FORCE ET STABILITÉ

Rapport annuel 2020

Viapass

En route pour
une meilleure mobilité

DEUX FOIS CINQ ; DOUBLE ANNIVERSAIRE

En 2020, Viapass fêtait un double anniversaire. Cette année, l'organisme public clôturait sa cinquième année d'existence mais en même temps, nous avons commencé la cinquième année opérationnelle du prélèvement kilométrique en Belgique. Depuis lors, l'organisation a posé les jalons et servi de référence en Europe. Vous trouverez le récit de notre dernier rapport annuel dans les pages suivantes.

TABLE DES MATIÈRES

LE MOT DE L'ADMINISTRATEUR-GÉNÉRAL 4

1. MOMENTS FORTS 2020 6

2. A PROPOS DE VIAPASS 8

3. LE SYSTÈME ET TOUTES SES FACETTES EN CHIFFRES 12

4. ACTIVITÉS DE CONTRÔLE 14

5. LES PRESTATAIRES DE SERVICE 18

6. ICT 22

7. COMMUNICATION 26

8. JURIDIQUE 32

9. L'IMPACT DU CORONAVIRUS SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS 34

10. INVESTISSEMENTS EN MOBILITÉ GRÂCE AU PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE 40

11. STATISTIQUES 44

12. FINANCES 52

Viapass rapport annuel 2020
Editeur responsable: Johan Schoups
Composition : Edward Claessens
Photographie : stephaniefraikin.com
Création : com&co

FORCE ET STABILITÉ

LE MOT DE L'ADMINISTRATEUR-GÉNÉRAL

L'année 2020 restera sans aucun doute gravée dans les annales et les mémoires jusqu'à la fin des temps. L'année où le monde s'est arrêté. L'année où nous avons tous et toutes dû nous réinventer. L'année où nous avons rassemblé notre courage et où nous avons persévéré. En trébuchant, en vacillant, mais en tenant bon et en regardant vers l'avenir.

Toutes les courbes, partout dans le monde, montrent un effondrement rapide à partir du 18 mars, le jour où le confinement fut également décrété en Belgique et où l'ensemble de l'Europe a pris conscience que la situation était sérieuse. Dans notre pays, nous avons été assignés à résidence, exception faite de déplacements nécessaires. Le télétravail devient soudain la norme, hormis pour les fonctions qui exigeaient une présence sur le lieu de travail. Les allers-retours quotidiens se sont arrêtés. Soudain, on s'aperçut à quel point le nombre de poids lourds circulant sur nos routes était élevé. Certes, en l'espace d'une semaine, le transport routier avait chuté de 15% en mars mais les chauffeurs routiers continuaient de circuler. Lors du premier confinement, les activités ont régressé de 25% entre le 30 mars et le 19 avril.

Elles ont permis à l'épine dorsale du pays de rester d'aplomb, aux commerces d'être approvisionnés et à l'industrie de continuer à tourner. Jamais auparavant, le rôle fondamental que représente le secteur du transport routier pour notre économie et la société dans son ensemble n'avait été aussi évident. De même, le prélèvement kilométrique a su prouver la puissance de sa souplesse. En effet, le prélèvement n'a été payé que par les entreprises de transport qui pouvaient poursuivre leurs activités économiques, contrairement à d'autres secteurs qui n'avaient plus d'activités et donc ne roulaient plus aucun kilomètre.

« Les chauffeurs routiers ont fait en sorte que l'épine dorsale du pays reste d'aplomb. »

Viapass, elle aussi, s'est conformée par deux fois aux injonctions de travail à domicile et, sur l'élan des années antérieures, a continué d'opérer de façon efficace. L'une des tâches majeures a consisté en l'adaptation de l'informatique dédiée au traitement des données.

La touche finale fut mise au hub informatique qui avait été lancé l'année précédente pour rassembler transactions et données venant de tous les prestataires de services et les transmettre aux Régions. Tous les prestataires de services y sont désormais connectés.

A l'heure actuelle, les utilisateurs ont le choix entre six prestataires de services et trois autres sont en attente d'accréditation. Les prestataires de services ne sont d'ailleurs pas les seuls à venir frapper à notre porte. Les pays qui projettent d'instaurer un prélèvement kilométrique, à brève ou lointaine échéance, nous contactent afin de s'inspirer de l'exemple pratique qu'est Viapass. Cela prouve à nouveau que le système Viapass fonctionne et qu'il demeure un facteur de stabilité. En ce compris pendant ce qui fut sa cinquième année opérationnelle. Et ce au profit de l'usager de la route et au grand soulagement de budgets publics fortement éprouvés, à un moment où il faut continuer à investir dans l'infrastructure.

Vous avez sous les yeux un nouveau rapport annuel de Viapass, le sixième de la série. Dans ces pages, vous trouverez le reflet d'un secteur qui est en mouvement constant, qui ne cesse de se réinventer afin de répondre aux besoins de la société et de continuer à constituer le dernier et indispensable maillon du cadre logistique. Le transport routier l'a amplement démontré en 2020 et a ainsi maintenu debout une collectivité qui s'est soudain trouvée mise sous pression.

Les chiffres sont les témoins d'une année tumultueuse. Nous tournons la page et nous portons nos regards vers une année 2021 pleine d'espoirs. Tous unis dans un même élan.

Avec ma considération distinguée

Johan Schoups
Administrateur général

1. MOMENTS FORTS DE 2020

2020

JANVIER

1
Nouveaux tarifs modifiés pour Bruxelles

20
Visite d'une délégation danoise

23
Début des évaluations annuelles (T4E)

24
Présentation Sofico

27
Visite de consultance en l'Alsace

FÉVRIER

4
Début de la concertation portant sur la Directive EETS avec les Régions

6
Début de la procédure d'accréditation MSTS

13
Réunion de revue annuelle pour T4E

20
Viapass est orateur à la International Road Conference

MARS

5
- Key note speech lors de la conférence RUC à Bruxelles et participation d'un panel
- Réunion avec Blair Thompson de la Australian Authority for Infrastructure

9
Concertation tri-nationale avec BAG et les Pays-Bas EETS à Cologne

13
Début du confinement. Les chiffres de transport chutent de 25 %

-25 %

AVRIL

1
Début de la 5ème année d'activité opérationnelle de Viapass
> Publication du rapport annuel 2019

JUIN

8
Input technique de Viapass pour le Projet de-péage lituanien

16
Briefing des nouveaux administrateurs pour la Flandre

MAI

15
Maarten Van Onckelen, Nele Degraeuwe, Erwin Aerts et Luc Daelmans remplacent lef Janssens, Cybelle-Royce Buyck, Wim Adriaens et Samir Louenchi au Conseil d'Administration

26
50ème réunion du Conseil d'Administration de Viapass

JUILLET

1

Nouveaux tarifs modifiés pour la Flandre et Bruxelles

23

Audit du centre de stockage des données de Satellic

AOÛT

4

Concertation Viapass-TLN (Pays-Bas) avec son nouveau Président

SEPTEMBRE

30

Concertation Viapass-Renta en matière d'amendes pour véhicules de location

OCTOBRE

13

Livraison d'un nouveau MRSE à Bruxelles

14

Test des mesures de référence Surveyor

23

Concertation inter-régionale pour transposition de la Directive européenne EETS

NOVEMBRE

13

Concertation avec le Ministère néerlandais de l'Infrastructure et Gestion des eaux en matière de prélèvement kilométrique en 2024

2021

2. VIAPASS: PRÉCURSEUR EUROPÉEN

Voici maintenant cinq ans que le prélèvement kilométrique pour poids lourds est opérationnel en Belgique. Et cela fait déjà près de dix ans que les premiers plans ont été dressés par les trois Régions de Belgique afin de traduire en un concept novateur ce qui était alors leur toute nouvelle compétence en matière de mobilité. A la faveur d'un accord de coopération, elles ont transformé la fiscalité routière des poids-lourds, remplaçant la taxe sur la possession d'un véhicule par un prélèvement sur l'usage dudit véhicule.

UN DÉMARRAGE RONDEMENT MENÉ EN 2016

Deux législatures et une réforme de l'Etat plus tard, le marché public était passé, la société Satellic était chargée d'exécuter le contrat DBFMO sous la supervision de Viapass et le prélèvement kilométrique pour poids lourds pouvait entrer en vigueur le 1er avril 2016.

Viapass, en qualité d'institution inter-régionale de gestion et de coordination fut, dès le début, un précurseur en Europe. Le prélèvement kilométrique construit en Belgique était en effet le premier système basé sur satellite à être déployé sur l'intégralité du territoire d'un pays. Dès le départ, le système de présence obligatoire d'un On Board Unit dans la cabine du camion, sur toutes les routes du pays,fut respecté par plus de 99% des conducteurs.

L'EUROPE MONTRE DE L'INTÉRÊT

L'Europe, elle aussi, a suivi avec intérêt et enthousiasme le prélèvement kilométrique belge. En effet, la Belgique concrétisait ainsi, avant la lettre, sa nouvelle directive en matière de péage électronique (2019/520 EG). Dans ce texte, la Commission européenne exprime sa volonté d'abroger à terme les vignettes de péage en faveur d'un péage électronique basé sur la distance parcourue, sans l'entrave de portillons ou de barrières, qui serait appliqué sur l'ensemble du territoire européen.

L'objectif est que les systèmes d'enregistrement des péages de type OBU soient uniformisés et que les véhicules puissent sillonner toute l'Europe en étant dotés d'un seul et unique appareil afin de s'acquitter du péage. La nouvelle directive EETS fut approuvée le 19 mars 2019 et doit être transposée dans les législations nationales d'ici le 19 octobre 2021. En Belgique, Viapass a pris les devants afin de donner naissance, au sein d'un groupe de travail juridique, à un texte consensuel que tous les parlements régionaux puissent approuver et qui puisse être repris dans la législation locale.

« Dès le lancement du prélèvement kilométrique, Viapass s'est fait un point d'honneur à pouvoir proposer à l'utilisateur une offre de services la plus large possible. »

EXTENSION DU CATALOGUE DE SERVICES

Entre-temps, Viapass continue à faire école en Europe. En 2020, plusieurs pays, régions et services ont rendu visite à Viapass pour s'inspirer de son expérience et voir le système fonctionner en pratique. Ce fut le cas pour les Pays-Bas, l'Alsace, le Danemark, l'Australie et la Lituanie. Qui plus est, la Belgique demeure un marché intéressant pour les prestataires de services désireux d'y déployer leurs activités. Ceci explique que six d'entre eux y soient actuellement actifs, à savoir Satellic, Axxès, Eurotoll, Telepass, Total Marketing Services et Toll4Europe.

A l'heure où nous rédigeons ce rapport, trois autres— W.A.G. Payment Solutions, TollTickets et MSTS — passent les tests d'accréditation sous contrôle de Viapass. Leur intention est de démarrer sur le marché belge en 2021. L'utilisateur aura alors le choix entre neuf prestataires de services, chacun selon un modèle commercial qui lui est propre. Les sociétés de transport peuvent ainsi sélectionner le service qui convient le mieux à leurs activités.

Dès le lancement du prélèvement kilométrique, Viapass s'est fait un point d'honneur à pouvoir proposer à l'utilisateur une offre de services EETS. Le prélèvement kilométrique a démarré avec deux prestataires de services : le prestataire national Satellic et une société EETS — Axxès. En à peine cinq ans, ils sont passés à six. Ce qui en dit long sur l'attractivité du marché belge et sur la manière dont l'approche pragmatique choisie par Viapass est appréciée.

_
Administrateur Général Johan Schoups et le Comité de Direction. En arrière-plan, le conseil d'administration en « mode virtuel ».

_
Le Comité de Direction avec Eric Cooremans (chef de délégation de la Région de Bruxelles Capitale), Frédéric de Bueger (Président) et Bart Dewandeleer (chef de délégation de la Région Flamande).

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Des représentants des ministres compétents des trois Régions siègent au conseil d'administration. Chaque délégation régionale a droit à une voix et les décisions doivent être prises à l'unanimité, sans quoi le dossier est renvoyé vers les gouvernements régionaux.

En 2020, la composition de la délégation flamande a été modifiée. Depuis mai 2020, Maarten Van Onckelen, Nele Degraeuwe, Erwin Aerts et Luc Daelmans remplacent Ief Janssens, Cybelle-Royce Buyck, Wim Adriaens et Samir Louenchi au conseil d'administration.

Tout en respectant les mesures coronavirus, le conseil d'administration a continué de se réunir, sans préjudice, au rythme prévu, alternant réunions en présentiel et en distanciel quand ceci était obligatoire. Depuis la création de Viapass en 2014, le conseil d'administration a déjà tenu 50 réunions.

