kilométrique sont confiés à des prestataires de services. Ce sont eux qui mettent sur le marché les On Board Units chargés d'enregistrer les kilomètres parcourus, de calculer le prélèvement, de facturer aux usagers et de reverser le produit aux régions concernées au prorata des distances parcourues dans chacune d'elles. En 2016, lorsque le prélèvement kilométrique a fait ses débuts, nous comptions deux prestataires : Satellic et Axxès.

Satellic est le Single Service Provider, le « prestataire interrégional » qui devait pouvoir assurer le service dès le 1er avril. Cette obligation d'exploitation était inscrite dans le contrat DBFMO (design-build-finance-maintain-operate) que le consortium avait remporté. Toujours en vertu du contrat, Satellic devait veiller à ce que chaque usager ayant commandé un OBU le reçoive effectivement. En Belgique, un OBU commandé doit être livré dans les deux jours ouvrables.

Satellic devait aussi installer un centre de contact, accessible à la fois par e-mail et par téléphone aux usagers souhaitant obtenir des renseignements ou déposer une réclamation.

Satellic est par ailleurs chargé de l'infrastructure de contrôle du système du prélèvement kilométrique. Cela signifie que les infractions constatées par les caméras des portiques fixes, flexibles et mobiles sont vérifiées puis transmises au centre de contrôle, où des fonctionnaires fiscaux des régions établissent la contravention après une vérification supplémentaire. L'interception des contrevenants sur la route incombe aussi aux agents fiscaux des régions, qui utilisent à cette fin les véhicules et l'appareillage de Satellic.

Axxès est un prestataire dit EETS. L'Europe stipule que dans les pays avec un système de péage, le service doit être ouvert selon la règlementation du European Electronic Toll Service. Cela veut dire qu'aux côtés de Satellic, d'autres prestataires peuvent se présenter sur le marché à condition d'être accrédités par Viapass après des essais approfondis, et conclure un contrat avec les 3 régions agissant en tant que « Toll Charger ».

> Un projet qui a été lancé en 2011, qui a abandonné toutes les conventions habituelles ; mise en œuvre et go live en 2015 et le premier projet avec EETS inclus : c'était un honneur d'y être impliqué.

ANNE TIP
CONSULTANT TECHNIQUE

Les lendemains

Pour diverses raisons externes, le démarrage du prélèvement kilométrique a été plus lent que prévu sur le plan logistique. Cependant, le système lui-même a bien fonctionné dès le premier jour, et les chauffeurs ont dès le début assez bien suivi les nouvelles réglementations. Une fois que le premier obstacle majeur a été franchi, Viapass voulait également faire en sorte que la tarification routière soit aussi facile à utiliser que possible pour les propriétaires de parcs de véhicules et les conducteurs. Viapass a réuni autour de la table les fédérations de transporteurs, qui demandaient un système convivial, pour définir les mesures d'amélioration. Le prestataire attitré a pris part à la concertation. Les entretiens ont débouché sur un ensemble d'améliorations. Par exemple, s'assurer que les utilisateurs d'un OBU du SSP puissent effectuer leurs paiements aussi facilement et rapidement que possible, et que le processus de restitution des garanties soit accéléré.

> Nous continuons à améliorer la technologie pour assurer une facilité d'utilisation maximale.

WIM HENSSEN
CONSEILLER TECHNIQUE

Les clients SSP qui possèdent un compte complet et paient leur prélèvement en post-paiement par carte carburant, domiciliation ou via un partenaire, peuvent recevoir une facture de l'ensemble de leur flotte de véhicules.

Pour neutraliser les erreurs potentielles sur le retour de garanties, l'utilisateur recevra régulièrement des messages via le portail utilisateur si son numéro IBAN n'est pas complet.

En faisant en sorte que le mode de paiement puisse être modifié via le portail utilisateur, sans déconnecter l'OBU et le réassocier au véhicule spécifique, la facilité d'utilisation pour le gestionnaire de flotte a été une nouvelle fois augmentée.

Les erreurs de l'enregistrement peuvent avoir un impact financier important. Lorsqu'un véhicule a été enregistré dans une classe d'émission qui est trop faible et / ou une catégorie de poids fausse, les utilisateurs reçoivent par conséquent un message sur l'écran de l'OBU. Ils sont également invités par courriel à corriger les irrégularités.

Les deux prestataires de services offrent parallèlement des visualisations de trajet de leur camions. Le processus de visualisation permet une compréhension plus profonde du trajet d'un poids-lourd. On peut voir le trajet d' un véhicule au jour donné et le voyage apparaît sur une carte interactive.

