Viapass

STABLE SANS LIMITES

RAPPORT ANNUEL 2021

STABLE SANS LIMITES

Rapport Annuel 2021

Viapass

7 Avant-propos
9 Agenda
10 Données clé

01 EETS

14 La nouvelle directive EETS
16 Entretien avec Adina Vălean
20 Prestataires de services

02 ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES

26 ICT
28 Communication

TABLE DES MATIÈRES

03 **LES CHIFFRES**

32 Statistiques

04 **RAPPORT FINANCIER**

40 Finances

VIAPASS, L'EUROPE ET LA DIRECTIVE EETS

La fin de la crise Covid étant en vue, l'année 2021 devait donner le coup d'envoi des nouvelles « roaring twenties ». Il a toutefois fallu attendre Pâques avant que la troisième vague du coronavirus ne soit vaincue et que les campagnes de vaccination commencent à battre leur plein. Les progrès furent plus rapides dans certains pays. La Grande-Bretagne avait pris les devants mais avait toutefois d'autres chats à fouetter. Le Brexit a provoqué une sérieuse pénurie de conducteurs de poids lourds ainsi que des complications de procédure supplémentaires. Les conséquences devinrent rapidement visibles, avec la disparition de certains produits dans les entrepôts anglais et des pénuries sur le marché. La preuve, de manière particulièrement flagrante, du rôle essentiel que joue le transport de fret routier en tant qu'acteur « last mile ».

Sur le continent, les poids lourds ont continué de circuler pendant la pandémie. Le fléchissement des chiffres, par rapport à la période pré-Covid, fut à peine perceptible. Ce fut même le contraire. En Belgique, nous avons assisté, à certains moments, à un pic de circulation de poids lourds. Un phénomène qui a aussi bien concerné des véhicules belges que non belges. Ce qui apporte la preuve que le marché européen se caractérise par un trafic intracommunautaire vivace.

La Commission européenne n'a pas manqué, elle non plus, de constater que le transport routier constitue la colonne vertébrale de l'économie. Elle a trouvé le temps d'adapter sa Directive péage EETS 750 de 2009 à la réalité d'une logistique moderne, sans encombrantes entraves. La nouvelle Directive EETS prévoit un péage entièrement électronique, basé sur satellite, ANPR et DSRC, sans arrêts ou obstacles superflus. Elle formalise en fait le modèle qu'a introduit Viapass en Belgique dès le 1er avril 2016.

Depuis cette date, de nombreux pays, qui prélèvent eux aussi un péage sur leur sol national, sont venus rendre visite à Viapass afin de s'inspirer de notre concept et de la riche expérience que nous avons accumulée entre-temps. Un exemple à suivre. C'est d'ailleurs un fait que la Commissaire européenne à la Mobilité confirme dans l'interview qu'elle nous a accordée.

Le transport routier sans frontières dispose enfin d'un cadre législatif. Une étape suffisamment importante à nos yeux pour que nous en fassions le thème de notre rapport annuel. Vous y découvrirez non seulement la manière dont Viapass a assuré la coordination de la transposition de la Directive dans notre propre législation belge mais vous ferez également la connaissance de tous les prestataires de service de péage qui sont opérationnels ou le seront à l'avenir dans notre pays, en ce compris leurs atouts et leurs potentiels dans les différents pays européens. Vous y trouverez tout naturellement aussi toutes les évolutions et activités déployées par Viapass au cours de l'année écoulée. En effet, forts d'une équipe motivée et efficace, nous continuons d'œuvrer à l'élaboration d'un marché EETS européen, en faisant preuve de ténacité et d'innovation. Au service de tous les acteurs de la chaîne logistique.

Je vous souhaite une agréable lecture.

Johan Schoups
Administrateur-Général Viapass

Cette année marquait le cinquième anniversaire de l'opérationalisation du prélèvement kilométrique. Une année qui allait se boucler sur des recettes à hauteur de 814 millions d'euros.

L'AGENDA D'UNE ANNÉE CONFINÉE

L'année 2021 a été marquée par une succession de mesures de confinement et de périodes de télétravail forcé pour les salariés dont la présence sur le lieu de travail n'était pas essentielle.

Résultat ? Le travail a pu se poursuivre sans interruption mais, dans le même temps, de nombreuses activités ont du être sacrifiées. Les réunions physiques se sont transformées en visio Teams ou Zoom. Des conférences furent annulées. Par un effet d'optique, l'agenda de l'année parut soudain moins fourni que les autres années. Et pourtant, le travail n'a en rien souffert de cette période au ralenti et — point encore plus important — ce ne fut pas non plus le cas des recettes de péage engrangées au profit des travaux de mobilité effectués par les Régions.

Le mois de janvier fut fidèle à la tradition, synonyme d'adaptation, en Wallonie, des tarifs en fonction de l'indexation des prix du marché.

A la même époque, via la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV), la Belgique a inauguré quatre nouvelles plaques d'immatriculation professionnelles, dites plaques d'immatriculation « vertes ». En lieu et place des plaques marchand et essai en vigueur jusque là, quatre nouvelles catégories ont fait leur apparition : une plaque professionnelle, une plaque marchand, une plaque essai et une plaque nationale. Ce changement a également eu des implications pour le prélèvement kilométrique. Là où, précédemment, les plaques marchand et essai n'entraient pas en ligne de compte pour le prélèvement kilométrique, en ce compris pour les poids lourds non belges, cette exonération est désormais strictement limitée aux seules plaques essai et uniquement pour le test de nouveaux modèles de véhicules ou de certains de leurs composants. Viapass a lancé une grande campagne dans les médias, en Belgique et à l'étranger, afin d'attirer l'attention des sociétés de transport, des propriétaires de parc automobile et des conducteurs sur les modifications de la réglementation.

En février, Viapass a commencé à publier des statistiques régulières sur la situation du transport routier sur les routes belges pendant les confinements. Ces statistiques ont fait l'objet d'un suivi attentif et de nombreux échanges. Si l'on s'en réfère au nombre de poids lourds sur la route, ils révèlent en tout cas que l'activité économique n'a en rien diminué — en dépit de la pandémie. Le Bureau du Plan, lui aussi, a intégré ces statistiques dans ses rapports consacrés à la santé économique du pays.

Tandis que les activités des prestataires de services, comme chaque année, faisaient l'objet, à distance, d'un examen approfondi, les Régions se sont également engagées dans une concertation juridique visant à transposer la nouvelle Directive en matière de Péage Électronique en Europe (la Directive EETS) dans les législations nationale et régionales. Le présent rapport annuel fait le point sur le sujet.

Le 1er avril, Viapass célèbre traditionnellement la mise en œuvre du prélèvement kilométrique en Belgique. Cette année marquait le cinquième anniversaire de l'opérationalisation du prélèvement kilométrique. Une année qui allait se boucler sur des recettes de 38 millions de plus que l'année antérieure, venant alimenter les budgets mobilité des Régions.

Tout ce dynamisme fut l'occasion d'une série d'interviews dans la presse générale et spécialisée. Le Gazet van Antwerpen a même été jusqu'à publier nos chiffres à la une.