3. LE SYSTÈME ET TOUTES SES FACETTES EN CHIFFRES

DONNÉES CLÉS

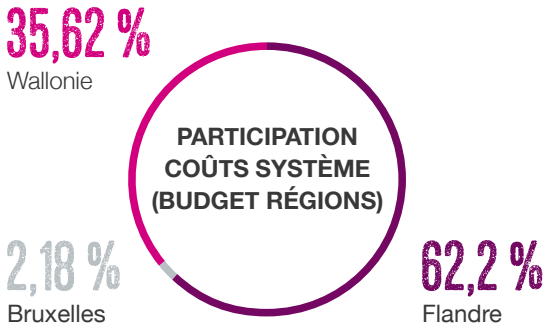
150 000 KM
routes

6 800 KM
routes à péage payantes

144 474
OBU/jour ouvrable

120
points de service

INVESTISSEMENT INFRASTRUCTURE



INFRASTRUCTURE DE CONTRÔLE

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

+/- 6 471 000 000 KM
KM PÉAGE 2020

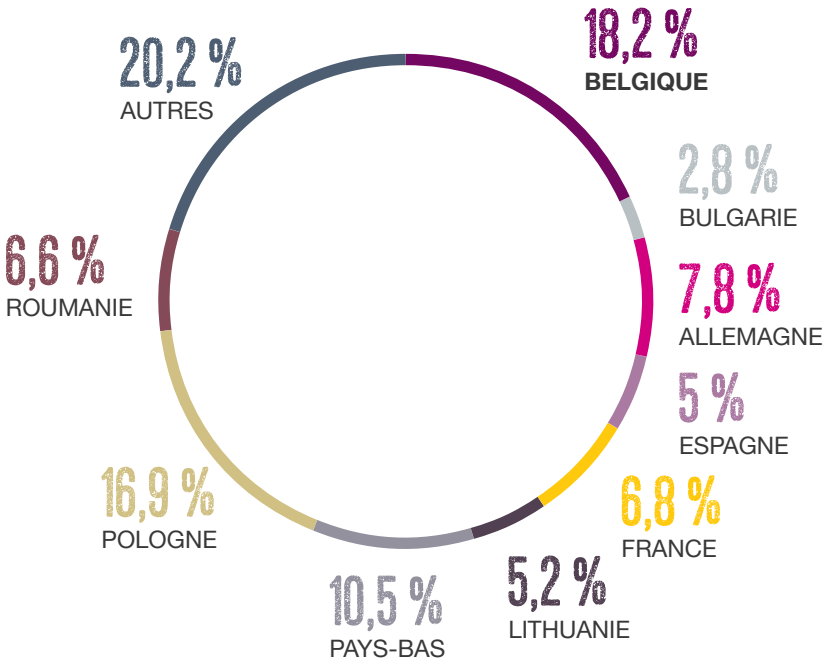
132 894 725
KM PÉAGE/
SEMAINE OUVRABLE

€ 14 688 955
PÉAGE/
SEMAINE OUVRABLE

24 320 397
KM PÉAGE/
JOUR OUVRABLE

€ 2 753 394
PÉAGE/
JOUR OUVRABLE

OBU ENRÉGISTRÉS PAR PAYS



4. ACTIVITÉS DE CONTRÔLE

En dépit de la pandémie du coronavirus, les contrôles de prélèvement kilométrique se sont poursuivis sans faiblir. Leur application est en effet essentielle afin d'assurer le respect des systèmes mis en œuvre. Un contrôle efficace contribue en outre à l'acceptation du système, à sa crédibilité et au sentiment fondamental d'équité — « J'accepte de payer si tout le monde le fait et est contrôlé ».

DES RÈGLES GÉNÉRALEMENT BIEN RESPECTÉES

Dès l'entrée en scène du prélèvement kilométrique, les conducteurs ont plutôt bien respecté la réglementation. Neuf poids lourds sur dix se sont conformés aux règles. A l'heure actuelle, ce sont même en moyenne 99,2% des conducteurs

99,2 % des conducteurs circulent sur nos routes, avec leur poids lourd, en respectant la réglementation

circulent sur nos routes avec leurs poids lourds qui respectent la réglementation. Les 0,8% restants ne sont pas forcément des contrevenants malintentionnés. Ce pourcentage inclut à la fois les conducteurs dont le moyen de paiement est périmé (par exemple, une carte de crédit ayant expiré à la fin du mois) ou des usagers qui ont mal libellé leur plaque d'immatriculation (par ex. ABC O12 au lieu de ABC 012). Le système repère tout…

UN DISPOSITIF DE CONTRÔLE FINEMENT MAILLÉ

Les résultats obtenus sont notamment dus à deux éléments de la procédure de contrôle. Le premier réside dans les moyens de contrôle. Ces derniers ont été disséminés, après analyse soigneuse, dans des endroits correspondant statistiquement aux plus hauts volumes de passage. Ils peuvent également être mobiles et placés temporairement dans des endroits critiques vers lesquels des contrevenants potentiels pourraient s'orienter afin d'éviter les portiques de contrôle. Vous l'avez compris, le contrôle s'appuie sur différents outils :

- **39 portiques fixes** ont été aménagés le long des grands axes de circulation belges. Ils sont équipés de caméras ANPR pour la reconnaissance des plaques d'immatriculation, de caméras laser servant à mesurer l'envergure et la signature du véhicule et d'une caméra classique pour la prise d'un cliché en cas d'infraction constatée. Le portique peut par ailleurs communiquer avec l'OBU par le biais d'une antenne à micro-ondes, afin de vérifier si ce dernier se trouve bien à bord du poids lourd, s'il est activé et s'il comporte les bons paramètres du véhicule.

- Les trois Régions disposent par ailleurs de **22 systèmes de caméras flexibles**. Il s'agit de dispositifs sur trépied, équipés des trois mêmes types de caméras, qui sont déplacés toutes les quatre heures. Ils peuvent être installés sur toutes les routes, dans la mesure où un OBU doit demeurer constamment actif sur les routes belges.

- Enfin, **38 véhicules et motos de contrôle** circulent en permanence dans les trois Régions. Eux aussi sont équipés de systèmes de caméras similaires et ont à leur bord des fonctionnaires des services fiscaux régionaux. Ces derniers sont compétents pour intimer l'arrêt des véhicules et pour imposer la perception immédiate d'amendes en cas d'infraction. Cela concerne généralement de « gros » contrevenants qui comptabilisent de nombreuses amendes non payées.

Après cinq ans de fonctionnement, Bruxelles et la Wallonie ont reçu de nouveaux véhicules. Un nouveau marquage a par ailleurs vu le jour à Bruxelles, pour un meilleur alignement avec les autres types de véhicules de contrôle.

De cette façon, un fin dispositif de contrôle peut bel et bien être mis en œuvre avec des moyens fortement rationalisés. Une moyenne d'environ 140.000 poids lourds circule chaque jour ouvrable en Belgique et parcourt quotidiennement un total d'environ 25 millions de kilomètres. Chaque véhicule est en moyenne contrôlé trois fois par jour. Avec un peu moins de 100 moyens de contrôle, le respect du système de prélèvement kilométrique n'en est pas moins vérifié plus de 400.000 fois par jour. Soit plus de huit millions de contrôles de poids lourds par mois.

LES AMENDES FORFAITAIRES DEVIENNENT VARIABLES

Un deuxième élément sur lequel repose le contrôle du système consiste bien entendu dans les amendes en cas de constat d'infraction. Dans les premiers temps, en 2016, les amendes étaient uniformément fixées à 1.000 euros par infraction. L'importance des amendes était alors censée avoir un effet dissuasif. A partir de 2018, un système d'amendes graduelles a été instauré, en fonction de la sévérité de l'infraction et d'une éventuelle récidive. Aujourd'hui, le montant des amendes varie entre 100 et 1.000 euros.

Lorsque le conducteur n'était pas porteur d'une carte de paiement ou ne disposait que d'une carte insuffisamment approvisionnée, la perception immédiate pouvait parfois poser problème et le poids lourd devait rester immobilisé pendant une longue période. En 2020 Viapass étudie un système grâce auquel, en cas de possibilités insuffisantes de paiement immédiat par le chauffeur, le back office ou le « patron » de la société de transport peut se porter garant pour le paiement à distance (un peu à la manière d'un paiement Internet) et ainsi éviter que les véhicules ne restent immobilisés inutilement.

5. LES PRESTATAIRES DE SERVICE

Les prestataires de service font office de relais entre les pouvoirs publics, en tant que percepteurs de péage, et l'usager de la route. Ce sont eux qui commercialisent les On Board Units (OBU), les « boîtiers de péage ». Les prestataires de service récoltent les données de circulation de leurs clients/usagers, génèrent la facture selon le nombre de kilomètres parcourus dans chaque Région et versent ces montants, après liquidation de la facture, aux Régions en fonction des kilomètres qui ont été parcourus dans chaque région en particulier Le tout sous la supervision de Viapass, l'Entité Inter-régionale qui surveille l'ensemble de ces opérations d'un œil vigilant.

DEUX TYPES DE PRESTATAIRES DE SERVICE

Nous distinguons deux types de prestataires de service : le prestataire de service national et les prestataires de service EETS.

- **Le prestataire de service national** est Satellic. Dans les premiers temps du prélèvement kilométrique, les Régions devaient être certaines que tous les usagers de la route puissent disposer d'un OBU. Raison pour laquelle, dans le cadre du contrat global DBFMO, obligation fut faite à la partie contractante d'assurer la prestation de service dite « de base ». Lors du lancement du prélèvement kilométrique, le 1er avril 2016, 350.000 OBUs étaient ainsi à la disposition des usagers à travers toute l'Europe. Le prestataire de service national devait en outre se porter garant de la construction de l'infrastructure de prélèvement kilométrique, du centre de contrôle et des moyens de contrôle, tous éléments qui seraient ensuite utilisés par les contrôleurs régionaux.

- **Les prestataires de service EETS** – EETS étant l'acronyme de European Electronic Toll Service. Ce terme générique est le reflet de la philosophie de l'UE. Cette dernière désirerait en effet que chaque pays qui instaure le péage le fasse de manière électronique de telle sorte qu'un usager puisse circuler sur l'ensemble du territoire européen à l'aide d'un seul et unique appareil (OBU). Avec son système, la Belgique a fait figure de pionnier en matière de prestation de services électroniques basés sur la technologie GNSS. Les prestataires de service qui veulent se positionner sur un marché peuvent ainsi opérer de préférence dans plus d'un pays grâce à leur On Board Unit EETS.

Les On Board Units de MSTS et W.A.G. Payment Solutions, les deux prestataires de services EETS en route pour leur accréditation en Belgique.

Lors des débuts du prélèvement kilométrique en 2016, les usagers de la route avaient le choix, en Belgique, entre le prestataire de service national et un prestataire de service EETS : Axxès. Entre-temps, d'autres ont posé leur candidature pour déployer, eux aussi, leurs services en Belgique. A dater de 2020, cinq sociétés EETS avaient été accréditées dans notre pays, à savoir : Axxès, Eurotoll, Telepass, Toll4Europe et Total Marketing Services.

TROIS PRESTATAIRES DE SERVICE EN SALLE D'ATTENTE

En 2019 et 2020, trois autres sociétés ont fait leur apparition dans la salle d'attente : MSTS, TollTickets et W.A.G. Payment Solutions. Lorsqu'elles auront bouclé, avec succès, leurs tests de conformité, de performances et de précision, elles seront, elles aussi, autorisées à opérer sur le marché belge.
Ces tests d'accréditation se déroulent en plusieurs phases et sont effectués, avec toute la diligence nécessaire, par les techniciens de Viapass. Le statut des (candidats) prestataires de service EETS et les tests qu'ils ont effectués sont consignés, en toute transparence, dans un tableau de bord sur le site Internet de Viapass, sous la section Péage en Europe (EETS).

AUTOMATISATION POUSSÉE
Comme signalé au chapitre ICT, Viapass a continué d'enrichir sa plate-forme informatique en 2020, l'a testée et l'a préparée, de telle sorte que tous les prestataires de service puissent y être connectés. Cela garantit un flux de facturation et de données rapide, précis et efficace entre Viapass, les systèmes de contrôle, le prestataire de service national, les prestataires de service EETS et les Régions en leur qualité de percepteurs de péage. Cette plate-forme libère par ailleurs les différents maillons intermédiaires d'une bonne dose de tâches répétitives tandis que l'automatisation poussée réduit les risques de retards ou d'erreurs.

UNE PUISSANCE DE CALCUL SUFFISANTE

Quelques chiffres reflètent l'ampleur des échanges qui transitent par le réseau Viapass. En moyenne, 145.000 poids lourds circulent chaque jour ouvrable sur les routes des trois Régions. Les jours de grande affluence, on en dénombre même 150.000, voire plus. Ils parcourent en moyenne 25 millions de kilomètres par jour.

Ces données doivent être réparties selon trois catégories de poids en quatre zones tarifaires et sept normes d'émission différentes. Le tout exige donc énormément de puissance de calcul pour en arriver au total de 736millions d'euros collectés en péage en 2020. Les prestataires de service veillent à ce que le calcul des péages et la facturation soient soigneusement effectués ; Viapass, lui, contrôle la totalité du processus et supervise l'authenticité des chiffres.

PRESTATAIRES DE SERVICES EETS ACCRÉDITÉS (2020) :

Axxès

eurotoll
Abertis Mobility Services

Telepass

TOLL 4 EUROPE

Satellic

TOTAL

EN ATTENTE (2019 ET 2020) :

msts

TOLLTICKETS

EUROWAG

6. ICT

Le prélèvement kilométrique génère un impressionnant flux de données - données de paiement et d'informations - entre les utilisateurs, les prestataires de services, Viapass et les Régions. Les jours de grosse affluence, environ 150.000 poids lourds dotés d'un On Board Unit actif, circulent sur nos routes, générant un flux de données correspondant aux kilomètres parcourus.

UN HUB POUR DES ÉCHANGES DE DONNÉES EFFICACES

Ces rapports de trajets, caractéristiques du véhicule incluses (catégorie euro, poids, plaque d'immatriculation), sont envoyés aux prestataires de services de façon sécurisée. A leur tour, ces derniers génèrent les factures qui, sous l'oeil vigilant de Viapass, sont payées aux Régions en fonction du nombre de kilomètres parcourus dans chacune d'elles.

Pour ces échanges de données entre trois Régions, six prestataires de services et 150.000 poids lourds, Viapass a développé l'année dernière un « hub » par lequel transitent tous les processus. Cette automatisation économise non seulement de nombreuses heures-homme mais elle offre également la possibilité à Viapass d'exercer une surveillance active de la situation sur les routes, des transferts de paiement et des possibles discordances dans le système.