Les utilisateurs peuvent visualiser les données de position brutes (fichier KML), les télécharger ou les supprimer. Le fichier KML permet d'importer ces données dans son propre outil de géolocalisation.

Cette concertation fait partie des tâches de Viapass. Elle a porté ses fruits à plusieurs reprises en 2016.

Objections

L'introduction d'un nouveau système de paiement obligatoire suscite naturellement de nombreuses objections. Tandis qu'une fédération de transporteurs, des transporteurs et un groupement d'achat attaquaient en justice Viapass et/ou la Communauté flamande (voir plus haut), le prélèvement kilométrique a aussi rencontré diverses autres objections.

Blocage des routes et des carrefours en Wallonie

La semaine suivant l'instauration du prélèvement kilométrique, plusieurs dizaines de camions ont occupé des passages de frontière et des ronds-points en Région wallonne. Cela a occasionné d'importantes nuisances pour les transporteurs wallons mais aussi pour les collègues étrangers bloqués aux frontières. En juin, quelques camionneurs ont tenté une action de même nature, sans résultat digne de ce nom.

Appel à attendre

Des OBU étaient à la disposition des utilisateurs potentiels dès le 1er octobre 2015, mais une fédération de transporteurs belges et étrangers a appelé à ne pas commander les OBU et à attendre pour voir si le prélèvement kilométrique entrerait bien en vigueur le 1er avril. Lorsque la date annoncée a été confirmée, il s'en est suivi une ruée de dernière minute sur les distributeurs automatiques d'OBU.

Accusation de violation de la vie privée

Une fédération de transporteurs a demandé à un cabinet d'avocats de formuler des objections contre le prélèvement kilométrique. L'accusation de violation de la vie privée a été largement commentée dans la presse. Elle est cependant apparue sans fondement, car la commission de la vie privée avait déjà donné un avis favorable à Viapass.

Accusations de violation de la loi sur l'emploi des langues

Une fédération de transporteurs a attaqué Viapass devant la Commission permanente de contrôle linguistique parce que les panneaux routiers annonçant le prélèvement ne respectaient pas la législation en la matière. En effet, à la demande des régions, une annonce était aussi faite en anglais à l'attention des chauffeurs étrangers. La Commission a cependant approuvé l'usage de l'anglais à condition que les trois langues nationales officielles soient utilisées en même temps.

Rayonnement nocif des OBU

En juin, le SDI/SDZ a publié un test d'après lequel les On Board Units émettraient un rayonnement nocif. Après des mesures par l'ISSeP, un institut officiel de recherche de la Région wallonne, il est apparu que le rayonnement des OBU était plus de 90.000 fois (!) inférieur à la norme sanitaire internationale. De plus, l'OBU se trouve à un mètre environ de l'utilisateur, alors qu'un GSM se tient généralement contre l'oreille.

En 2016, deux actions en justice ont été intentées à l'encontre de Viapass (et du prestataire Satellic) devant le tribunal de première instance.

La première, datant du 15 avril 2016, est le fait d'une fédération de transporteurs et d'une entreprise de transport, du chef de mauvais fonctionnement des OBU de Satellic. La demande a été déclarée irrecevable, notamment parce qu'une fédération ne pouvait être une partie directement préjudiciée et l'action était considérée comme une 'actio popularis'.

Une deuxième affaire a été ouverte le 2 mai 2016, cette fois devant le tribunal de première instance de Bruxelles. Plusieurs transporteurs, membres de la même fédération, ont demandé la suspension du paiement, alléguant un défaut de fonctionnement des OBU de Satellic. Le juge a également rejeté cette demande.

UN CHAUFFEUR EN TRANSIT INSTALLE UN OBU OBTENU D'UN AUTOMATE.

Études

Une mesure avec des répercussions sur un large pan de la société suscite nécessairement beaucoup d'intérêt. Son impact est scruté minutieusement. Bon nombre d'études et d'enquêtes sur le prélèvement kilométrique ont été réalisées en 2016, souvent avec la collaboration de Viapass.

De nombreux travaux avaient déjà vu le jour dans les années précédant l'introduction du prélèvement.

Ont ensuite été publiées en 2016 :

- une étude wallonne concernant l'impact du prélèvement kilométrique sur les différents secteurs d'activité ;
- une étude de la K.U. Leuven examinant les effets du prélèvement sur la circulation routière ;
- d'études et mémoires, nationaux et internationaux.