VIAPASS EN CHIFFRES

Chaque trimestre, la distance soleil-terre +/- 149.600.000 km

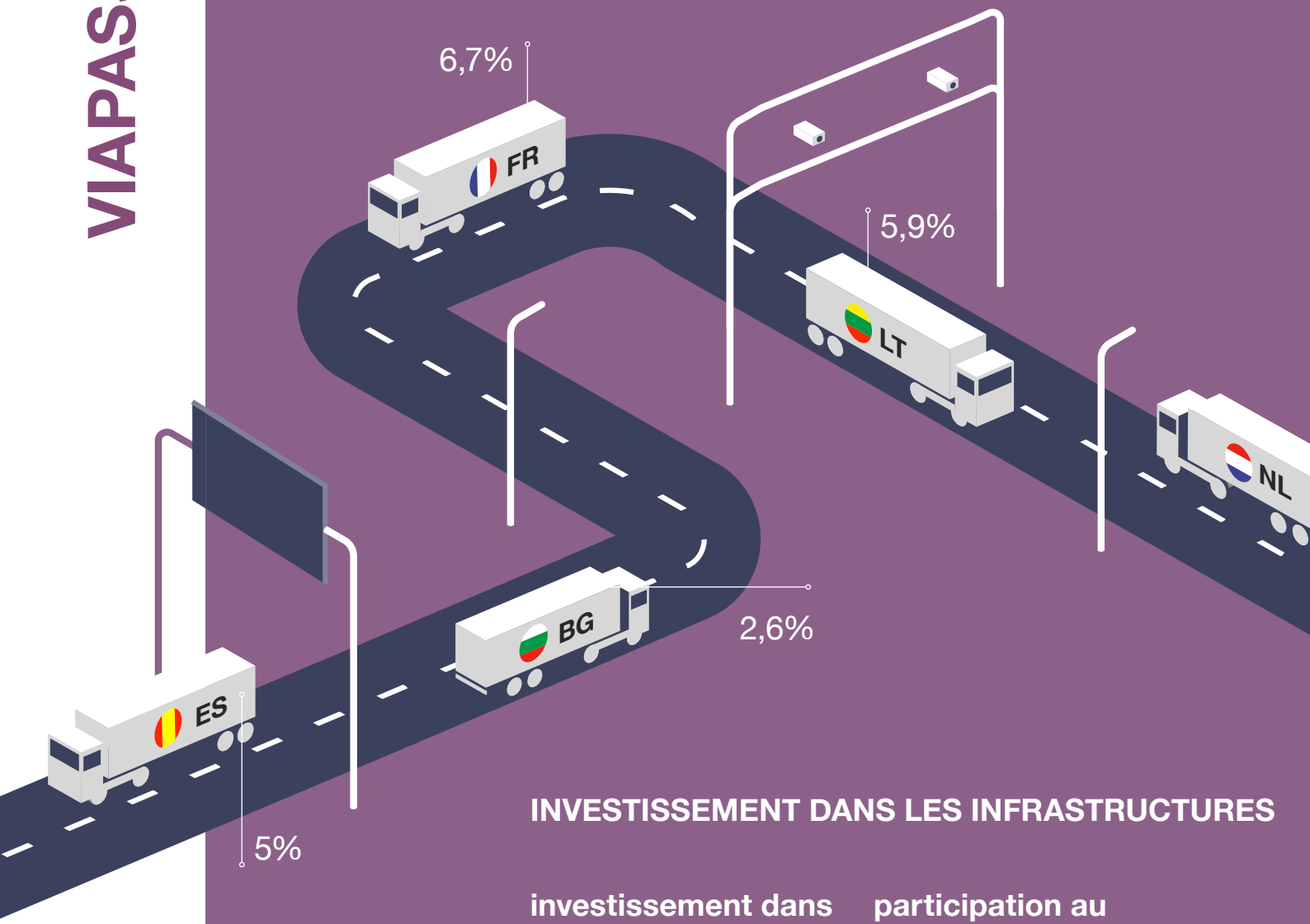
KM PÉAGE 2021: +/- 6.821.000.000 km

soleil

138.75 million km péage/semaine
16.42 million euro/semaine

terre

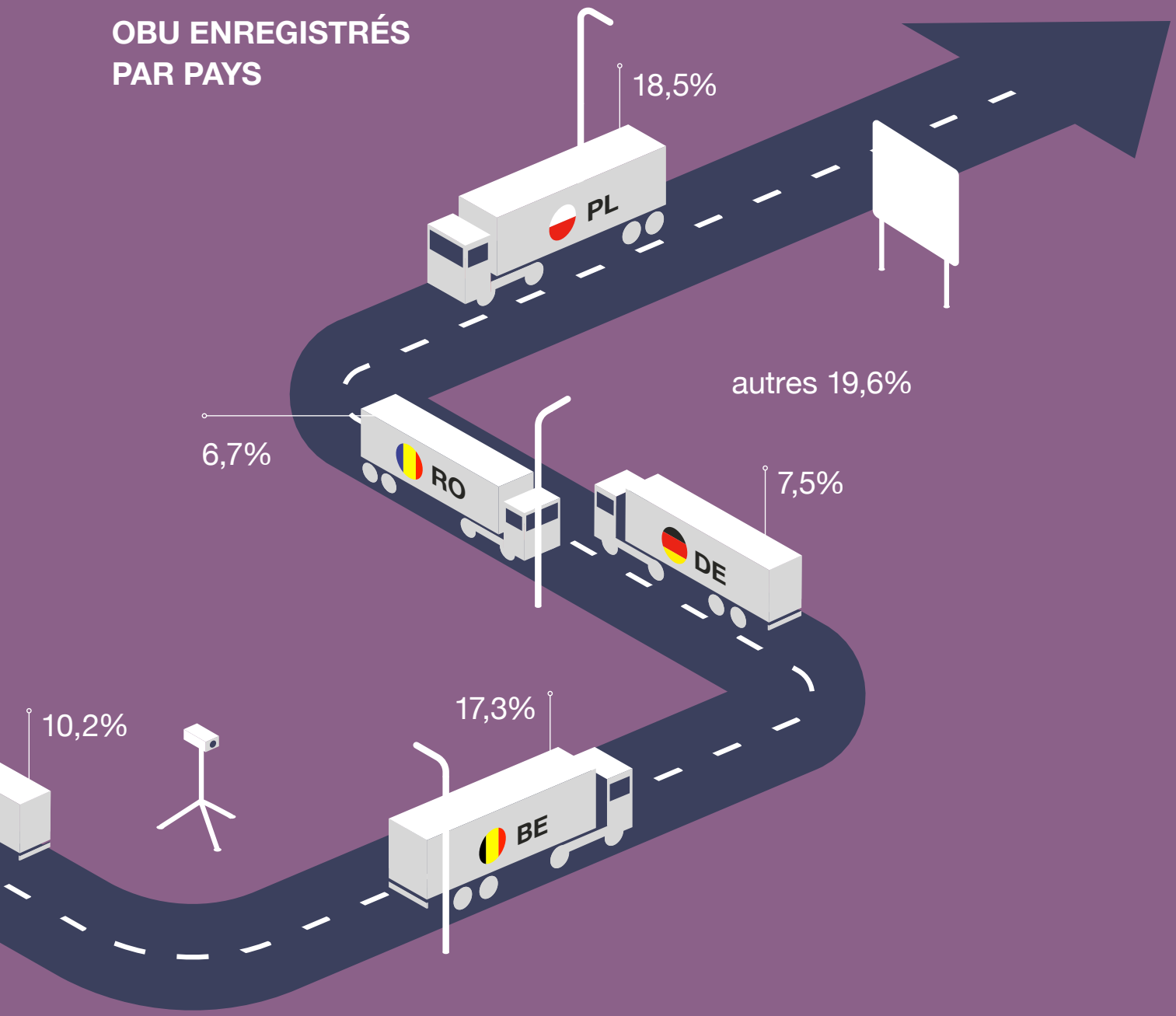
25.42 million km péage /journée de travail
3.00 million euro/journée de travail



INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES

investissement dans les infrastructures	participation au système de frais
VL 54%	VL 62,2%
WA 40%	WA 35,62%
BR 6%	BR 2,18%

OBU ENREGISTRÉS PAR PAYS



INFRASTRUCTURES DE CONTRÔLE

39
portiques

22
points de contrôle flexibles

55
fonctionnaires pour 3 Régions

38
véhicules et motos de contrôle

DONNÉES CLÉS

150.000 KM
routes

6.800 KM
routes à péage

128
points de service

146.971
OBU/jour ouvrable

01 EETS

LA NOUVELLE DIRECTIVE EETS 2019/520

La nouvelle Directive européenne sur le péage électronique (European Electronic Tolling Service/ EETS) est entrée en application le 19 octobre 2021.[1]

La nouvelle Directive modifie et clarifie plus particulièrement les dispositions ayant trait :

- aux droits et obligations des prestataires EETS (à savoir, les prestataires de services qui effectuent des services de péage électronique pour les utilisateurs EETS, assujettis au péage), avec un assouplissement des règles portant sur le droit d'accès aux domaines EETS (à savoir, les domaines de péage) afin de prester des services de péage électroniques et l'apport de précisions au niveau des règles ayant trait à la rémunération à laquelle ils peuvent prétendre, et

- aux obligations des collecteurs de péage, en particulier une obligation de transparence élargie concernant les partenaires et utilisateurs EETS.

La nouvelle Directive a essentiellement pour objectif de promouvoir l'EETS. Par le passé, un prestataire de service EETS était par exemple obligé de proposer des services dans tous les pays de l'EU dans un délai de 24 mois. Cette obligation a désormais disparu. La nouvelle Directive est destinée à mieux protéger l'utilisateur et à lui donner le choix entre plusieurs fournisseurs. Elle veut également fixer plus clairement les règles du jeu entre prestataires (autrement dit, un cadre équitable ou « level playing field »). Enfin, il devient possible d'échanger les coordonnées de contrevenants partout en Europe, afin de gagner en stabilité et en efficacité pour la mise en application des règles. Pour les besoins de la transposition du texte dans les réglementations régionales et fédérale, les concertations avec les juristes des différentes Régions ont été menées par Viapass. L'(avant-)projet de décret portant sur les systèmes de péage électroniques destinés au transport routier (Directive EETS 2019/520) comporte deux volets.

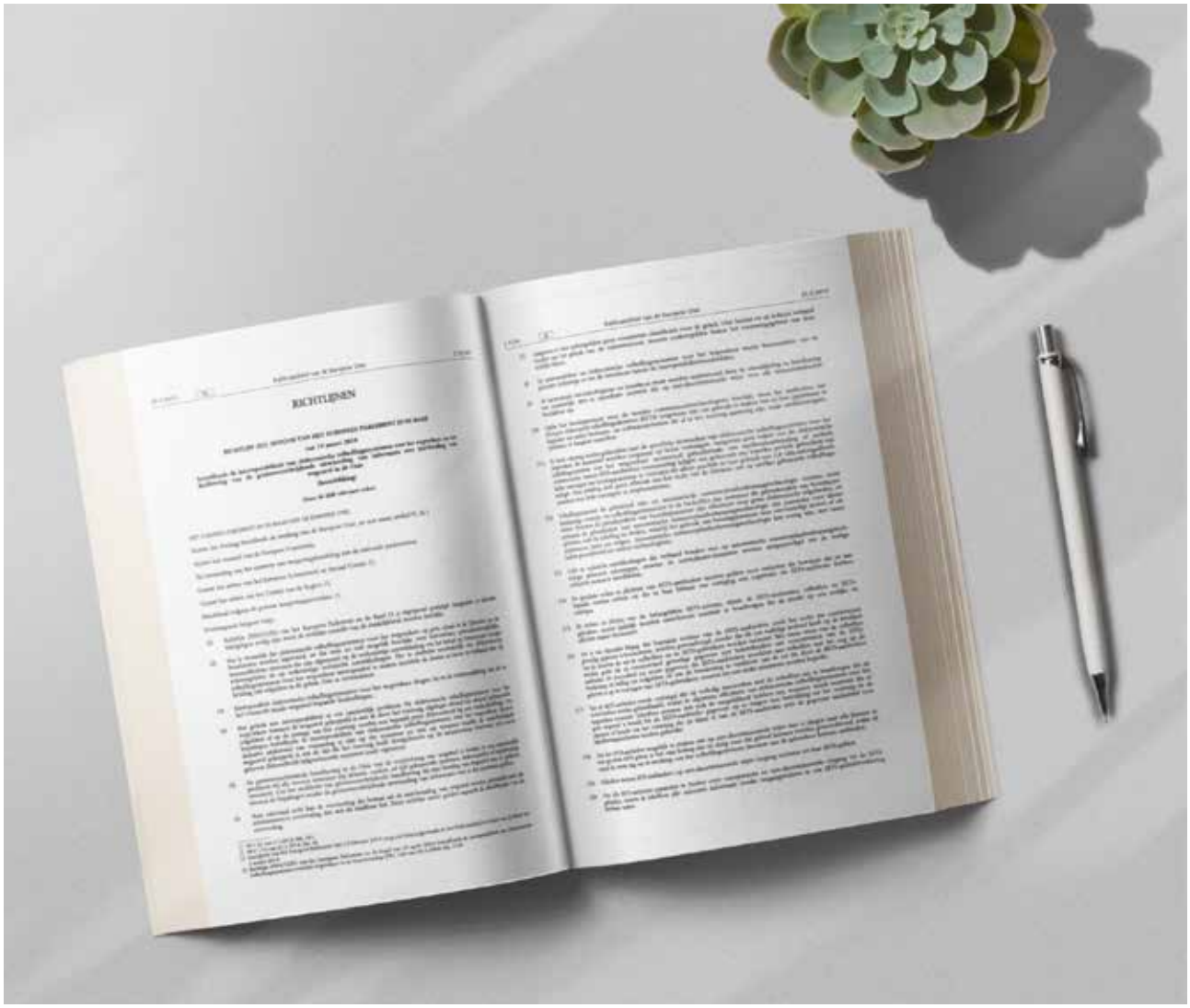
Le premier volet concerne la transposition générale de la Directive 2019/520 pour tous les systèmes de péage électroniques qui ont recours aux technologies définies dans la Directive (lex generalis) et correspond à la transposition quasi littérale de cette Directive dans la législation locale.

Un deuxième volet (lex specialis) interviendra à un stade ultérieur ; il comporte une adaptation spécifique de la réglementation en matière de prélèvement kilométrique pour les Régions, avec réactualisation de la Directive et des annexes qui concernent notamment la réglementation obligatoire ayant trait à la protection des données et au rôle des différents acteurs qui doit être clairement précisé en la matière.

Le système de prélèvement kilométrique qui, à l'époque, a été élaboré en vue d'une mise en application dans les trois Régions du pays était parfaitement conforme à la Directive et aux dispositions qui prévalaient à ce moment-là. Viapass était ainsi devenu le premier système de péage électronique GNSS à déployer ces technologies à une échelle nationale. Viapass était dès lors le premier organisme à proposer un marché totalement ouvert (six prestataires), dans le cadre duquel, fin 2021, le prestataire principal de services (Satellic) desservait 50% du marché et les prestataires EETS les autres 50% (ce qui était, ici encore, une première dans l'UE).

L'actuelle nouvelle Directive a vu le jour sur base, notamment, des leçons qui ont été tirées de l'implémentation « real life » et des cinq années de fonctionnement du système EETS GNSS géré chez Viapass.

[1] 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.


RICHTLIJNEN

INTERVIEW
ADINA VĂLEAN

« Les systèmes de péage en flux libre tels qu'introduits en Belgique sont clairement un moyen plus efficace que l'utilisation de gares de péage et de barrières. »

ADINA-IOANA VĂLEAN
COMMISSAIRE EUROPÉENNE AUX TRANSPORTS

Viapass a eu l'occasion de poser les questions suivantes à Made Adina Vălean :

- A l'heure où tous les Etats-membres ont adopté la Directive EETS (après octobre 2021), quels seront les principaux changements pour le(s) chauffeur(s) de poids lourd lambda empruntant les axes routiers internationaux ?

- Par le passé, l'Europe a imaginé le slogan « un boîtier de péage, un contrat, pour circuler partout en Europe ». Restez-vous fidèle à ce principe ou préférez-vous évoluer vers une utilisation flexible de ce qu'on appelle les corridors de fret internationaux ? On constate que les prestataires de services ont tendance à proposer des solutions destinées à une partie de l'UE (par exemple, le sud de l'UE, l'est de l'UE, etc.).

- Lorsque, selon les termes de la Directive, des équipements intégrés pour poids lourd ou d'autres types de dispositifs tels que le Tacho ou un smartphone pourront être utilisés pour le prélèvement kilométrique, l'Europe jouera-t-elle un rôle pour la standardisation, les normes de qualité et autres aspects ou laissez-vous cela aux mains des instances collectrices de péage et aux autorités publiques nationales ?

- Dans les années à venir, l'utilisation de carburants alternatifs ira croissant. L'Europe tient-elle compte de l'électrification progressive des poids lourds, la considérant comme le principal facteur de changement (autrement dit, suffisamment satisfaisant et performant pour le transport de fret) ? Quelle est votre position en matière de tarifs pour le prélèvement kilométrique (application totale, partielle, aucune) étant donné qu'un poids lourd électrique utilise lui aussi l'infrastructure ?