« Le prélèvement kilométrique génère un impressionnant flux de données de paiement et d'informations entre les utilisateurs, les prestataires de services, Viapass et les Régions. »

UNE PLATE-FORME QUI SUSCITE BEAUCOUP D'INTÉRÊT

Le hub épargnera également une solide dose de travail à tous les acteurs. Il suffira par exemple au prestataire de services de s'adresser à Viapass afin d'obtenir une connexion avec toutes les instances qui perçoivent le péage de Belgique. Il est même question d'essayer d'étendre ce modèle afin de procurer des services similaires à des percepteurs de péage d'autres pays, à condition que tous les prestataires EETS actuels aient déjà été évalués et accrédités par Viapass ou se soient déjà inscrits afin d'effectuer cette procédure.

La mise en service du hub Viapass a été planifiée pour 2021. Dès cet instant, de nouveaux prestataires de services accrédités pourront immédiatement s'y connecter. Les autres le seront au fil de l'année. Plusieurs autres pays EETS ont marqué leur intérêt pour la plate-forme afin de s'y connecter à terme ou d'en reprendre l'idée.

DES PROGRÈS CÔTÉ PERCEPTION

Ce hub permet par ailleurs à Viapass de récolter de très nombreuses données statistiques. En y appliquant par exemple des algorithmes d'intelligence artificielle, il sera également possible d'analyser le bon fonctionnement du système afin de détecter d'éventuelles tentatives frauduleuses visant à contourner la réglementation, ou d'améliorer encore davantage les performances techniques du système.

Une avancée technologique a également été réalisée en matière de prestation de services aux utilisateurs, plus précisément pour l'application et la perception des amendes. Lorsqu'un poids lourd commet une infraction au prélèvement kilométrique, les agents régionaux peuvent lui intimer de s'arrêter le long de la route et lui demander de payer immédiatement l'amende.

Lorsque le conducteur n'a pas assez d'argent ou n'est pas porteur d'une carte de paiement, le véhicule peut demeurer immobilisé jusqu'à ce que l'amende soit payée. En concertation avec les services fiscaux régionaux, Viapass a désormais convenu qu'à partir de 2021, l'amende pourra également être réglée à distance, par le siège de la société, et ce en temps réel, de telle sorte que le poids lourd puisse poursuivre son opération de transport et de livraison.

LANCEMENT D'UNE PLATE-FORME DE GESTION DES CONNAISSANCES

En ce qui concerne les services internes, le département informatique de Viapass a déployé une plate-forme de gestion des connaissances (knowledge management) essentiellement basée sur les applications collaboratives Office 365, Jira et Confluence. Une formation a été prodiguée à l'ensemble des membres du personnel, axée sur l'utilisation spécifique qu'ils font chacun(e) des différentes composantes, en fonction de leur rôle.

Il ne fait aucun doute que l'exploitation poussée de ces connaissances et de ces outils de collaboration a permis à Viapass de continuer à fonctionner et à opérer, sans trop d'encombres, pendant toute la durée de la crise sanitaire, y compris pendant les périodes de confinement total. Et ce sans que les utilisateurs du système ne rencontrent la moindre difficulté.

© Photo by AbsolutVision on Unsplash

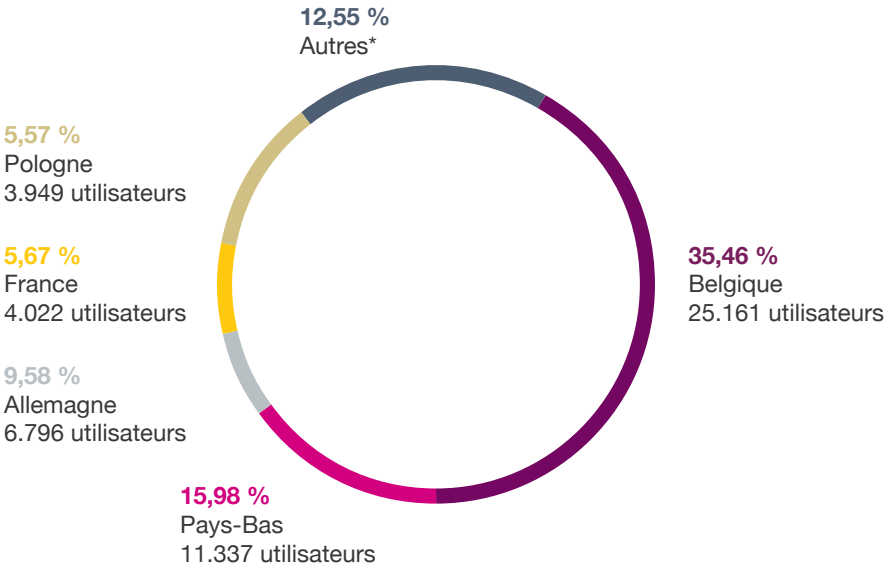
7. COMMUNICATION

Dans la mesure où Viapass dessert un groupe cible de plus d'un million d'utilisateurs potentiels à travers toute l'Europe, les communications sont un axe particulièrement important sur lequel repose le prélèvement kilométrique. L'organisme a à sa disposition plusieurs canaux permettant de tenir les utilisateurs informés des nouveautés, des adaptations apportées à la réglementation ou tout simplement de la manière dont ils peuvent respecter le prélèvement kilométrique en Belgique.

LE SITE INTERNET

viapass.be est le pivot autour duquel gravite l'ensemble de la communication. L'année dernière, 71.000 utilisateurs ont fréquenté le site Internet. C'est un peu moins que l'année précédente (73.000) mais l'audience demeure relativement stable. 280.000 pages ont été consultées en l'espace de 100.000 sessions.

En tête de liste viennent les utilisateurs belges, néerlandais, allemands, français et polonais. Ils ont essentiellement fait une recherche sur les nouveaux tarifs et les cartes de routes à péage. On relève un pic de recherches deux fois par an : juste avant que les Régions aient la possibilité d'adapter leurs tarifs et leurs cartes. Le nombre quotidien de visiteurs, qui est légèrement inférieur à 1.000, passe alors soudain à 10.000, voire plus. L'onglet Informations pratiques, qui conduit aux références complètes des prestataires de services et aux manières d'acquérir et d'activer un OBU, enregistre, lui aussi, un trafic intense.



*Autres:
5,19 % Etats-Unis - 3.680 utilisateurs
1,95 % Angleterre - 1.384 utilisateurs
1,98 % Espagne - 1.343 utilisateurs
1,72 % Roumanie - 1.219 utilisateurs
1,71 % Tchéquie - 1.211 utilisateurs

Le contenu du site Internet a de nouveau été étoffé en 2020.

Bien que Viapass ne dispose pas des ressources nécessaires pour exercer à temps plein la fonction d'institut de statistiques, l'Entité inter-régionale a enrichi sa page Statistiques en faisant passer d'un rythme semestriel à un rythme trimestriel la fréquence de mise à jour des statistiques concernant le prélèvement kilométrique, ce qui constitue un atout non négligeable pour les spécialistes et chercheurs s'intéressant au trafic. La section Actualités a également évoqué, de manière régulière, l'évolution du transport routier, abordant le sujet sous l'angle de l'influence qu'a eue la pandémie de coronavirus. Et ce à l'aide de données spécifiques.

NOUVEAUTÉ : DES FORMULAIRES D'ÉVALUATION ET D'ENREGISTREMENT

Un formulaire d'évaluation a par ailleurs été ajouté au site. Il permet aux utilisateurs de relayer leurs réactions ou d'introduire une plainte à propos d'un prestataire de services, du fonctionnement d'une On Board Unit ou de leur facture. Mesurée en fonction du nombre de formulaires complétés (3) au cours du dernier trimestre 2020, la satisfaction au sujet de la qualité des services de prélèvement kilométrique semble être au rendez-vous et nous pouvons affirmer sans risque d'erreur que le système fonctionne avec une vitesse de croisière stable.

Fin 2020, un formulaire d'enregistrement a également été ajouté pour les utilisateurs d'une plaque essai. Ces plaques minéralogiques sont entrées en vigueur en Belgique à partir du 1er janvier 2021, en remplacement des anciennes plaques marchand et essai (ZZ/ZX). Les nouvelles plaques minéralogiques peuvent exclusivement être utilisées pour des essais et pour les besoins de centres de recherche et de préférence après notification aux Régions par le biais du formulaire d'enregistrement. En 2020, six formulaires de ce type ont été envoyés pendant le mois de la publication (décembre).

71 000 visiteurs sur Viapass.be (2020)

DIALOGUE AVEC LES UTILISATEURS

Par le biais du questionnaire figurant sur la page Contact, les utilisateurs peuvent directement poser des questions à Viapass et reçoivent généralement une réponse le même jour.

Les questions vont de « Comment connecter un OBU? » à « Où puis-je me procurer un OBU? » en passant par « Dois-je également payer le prélèvement kilométrique pour mon véhicule? ». Au total, 393 questions écrites ont été posées et ont obtenu une réponse en 2020. Ce total est inférieur à celui de 2019 (460). Bien entendu, après cinq années de fonctionnement, le prélèvement kilométrique est bien connu et ce sont davantage des questions exigeant une réponse plus complexe qui sont désormais envoyées.
Les propriétaires de véhicules étrangers peuvent également demander à Viapass si leur véhicule ne relève pas du prélèvement kilométrique ou en est exempté. L'année dernière, Viapass a réceptionné environ 120 questions de ce type qui, elles aussi, ont reçu une réponse le jour-même.

RÉSEAUX SOCIAUX

Lorsqu'une nouvelle information doit être diffusée, Viapass la relaye systématiquement sur les réseaux sociaux. L'organisme utilise Twitter, LinkedIn et Facebook pour communiquer avec ses suiveurs et reçoit régulièrement de chaleureux commentaires, émanant de Belgique et d'Europe, via ces canaux.

MÉDIAS TRADITIONNELS

Les communications destinées au public-cible passent également via les médias. Les médias traditionnels, tels que la presse écrite, continuent à jouer un rôle-clé en la matière. Pendant une année qui a été dominée par le Covid-19 sous toutes ses formes, la totalité des autres actualités a été mise sur la touche.

365 articles de la presse écrite ayant pour thème le prélèvement kilométrique (2020)

Néanmoins, 365 articles ont été publiés dans la presse écrite des trois Régions au sujet du prélèvement kilométrique. La plupart présentaient un contenu neutre et relevaient du reportage factuel. Il y eut toutefois quelques articles se distinguant du lot, à connotation positive, à propos de la croissance soutenue et régulière du nombre de kilomètres « verts » parcourus en Belgique par des poids lourds, de l'intérêt dont on témoigne à l'étranger pour le fonctionnement de Viapass et des investissements routiers effectués grâce au prélèvement kilométrique.

CAMPAGNE D'INFORMATION

Le 1er janvier 2021, quatre nouvelles plaques minéralogiques temporaires ont été introduites, les plaques minéralogiques dites « vertes ». Elles remplacent les plaques minéralogiques marchand, essai, et garage existantes. Les anciennes plaques minéralogiques ZZ étaient « hors champs » du prélèvement kilométrique si les poids lourds concernés ne transportaient aucun chargement.

A partir du 1er janvier 2021, seules les plaques essai ne sont plus soumis au prélèvement kilométrique. Cette mesure a non seulement eu un effet en Belgique mais également sur les conducteurs étrangers qui circulent avec ce genre de plaque minéralogique. Viapass a dès lors organisé une vaste campagne, en Belgique et à l'étranger, par le biais des médias traditionnels, des réseaux sociaux, d'affiches et d'une correspondance à destination de tous les assureurs et constructeurs automobiles européens.

COMMUNICATION CORONAVIRUS

Au début du mois de janvier 2020, les médias faisaient mention d'un mort en Chine, décédé suite à une mystérieuse maladie pulmonaire. Assez rapidement, les informations allaient se succéder à un rythme accéléré et devenir toujours plus inquiétantes. La pandémie atteignit bientôt nos frontières, avant même que nous n'en ayons pleinement pris conscience. Le 18 mars, le pays se cadenassait, provoquant de graves conséquences pour un grand nombre de secteurs économiques. Le transfert de marchandises par la route a, lui aussi, été touché

mais a résisté. Progressivement, il a repris de la vigueur. Le nombre de poids lourds circulant sur les routes de Belgique a progressivement retrouvé un niveau quasi normal avant les vacances d'été et a fortement augmenté vers la fin de l'année — l'activité globale a toutefois reculé de 5% sur base annuelle.

Au début mars 2020, le nombre de poids lourds sur les routes des trois Régions était encore supérieur à celui atteint à la même période en 2019. Le 18 mars 2020, le gouvernement annonçait un confinement généralisé pour la totalité du territoire. Le choc fut sensible à travers tout le pays. Les magasins non essentiels durent fermer leurs portes, l'horeca mit la clé sous la porte. Le transport routier, lui aussi, fut frappé mais continua de fonctionner. En l'espace d'une semaine, le nombre de poids lourds diminua de 8%. Une nouvelle chute de 16% intervint la semaine suivante. Comparé à l'année précédente, le nombre de poids lourds avait diminué de 12% pendant cette première semaine de confinement. Durant le premier confinement, le nombre de camions avait même chuté jusqu'à 28 % en-dessous de la normale pour un début de mois d'avril. Les chiffres allaient stagner pendant les mois qui suivirent avant de repartir à la hausse avant les vacances d'été. Progressivement, le nombre de poids lourds retrouva le niveau de 2019 et, en fin d'année, il dépassa même celui de l'année précédente. Le rapport entre poids lourds belges et non belges fut en moyenne de 52% (BE) – 48 % (non-BE).