Statistiques et chiffres

On a attendu avec beaucoup d'intérêt les débuts du prélèvement kilométrique. Le système allait-il s'imposer rapidement ? Dans quelle mesure ? Les choses sont allées très vite. Dès les premiers jours, le respect des règles atteignait 90 % et plus. Bientôt, le nombre de camions sans OBU allait baisser encore jusqu'à un niveau inférieur à 1 %. Compte tenu de l'envergure du projet de prélèvement kilométrique, les services de contrôle ont décidé de se montrer tolérants envers les contrevenants durant les premières semaines, préférant l'information à la sanction.

Les autres statistiques sont restées relativement stables après le démarrage. Depuis le premier mois jusqu'à aujourd'hui, le nombre de camions avec OBU qui circulent par jour ouvrable sur les routes belges se situe autour de 140.000. Le week-end, ce chiffre baisse à 20.000 environ.

Le nombre de kilomètres parcourus reste lui aussi à peu près constant. **Chaque jour ouvrable**, quelque **24 millions de kilomètres sont accomplis** par des camions de plus de 3,5 tonnes. Cela rapporte aux régions un peu moins de **2,5 millions €** par jour ouvrable.

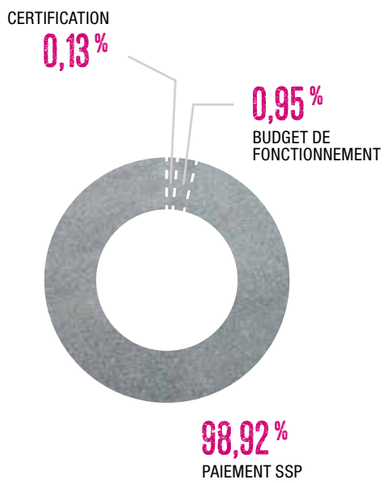
Les chiffres affichent une telle stabilité que les écarts attirent tout de suite l'attention. C'est ainsi que le week-end, et en particulier le dimanche, le nombre de kilomètres diminue notablement. Logiquement, les recettes tombent à 225.000 € les samedis et 75.000 € les dimanches.

Les périodes de vacances se distinguent également. Durant les mois de juillet et d'août, le kilométrage ne dépasse guère 20 millions de kilomètres par jour ouvrable ; les deux dernières semaines de décembre, il descend même à 13 millions de kilomètres.

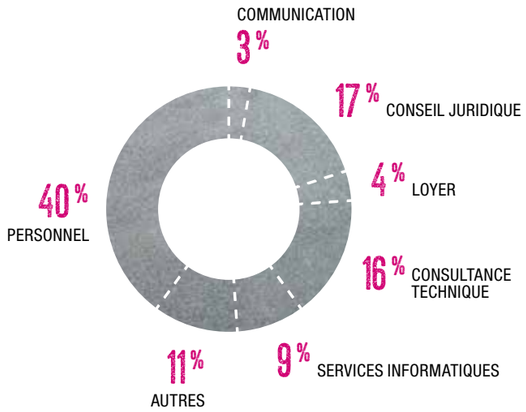
Pour l'anecdote, les statistiques sont aussi influencées par des événements extérieurs. Le prélèvement kilométrique apparaît comme un bon baromètre de certains événements ou tendances économiques et sociales. Les fêtes comme la Pentecôte ou le 1er mai, le Koningsdag aux Pays-Bas, les grèves et manifestations, tout cela affecte les chiffres.

Une nouvelle preuve que les mesures du système du prélèvement kilométrique fonctionnent correctement depuis le premier jour et génèrent des chiffres fiables.

On trouvera des statistiques plus détaillées dans le rapport financier.