- En tant que pionnier EETS et après six ans de fonctionnement, Viapass a atteint une part de marché dépassant les 50% de prestataires EETS, avec cinq acteurs EETS (sept d'ici quelques mois) et un prestataire national. Quelle est la position de l'Europe par rapport à cette répartition EETS / prestataire national ? Quels sont selon vous les incitants possibles pour favoriser la poursuite du développement du marché EETS ?

Bien que la législation de l'UE en matière de péage électronique soit entrée en vigueur voici déjà 15 ans, le 19 octobre 2021 fut un nouveau jalon pour la mise en œuvre de l'interopérabilité du péage électronique au sein de l'UE. A compter de ce jour-là, la Directive (UE) 2019/520 révisée est en effet entrée en application. Bien que la possibilité de circuler à l'aide d'un seul boîtier embarqué OBU (On Board Unit) se limite encore à six Etats-membres, notre ambition est toujours de permettre aux entreprises de transport de pouvoir régler le péage à l'aide d'un seul boîtier embarqué par véhicule, quelle que soit leur destination en Europe. Les utilisateurs doivent également pouvoir compter sur un prestataire de services, le prestataire EETS, qui leur permette de payer tous les péages électroniques, quelle que soit la technologie mise en œuvre.

La législation révisée est valable pour tous les véhicules motorisés et est d'application sur l'ensemble du réseau routier, en ce compris les réseaux urbains.

Elle doit faire en sorte que l'EETS fonctionne de manière plus efficace et que le péage électronique soit interopérable dans l'ensemble de l'UE — et ce, en éliminant tous les obstacles superflus se dressant devant les nouveaux prestataires de services de péage lorsqu'ils veulent accéder au marché.

L'EETS est un service fondé sur le marché et les prestataires EETS ne sont pas obligés de proposer leurs services dans l'ensemble de l'UE. Toutefois, étant donné que l'EETS est proposé sous la forme d'un véritable service commercial, je suis convaincue que l'on se dirige progressivement vers une couverture de l'ensemble de l'Europe par les différents prestataires EETS.

La création de conditions de concurrence équitables pour l'offre de services de péage aura par ailleurs pour effet de faire baisser les coûts pour les Etats-membres et les utilisateurs. La multitude de systèmes incompatibles a entraîné des coûts inutiles pour les compagnies de transport.

Les nouvelles règles pour le contrôle transfrontalier des péages, qu'il s'effectue sur une base de distance ou de durée, de manière électronique ou manuelle, sont essentielles pour garantir les recettes provenant du péage. Depuis octobre 2021, les Etats-membres sont en mesure d'identifier les contrevenants au péage, même si leurs véhicules sont enregistrés dans un autre Etat-membre. Ce qui leur permet d'éviter l'actuelle perte de recettes s'élevant à 150 millions d'euros par an.

La Commission attache une grande importance à la mise en œuvre de la nouvelle réglementation et à l'accélération du processus d'accréditation de prestataires EETS dans les pays où ils ne sont pas encore présents pour l'instant. Comme on peut le voir en Belgique, où Viapass exploite efficacement le système, les prestataires EETS reçoivent bien évidemment l'autorisation d'être actifs sur le marché, aux côtés des prestataires nationaux. Cela se traduit par des services supplémentaires à valeur ajoutée, destinés à attirer les clients et, dès lors, à donner naissance à un marché plus concurrentiel.

Alors que la priorité majeure des instances collectrices de péage et des Etats-membres est aujourd'hui le recouvrement de tous les péages dus, l'accent doit se porter sur la rentabilité du système et sur la facilité d'usage pour les utilisateurs.

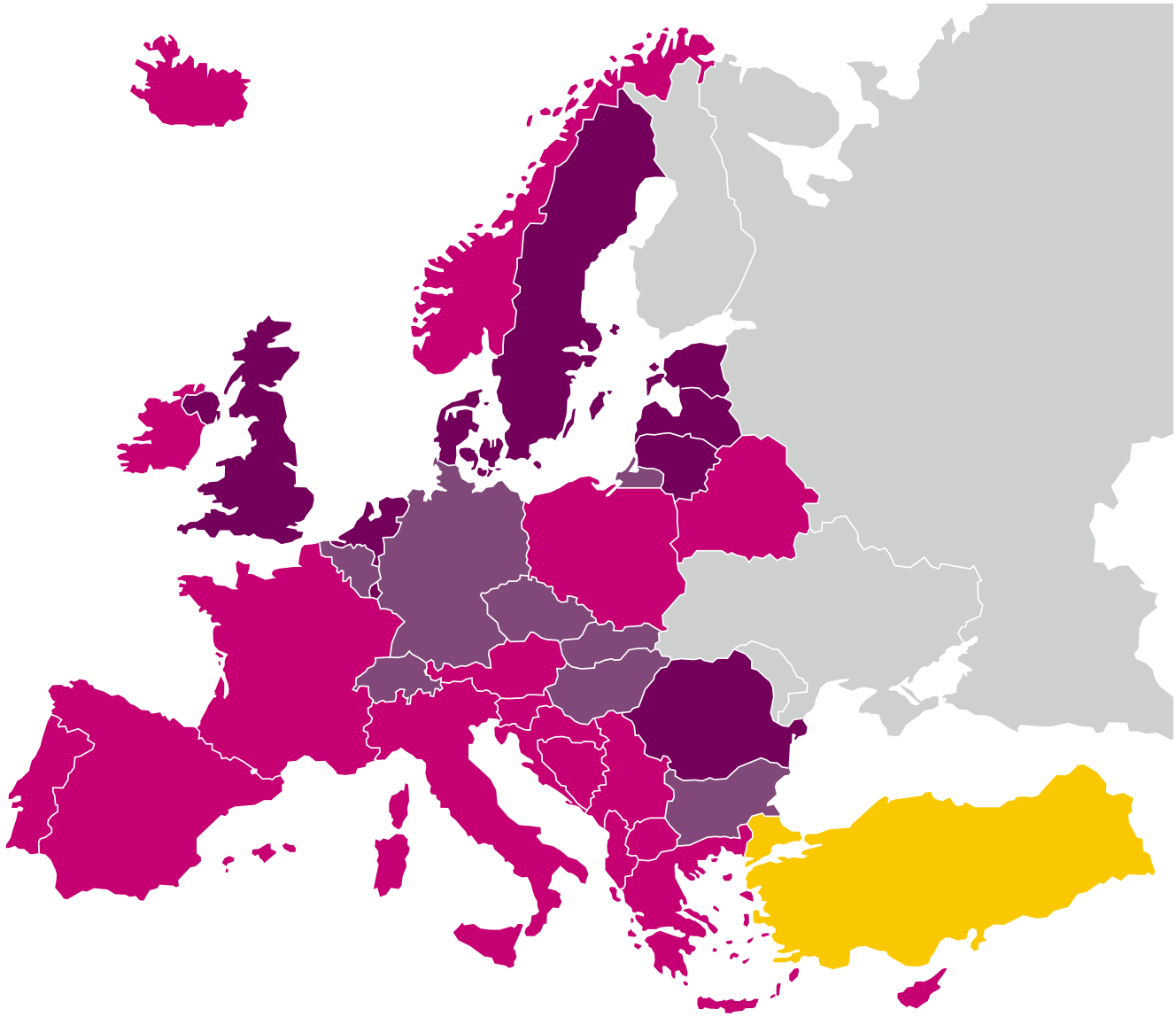
Nous nous concentrons également sur le parachèvement d'un cadre de normalisation pour le péage électronique qui réponde aux besoins d'interopérabilité spécifiques de l'UE. Outre les systèmes avec dispositifs embarqués, le champ d'application de cette législation s'étend aux systèmes de vidéo-péage avec la reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation (ANPR) en guise de technologie majeure. Cela permettra de rester en phase avec les évolutions technologiques et cela facilitera l'opération de paiement par les utilisateurs, ce qui nous rapproche d'un espace de péage européen unique.

La récente révision de la Directive Eurovignette, qui doit entrer en vigueur en 2022, renforce la concrétisation du principe du pollueur-payeur et celui de l'utilisateur-payeur. Les véhicules à émission faible ou nulle doivent pouvoir bénéficier d'une réduction sensible des tarifs de péage, de quoi refléter leur moindre impact sur l'environnement, même s'ils doivent sans doute s'acquitter d'un péage pour l'utilisation de l'infrastructure. Des tarifs de péage réduits accélèreront la pénétration du marché pour ces véhicules.

Dans le cadre de la stratégie d'une mobilité durable et intelligente, nous avons retenu comme objectif qu'un minimum de 80.000 poids lourds sans émission devraient rouler sur nos routes d'ici 2030 et que tous les nouveaux véhicules utilitaires lourds devraient être sans émission d'ici 2050. C'est là un seuil nécessaire pour respecter nos engagements climatiques. Il revient tout naturellement aux constructeurs de décider des technologies qu'ils utilisent pour atteindre ces objectifs mais on constate dès à présent qu'ils consentent des investissements considérables pour intensifier rapidement la production de poids lourds à batterie électrique, avec la perspective de voir les poids lourds à hydrogène jouer eux aussi un rôle important à moyen terme.

Je crois qu'il est également important de souligner que les acteurs ont d'ores et déjà clairement indiqué leur volonté d'aller au-delà des balises et objectifs que nous avons fixés. Côté demande, la European Clean Trucking Alliance, qui représente des exploitants de flottes automobiles gérant plus de 380.000 poids lourds, a appelé à un niveau d'ambition plus élevé. Côté offre, une déclaration commune récente de l'ACEA a reflété l'engagement de tous les principaux constructeurs de poids lourds de rendre tous les nouveaux véhicules utilitaires neutres en carbone d'ici 2040 et a souligné que cette transition est à la fois nécessaire et possible. Les constructeurs s'attendent à ce que 40.000 poids lourds à moteur électrique circulent sur nos routes d'ici 2025 et 270.000 d'ici 2030. Ils tablent sur une phase de démarrage plus longue pour les poids lourds à hydrogène, dont 60.000 exemplaires, selon les estimations, devraient être en circulation sur nos routes d'ici 2030.

LES DIFFÉRENTS SYSTÈMES DE PÉAGE EN EUROPE



DSRC | GNSS | RFID | VIGNETTE

LES PRESTATAIRES DE SERVICE

Les prestataires de services fournissent les On Board Units aux conducteurs de poids lourds qui circulent en Belgique. Ils facturent leurs clients en fonction du nombre de kilomètres parcourus enregistrés et reversent ensuite les prélèvements, au pro rata, aux Régions. En 2021, on dénombrait six prestataires de services accrédités par Viapass ; trois autres procèdent actuellement à des tests d'accréditation.

1. Les prestataires de services accrédités

Axxès
TAKE THE LEAD

Nom: Axxes

CEO: Frédéric Lepeintre

Partenaires: MSTS, UTA, Shell, Easytrip, Global Star, Ressa, UPTR

Pays et formules possibles: France, Espagne, Portugal, Italie, Autriche, Allemagne, Belgique, Danemark, Suède, Pologne, Hongrie

Axxès a l'intention de renforcer sa présence commerciale à travers toute l'Europe. Ce sera le cas, à partir de 2022, en Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas.

Axxès accentuera par ailleurs sa présence dans les médias belges et participera à des événements organisés en Belgique, comme ce fut le cas lors du salon professionnel Transport et Logistique d'Anvers en octobre 2021. Enfin, les conducteurs auront l'occasion, à partir de 2022, de découvrir les différentes formules que propose la société, par le biais d'offres spéciales.

eurotoll
Abertis Mobility Services

Nom: Eurotoll

CEO: Bertrand Gorrée

Partenaires: Satellic et Telepass

Perspectives futures: France, Belgique, pays Eurovignette, Espagne, Portugal, Allemagne, Autriche, Italie, Suisse, Slovaquie, Pologne, République tchèque

Eurotoll a pour crédo absolu la simplicité au service de ses clients. Le but est de donner le choix aux clients et de leur proposer le produit qui correspond le mieux à leurs besoins et à leurs habitudes de roulage coutumières en Europe. Pour ce faire, la société propose trois solutions différentes en Belgique : la tribox Air, le Pronto SAT et la carte Eurotoll pour Satellic.