« Le transfert de fret routier a été touché mais a résisté. Et il allait progressivement retrouver de la vigueur. »

Bien entendu, le nombre de poids lourds sur les routes n'est en rien indicatif du taux de chargement des véhicules.
A intervalles réguliers pendant la pandémie et en particulier pendant les deux périodes de confinement, Viapass a publié des statistiques sur le nombre de poids lourds empruntant les routes belges. Comme signalé précédemment, ces chiffres étaient une indication du degré d'activités du secteur, mais pas du chiffre d'affaires ou de sa rentabilité. Les chiffres ont néanmoins été grandement appréciés et suivis, en tant que baromètre de la fièvre économique. Viapass a par ailleurs fourni des données au Bureau du plan, qui a ainsi pu ajouter de précieux compléments à ses statistiques et à ses prévisions.

Un conseiller du Bureau du plan l'a formulé comme suit: « Il était important, particulièrement au début de la crise, d'analyser des indicateurs temps réel afin d'avoir une perception la plus rapide possible des dommages infligés à l'économie. Par ailleurs, les données que nous avons reçues, chaque semaine, de Viapass à propos du fret furent une source indispensable d'informations tant pour nous que pour d'autres organisations réunies au sein de l'Economic Risk Management Group. Grâce à ces indicateurs, parmi d'autres, nous avons pu suivre de près le déclin et le redressement de l'économie belge ». (Geert Langenus, conseiller principal à la Banque Nationale de Belgique)

8. JURIDIQUE

En matière juridique également, Viapass a continué d'assumer son rôle de coordination. Le cadre réglementaire et juridique du prélèvement kilométrique dépend de nombreux facteurs complexes, tant en Belgique qu'à l'étranger.

TRANSPOSITION DE LA NOUVELLE DIRECTIVE EUROPÉENNE

L'une des activités les plus importantes et fondamentales en matière juridique fut initiée en 2020 à l'occasion du démarrage de différents cycles de concertation, organisés avec des spécialistes juridiques des Régions dans le but de transposer, dans la législation régionale, la nouvelle directive européenne concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union

(europa.eu). Le contenu de la directive doit être transposé en décrets et ordonnances au plus tard le 19 octobre 2021, date à partir de laquelle un rapport complet doit être fourni à la Commission européenne tous les trois ans.

Viapass tirera par ailleurs profit de la dynamique créée par la disposition de la directive afin d'adapter au contexte actuel les règles à suivre par les prestataires EETS. Les « Tol Domain Statements » datant de 2016 seront revus de telle sorte qu'ils correspondent totalement à la réalité du terrain et à l'évolution de la technologie.

ENDIGUER LA FRAUDE ET LES ABUS

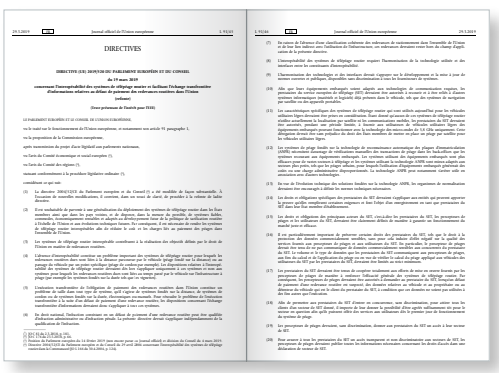
Viapass, de concert avec différents services publics fédéraux et régionaux, a également œuvré à la prévention et à l'endiguement de la fraude, d'infractions et d'abus. Pour ce faire, des actions ont été menées conjointement avec l'inspection sociale, l'inspection fiscale, l'IBPT et les services de police.

UN RÈGLEMENT POUR LES PLAQUES MINÉRALOGIQUES TEMPORAIRES

Enfin, une concertation juridique inter-régionale est également intervenue sous la présidence de Viapass afin de donner naissance à un règlement concernant les nouvelles « plaques minéralogiques vertes ». Le 1er janvier 2021, les plaques minéralogiques ZZ et ZY existant pour les marchands et les prestataires de tests ont été classées en quatre nouvelles catégories.

Cette évolution fut l'occasion de simplifier et de rationaliser le règlement portant sur le prélèvement kilométrique, en ce compris ce qui concerne le règlement destiné aux véhicules étrangers qui circulent sur le territoire belge avec des plaques marchands.

A partir de ce début d'année 2021, seules les plaques minéralogiques essai tombent en dehors du champ d'application du prélèvement kilométrique. Toutes les autres plaques minéralogiques temporaires et plaques « garage » devront être associées à un On Board Unit actif, installé à bord des véhicules de plus de 3,5 tonnes ou des poids lourds N1/BC se déplaçant sur les routes belges.


DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2019/520 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 19 mars 2019
concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union
(refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

vu l'avis du Comité des régions [2],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [3],

considérant ce qui suit:

(1) La directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil [4] a été modifiée de façon substantielle à l'occasion de nouvelles modifications. Il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte de ladite directive.

(2) Il est souhaitable de parvenir à une généralisation du déploiement des systèmes de télépéage routier dans les États membres ainsi que dans les pays voisins, et de disposer, dans la mesure du possible, de systèmes fiables, interopérables et économiquement efficaces, afin de contribuer à la libre circulation des personnes et des services à l'échelle de l'Union et aux évolutions technologiques futures. En conséquence, il est nécessaire de rendre les systèmes de télépéage routier interopérables afin de réduire le coût et les charges liés au paiement des péages dans l'ensemble de l'Union.

(3) Les systèmes de télépéage routier interopérable contribuent à la réalisation des objectifs définis par le droit de l'Union en matière de redevances routières.

(4) L'absence d'interopérabilité constitue un problème important des systèmes de télépéage routier pour lequel la présente directive devrait apporter une solution. Il est nécessaire de définir les éléments de base du service de télépéage afin de créer un cadre spécifique général de conformité pour interopérabilité. Les dispositions relatives à l'interopérabilité devraient également s'appliquer aux systèmes de télépéage interopérables à ces systèmes et aux éléments constituant pour lesquels les organismes désignés dans ces États membres chargés d'un ou plusieurs tels systèmes fournissent à un péager (par exemple les systèmes fondés sur la durée ou sur un segment).

(5) L'évaluation transfrontalière du fonctionnement des redevances routières dans l'Union constitue un problème de taille dans tous les types de systèmes, quel que soit le système, les données, les systèmes de communication ou les technologies utilisés. Il est nécessaire de définir les éléments de base d'un service de transfrontalière à la suite d'un défaut de paiement d'une redevance routière; les dispositions concernant l'échange transfrontalière d'informations devraient donc s'appliquer à tous ces systèmes.

(6) En droit national, l'infraction constituée en un défaut de paiement d'une redevance routière peut être qualifiée différemment selon les États membres en d'infraction pénale. La présente directive devrait s'appliquer indépendamment de la qualification de l'infraction.

[1] JO C 81 du 2.3.2018, p. 102.
[2] JO C 176 du 23.5.2018, p. 56.
[3] Position du Parlement européen du 14 février 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 11 mars 2019.
[4] Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124).

9. L'IMPACT DU CORONA-VIRUS SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Comment les sociétés de transport et le secteur en général ont-ils fait face à la pandémie ? Les tableaux et les statistiques ont certes connu pas mal de fluctuations mais comment les choses ont-elles été ressenties par les transporteurs eux-mêmes ? Nous avons posé la question à trois transporteurs ainsi qu'aux fédérations de transporteurs routiers.

LES TRANSPORTEURS

L'ampleur de l'impact qu'a eu la crise est évidemment directement lié à la spécialisation des transporteurs. Une société telle que One Way Express, par exemple, se spécialise dans le transport de biens vendus en ligne. En raison des confinements successifs, ce secteur s'est inscrit en forte croissance. « Le degré de chargement a été particulièrement élevé. Nous en sommes aujourd'hui revenus à un taux d'occupation normal », déclare-t-on du côté de Grammont.

« Le degré de chargement a été particulièrement élevé. Nous en sommes aujourd'hui revenus à un taux d'occupation normal. »
– Bruno Slinckx de One Way Express

A noter que pendant ces mois de confinement les supermarchés sont restés ouverts et le transport routier a continué de circuler. Ce n'est pas 4D Trans qui allait s'en plaindre : « Nous transportons uniquement des produits alimentaires », déclare Wim Boydens, gérant de la société. « Dans l'ensemble, l'impact sur nos activités fut supportable. Lors de la première vague, seules les livraisons à l'HoReCa ont disparu mais elles ont été en partie compensées par un regain de livraisons au secteur de la vente au détail. Lors de la deuxième vague, les livraisons à l'Horeca ont à nouveau été supprimées mais, étonnamment, n'ont pas été compensées par le détail. De même, la période de fin d'années n'a rien eu en commun avec les autres années. »

Kenny Patry de Movianto se reconnaît dans les statistiques. « En raison du report de toutes les opérations médicales non essentielles, nous avons enregistré une baisse de volume allant, certains mois, jusqu'à 30% en comparaison de l'année précédente. Les autres mois, le recul n'a pas dépassé les 10% en volume. » Les statistiques générales révèlent bel et bien une tendance similaire.

« Lors de la deuxième vague, les livraisons pour l'HoReCa ont à nouveau été supprimées mais étonnamment, n'ont pas été compensées par les livraisons au retail. »
– Wim Boydens de 4D Trans

Movianto avait toutefois pris, très tôt, des mesures en fonction de la nouvelle situation sanitaire, tant et si bien que la société n'a pas dû faire face à de l'absentéisme pour cause de maladie. La contraction des activités économiques l'oblige par contre à recourir de temps en temps au chômage temporaire.

BREXIT

Par rapport au Brexit tant redouté, nos transporteurs ont adopté une attitude passablement pragmatique. « Comme ce n'est pas notre cœur de métier - le Royaume-Uni est davantage un pays de transit pour nous -, l'impact est demeuré limité comparé à des sociétés qui doivent effectuer des livraisons quotidiennes au UK proprement dit. »

« Le principal impact que nous ayons ressenti est le fait que nos trajets empruntent d'autres ports où les temps d'attente ont énormément augmenté. Nous devons dès lors consentir les investissements nécessaires pour offrir un service uniforme à nos clients », déclare Kenny Patry.

Wim Boydens a décidé d'abandonner progressivement cette destination. « Nous avons choisi de ne plus rouler au Royaume-Uni. Nous ne le faisons plus que lorsque que de gros clients nous le demandent, mais selon des conditions spéciales. Nous recourons exclusivement à des conducteurs belges. En raison des charges salariales actuelles, le risque est trop grand d'encore prendre la destination du Royaume-Uni sans de solides conventions avec le client. Les marges sont telles que nous ne pouvons assumer les temps d'attente à la douane, pour le train ou le ferry, sans conventions supplémentaires. C'est dommage parce que nous avons toujours apprécié d'opérer au Royaume-Uni. Nous nous concentrons désormais totalement sur le transport conditionné et la distribution en Belgique et dans les pays voisins. »

One Way Express a même été plus loin : « Le Brexit n'a plus d'impact sur nous dans la mesure où nous avons décidé de ne plus effectuer le moindre transport vers le Royaume-Uni. »

« En raison du report de toutes les opérations non essentielles, nous avons enregistré une baisse de volume allant jusqu'à 30% certains mois, en comparaison de l'année antérieure. »
– Kenny Patry de Movianto

TECHNOLOGIE

Dans le même temps, la technologie ne se met pas en pause non plus dans le monde des transports. Notre secteur des transports étudie-t-il l'application de nouvelles sources d'énergies et le prélèvement kilométrique pourrait-il éventuellement y contribuer ? Les plus petites sociétés ne se voient pas encore investir immédiatement dans de nouvelles technologies. Celles-ci en sont encore à un stade trop précoce et l'investissement demeure trop conséquent.

Par contre, des aspects tangibles, et réalisables, tels que l'énergie verte et une collaboration visant à renforcer les capacités frigorifiques, apparaissent comme plus accessibles du point de vue de Movianto. 4D Trans, pour sa part, espère des avancées en hydrogène. « Si on considère les poids lourds roulant au gaz et les poids lourds électriques, j'estime qu'ils constituent une solution intermédiaire mais pas une solution durable. L'hydrogène représente l'avenir. »

Les transporteurs considèrent qu'il est encore trop tôt pour moduler les tarifs du prélèvement kilométrique dans la perspective de ces nouveaux carburants. Il vaudrait mieux investir dans des aspects pratiques, telles qu'une meilleure hygiène le long des routes pour les conducteurs et la diminution de la charge administrative pour les gérants. Le réseau routier lui-même aurait besoin d'être quelque peu amélioré. Par exemple, en conférant le statut d'autoroute à part entière à certains axes et en s'attaquant au problème de l'état du revêtement.