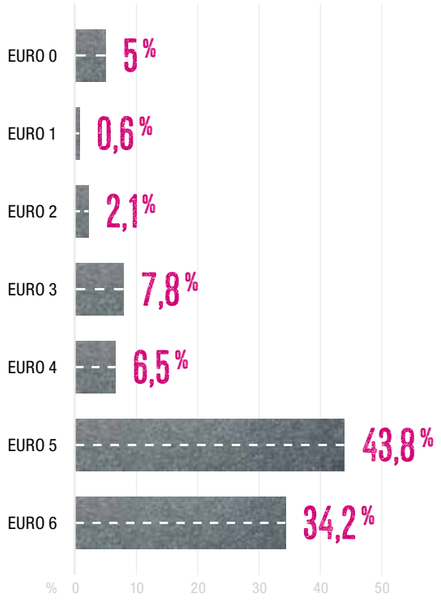


REPARTITION DES RECETTES

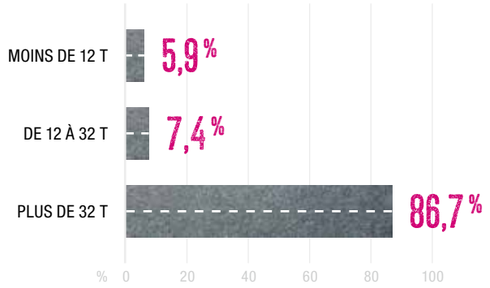


REPARTITION DES COÛTS

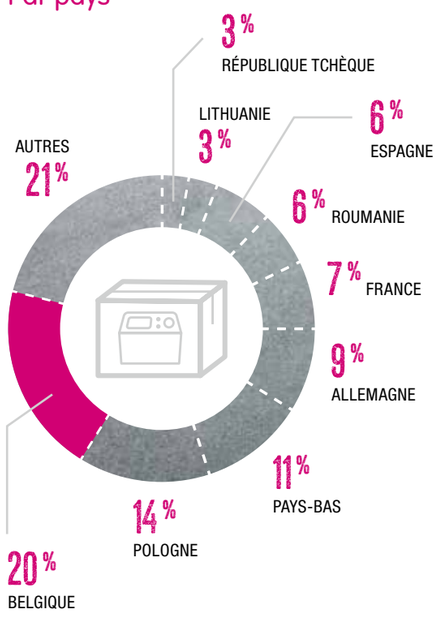
OBU ENREGISTRÉS
Par classe Euro

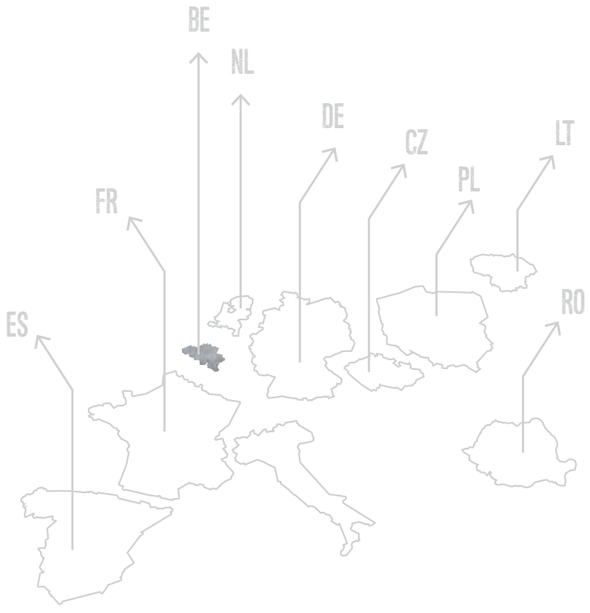


OBU ENREGISTRÉS
Par MMA



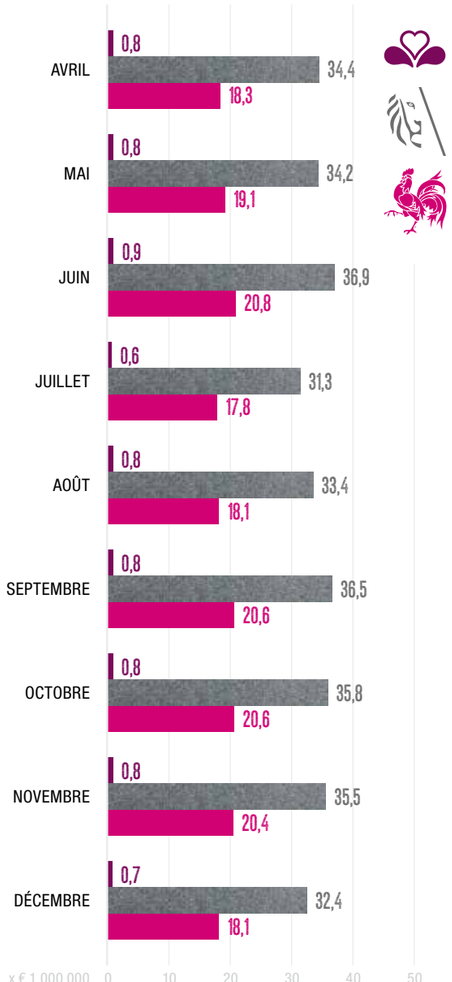
OBU ENREGISTRÉS
Par pays



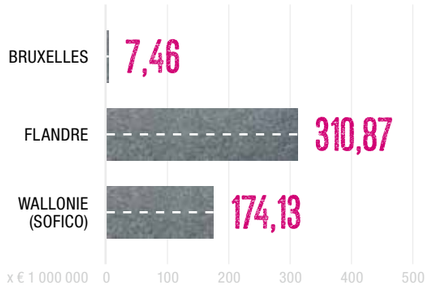


ON BOARD UNITS SATELLIC & AXXES