Tous les produits EETS peuvent être gérés et configurés à distance. Exemples : transfert d'un véhicule à l'autre, activation / désactivation d'un réseau sur le boîtier interopérable. Ces services font partie intégrante du catalogue Eurotoll et ne font l'objet d'aucune facturation supplémentaire. A cela s'ajoutent des services à valeur ajoutée, tels que la géolocalisation et la gestion de flotte automobile, la récupération de TVA, des fichiers électroniques EDI et bien d'autres avantages encore. Des rapports intelligents peuvent également être développés, permettant aux clients d'assurer, en-ligne, un suivi précis de l'utilisation de leurs OBU et de leur activité péage et ce, de manière totalement autonome.
Enfin, Eurotoll propose un service d'assistance destiné à garantir aux clients une mise en application correcte sur le réseau payant belge. En cas d'infraction, la société leur assure un accompagnement gratuit pour le suivi de leurs dossiers auprès des différentes Régions.

Satellic

Nom: Satellic nv

CEO: Olliver Sachs

Partenaires: WEX Europe Services bvba, Easytrip, StarRessa, Plose, LogPay, ZMPD, The Fuel Company, DATS24, Febetra, MAES, Modalizy, TLV, Statoil, MSTS Tolls, Colsea, Global STAR, Eurowag, E100, SVG, Eurotoll, Shell, ENI/AGIP, Total, DKV Euro Service, UTA, AS24, BP Europa SE (BP PLUS/ Aral Card), Gabriëls-Power

Pays et formules possibles: Belgique, tunnel Liefkenshoek

Animé par la vision et la mission de la société, chaque salarié de Satellic fait de la qualité le socle de toute décision, action, service, processus, projet et interaction avec les différentes parties prenantes. Tous les collaborateurs se donnent pour objectif de tendre à l'excellence.

Forte de cette mentalité, Satellic aspire à être reconnu comme le centre de connaissances et de compétences européen, synonyme d'implémentation et de prestations opérationnelles de péage exhaustives, de qualité supérieure.

TOLL 4 EUROPE

Nom: Toll4Europe

CEO: Dr. Felix Wex

Partenaires: DKV, Shell, Gabriëls, Transport en Logistiek Vlaanderen.

Pays et formules possibles: Belgique, Allemagne, France, Espagne, Portugal, Autriche, Bulgarie, Hongrie, Italie, Suisse, Pologne

Toll4Europe est un prestataire EETS disposant d'une vaste expérience en matière de services IT, de péage et de mobilité. La société fournit un service transfrontalier, interopérable, pour poids lourds de plus de 3,5 tonnes, que ce soit pour de petites ou de grandes flottes automobiles. Toll4Europe est une plate-forme de péage fiable qui a recours aux technologies d'interface les plus récentes et qui, ce faisant, automatise et simplifie l'intégration de systèmes de tierces parties. La société prend par ailleurs en charge, de manière exhaustive et flexible, les processus ultérieurs de traitement de données et de facturation.
14 services de péage sont actuellement proposés dans 11 pays et 3 tunnels.
En 2022, Toll4Europe continuera d'améliorer ses services de péage en y ajoutant de nouveaux services et en développant de nouvelles solutions numériques, contribuant ainsi au confort du secteur du transport et au succès de l'EETS.
Toll4Europe désire par ailleurs poursuivre le développement du service de péage existant en Belgique en préservant l'excellence du service et des normes de qualité supérieures, notamment en termes de performances de péage et de précision. L'objectif est d'étendre sa part du marché sur le terrain de la prestation de services en Belgique et de renforcer son réseau de partenaires commerciaux.

Nom: Telepass

Responsable Gestion du péage: Francesco Maria Cenci

Partenaires: Partenaires commerciaux via cartes de carburant, associations de transporteurs et sociétés logistiques

Pays: Italie, France, Belgique, Espagne, Portugal, Pologne, Autriche, Allemande, Danemark, Suède, Norvège, Suisse, Hongrie

En tant que prestataire EETS, Telepass désire continuer d'étendre sa couverture des domaines de péage à travers toute l'Europe. Le domaine de péage belge représente sans conteste une étape importante pour Telepass, étant donné qu'il s'agit du premier contexte EETS où la société a décroché une certification comme prestataire EETS.

Les clients ou, plus exactement, les utilisateurs EETS et leurs besoins constituent le socle de la vision commerciale de Telepass. La société veut être en mesure de proposer des services à valeur ajoutée à ses clients, son catalogue étant enrichi par des services télématiques.

Nom: TotalEnergies Marketing Services

Directeur des opérations Fleet & Mobility Europe: Gilles Langlois

Partenaires TotalEnergies et AS24

Formules possibles: Allemagne, Autriche, Belgique (+ tunnel Liefkenshoek), Espagne, Portugal, Pologne (+ pont Storebaelt, pont Oresund). Suivront dans un proche avenir: Hongrie et Bulgarie.

Les modifications que la société appliquera à son offre le seront, en général, au bénéfice des clients de tous les domaines de péage accessibles, qu'il s'agisse des fonctionnalités de l'OBU proprement dit ou de services à valeur du catalogue PASSango Europilot.

2. Les sociétés suivantes procèdent actuellement à des tests d'accréditation pour la Belgique

msts

Nom: MSTS

Directeur général:
Tapas Samataray

Partenaires: Tollnet, StarLogistics

Landen: Autriche, Bulgarie, République tchèque, Danemark, France, Allemagne, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, Slovaquie, Slovénie, Espagne, Suède, Suisse, Royaume-Uni

MSTS Tolls veut se concentrer sur l'amélioration du portail Tolls 2.0 afin de proposer de meilleurs services et un meilleur support à ses clients. Des fonctionnalités supplémentaires sont ajoutées afin d'améliorer les OBU et procurer davantage de services. En voici quelques exemples : notification en temps réel du bon fonctionnement de l'OBU, surveillance des données, et gestion de l'OBU. La société travaille par ailleurs à l'implémentation des données de geofencing en guise de service à valeur ajoutée (VAS). Les premières étapes de ce service supplémentaire incluent la fourniture d'un positionnement brut avec reconnaissance de segments. Entre-temps, la société continue d'améliorer ses services dans d'autres pays d'Europe.

En 2022, l'intention de WAG est de viser les pays situés au cœur de l'Europe. Son objectif principal est de finaliser la certification en Allemagne pour ensuite orienter ses priorités vers la Tchéquie et la Slovaquie. La société projette par ailleurs d'ajouter les autoroutes polonaises A4 et A1 et le pont Oresund suédois à son catalogue. EW désire en outre étoffer ses services EETS en Europe occidentale et les étendre aux Balkans, selon un agenda non encore précisé.

TOLLTICKETS.

Nom: Tolltickets

Directeur général:
Jan KERSTEN

Partenaires: Autopass, Telepass, Viaverde

Formules possibles: Bulgarie, Danemark, Allemagne, France, Italie, Norvège, Autriche, Portugal, Roumanie, Suède, Suisse, Slovénie, Espagne, République tchèque, Hongrie

Les débuts de Tolltickets en Belgique constituent une étape majeure de la feuille de route de la société. Elle désire procurer au secteur européen du transport un plus grand confort de mobilité partout en Europe. La société se focalise sur l'excellence opérationnelle, combinée au support apporté aux partenaires locaux. L'objectif est de fournir de meilleurs services aux usagers de la route.

EW EUROWAG

Nom: WAG Payment Solutions

CEO: Martin Vohánka

Partenaires: Asfinag, Axxès, Toll4Europe, Ages, Telepass, LSVA (EZV) - FCA (Schweizerische Eidgenossenschaft), PPF (CzechToll), GEIE del Traforo del Monte Bianco, Toll Collect, Baltic tolls SIA, SFTRF, Northgate Public Services (UK) Limited, Kupon, Auto Securit, Gdansk Transport Company, Autostrada Wielkopolska S.A., Scala, DARS, Skytoll (Paywell), Viapass

Formules possibles: Autriche, Hongrie, Pologne

02 ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES

ICT

Introduction

Le prélèvement kilométrique génère un impressionnant flux de données, sous forme de données factuelles et de données de paiement, entre les utilisateurs, les prestataires de services, Viapass et les Régions. Les jours d'affluence, le réseau routier est sillonné par quelque 150.000 poids lourds, dotés d'un On Board Unit actif. Ils génèrent des flux de données au sujet des distances parcourues. Ces rapports de parcours, qui comportent également les caractéristiques du véhicule (classe Euro, poids, plaque d'immatriculation), sont transférés vers les prestataires de services. A leur tour, les prestataires de services génèrent des factures, dont les montants, sous l'œil vigilant de Viapass, sont soigneusement reversés aux Régions où les trajets correspondants ont été effectués, selon le nombre de kilomètres parcourus. Par la suite, Viapass et les Régions ont la possibilité d'utiliser la version anonymisée de ces données de circulation à des fins d'analyse, de gestion de la circulation et d'améliorations diverses.

Un autre flux de données émane au départ des Régions à destination des prestataires de services lorsqu'un poids lourd non conforme est détecté par le système de contrôle. Pour assurer ce transfert de données entre les trois Régions, Viapass et les six prestataires de services, Viapass a développé un « Hub » par lequel transitent tous les échanges d'informations. Cette automatisation économise non seulement de très nombreuses heures-homme mais elle procure également à Viapass la possibilité d'effectuer une surveillance active de la situation sur les routes, des transactions de paiement et des éventuels incidents touchant le système. Le Hub épargne également une bonne dose de travail à tous les acteurs. Il suffit par exemple à un prestataire de services de s'adresser à Viapass pour obtenir une connexion avec tous les percepteurs de péage opérant en Belgique. Il est même envisagé d'étendre ce modèle afin de pouvoir proposer des services similaires à des percepteurs de péage en dehors des frontières belges, à condition que tous les prestataires de services EETS connus actuels aient déjà été testés et accrédités par Viapass, ou aient déjà souscrit à la procédure leur permettant de le faire. Un nombre assez conséquent de nouveaux développements a été effectué en 2021 à la fois pour les besoins de la gestion des données de circulation et pour le Hub.

Les réalisations de 2021

Le Hub Viapass

Le Hub Viapass a été réactualisé en 2021. De nouveaux prestataires de services accrédités furent immédiatement connectés au nouveau Hub. La connexion des autres fut opérée progressivement, entre mars et décembre 2021. Le nouveau Hub utilise une technologie de Message Queuing de toute dernière génération afin d'assurer les échanges d'informations entre les Régions, Viapass et les prestataires de services. Le Hub de Viapass est un élément essentiel pour une meilleure organisation du contrôle du système. Afin qu'une amende puisse être émise, plusieurs étapes de vérification et de collecte d'information doivent être franchies : toutes sont effectuées via le Hub Viapass qui assure la connexion entre le contrôle tel que géré par les Régions et les prestataires de services. Ce processus prend ainsi en charge, chaque jour, plus de 10.000 opérations Internet.

On peut comparer le Hub de Viapass à un centre de tri d'informations qui gère automatiquement ces différents processus. La plate-forme permet non seulement de faire l'économie de nombreuses heures de travail mais elle surveille également tous les échanges de données et détecte d'éventuels crash dans l'un ou l'autre élément du système.

Plusieurs autres pays EETS ont d'ores et déjà manifesté de l'intérêt pour la plate-forme afin de s'y connecter à terme ou d'en reprendre le principe.

Données relatives au trafic

Toujours en 2021, le département informatique de Viapass a développé une plate-forme cloud pour la gestion des données de circulation (un projet démarré en 2020). Viapass agrège désormais tous les déplacements anonymes que relaient les OBU en circulation en Belgique et que les différents prestataires de services mettent à disposition de Viapass et des Régions. Il est important de souligner que ces données sont anonymisées par les prestataires de services et que Viapass, pas plus que les Régions, ne dispose de la moindre information au sujet de l'identité du véhicule. Cette plate-forme cloud vise plusieurs objectifs. A savoir, contrôler le fonctionnement global du système et des OBU dans les véhicules et procurer des statistiques et des outils prévisionnels aux Régions, par exemple au sujet de l'encombrement routier, des éventuelles perturbations de trafic, des chargements de direction dans les flux de circulation destinés à éviter les routes payantes…

Viapass informe par ailleurs les prestataires de services au sujet d'OBU présentant un comportement anormal. Grâce à l'intégration d'algorithmes d'intelligence artificielle dans cette plate-forme cloud, Viapass contrôle la cohérence des kilomètres que les prestataires de services facturent aux utilisateurs pour le compte des Régions afin de pouvoir détecter, corriger et, de préférence, éviter des erreurs qui pourraient se produire aux différentes étapes de la chaîne de traitement : des trajets qui présentent des « trous ». Prenons un exemple. Nous identifions une irrégularité si un poids lourd se déplaçant de Mons vers Ostende ne transmet aucune donnée entre Tournai et Bruges. La conviction, établie depuis les débuts du prélèvement kilométrique, que « les poids lourds ne peuvent pas voler », n'a pas encore pu être invalidée.