Enfin, les transporteurs expriment la demande que transports et livraisons soient également pris en compte dans le cadre de certaines mesures d'infrastructure. « Si les poids lourds ne peuvent plus traverser certains centres, il faut prévoir des alternatives valables suffisantes. Nous devons, après tout, pouvoir livrer les magasins du centre dans de bonnes conditions. »

LES FÉDÉRATIONS DE TRANSPORT

Viapass a engagé un dialogue similaire avec les fédérations de transport. Grâce à leurs membres, celles-ci ont une vue hélicoptère de ce qui fut en jeu, sur le terrain, pendant l'année écoulée. Cela leur procure une vision nuancée de la réalité. « Le secteur des transports, secteur typiquement constitué de PME, a su faire preuve, plus que jamais, de résilience et de flexibilité », souligne Lode Verkinderen de TLV. « L'impact majeur s'est fait sentir en début de crise, avec un recul gigantesque du nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds. Par contre, lorsque l'économie s'est légèrement redressée, on a pu constater que les transporteurs ont immédiatement pu reprendre leur rôle capital. Il a désormais été largement prouvé que le transport de marchandises est un secteur essentiel. »

« Le secteur du transport, secteur typiquement constitué de PME, a su faire preuve plus que jamais de résilience et de flexibilité. »
– Lode Verkinderen de TLV

Toutefois, ce n'est pas parce que les poids lourds ont continué de circuler qu'il n'y eut pas de gros nuages à l'horizon : « L'impact sur les entreprises de transport individuelles est intrinsèquement lié au taux d'activité que leurs clients maintiennent ou peuvent maintenir », déclare Philippe Degraef de Febetra. « Les transporteurs qui roulent pour l'Horeca ou pour le secteur de l'événementiel ont été et continuent à être beaucoup plus touchés que leurs collègues qui opèrent dans le secteur pharma ou pour l'approvisionnement des entrepôts. La totalité du secteur des transports est confronté à des kilomètres parcourus à vide, à de grosses difficultés pour combiner trajets aller et retour, et à des coûts supplémentaires dus aux règles sanitaires. »

« Une étude conjointe de la FEB et de Graydon révèle qu'environ un quart des sociétés de transport éprouve de sérieuses difficultés en raison des conséquences de la crise sanitaire. »
– Philippe Degraef de Febetra

Une étude conjointe de la FEB et de Graydon révèle qu'environ un quart des sociétés de transport éprouve de sérieuses difficultés en raison des conséquences de la crise sanitaire. Si elles ne parviennent pas à consolider leur structure de capital et leur solvabilité, un grand nombre d'entreprises de transport risquent de connaître un scénario où elles ne seront plus en mesure d'assumer leurs missions sociales essentielles. »

Michael Reul de l'UPTR va encore plus loin et dit avoir vu se former trois catégories dans le secteur : « Chez certains, le chiffre d'affaires s'est sérieusement contracté en raison d'une diminution ou d'un arrêt des activités de leurs clients. Pensez par exemple au secteur de l'événementiel ou à l'Horeca. D'autres ont pu continuer à stabiliser leurs activités grâce à des secteurs tels celui de la distribution. Et puis il y eut également ceux qui ont vu leur chiffre d'affaires augmenter grâce au Covid-19, par exemple les transporteurs qui opèrent en sous-traitance pour l'e-commerce. »

« Chez certains, le chiffre d'affaires s'est sérieusement contracté en raison d'une diminution ou d'un arrêt des activités de leurs clients. D'autres ont réussi à augmenter leurs activités grâce au COVID-19. »
– Michaël Reul de L'UPTR

Le nombre de poids lourds sur nos routes ne saurait pour autant masquer la dure réalité, estime Lode Verkinderen: « Les transporteurs qui se sont spécialisés dans les flux de marchandises de secteurs qui ont dû fermer et d'autres secteurs durement touchés ont bu et continuent à boire la tasse. Pensons au secteur de l'événementiel, à l'Horeca mais aussi au commerce de détail notamment pour les articles de mode. Avoir été une société parfaitement saine avant la crise pour voir son existence-même désormais menacée… Telle est la dure réalité pour ces transporteurs. D'un point de vue financier, les résultats annuels de 2020 seront un meilleur baromètre pour déterminer à quel point la crise aura réellement compromis l'avenir des transporteurs. »

Dans le courant 2020, Viapass a régulièrement publié des mises à jour au sujet de l'évolution du nombre de poids lourds sur nos routes, à des moments où l'économie essuyait de grosses bourrasques. Les chiffres portaient essentiellement sur le nombre de poids lourds actifs mais, comme signalé, les statistiques de Viapass doivent être interprétées avec toute la prudence nécessaire étant donné que les chiffres du prélèvement kilométrique ne tiennent pas compte du taux de chargement des véhicules. Les chiffres rendaient par contre un reflet très réaliste des fluctuations à l'œuvre, en particulier pendant les périodes de confinement.

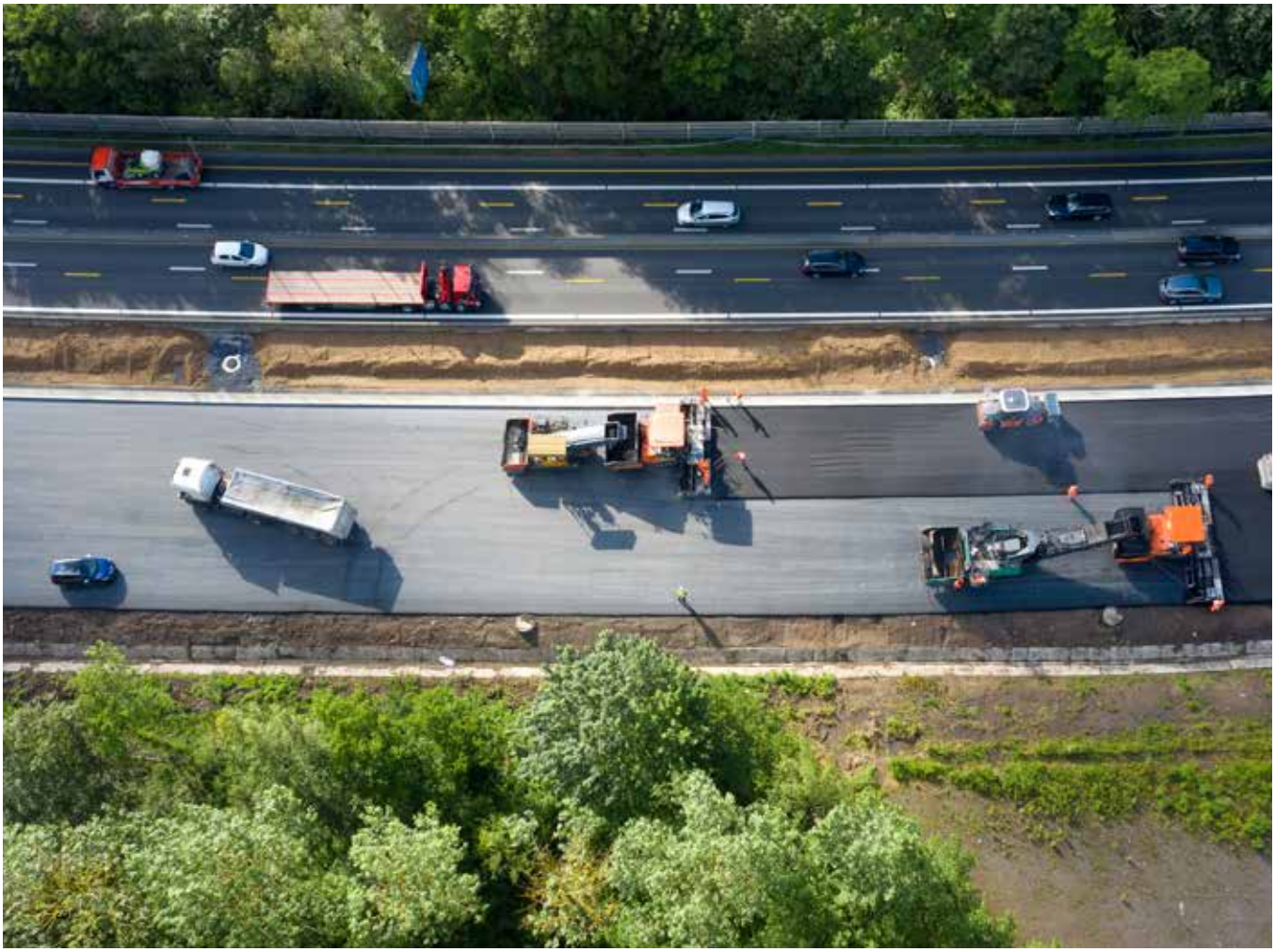
Lors du premier confinement, les routes étaient désertes, à l'exception du transport routier.

L'UPTR estime elle aussi que les chiffres doivent être relativisés : « Etant donné qu'ils ne disent rien du taux de chargement des véhicules, ils ne révèlent également rien de la rentabilité du secteur. De nombreux transporteurs ont roulé avec des chargements anormalement réduits afin de contenter leurs clients. Ils ont ainsi affiché une grande compréhension pour leur situation économique difficile due au Covid-19. Mais ils craignent un contrecoup en 2021, avec différentes faillites dans le secteur. »

Les autres fédérations sont quelque peu plus optimistes. La TLV observe la concurrence avec l'étranger et en dégage le constat suivant : « Que les charges salariales des salariés belges soient plus élevées que dans quasiment le reste de l'Europe n'a absolument rien de nouveau. L'Union européenne a pris son temps mais une nouvelle série de règles a finalement fait son apparition sous l'appellation "Mobility Package" qui doit mettre fin aux pires aspects de la concurrence commerciale déloyale. »

Les décisions définitives n'ont été prises qu'à l'été 2020 et nombre de dispositions doivent encore entrer en vigueur. Bien qu'il soit beaucoup trop tôt pour en mesurer les effets, nous recevons des signaux indiquant que certains acteurs ont anticipé cette évolution. Cela explique sans doute en partie la légère augmentation de la part de marché des transporteurs belges dans le nombre total de kilomètres parcourus.

Mais nous devons élargir la perspective. « En effet, si l'impact est plus grand pour les transporteurs étrangers en termes de transport longue distance - qui est davantage sous pression que le transport à courte distance, il faut y voir un effet de la crise. » Pour conclure, la Febetra espère que le pire est derrière nous et qu'une nouvelle relance se profile : « Même s'il sera difficile d'effacer 2020 de nos mémoires, il s'agit désormais surtout de nous tourner vers l'avenir. Par le passé, le secteur du transport a prouvé son énorme capacité de résistance. Il faudra exploiter à fond cet atout majeur pour surfer, dès que l'économie repartira de l'avant, sur cette vague ascendante et nous extirper de la récession. »



Les travaux sur la route Obourg-Jemappes (E42-A19A7).

© SOFICO/Detiffe

10. INVESTISSEMENTS EN MOBILITÉ GRÂCE AU PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE

En 2020, le prélèvement kilométrique a rapporté 736 millions d'euros qui ont été intégralement reversés dans les budgets régionaux en fonction du nombre de kilomètres parcourus dans chaque Région.

WALLONIE

En Wallonie, c'est la SOFICO qui assure la gestion et la construction des routes et de l'infrastructure de transport. Les 251,7 millions destinés à la Région wallonne ont été intégralement versés à la Sofico, qui les a investis dans une série de projets. Notamment :

Maintenance, réhabilitation et sécurisation du réseau

Les efforts accomplis les années antérieures se sont poursuivis au travers de projets destinés à remplacer les revêtements des routes et à procéder aux améliorations subséquentes qui furent nécessaires.

Notamment :

- sur la E42-E19 / A7, la fin du projet de réhabilitation de l'autoroute entre Obourg et Jemappes, en direction de la France ;
- sur la E40 / A3, la finalisation de l'élargissement de l'autoroute entre Alleur et Loncin, avec passage à quatre voies de circulation ;
- sur la E42 / A16, la fin de la rénovation du Pont de Pommeroeul et de la réfection du revêtement entre Peruwelz et Vaulx, en direction de Tournai ;
- sur la E25 / A26, la réparation du revêtement entre Sprimont et Tilff, en direction de Liège ;
- la poursuite de la dernière phase du contournement de Couvin (E420), qui consiste à créer une trémie sous la ligne ferroviaire à proximité de Frasnes-lez-Couvin (déjà en service) ;
- sur la E411 / A4, la réparation du revêtement entre Wavre et Louvranges, en direction de Namur ;
- sur la N4 : la poursuite de l'assainissement du carrefour de Tenneville et la réhabilitation et sécurisation de la route entre Arlon et Steinfort ;
- sur la N90, la sécurisation de la route entre Andenne et Namur, qui sera finalisée en 2021 ;
- sur la N63, le réaménagement du revêtement entre Marche et Baillonville, qui sera finalisé en 2021.

Autoroutes intelligentes, pour fluidifier la circulation

En plus des investissements conséquents consentis dans l'infrastructure du réseau structurant, la SOFICO a poursuivi en 2020 l'implémentation « d'autoroutes intelligentes » via le développement de projets systèmes de transport intelligent. En s'appuyant sur une gestion dynamique du trafic, ces projets permettent de mieux gérer les infrastructures existantes, en fluidifiant la circulation grâce à une information de meilleure qualité fournie à l'usager.

Le renouvellement du Système informatique d'Aide à la Gestion du Trafic (SAGT) du centre PEREX, démarré au début 2020, permettra une meilleure connaissance des événements sur le réseau dès le courant 2021 et, ce faisant, une assistance plus rapide en toute circonstance.

Un projet-pilote visant à mieux informer les conducteurs de poids lourds au sujet des emplacements disponibles dans les différentes aires d'autoroute s'est poursuivi en 2020 et devrait se terminer en 2021.

Enfin, la modernisation de l'éclairage (auto)routier s'est poursuivie : le Plan Lumières vise à remplacer la totalité de l'éclairage au sodium par du LED, dont l'intensité pourra par exemple être programmée par le biais de capteurs ou régulée directement sur site.

L'intensité de cet éclairage peut également être pilotée à distance, au départ du centre PEREX, en fonction du trafic, de l'heure, des conditions météorologiques, de la présence d'un chantier, voire même d'un accident. Les armatures LED sont plus écologiques, moins énergivores et procurent un meilleur rendu chromatique ainsi qu'un éclairage plus diffus, ce qui améliore la visibilité et renforce la sécurité des usagers.

La jonction Sint-Anna sur la connexion de l'Oosterweel.