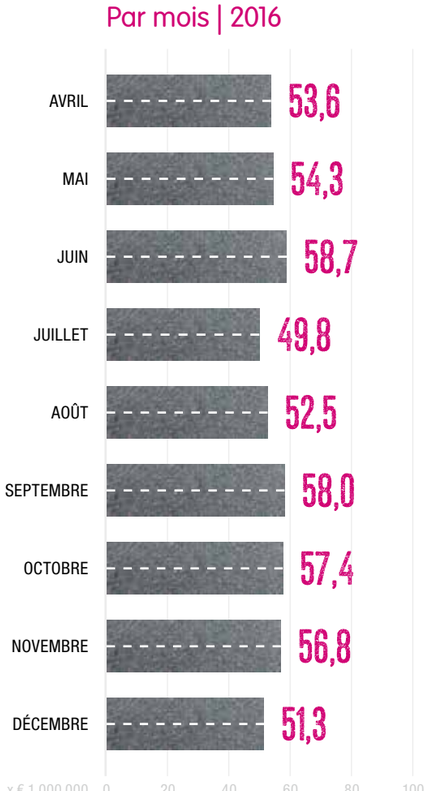
REDEVANCE
Par mois, par région | 2016



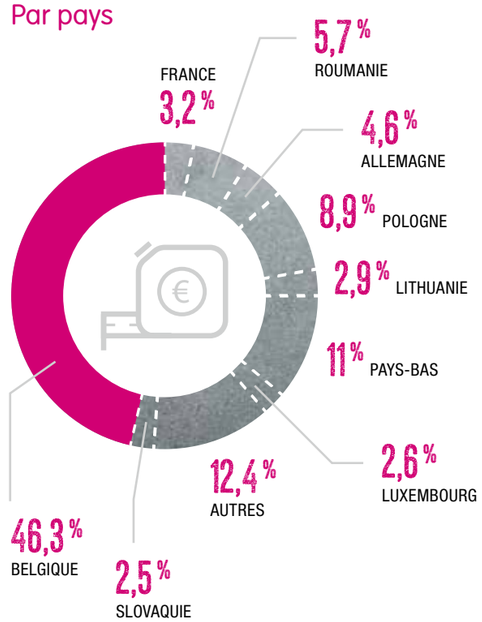
REDEVANCE
Par région | du 1/4-31/12 I 2016



REDEVANCE
Par mois | 2016



REDEVANCE
Par pays

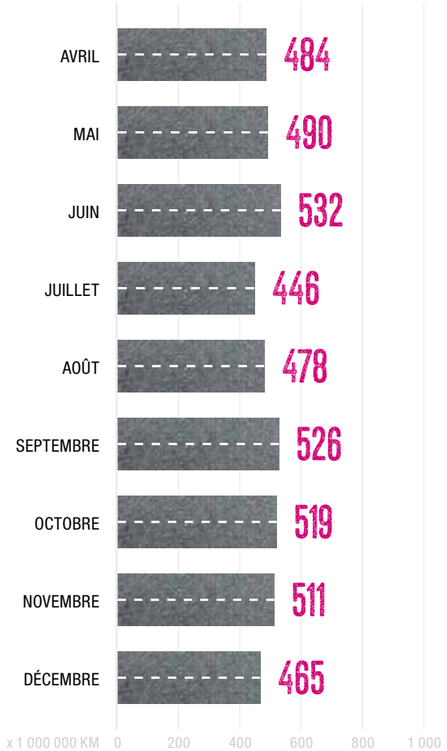


Chiffres arrondis à 100 %

> Viapass relève des données uniques en Belgique qui doivent être manipulées et interprétées avec précaution.