La détection de ces OBU présente un double avantage : elle évite tout d'abord d'encourir des amendes pour cause de problèmes techniques et prévient par ailleurs un possible usage frauduleux du système.
Enfin, la plate-forme cloud peut procurer des statistiques agrégées à propos de l'utilisation qui est faite, au fil du temps, du réseau routier par les poids lourds. Ces statistiques sont utiles aux Régions dans le cadre de leurs études sur la mobilité, l'accessibilité et le trafic, mais également pour un balisage précis du réseau routier sur lequel le péage est d'application. Les études de cas sont nombreuses et un long chemin reste à accomplir avant d'avoir concrétisé tous ces projets.

COMMUNICATION

Dès ses débuts, Viapass a tenu à se profiler comme un organisme public ouvert et accessible. Cette ouverture vaut dans les deux sens : l'organisation pratique une facilité d'accès et se veut aussi très ouverte vers le monde extérieur.

1. Ligne téléphonique directe

Le numéro de téléphone général de Viaspass est en permanence accessible les jours ouvrables pour des questions pratiques, directes et rapides.

2. Site Internet

Le site Internet www.viapass.be est, de loin, la principale source d'informations. On y trouve tous les détails concernant le prélèvement kilométrique, les modalités d'obtention d'un On Board Unit, les catégories de véhicules concernées, les exonérations et exceptions, le contrôle de mise en application et les possibles amendes, les tarifs et routes à péage, ainsi que les toute dernières évolutions.

Le site Internet comporte également un formulaire de contact pour le relais de questions pratiques, un formulaire de demande en vue d'une possible exception ou exemption, et un formulaire de notification pour plaques d'immatriculation destinées à des essais de nouveaux modèles de véhicules. L'analyse des nombreux documents envoyés révèle que les utilisateurs considèrent le formulaire de contact comme un important guichet d'information. C'est ainsi que 699 questions ont été posées, et ont obtenu une réponse, via le formulaire de contact. Ce qui représente une augmentation de 306 unités par rapport à l'année antérieure. Les questions posées furent très variées, depuis la manière d'obtenir un OBU, des informations à propos des tarifs et des routes à péage, jusq'à des demandes visant à régulariser un trajet parcouru sans OBU. Il convient ici de rappeler qu'en cas de non fonctionnement d'un OBU lors d'un trajet, le prestataire de service doit être immédiatement contacté afin de procurer une réponse définitive. Viapass ne peut et n'est pas autorisé à intervenir dans de telles circonstances.

Lorsque des modifications importantes sont apportées à la réglementation en matière de prélèvement kilométrique, elles sont notifiées dans la rubrique Actualité du site Internet. De même, tout communiqué de presse que Viapass envoie aux médias traditionnels est également disponible sur le site Internet.

Ce site Internet sert par ailleurs de référence pour tous les transporteurs, leur permettant de vérifier les tarifs, par catégorie de poids et classe environnementale, s'appliquant à leurs poids lourds. On y trouve également les cartes répertoriant les routes à péage des trois Régions, même s'il s'agit là d'une information moins pertinente pour l'utilisation quotidienne. Les poids lourds sujets à péage doivent de toute façon être équipés d'un On Board Unit activé, en ce compris lorsqu'ils circulent sur des routes non soumises à péage.

Une section du site Internet contient des données statistiques. Bien qu'il ne soit pas dans les attributions de Viapass d'effectuer le suivi des statistiques, l'organisation, en raison de ses activités, dispose de données spécifiques en matière de transport routier. Ces chiffres sont anonymes mais fournissent néanmoins des informations utiles pour

de nombreuses entreprises et organisations. Raison pour laquelle les principales données concernant le transport routier sont publiées, trimestriellement, sous l'onglet « Statistiques ». Pendant les différentes périodes de confinement qui ont marqué la pandémie du coronavirus, des données ont également été communiquées au sujet du transport routier dans notre pays, en guise de baromètre prenant le pouls de l'économie durant cette période atypique.

Dans la mesure où des analyses démontrent que 40% des utilisateurs consultent le site Internet au départ de leur smartphone, un site Internet mobile https://m.viapass.be a également fait ses débuts en 2021. Le but est par exemple de permettre à des chauffeurs de consulter aisément les principales informations, lors de leurs trajets, sans quitter leur cabine.

3. Médias traditionnels , presse

Le mix de communication tient bien entendu également compte de la presse traditionnelle, tant papier que numérique. Etant donné que Viapass est chargé d'une mission à destination du grand public, ce dernier doit, lui aussi, pouvoir être touché. Le mix inclut dès lors les meilleurs quotidiens et magazines ainsi que la presse professionnelle. En cas d'importantes modifications de la réglementation, par exemple les nouvelles dispositions pour les « plaques d'immatriculation vertes », introduites en 2021, la presse internationale est également avertie.

4. Réseaux sociaux

Toutes les modifications apportées aux tarifs, aux réglementations et autres types de modifications concernant le prélèvement kilométrique sont également communiquées via les réseaux sociaux. Pour ce faire, Viapass utilise Twitter, Facebook et LinkedIn, de telle sorte à toucher quasiment tous les utilisateurs de réseaux sociaux avec un haut degré de certitude.

@VIAPASS_BE
#VIAPASS

FACEBOOK.COM/VIAPASSBELGIUM
#VIAPASS

LINKEDIN.COM/COMPANY/VIAPASS-IRE
#VIAPASS

03 LES CHIFFRES

STATISTIQUES

En moyenne, de 140 à 150.000 poids lourds assujettis au péage empruntent, chaque jour ouvrable, les routes de Flandre, de Wallonie et de Bruxelles. Toutes les données générées par ces camions sont transférés via les prestataires de services vers les systèmes que surveille Viapass et sont ensuite codifiées et réaiguillées vers le bon destinataire.
La mission que les autorités ont confiée à l'organisation inter-régionale consiste dans la vérification de l'exactitude de toutes les données et de tous les flux d'argent. Dans la mesure où Viapass dispose, dans le cadre du prélèvement kilométrique, d'une mine d'informations que l'on ne trouve nulle part ailleurs à l'échelle nationale, il a été décidé de pousser l'exercice plus loin et de publier les statistiques-clé non seulement sur base annuelle mais également chaque trimestre.

- Les statistiques annuelles sont le reflet des principaux marqueurs inhérents aux tâches principales de Viapass :
  - le péage par Région
  - le péage par mois, de telle sorte à pouvoir suivre le rythme des rentrées
  - le péage par catégorie de poids
  - le péage par catégorie Euro
  - le top 10 des nationalités des poids lourds circulant sur les routes de Belgique.

- Les statistiques trimestrielles transposent ces paramètres sur base trimestrielle, et ce, à la demande des différents acteurs intéressés et parties prenantes qui préfèrent effectuer un suivi plus rapproché.

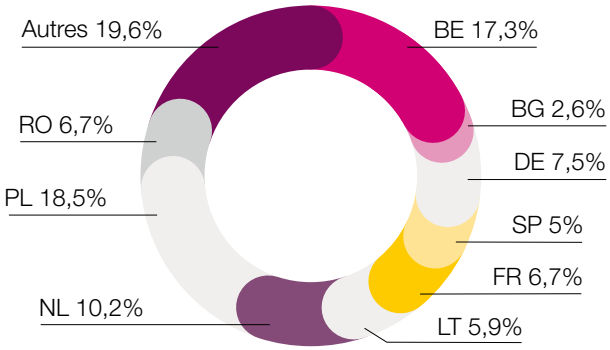
- Les statistiques à fins d'analyse et de suivi : lors du déclenchement de la pandémie de coronavirus et lors des confinements successifs, le transport de fret a été un clair indicateur du niveau d'activité économique qu'il fut possible de maintenir. Viapass a ainsi suivi l'évolution du nombre de poids lourds sur nos routes afin de prendre le pouls du pays et en a régulièrement publié les chiffres. Ce qui n'a pas manqué de susciter un intérêt certain du côté de différents groupements, de secteurs économiques et même du Bureau du Plan.

Dans le registre des statistiques générales, on peut constater que les recettes qu'a générées le système de Viapass en 2021 ont totalisé 814,1 millions d'euros, soit une augmentation de 6,5% par rapport à 2020. Une partie de ce surcroît de recettes s'explique par les indexations des tarifs qui furent appliquées. Mais le reste doit être en partie attribué à un trafic plus important, en dépit de la pandémie et des confinements successifs.

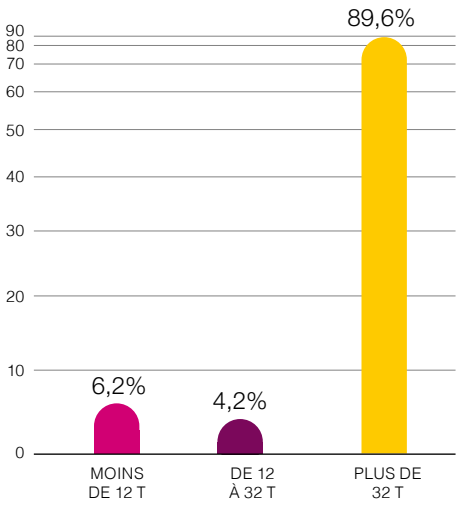
En ce qui concerne l'utilisation des moyens de transport, l'écologisation de la flotte se poursuit et a pratiquement atteint son plafond de progression. Lorsque l'on fait la somme des catégories Euro 5 et Euro 6 — les catégories de véhicules les plus vertes —, on en arrive à un total de près de 96% du nombre de kilomètres-véhicule parcourus en 2021. Un an plus tôt, le pourcentage avait déjà atteint le niveau très appréciable de 94%.

En termes de tonnage, on constate un recours croissant à des poids lourds de gros volume. La catégorie des plus de 32 tonnes a rapporté 91,4% des revenus de péage ; soit un petit pour-cent de plus qu'en 2020.