FLANDRE

En Flandre, une grande partie des 474,8 millions d'euros de recettes a été allouée à de nombreux projets de mobilité, parmi lesquels nous épinglons les investissements majeurs suivants :

Aménagement de voies « heures de pointe »
E314 entre Wilsele et Aarschot
La E314 a entièrement été réaménagée entre Wilsele et Aarschot. Ce projet inclut un entretien structurel de la chaussée, la transformation de la bande d'arrêt d'urgence en direction de Lummen en voie heure de pointe, l'aménagement d'aires de stationnement et de portiques avec panneaux à messages variables.

E40 entre Grand-Bigard et Affligem
Sur la E40, une bande heure de pointe est aménagée entre Grand-Bigard et Affligem. Elle vise à favoriser la fluidité du trafic pendant les heures de pointe de la soirée au départ de Bruxelles, de quoi réguler le flux de véhicules. La A10 sera par ailleurs équipée d'une signalisation dynamique pour réguler les voies et ainsi réduire le traditionnel effet accordéon qui caractérise cette zone.

Rénovation de différents tunnels
Des moyens ont été budgétisés pour la rénovation architecturale et électromécanique de différents tunnels tels que les tunnels Léonard, des Quatre-Bras, de Beveren, Kennedy, Craeybeckx et Tijsmans.

Entretien structurel de différents axes

1. Les recettes du prélèvement kilométrique permettent également de financer des opérations radicales d'entretien structurel, notamment celui de la voie express (N31) à Bruges et du R4 entre l'échangeur de Merelbeke et l'échangeur de Melle.
2. Sur la E17, un assainissement est planifié pour le viaduc de Gentbrugge. Ce projet porte notamment sur la rénovation de l'étanchéité du viaduc, le remplacement des joints, la rénovation de l'égouttage, l'installation d'écrans anti-bruit, et quelques réparations du béton. Dans le cadre de ce projet, il est également prévu de réaménager le parking de Gentbrugge, de placer des écrans anti-bruit entre le viaduc et le parking, et d'assainir le pont sur l'Escaut.

BRUXELLES

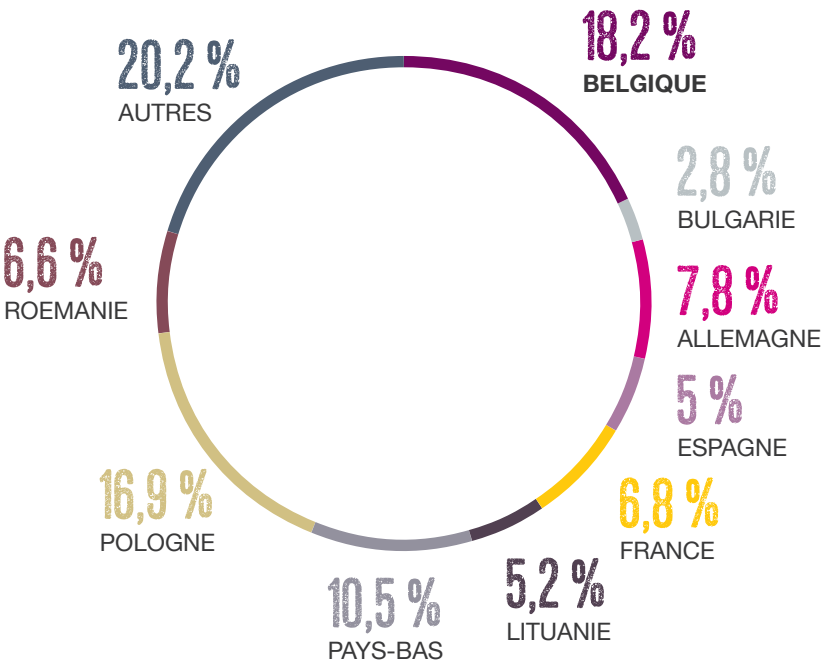
La quote-part de Bruxelles dans le prélèvement kilométrique est relativement limitée, étant donné que la Région de Bruxelles-Capitale a opté pour une politique d'évitement maximal du transport routier lourd au sein de la ville

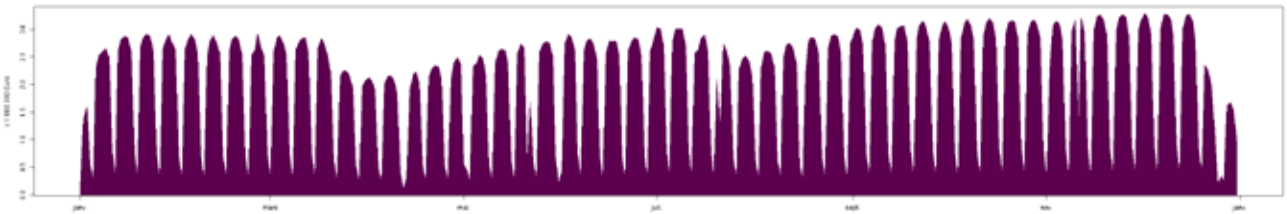
Les 9,5 millions destinés à Bruxelles ont été utilisés dans le cadre des budgets de mobilité pour réaménager des axes majeurs de circulation tels que le boulevard Reyers, pour procéder à l'assainissement des ouvrages d'art, notamment les différents tunnels à l'entrée de la capitale, et pour fluidifier la circulation des transports en commun.

11. STATISTIQUES

Viapass collecte une quantité relativement élevée de données (anonymisées) afin de remplir sa mission en matière de contrôle du bon fonctionnement et de suivi du prélèvement kilométrique. Bien que la production de statistiques ne constitue pas directement une mission de Viapass, ces données ont un intérêt socio-économique évident, notamment pour suivre l'évolution des recettes générées par le prélèvement kilométrique, sa répartition selon les pays d'origine et la nature du parc de véhicule (MMA et norme d'émission Euro).

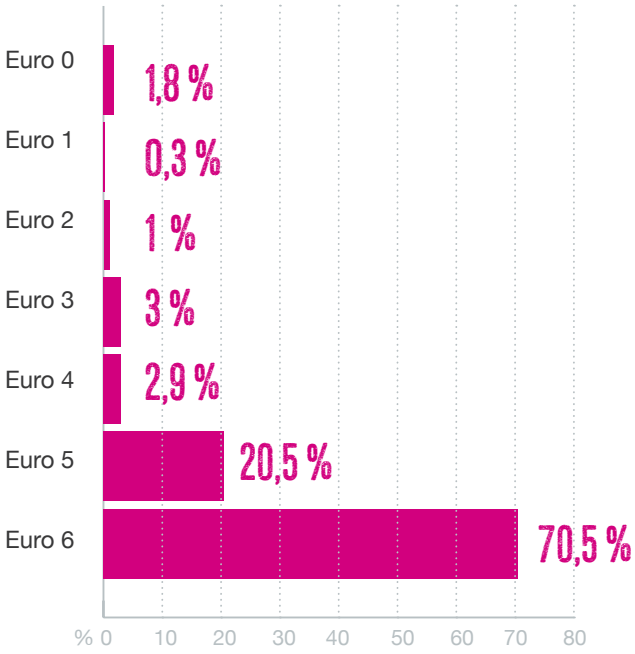
OBU ENREGISTRÉS
Par pays



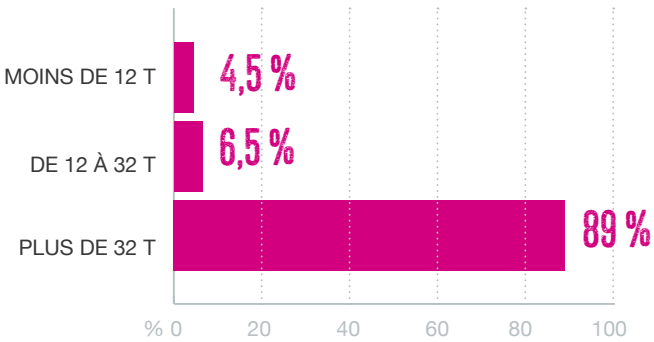


Voici « l'électro-cardiogramme » d'une année opérationnelle sur nos routes. On voit clairement le marasme des deux confinements et la diminution lors des congés.