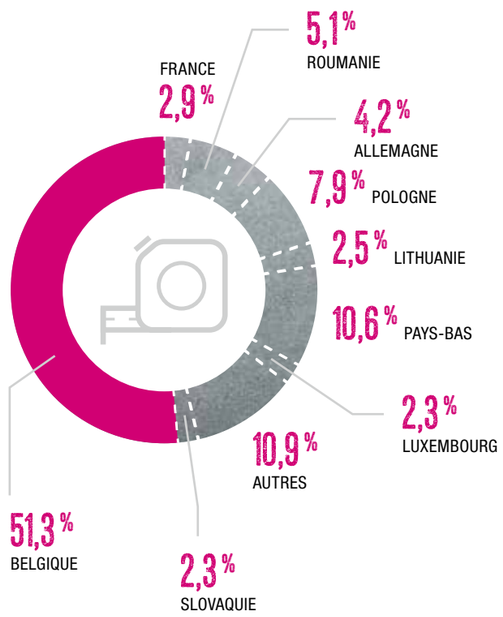
JONATHAN JONES
ANALYSTE DE DONNÉES

KILOMÈTRES
Par mois * | 2016



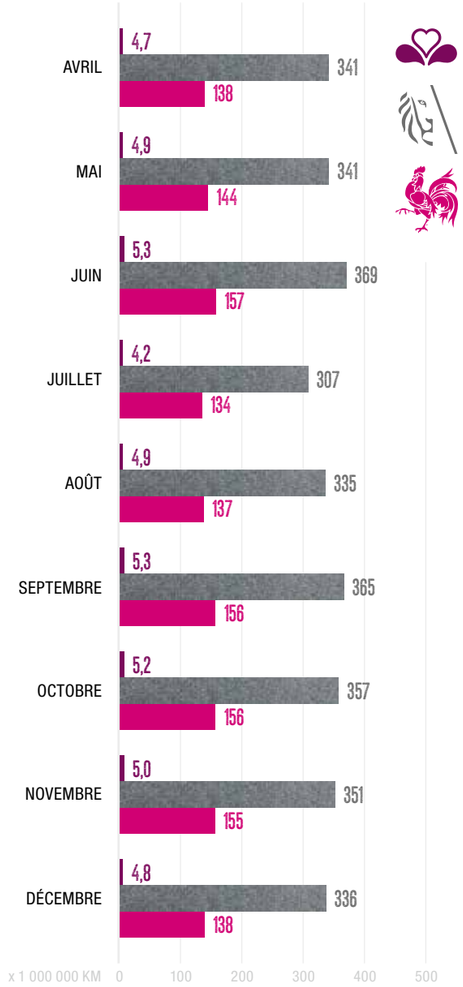
(*) Routes taxées uniquement

KILOMÈTRES
Par pays d'immatriculation de véhicule * | 2016



(*) Routes taxées uniquement

KILOMÈTRES
Par mois, par région * | 2016



(*) Routes taxées uniquement

4. LES CHIFFRES

Rapport financier | Actifs

(EN EUR)	ANN.	2014-2015	2016
ACTIFS IMMOBILISES			
I. Frais d'établissement	20		
II. Immobilisations incorporelles (ann. I, A)	21		
III. Immobilisations corporelles (ann. I, B)	22/27	**8.961,51**	**12.422,67**
A. Terrains et contructions	22		
B. Installations, machines et outillage	23		
C. Mobilier et matériel roulant	24	4.343,48	5.031,78
240000 Mobilier	24		1.570,72
240009 Amortissements Mobilier	24		-392,68
240200 Matériel Informatique	24	13.030,54	18.782,40
240290 Amortis. Matériel Informatique	24	-8.687,06	-14.928,66
D. Location-financement et droits similaires	25		
E. Autres immobilisations corporelles	26		7.390,89
260000 Frais d'aménagements de locaux loués	26		8.212,10
260900 Amort./ Frais d'aménag. de locaux loués	26		-821,21
F. Immobilisations en cours et acomptes versés	27		
IV. Immobilisations financières (ann. I, C et II)	28	**839,23**	**994,23**
288000 Cautionnements versés en numéraire	28		155,00
288100 Caution Partena	28	839,23	839,23
TOTAL ACTIFS IMMOBILISES	20/28	**9.800,74**	**13.416,90**

(EN EUR)	ANN.	2014-2015	2016
ACTIFS CIRCULANTS			
V. Créances à plus d'un an	29		
A. Créances commerciales	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. Créances à un an au plus	40/41		**447.915,89**
A. Créances commerciales	40		395.974,73
400000 Clients	40		24.000,00
404000 Produits à recevoir (factures à établir)	40		371.974,73
B. Autres créances	41		51.941,16
411600 TVA à récupérer Régularisation	41	6.606,09	31.265,21
416500 Provison ONSS	41		20.675,95
VIII. Placements de trésorerie (ann. II)	50/53		
IX. Valeurs disponibles	54/58	**593.555,69**	**428.690,70**
550100 Belfuis cpte vue 910-198938-20	54/58	95.555,69	130.340,83
550200 Belfius Tres BE65 091-7096	54/58	498.000,00	298.349,87
X. Comptes de régularisation	490/1	**2.054,08**	**3.349,68**
490000 Charges à reporter	490/1	2.054,08	3.349,68
TOTAL ACTIFS CIRCULANTS	29/58		**879.956,27**
TOTAL DE L'ACTIF	20/58	**612.016,60**	**893.373,17**

> L'ensemble des flux financiers a été soumis avec succès à un premier cycle complet d'exploitation.