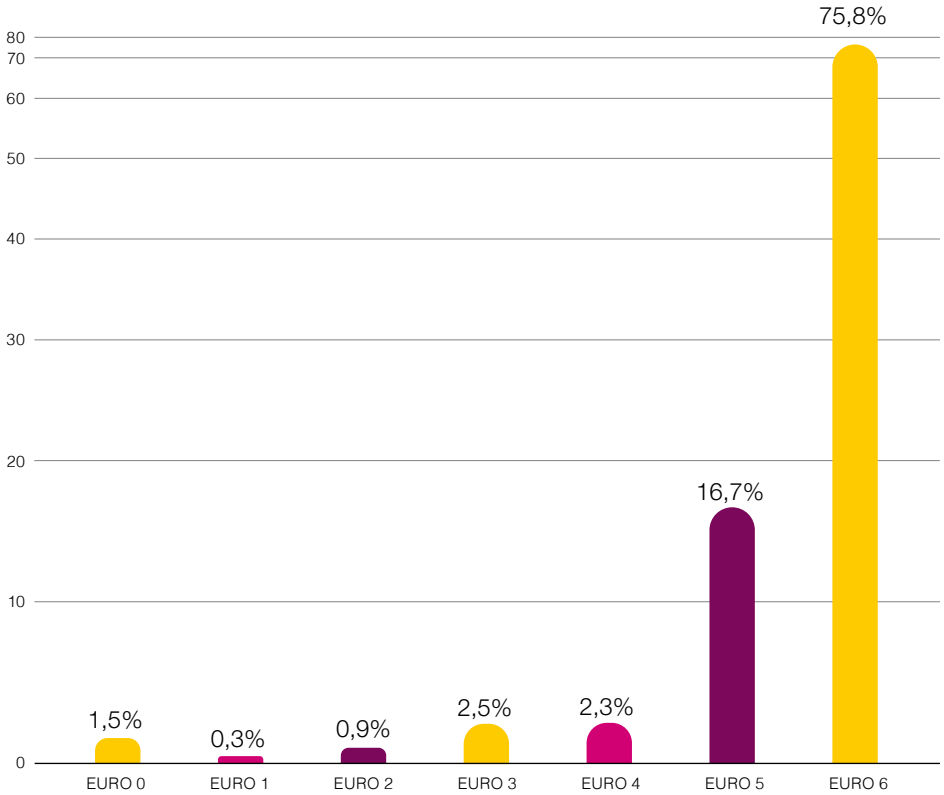
OBU enregistrés
Par pays



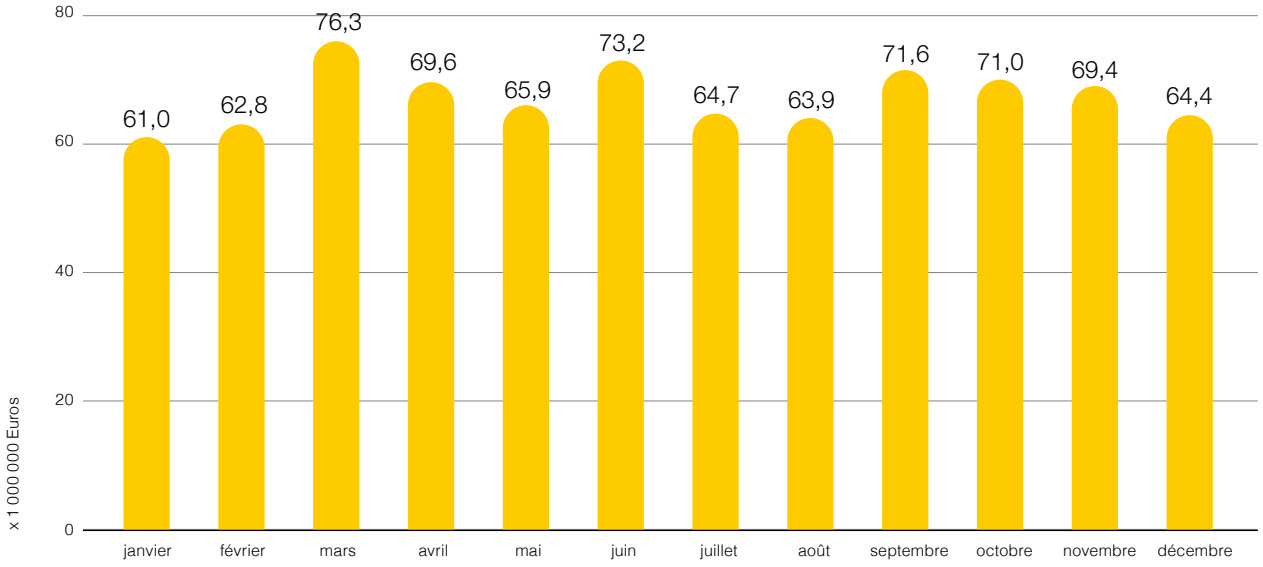
OBU enregistrés
Par MMA



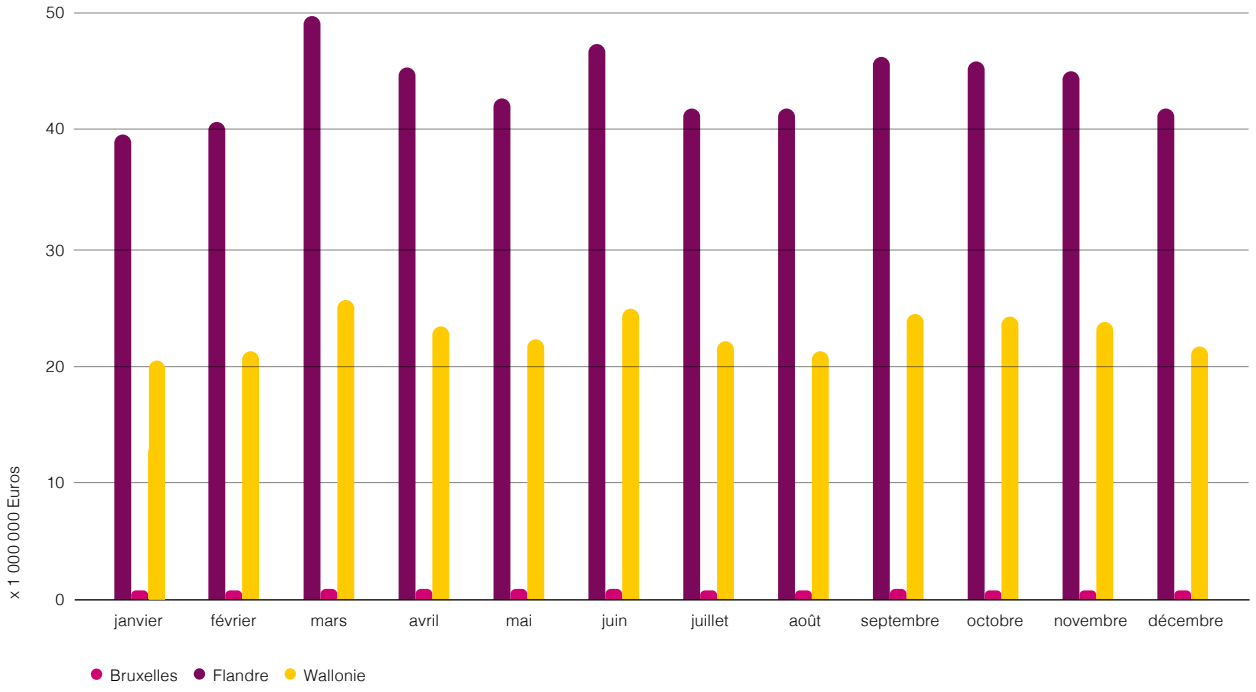
OBU enregistrés
Par classe Euro



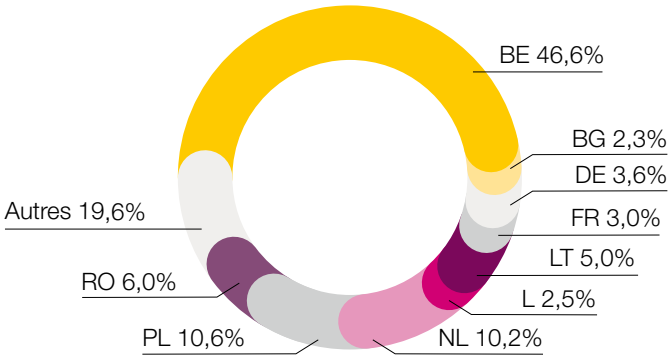
PÉAGE PAR MOIS
De janvier à décembre 2021