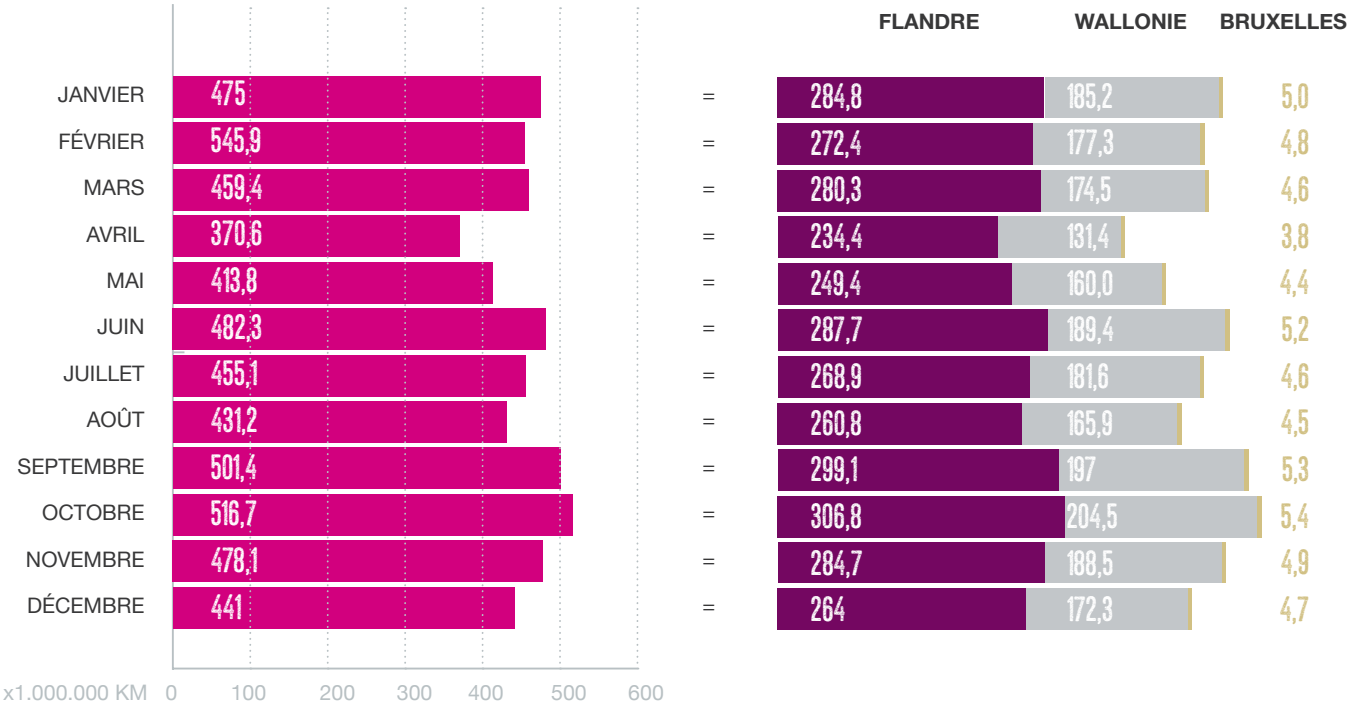
OBU ENREGISTRÉS
Par classe Euro



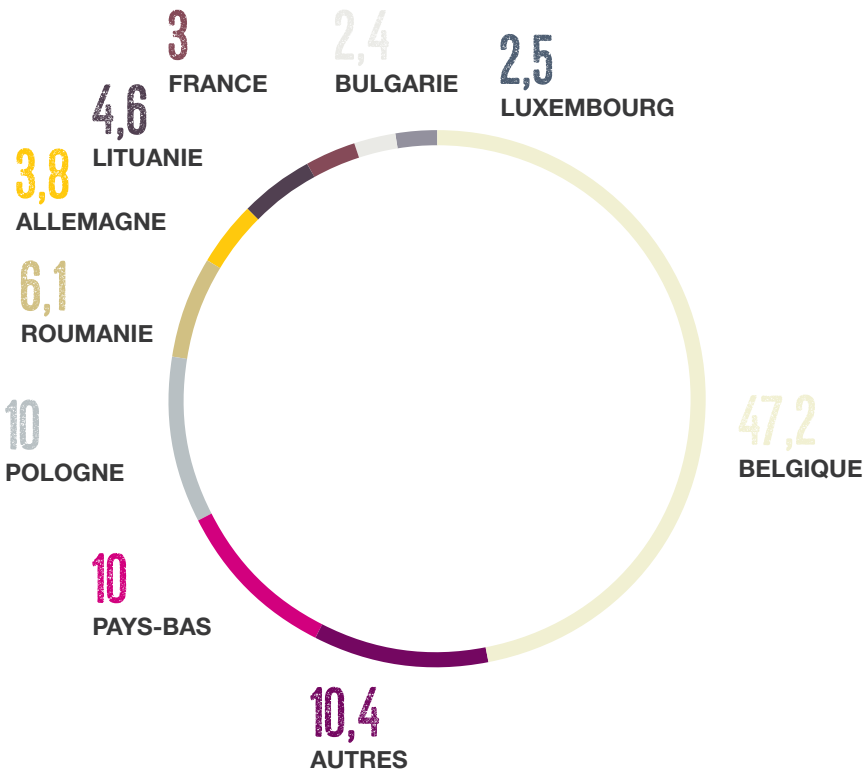
OBU ENREGISTRÉS
Par MMA



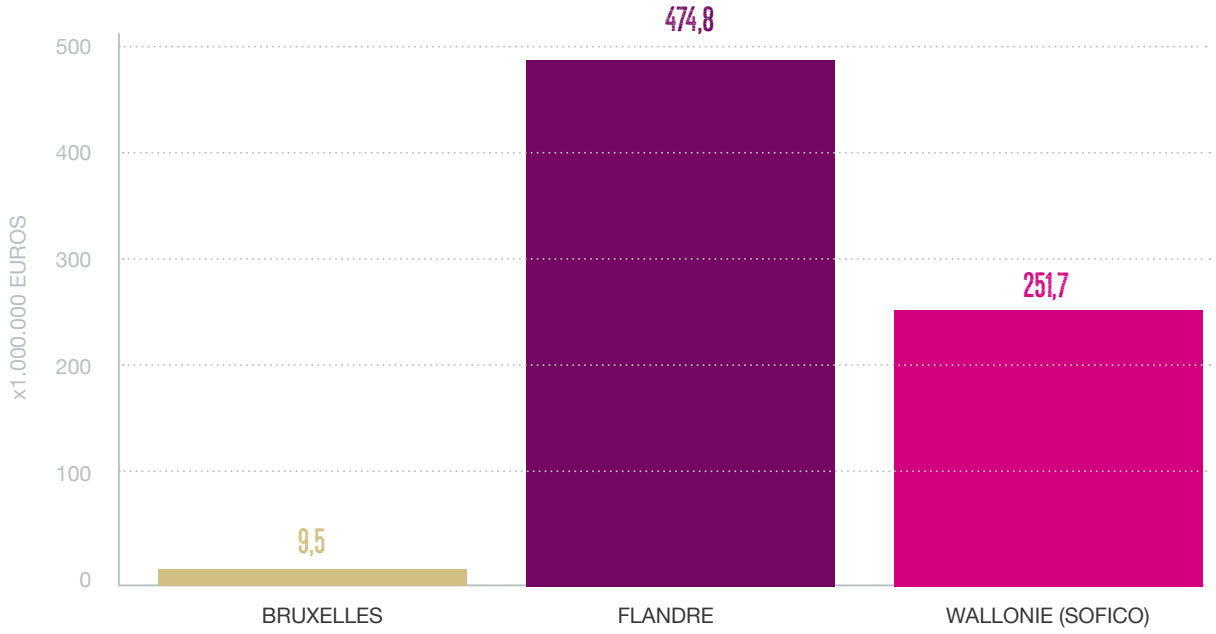
KILOMÈTRES
Par mois, par région | 2020



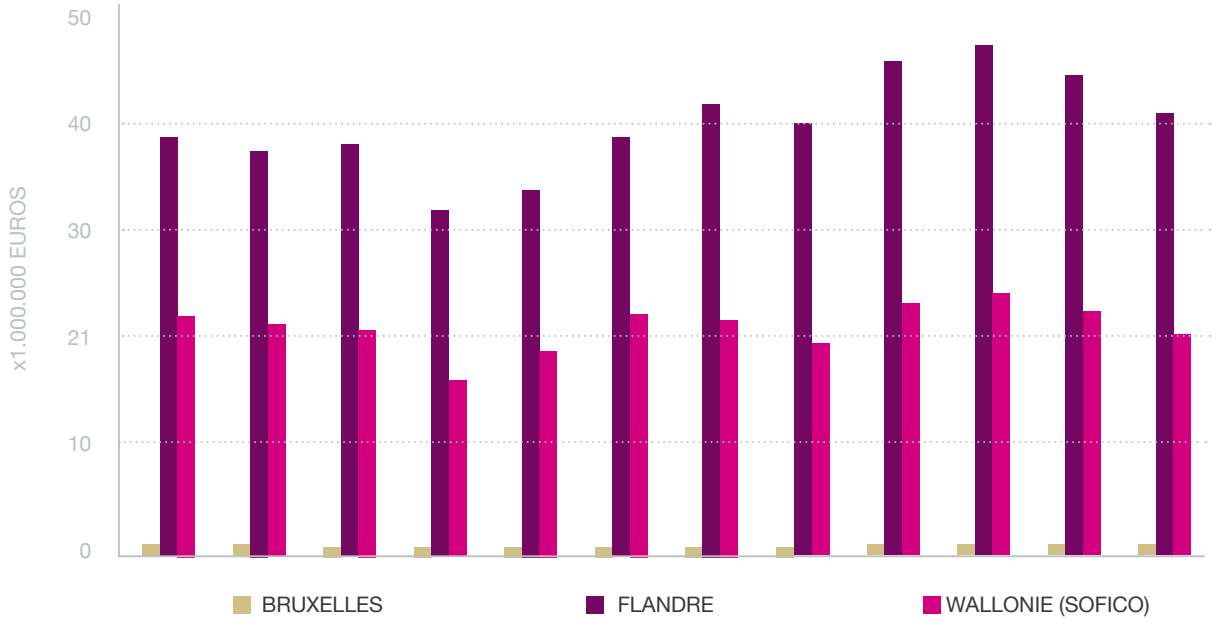
POURCENTAGE D'ACTIVITÉ SUR NOS ROUTES
par nationalité des camions en 2020 (sur les routes à péage uniquement)



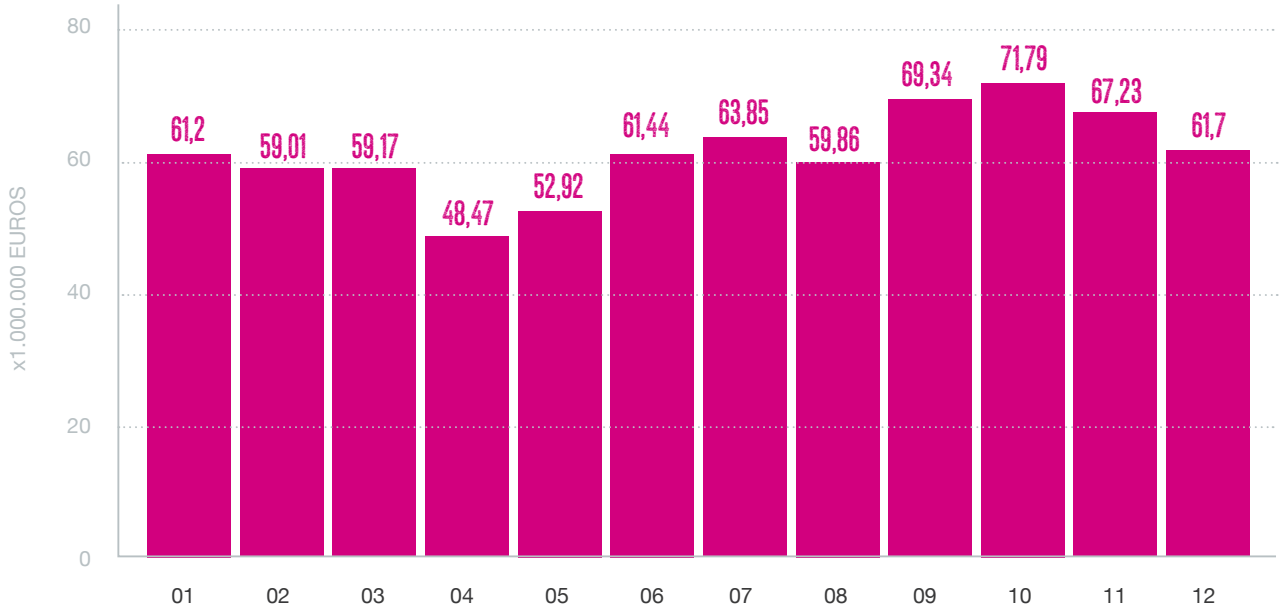
PRÉLÈVEMENT PAR RÉGION – 2020



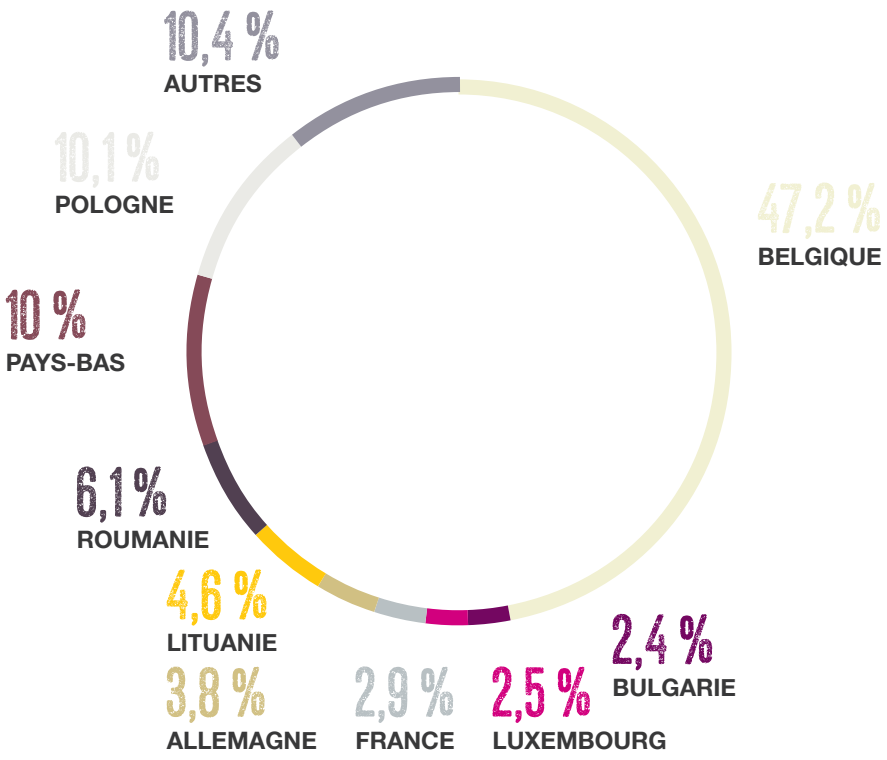
PRÉLÈVEMENT PAR MOIS ET PAR RÉGION – 2020