THIERRY PEETERS
RESPONSABLE FINANCIER

4. LES CHIFFRES

Rapport financier | Passif

(EN EUR)	ANN.	2014-2015	2016
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
B. Capital non appelé	101		
II. Primes d'émission	11		
III. Plus-values de réévaluation	12		
IV. Réserves	13		
A. Réserve légale	130		
B. Réserves indisponibles	131		
1. Pour actions propres	1310		
2. Autres	1311		
C. Réserves immunisées	132		
D. Réserves disponibles	133		
V. Bénéfice reporté	140		
Perte reportée	141	**-43.993,80**	**-43.993,80**
141000 Perte reportée	141	-43.993,80	-43.993,80
141000 Résultat de la période en cours	141		0,00
VI. Subsides en capital	15		
TOTAL CAPITAUX PROPRES	10/15	**454.006,20**	**454.006,20**
PROVISIONS ET IMPOTS DIFFERES			
VII. A. Provisions pour risques et charges (ann. IV)	160/5		
B. Impôts différés	168		
TOTAL PROVISIONS ET IMPOTS DIFFERES	16		

(EN EUR)	ANN.	2014-2015	2016
DETTES			
VIII. Dettes à plus d'un an (ann. V)	17		
A. Dettes financières	170/4		
1. Etablissements de crédit, dettes de location-financement et assimilées	172/3		
2. Autres emprunts	174/0		
B. Dettes commerciales	175		
C. Acomptes reçus sur commandes	176		
D. Autres dettes	178/9		
IX. Dettes à un an au plus (ann. V)	42/48	**115.819,18**	**403.199,21**
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	42		
B. Dettes financières	43		
1. Etablissements de crédit	430/8		
2. Autres emprunts	439		
C. Dettes commerciales	44	41.437,88	312.058,44
1. Fournisseurs	440/4	41.437,88	312.058,44
440000 Fournisseurs	440/4	-99.116,53	272.124,65
444000 Factures à recevoir	440/4	140.554,41	39.933,79
2. Effets à payer	441		
D. Acomptes reçus sur commandes	46		
E. Dettes fiscales, salariales et sociales	45	74.381,30	91.140,77
1. Impôts	450/3		12.401,73
451200 Compte courant admin. T.V.A. à payer	450/3		12.401,73
2. Rémunérations et charges sociales	454/9	74.381,30	78.739,04
456000 Pécules de vacances à payer	454/9	74.381,30	79.376,04
459730 CHQ Repas à payer	454/9	-203,00	-637,00
F. Autres dettes	47/48		
X. Comptes de régularisation	492/3	**42.191,22**	**36.167,76**
492000 Charges à imputer	492/3	42.191,22	36.167,76
TOTAL DETTES	17/49	**185.010,40**	**439.366,97**
TOTAL DU PASSIF	10/49	**612.016,60**	**893.373,17**