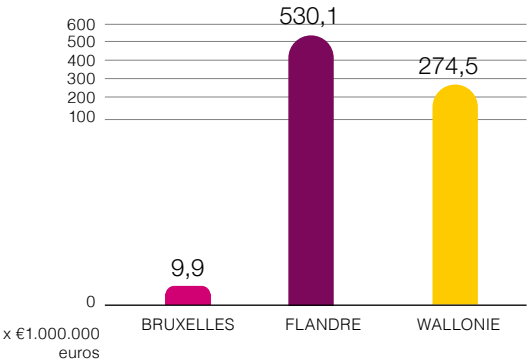
PÉAGE PAR MOIS
Par mois, par région



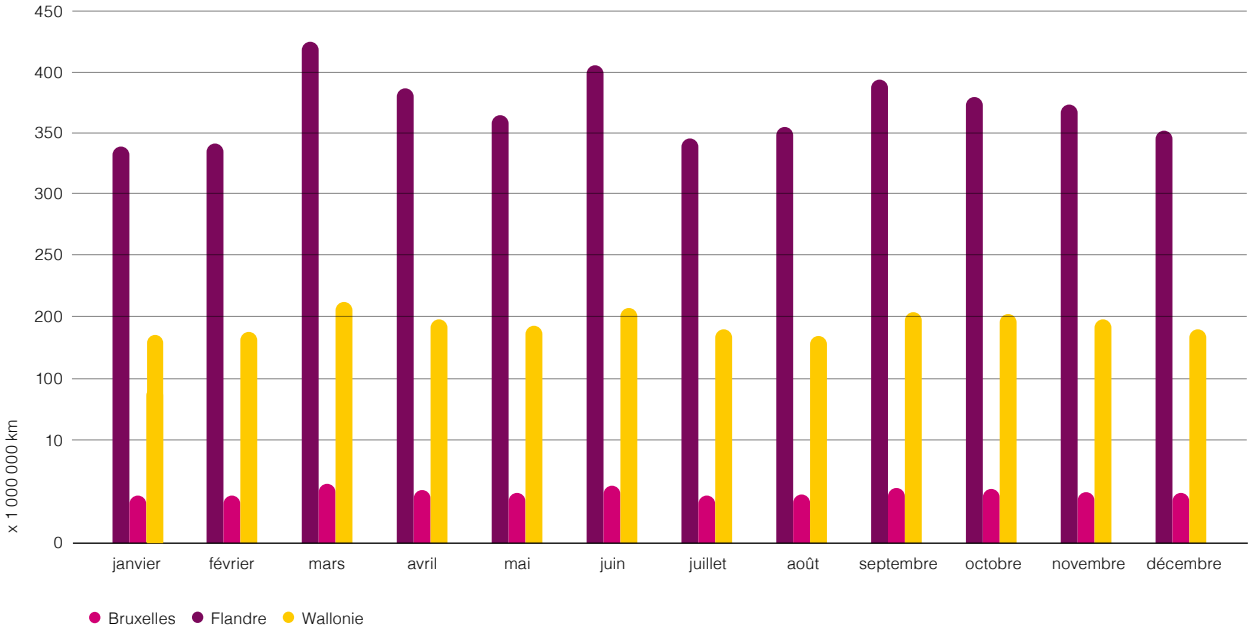
PÉAGE
Par pays d'enregistrement



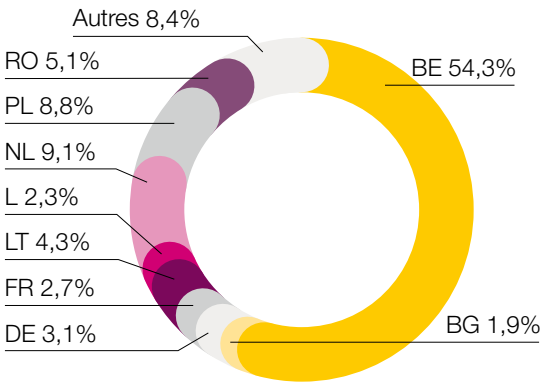
PÉAGE
Par région



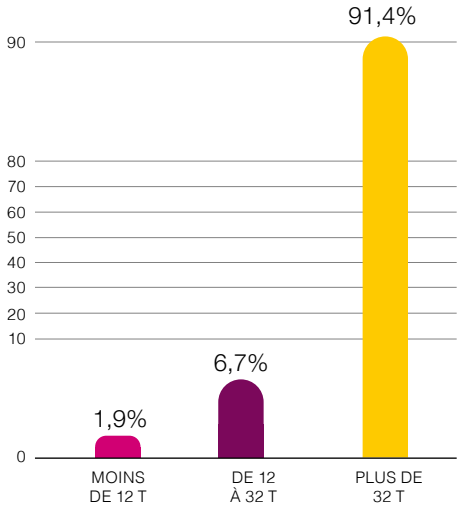
KILOMÈTRES
Par mois, par région



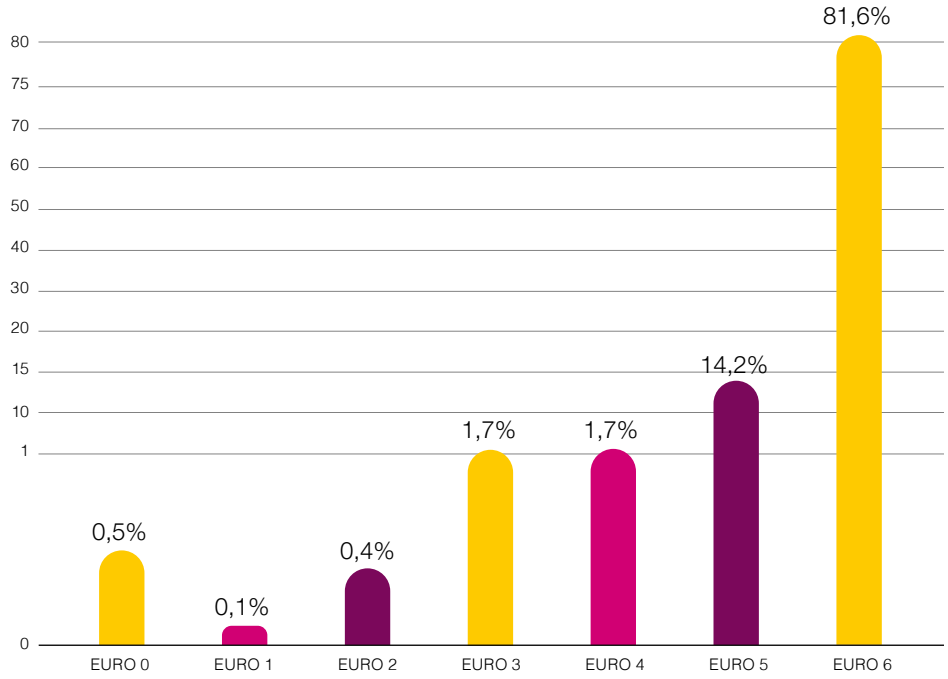
KILOMÈTRES PARCOURUS
Par nationalité



PÉAGE
Par MMA



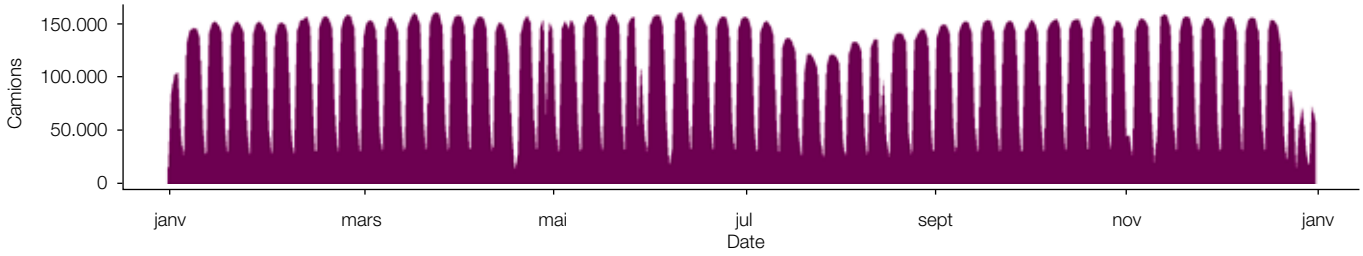
PÉAGE
Par classe Euro



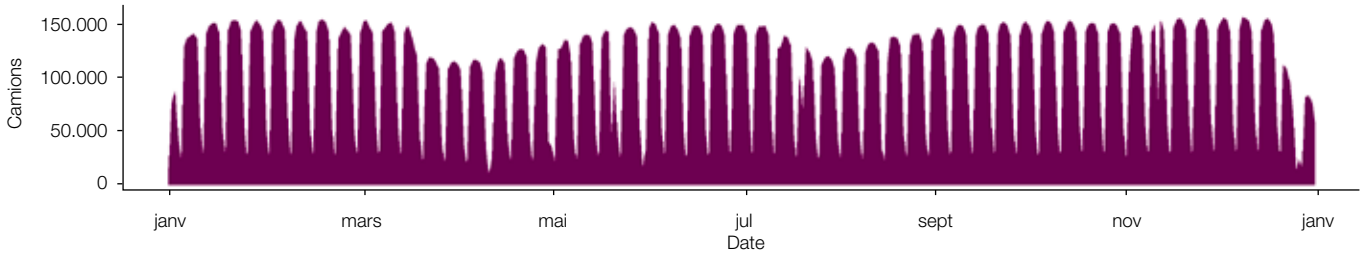
LES ANNÉES CORONA TRADUITES EN NOMBRE DE CAMIONS EN CIRCULATION EN BELGIQUE

Pendant les mois où la pandémie de corona faisait rage Viapass a surveillé attentivement le nombre de camions sur la route comme un indicateur de l'état de l'économie. Ces données ont été acceptées bien volontiers par le Bureau fédéral du Plan qui les a inclus dans ses tableaux et prévisions. Viapass a publié ces statistiques sur son site web, qui ont également été très instructives pour l'ensemble du secteur des transports.

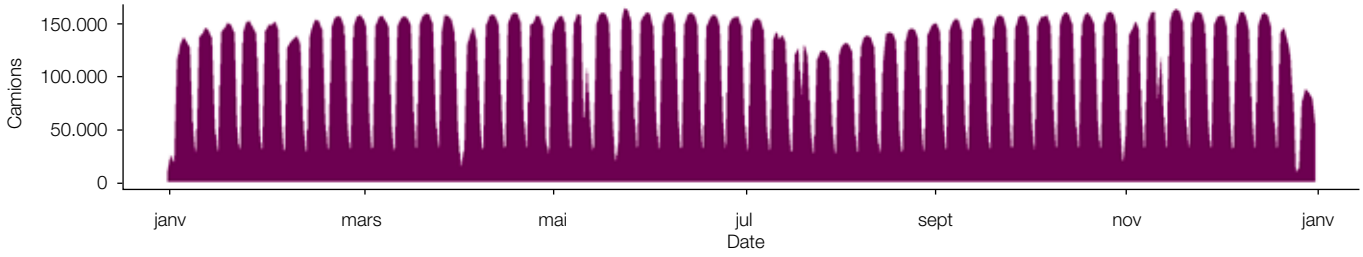
2019



2020



2021



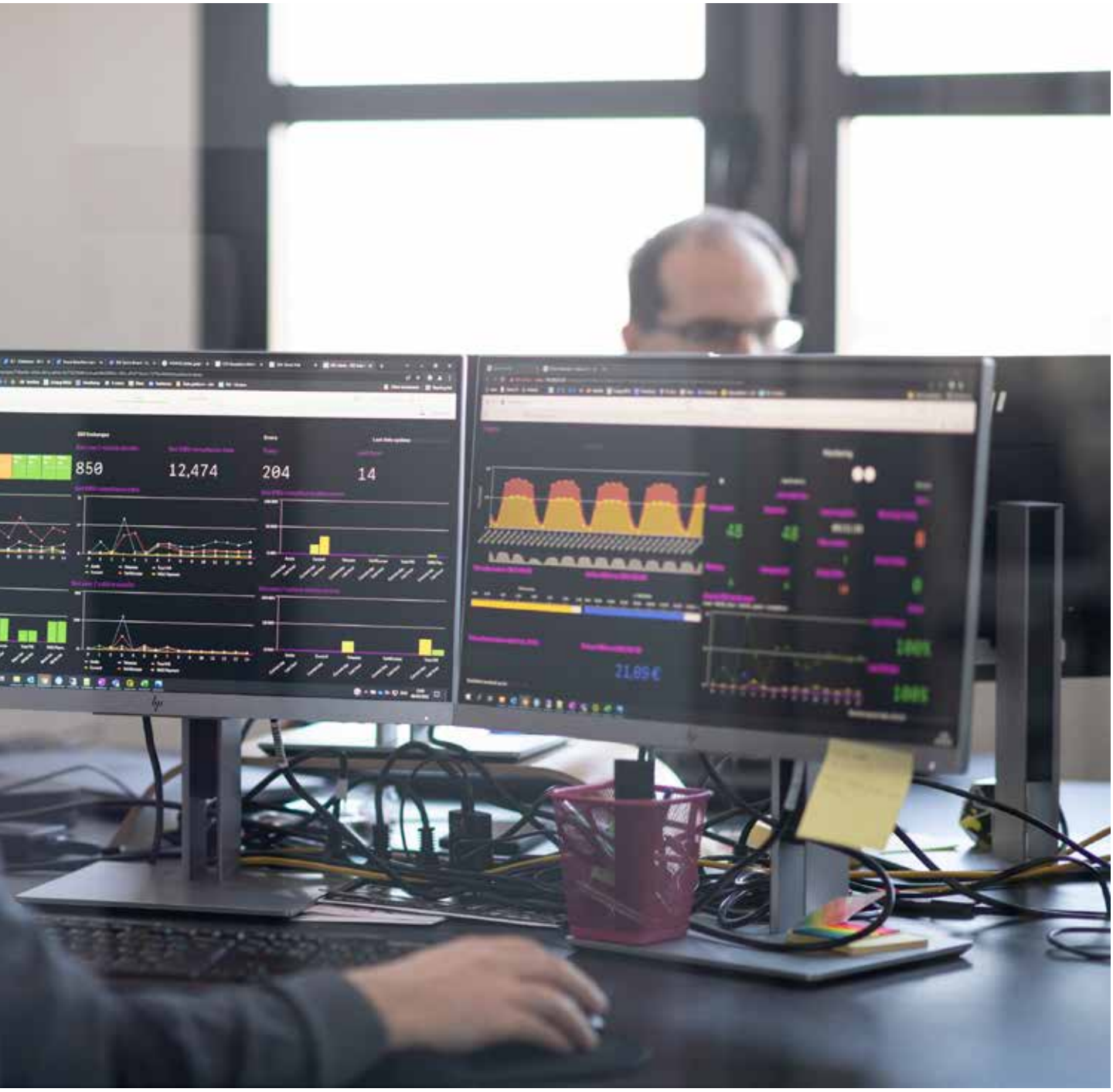
04 RAPPORT FINANCIER

FINANCES

La gestion financière de Viapass repose sur trois axes aux dimensions diverses. Le principal pilier consiste dans la surveillance des péages générés et dans le calcul de la redevance que les collecteurs de péage doivent verser aux prestataires de services domestiques et EETS. Il s'agit là de transactions blanches pour Viapass, dans la mesure où tous les montants payés par les opérateurs de péage bénéficient exclusivement aux prestataires de services. En 2021, l'ensemble de ces opérations s'est déroulé comme prévu, en dépit des circonstances exceptionnelles de la crise sanitaire.

Les tâches de certification de nouveaux prestataires de services EETS et la recertification de certains éléments utilisés par les prestataires de services EETS existants s'inscrivent dans la même logique, étant donné que ces traitements sont effectués à prix coûtant. WAG a pratiquement bouclé son processus de certification, Tolltickets est en bonne voie et MTS l'a démarré : ces trois sociétés postulent au statut EETS dans le secteur à péage belge, avec la perspective d'obtenir leur accréditation en 2022.

Pour ce qui concerne les charges d'exploitation, Viapass a atteint l'équilibre entre ses revenus, provenant des collecteurs de péage, et ses dépenses. C'est là quelque chose d'autant plus remarquable que l'organisme a assumé les frais inhérents à la transposition de la Directive EETS européenne en droit belge.