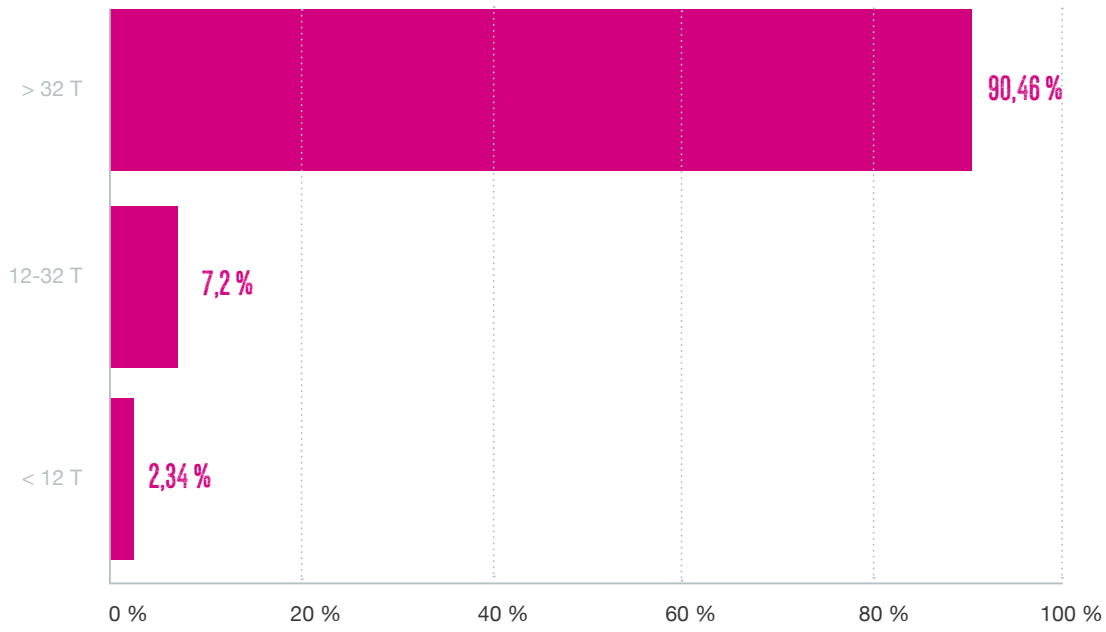
PRÉLÈVEMENT PAR MOIS – 2020



PRÉLÈVEMENT PAR PAYS D'IMMATRICULATION – 2020

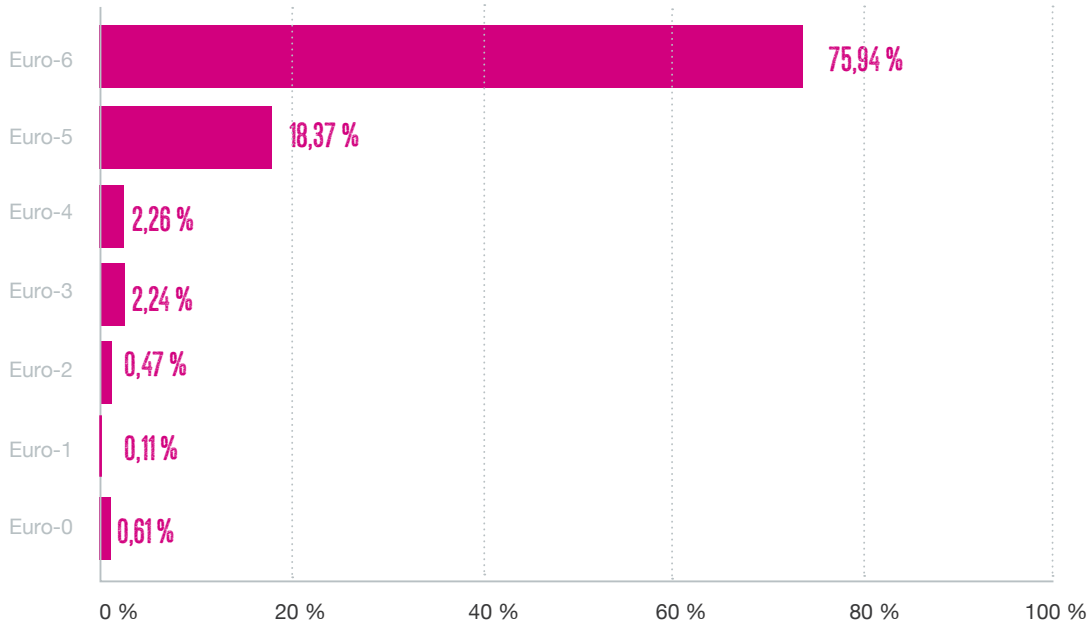


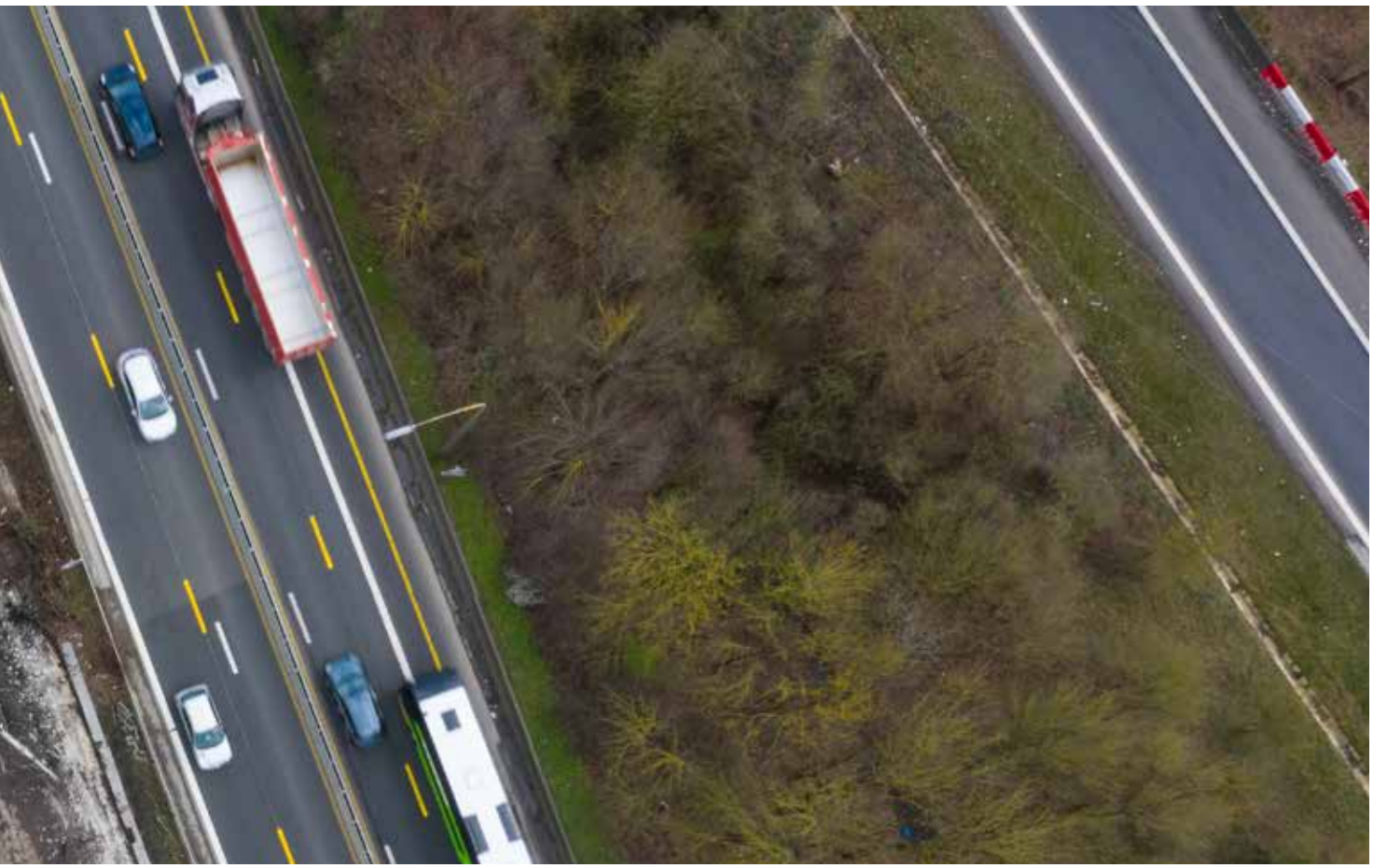
PRÉLÈVEMENT PAR MMA – 2020



© SOFICO/Detiffe

PRÉLÈVEMENT PAR CLASSE EURO – 2020





12. PLANIFICATION FINANCIÈRE

La gestion financière de Viapass s'appuie sur trois axes présentant, chacun, différentes dimensions. L'axe majeur consiste dans la surveillance des péages générés et le calcul de plusieurs millions d'Euros de péage que les percepteurs de péage doivent verser aux prestataires de service national et EETS. Il s'agit là d'une transaction neutre pour Viapass étant donné que toutes les sommes payées par les percepteurs de péage reviennent aux prestataires de service. En 2020, l'ensemble de ces opérations s'est déroulé comme prévu, en dépit des circonstances exceptionnelles provoquées par la crise sanitaire.

La certification de nouveaux prestataires de service EETS et la recertification de certains éléments utilisés par les prestataires de service EETS existants suivent la même logique, compte tenu du fait que ces opérations sont effectuées à prix coûtant. WAG a presque mis la touche finale à son processus de certification. Tolltickets progresse bien et MSTS a initié le processus : tous trois sont candidats au statut de prestataire EETS pour le secteur à péage belge.

En termes de frais d'exploitation, Viapass a atteint l'équilibre entre les recettes provenant des percepteurs de péage et les dépenses. C'est là un résultat d'autant plus remarquable que l'organisation a assumé elle-même les coûts inhérents à la transposition de la directive EETS européenne en droit belge.

© UNSPLASH_Scott Graham

ACTIFS

EN EUR.	INFO.	2020	2019
ACTIFS IMMOBILISES	**20/28**	**12 892,22**	**9 992,32**
I. Frais d'établissement	**20**		
II. Immobilisations incorporelles (ann. I, A)	**21**		
III. Immobilisations corporelles (ann. I, B)	**22/27**	**12 302,22**	**9 857,32**
A. Terrains et contructions	22		
B. Installations, machines et outillage	23		
C. Mobilier et matériel roulant	24	8 196,17	4 930,06
240000 Mobilier	24	2 670,71	2 670,71
240009 Amortissements Mobilier	24	-2 670,71	-2 396,72
240200 Matériel Informatique	24	58 844,75	51 289,30
240290 Amortis. Matériel Informatique	24	-50 648,58	-46 633,23
D. Location-financement et droits similaires	25		
E. Autres immobilisations corporelles	26	4 106,05	4 927,26
260000 Frais d'aménagements de locaux loués	26	8 212,10	8 212,10
260900 Amort./ Frais d'aménag. de locaux loués	26	-4 106,05	-3 284,84
F. Immobilisations en cours et acomptes versés	27		
IV. Immobilisations financières (ann. I, C et II)	**28**	**590,00**	**135,00**
288000 Cautionnements versés en numéraire	28	590,00	135,00
TOTAL ACTIFS IMMOBILISÉS	**22/27**	**12 302,22**	**9 857,32**

EN EUR.	INFO.	2020	2019
ACTIFS CIRCULANTS	**20/28**	**12 892,22**	**9 992,32**
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**	**30 001,72**	**12 010,76**
A. Créances commerciales	40		
B. Autres créances	41		
411200 Compte Courant TVA			
411600 TVA à récupérer Régularisation	41	30 001,72	12 010,76
VIII. Placements de trésorerie (ann. II)	**50/53**		
IX. Valeurs disponibles	**54/58**	**3 183 394,71**	**3 039 088,15**
X. Comptes de régularisation	**490/1**	-	**226,70**
490000 Charges à reporter	490/1	-	226,70
TOTAL DE L'ACTIF	**20/58**	**3 226 288,65**	**3 061 317,93**

PASSIF

EN EUR.	INFO.	2020	2019
CAPITAUX PROPRES	**10/15**	**1 734 358,78**	**1 735 341,47**
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**	**1 236 358,78**	**1 237 341,47**
Perte reportée	141		
140000 Bénéfice reporté	141	1 234 552,93	880 102,47
149999 Résultat reporté		1 805,85	357 239,00
VI. Subsides en capital	**15**		
PROVISIONS ET IMPOTS DIFFERES	16		
VII. A. Provisions pour risques et charges (ann. IV)	**160/5**		
B. Impôts différés	168		
TOTAL CAPITAL PROPRE			

EN EUR.	INFO.	2020	2019
DETTES	**17/49**	**1 491 929,87**	**1 325 976,46**
VIII. Dettes à plus d'un an (ann. V)	**17**		
A. Dettes financières	170/4		
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**	**1 491 929,87**	**1 325 976,46**
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	42		
B. Dettes financières	43		
C. Dettes commerciales	44	252 181,01	310 754,22
1. Fournisseurs	440/4	252 181,01	310 754,22
440000 Fournisseurs	440/4	152 691,63	225 866,46
444000 Factures à recevoir	440/4	99 489,38	84 887,76
2. Effets à payer	441		
D. Acomptes reçus sur commandes	46		
E. Dettes fiscales, salariales et sociales	45	367 608,10	120 104,14
1. Impôts	450/3	220 821,31	-
451200 Compte courant admin. T.V.A. à payer	450/3	208 275,68	
451600 TVA due régularisation	450/3	12 545,63	-
2. Rémunérations et charges sociales	454/9	146 786,79	120 104,14
F. Autres dettes	47/48	872 140,76	895 118,10
488299 Réserves trésorerie Régions	47/48	872 140,76	895 118,10
X. Comptes de régularisation	**492/3**		
492000 Charges à imputer	492/3		
TOTAL DU PASSIF	**10/49**	**3 226 288,65**	**3 061 317,93**

RÉSULTATS

EN EUR.	INFO.	2020	2019
I. Produit d'exploitation	**70**	**136 700,00**	**171 500,00**
Chiffre d'affaires (mention facultative)	70	136 700,00	171 500,00
705000 Prestations de services	70	136 700,00	171 500,00
Autres produits d'exploitation	71/4	2 175 156,94	2 133 846,27
734100 Dotations Fonct. Région Wallone	71/4	259 000,00	254 000,00
734101 Prestations SOFICO	71/4	601 999,00	591 000,00
734110 Dotations Région Bruxelles Capitale	71/4	129 000,00	140 350,00
734120 Dotations Fonct. Région Flamande	71/4	1 161 000,00	1 144 000,00
741000 Plus-value sur réal d'immob. Corp.	71/4	-	413,25
749000 Produits d'exploitation divers	71/4	527,63	780,00
749050 Régularisation Taux TVA déduct.Ach Div.	71/4	-	-
749100 Avantages en nature	71/4	16 630,31	
749200 Récupération litige		7 000,00	
II. Frais d'exploitation		**-2 306 452,67**	**1 946 882 22**
Approvisionnements, marchandises, services et biens divers	60/61	-1 065 734,79	-781 019,01
610000 Loyers et charges locatives	60/61	-106 522,12	-97 317,00
611000 Frais de bureau	60/61	-20 679,39	-25 848,67
612200 Presse, Revue de presse et hosting	60/61	-10 205,10	-6 369,98
612201 Communications autres et Honoraires	60/61	-74 090,66	-70 635,30
612520 Test et développement diverses OBU	60/61	-603,97	-987,50
613100 Assurance incendie	60/61	-155,13	-458,95
612330 Matériel informatique	60/61	-2 015,10	-2 010,27
613150 Assurance RC	60/61	-1 081,23	-882,70
61321 Honoraires pour consultance externe	60/61	-426 515,83	-157 980,47
613230 EETS Certifications	60/61	-136 515,69	-172 366,07
613250 Publications légales	60/61	-611,20	-601,12
613260 Jetons de Présence	60/61	-35 065,21	-20 420,40
613270 Honoraires Secretariat Social	60/61	-6 880,49	-8 890,17
613335 Services Informatiques, Datacenter	60/61	-29 629,06	-71 240,42
613355 Frais de Missions Externes	60/61	-24 291,45	-26 060,60
615100 Frais de Formation	60/61	-374,01	-5 094,06
616100 Véhicules	60/61	-12 864,36	-13 282,81
617100 Personnel mis à disposition	60/61	-153 856,34	-100 572,52

EN EUR.	INFO.	2020	2019
Rémunérations, charges sociales et pensions (ann. VI,2)	62	-1 235 535,76	-1.153.135,47
Amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	630	-5 110,55	-12 299,62
630200 Dotations aux amort. / immob. corp.	630	-5 110,55	-12 299,62
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	-71,57	-428,12
Charges d'expl. portées à l'actif au titre de frais de restructuration	649	-803,79	
III. Bénéfice d'exploitation	**70/64**	**5 404,27**	**358 464,05**
Perte d'exploitation	64/70		
IV. Produits financiers	**75**	**223,90**	**1 222,57**
V. Charges financières	**65**	**-3 822,32**	**-2 447,62**
VI. Bénéfice courant avant impôts	**70/65**		
Perte courante avant impôts	65/70		
VII. Produits exceptionnels	**76**		
VIII. Charges exceptionelles	**66**		
IX. Bénéfice de l'exercice avant impôts	**70/66**	**1 805,85**	**357 239,00**
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**		
670010 PM sur Intérêts compte courant	67/77		
XI. Bénéfice de l'exercice	**70/67**	**1 805,85**	**357 239,00**
Perte de l'exercice	67/70		
XII. Prélèvements sur les réserves immunisées	**789**		
Transferts aux réserves immunisées	689		

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

www.viapass.be

Viapass
En route pour
une meilleure mobilité