4. LES CHIFFRES

Rapport financier | Résultats

(EN EUR)	ANN.	2014-2015	**2016**
I. Produit d'exploitation		**2.049.090,78**	**2.668.421,16**
Chiffre d'affaires (mention facultative)	70	0,00	314.000,00
705000 Prestations de services	70		314.000,00
Autres produits d'exploitation	71/4		2.354.421,16
734100 Dotations Fonct. Région Wallone	71/4	847.000,00	934.064,89
734110 Dotations Région Bruxelles Capital	71/4	126.000,00	152.859,48
734120 Dotations Fonct. Région Flamande	71/4	1.070.000,00	1.255.737,95
749050 Régularisation Taux TVA déduct.Ach Div.	71/4	547,77	3.719,06
749100 Avantages en nature	71/4	5.543,01	5.399,78
749200 Récupérations Avocat litiges	71/4		2.640,00
II. Frais d'exploitation			
Approvisionnements, marchandises, services et biens divers	60/61	2.092.574,40	-1.846.105,74
610000 Loyers et charges locatives	60/61	-191.596,47	-71.152,88
611000 Frais de bureau	60/61	-22.147,66	-22.907,79
612200 Presse, Revue de presse et hosting	60/61		-20.016,78
612201 Communications autres et Honoraires	60/61	-7.543,12	-86.756,68
612520 Test et développement diverses OBU	60/61		-218,31
613100 Assurance incendie	60/61		-285,35
613150 Assurance RC	60/61	-1.847,53	-998,88
613211 Hon.conseil juridiq.contentieux Avocats	60/61	-278.930,84	-398.866,69
613212 Honoraires Commissaire aux Comptes	60/61		-2.027,89
613213 Honoraires Comptables, Experts-Comptable	60/61		-9.545,61
613214 Honoraires autres	60/61	-247,57	-1.486,51
613215 Frais de Recrutement	60/61	-16.080,88	-7.706,41
613216 Honoraires Consultance Technique	60/61	-549.204,99	-374.341,55
613217 Honoraires Consultance Financière	60/61	-125.000,00	-124.303,83
613222 Honoraires Architectes et Design TIC	60/61	-125.000,00	-203.269,95
613230 EETS Certifications	60/61		-280.374,16
613231 EETS Informatique	60/61		-33.952,07
613250 Publications légales	60/61		-547,62
613260 Jetons de Présence	60/61		-45.450,00
613270 Honoraires Secretariat Social	60/61	-4.037,24	-5.627,80
613335 Services Informatiques, Datacenter	60/61		-11.815,13
613355 Frais de Missions Externes	60/61	-12.922,71	-12.970,48
615100 Frais de Formation	60/61		-285,00
616100 Véhicules	60/61	-13.222,15	-14.418,53
617100 Personnel mis à disposition	60/61	-2.897,96	-116.779,84

(EN EUR)	ANN.	2014-2015	**2016**
Rémunérations, charges sociales et pensions (ann. VI,2)	62	-726.541,24	-813.454,15
620200 Employés – Rémunérations	62	-407.382,10	-471.590,06
620210 PV employés payés	62	-44.007,43	-99.047,83
620220 Prime de fin d'année	62	-37.378,08	-41.490,94
621000 Cotisations patr. d'ass. soc. / salaires	62	-152.054,43	-177.759,30
623000 Assurances du personnel	62	-4.090,18	-4.351,99
623130 Frais de déplacement employés	62	-2.853,00	-5.267,70
623730 CHQ Repas	62	-7.044,72	-9.154,59
625000 Dotations aux prov. pour péc. vacances	62	-84.084,66	-79.376,04
625100 Utilisat des. prov. pour péc. Vac. (-)	62	9.500,36	74.584,30
Amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	630	-8.687,06	-7.455,49
630200 Dotations aux amort. / immob. corp.	630	-8.687,06	-7.455,49
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 +)	635/7		
Autres charges d'exploitation	640/8	-3.813,98	-337,59
Charges d'expl. portées à l'actif au titre de frais de restructuration	649		
III. Bénéfice d'exploitation	70/64	**-43.483,62**	**1.067,92**
Perte d'exploitation	64/70		
IV. Produits financiers	75	**41,72**	**476,17**
V. Charges financières	65	**-541,76**	**-1.419,38**
VI. Bénéfice courant avant impôts	70/65	**-43.983,62**	**124,71**
Perte courante avant impôts	65/70		
VII. Produits exceptionnels	76		
VIII. Charges exceptionelles	66		
IX. Bénéfice de l'exercice avant impôts	70/66	**-43.983,62**	**124,71**
Perte de l'exercice avant impôts	66/70		
IX bis.Prélèvements sur les impôts différés	780		
Transferts aux impôts différés	680		
X. Impôts sur le résultat	67/77	**-10,18**	**-124,71**
670010 PM sur Intérêts compte courant	67/77	-10,18	-124,71
XI. Bénéfice de l'exercice	70/67	**-43.993,80**	**0,00**
Perte de l'exercice	67/70		

> Après un an de fonctionnement, nous pouvons dire que le système, son contrôle et sa flexibilité sont arrivés à maturité.

JOHAN SCHOUPS
ADMINISTRATEUR-GÉNÉRAL

Éditeur responsable
Johan Schoups, Administrateur général Viapass

Composition
Edward Claessens, Communication manager

Photographie
Stephanie Fraikin

Création
www.linknv.be

Traduction
Misty Meadows sprl

VIAPASS
Rue De Koninck 40, bte 19
1080 Bruxelles
contact@viapass.be

www.viapass.be