850
12,474
204
14

ACTIFS

	(EN EUR)	ANN.	2020	2021
	Actifs immobilises			
I.	Frais d'établissement	20		
II.	Immobilisations incorporelles (ann. I, A)	21		
III.	Immobilisations corporelles (ann. I, B)	22/27	16.408,27	8.493,94
A.	Terrains et contructions	22		
B.	Installations, machines et outillage	23		
C.	Mobilier et matériel roulant	24	8.196,17	5209,1
	240000 Mobilier	24	2.670,71	2670,71
	240009 Amortissements Mobilier	24	-2.670,71	-2670,71
	240200 Matériel Informatique	24	58.844,75	58844,75
	240290 Amortis. Matériel Informatique	24	-50.648,58	-53635,65
D.	Location-financement et droits similaires	25		
E.	Autres immobilisations corporelles	26	8.212,10	3.284,84
	260000 Frais d'aménagements de locaux loués	26	8.212,10	8.212,00
	260900 Amort./Frais d'aménag. de locaux loués	26	-	-4927,26
F.	Immobilisations en cours et acomptes versés	27		
IV.	Immobilisations financières (ann. I, C et II)	28	590,00	0
	288000 Cautionnements versés en numéraire	28	590,00	0
	TOTAL ACTIFS IMMOBILISES	20/28	16.998,27	8.493,94

(EN EUR)	ANN.	2020	2021
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	30.001,72	-
A. Créances commerciales	40		
B. Autres créances	41		
411200 Compte Courant TVA			
411600 TVA à récupérer Régularisation	41	30.001,72	-
VIII. Placements de trésorerie (ann. II)	54/58	3.183.394,71	2.407.207,10
IX. Valeurs disponibles	490/1	-	11.184,74
X. Comptes de régularisation	490/1	-	11.184,74
490000 Charges à reporter	490/1	-	11.184,74
TOTAAL ACTIFS CIRCULANTS	20/58	3.213.396,43	2.407.207,10
TOTAL DE L'ACTIF	20/58	3.230.394,70	2.426.885,78

PASSIF

	(EN EUR)	ANN.	2020	2021
	Capitaux Propres			
I.	Capital (ann. III)	10	498.000,00	498.000,00
A.	Capital souscrit	100	498.000,00	498.000,00
	100000 Capital souscrit	100	498.000,00	498.000,00
II.	Primes d'émission	11		
III.	Plus-values de réévaluation	12		
IV.	Réserves	13		
V.	Bénéfice reporté	140	1.236.358,78	1.158.139,28
	Perte reportée	141		
	140000 Bénéfice reporté	141	1.234.552,93	1.250.093,66
	149999 Résultat reporté		1.805,85	-91.954,38
VI.	Subsides en capital	15		
A.	Provisions et impots differes	16		
VII.	A. Provisions pour risques et charges (ann. IV)	160/5		
B.	Impôts différés	168		
	TOTAL CAPITAL PROPRES	10/15	1.734.358,78	1.656.139,28

(EN EUR)	ANN.	2020	2021
Dettes			
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	770.746,50
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	42		
B. Dettes financières	43		
C. Dettes commerciales	44	252.181,01	6.455,67
1. Fournisseurs	440/4	252.181,01	6.455,67
440000 Fournisseurs	440/4	152.691,63	-
444000 Factures à recevoir	440/4	99.489,38	6.455,67
2. Effets à payer	441		
D. Acomptes reçus sur commandes	46		
E. Dettes fiscales, salariales et sociales	45	367.608,10	131.626,49
1. Impôts	450/3	220.821,31	15.840,62
451200 Compte courant admin. T.V.A. à payer	450/3	208.275,68	-
451600 TVA due régularisation	450/3	12.545,63	15.840,62
2. Rémunérations et charges sociales	454/9	146.786,79	115.785,87
F. Autres dettes	47/48	872.140,76	632.664,34
488299 Réserves trésorerie Régions	47/48	872.140,76	632.664,34
X. Comptes de régularisation	492/3		
492000 Charges à imputer	492/3		
TOTAL DETTES	17/49	1.491.929,87	770.746,50
TOTAL DU PASSIF	20/58	3.230.394,70	2.426.885,78

RÉSULTATS

(EN EUR)	ANN.	2020	2021
I. Produit d'exploitation		2.311.856,94	2.346.963,19
Chiffre d'affaires	70	136.700,00	174.830,50
705000 Prestations de services	70	136.700,00	174.830,50
Autres produits d'exploitation	71/4	2.175.156,94	2.172.132,69
734100 Dotations Fonct. Région Wallone	71/4	259.000,00	259.000,00
734101 Prestations SOFICO	71/4	601.999,00	602.000,00
734110 Dotations Région Bruxelles Capitale	71/4	129.000,00	129.000,00
734120 Dotations Fonct. Région Flamande	71/4	1.161.000,00	1.166.000,00
741000 Plus-value sur réal d'immob. Corp.	71/4	-	330,56
749000 Produits d'exploitation divers	71/4	527,63	2.191,76
749050 Régularisation Taux TVA déduct. Ach Div.	71/4	-	0,00
749100 Avantages en nature	71/4	16.630,31	13.610,37
749200 Récupération litige	71/4	7.000,00	0
II. Frais d'exploitation		-2.306.452,67	-2.435.446,82
Approvisionnements, marchandises, services et biens divers	60/61	-1.065.734,79	-1.169.855,37
610000 Loyers et charges locatives	60/61	-106.522,12	-110.969,97
611000 Frais de bureau	60/61	-20.679,39	-17.540,33
612200 Presse, Revue de presse et hosting	60/61	-10.205,10	-12.752,07
612201 Communications autres et Honoraires	60/61	-74.090,66	-61.919,52
612520 Test et développement diverses OBU	60/61	-603,97	-170,06
613100 Assurance incendie	60/61	-155,13	-155,13
612330 Matériel informatique	60/61	-2.015,10	-14.380,30
613150 Assurance RC	60/61	-1.081,23	-1.101,49
613211 Hon.conseil juridiq.contentieux Avocats	60/61	-284.161,56	-379.224,76
613212 Honoraires Commissaire aux Comptes	60/61	-13.907,95	-15.046,90
613213 Honoraires Comptables, Experts-Comptable	60/61	-8.167,50	-7.576,95
613215 Frais de Recrutement	60/61	-	0,00
613216 Honoraires Consultance Technique	60/61	-15.626,57	-45.964,28
613217 Honoraires Consultance Financière	60/61	-128.430,70	-54.322,48
613230 EETS Certifications	60/61	-136.515,69	-174.081,59
613250 Publications légales	60/61	-611,20	-615,60
613260 Jetons de Présence	60/61	-35.065,21	-25.646,60

(EN EUR)	ANN.	2020	2021
613270 Honoraires Secretariat Social	60/61	-6.880,49	-5.288,73
613335 Services Informatiques, Datacenter	60/61	-29.629,06	-90.196,76
613355 Frais de Missions Externes	60/61	-24.291,45	-11.200,56
615100 Frais de Formation	60/61	-374,01	-3.283,26
616100 Véhicules	60/61	-12.864,36	-14.500,00
617100 Personnel mis à disposition	60/61	-153.856,34	-123.918,03
Rémunérations, charges sociales et pensions (ann. VI, 2)	62	-1.235.535,76	-1.258.652,46
Amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	630	-5.110,55	-6.938,99
630200 Dotations aux amort. / immob. corp.	630	-5.110,55	-6.938,99
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	-
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	-88.483,63
Perte d'exploitation	64/70		
IV. Produits financiers	75	223,90	4.906,76
V. Charges financières	65	-3.822,32	-8.377,51
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	-91.954,38
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	-91.954,38
Perte de l'exercice	67/70		
XII. Prélèvements sur les réserves immunisées	789		
Transferts aux réserves immunisées	689		

DES INVESTISSEMENTS EN MOBILITÉ FRUIT DU PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE

Lors de l'instauration du péage électronique EETS, l'intention de l'Europe était que les recettes de péage atterrissent dans les budgets de mobilité. C'est bel et bien le cas dans les trois Régions de Belgique. Découvrez dans ce qui suit comment la Flandre, la Wallonie et Bruxelles veillent à une meilleure mobilité dans notre pays, en recourant notamment aux recettes du prélèvement kilométrique.

Flandre

En Région flamande, nombre de projets de mobilité sont financés avec des recettes provenant du prélèvement kilométrique. Un budget d'environ 100 millions d'euros a été consacré à l'infrastructure routière, en ce compris pour les importants chantiers suivants :

Le réaménagement de la N8 Ypres-Veurne

La N8, qui fait la liaison entre Ypres et Veurne, doit être rénovée. En réaménageant cet axe en profondeur, l'Agence des Routes et Transports rend cette route régionale plus sûre, plus attrayante et plus agréable pour les usagers de la route et pour les riverains. Les travaux ont commencé sur un premier tronçon à Veurne. L'accent est mis sur la fluidité du transit, la sécurité pour les cyclistes et la qualité de vie dans les zones traversées.

La N8 entre Veurne et Ypres a été profondément remaniée ©AWV

Le nouveau pont Verapaz a été mis en service au Handelsdok de Gand ©AWV

La construction du pont Verapaz à Gand, y compris le réaménagement des voies d'accès

A Gand, le futur pont Verapaz établit la liaison entre l'avenue Muide et le boulevard de l'Afrique, via le Handelsdok (Quai du commerce). Le pont comporte deux voies de circulation dans les deux sens ainsi qu'une piste cyclable en site propre. Les cyclistes et les piétons peuvent se déplacer dans les deux sens des deux côtés. De nombreux espaces verts seront aménagés sur les à-côtés, assortis de larges pistes cyclables et voies pédestres.

Lorsque le pont sera terminé, le petit ring (R40) reliera la Dampoort via le boulevard de l'Afrique. Cela induira un changement de la circulation routière au niveau du Dok-Noord et du Dok-Zuid. Le R4 sera par ailleurs plus aisément accessible.

Route de contournement nord-est de Tongres

Grâce à la réalisation de cette route de contournement, le trafic lourd et de transit sera dévié hors du centre de Tongres, des remparts (R72) et des environs de la gare. L'hôpital sera plus aisément accessible et la sécurité des cyclistes sera améliorée via l'aménagement de pistes cyclables, de franchissements et d'un nouveau pont cycliste.

La rénovation de différents tunnels

Des moyens sont consacrés à la rénovation architecturale et électromécanique de différents tunnels. Notamment les tunnels Léonard, des Quatre-Bras, Kennedy, Craeybeckx, Tijsmans et de Beveren.

Installation d'écrans anti-bruit

Des recettes venant du prélèvement kilométrique sont investies dans des écrans anti-bruit le long de la E40 à Aalter. 5,5 kilomètres d'écrans seront ainsi placés le long de la E40. Les écrans anti-bruit améliorent la qualité de vie des riverains.

Wallonie

En Wallonie, grâce à la redevance, la SOFICO continue de financer divers plans d'investissement qui permettent d'assurer aux usagers un réseau (auto)routier offrant sécurité, confort et fluidité. A titre d'exemple, le « PIMPT » ou « Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous 2020-2026 » prévoit d'injecter environ un milliard d'euros dans des chantiers de réhabilitation et de sécurisation.

Le viaduc de Huccorgne sur la E42/A15 a été entièrement réparé ©Sofico

N8 à Furnes_Le trafic local est séparé du trafic de transit ©AWV

Parmi les nombreux chantiers de l'année 2021, épinglons :

- Le lancement du chantier de réhabilitation du viaduc de Huccorgne (E42/A15) ;
- L'achèvement de la reconstruction du pont du goulet de la darse situé à Hautrage (N50) ;
- La réhabilitation de l'autoroute E411/A4 entre Wanlin et Lavaux-Saint-Anne vers Arlon ;
- Sur l'E19/A7, la réfection des revêtements entre l'échangeur de Haut-Ittre et l'aire autoroutière d'Orival en direction de Mons ;
- La finalisation du chantier d'aménagement du giratoire à la sortie n° 25 « Tertre » de l'E42-E19/A7.

Achèvement du pont-canal du port de Hautrage dans sa phase finale ©Sofico/Detiffe

Par ailleurs, la redevance finance également l'entretien du réseau structurant à hauteur d'environ 180 millions d'euros par an.

2021 a également marqué l'achèvement de la dernière phase du contournement autoroutier de Couvin ou E420. Elle consistait à réaliser une trémie sous la voie ferroviaire à hauteur de Frasnes-lez-Couvin. Les chantiers de modernisation des aires autoroutières de Bierges et de Waremme ont débuté. Dans le cadre de ces travaux, des places supplémentaires de stationnement à destination des poids lourds seront aménagées.

Enfin, l'implémentation du « Plan Lumières 4.0 » entamée en novembre 2019 se poursuit. D'ici 2023, pas moins de 110.000 points lumineux seront modernisés par un éclairage au LED à l'intensité modulable (de manière préprogrammée sur la majorité du réseau et de manière instantanée à certains endroits stratégiques). Tous ces luminaires pourront aussi être activés depuis le centre PEREX. À ce jour, plus de 60.000 points lumineux ont déjà été modernisés, soit plus de 50% du réseau.

Bruxelles

La quote-part de Bruxelles dans le prélèvement kilométrique est relativement limitée étant donné que la Région de Bruxelles-Capitale a choisi d'éloigner le plus possible le transport routier lourd de la zone intra-urbaine. Les 9,5 millions d'euros du prélèvement kilométrique destinés à Bruxelles ont été injectés dans les budgets de mobilité, avec pour finalité le réaménagement d'axes majeurs de circulation (tels que le boulevard Reyers), l'assainissement des ouvrages d'art (notamment les différents tunnels qui constituent des voies d'accès à la capitale) et la fluidité des transports en commun.

Editeur responsable
Johan Schoups, Administrateur général de Viapass

Compilation
Edward Claessens, responsable de la communication de Viapass

Photographie
Stephanie Fraikin

Création
www.astrix.be

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

www.viapass.be