

Rapport annuel 2017

L'année du Service
européen de Télépéage



EETS



Viapass



Sommaire

1. Le mot de l'Administrateur général	2
2. Notre organisation	4
À propos de Viapass	5
Historique	6
Conseil d'Administration	8
Données clés	10
3. Activités opérationnelles	12
2017 en résumé	13
L'année du EETS	18
Le processus d'accréditation	20
Aperçu & vision des partenaires	22
Communication	30
4. Statistiques	34
5. Rapport financier	42
Actifs	44
Passif	46
Résultats	48



LE MOT DE
L'ADMINISTRATEUR
GENERAL



JOHAN SCHOUPS

Un système de péage en vitesse de croisière

Lorsque les trois régions belges ont lancé en avril 2016 le prélèvement kilométrique pour les poids lourds, il s'est fait au moyen d'un système satellitaire, tel que prescrit par l'Europe dans sa directive EETS la plus récente. **Le but est que le chauffeur puisse satisfaire à tous les systèmes de péage en Europe au moyen d'un seul boîtier de péage.** Le système de péage pour camions en Belgique est prêt. À présent, il s'agit d'attendre les autres pays.

La Belgique devient ainsi un important marché pilote pour les entreprises de services en matière de péage. Lors du lancement en 2016, l'entreprise française Axxès a été le premier prestataire de services EETS à prendre la balle au bond. Différents candidats, qui ont signé une déclaration d'intention pour adhérer au marché belge, ont encore suivi en 2017. Avec trois de ces entreprises, on a travaillé intensivement pour aboutir à une accréditation en tant que prestataire additionnel. Cela signifie qu'outre le prestataire de base, quatre autres fournisseurs de service EETS opèrent en Belgique. Certains le sont seulement en Belgique, mais d'autres sont opérationnels dans différents pays, donnant ainsi concrètement forme à l'idée européenne.

“ Nous pouvons affirmer avec fierté que nous avons construit le laboratoire d'essai du système de péage européen EETS.

Le prélèvement kilométrique pour les poids lourds vient de conclure sa deuxième année d'exploitation avec succès. La législation annonçait et prévoyait que le premier exercice serait soumis à une évaluation et que des adaptations pourraient être effectuées. L'indexation des prix au kilomètre a été réalisée en différentes phases. Le réseau routier à péage a lui aussi été évalué en profondeur et adapté là où cela s'avérerait nécessaire. En outre, le système de sanctions a été rendu graduel afin de ne pas devoir appliquer d'emblée le tarif unitaire et maximum aux petites infractions. Enfin, les tracteurs BE ont également été rangés sous le prélèvement kilométrique afin de supprimer toute discrimination par rapport aux camions les plus légers soumis au péage.

Un des reproches faits au prélèvement kilométrique est que, même si c'est l'usage et non la possession d'un véhicule qui est pris en compte, la circulation reste tout autant immobilisée en raison de la sursaturation de nos principaux axes routiers. Les différents acteurs et les instances économiques en appellent de plus en plus à appliquer un prélèvement sur tous les modes de transport. Au niveau régional, les réflexions et les débats politiques ont été lancés. Les questions « où ? », « quand ? » et « comment ? » ont encore toute leur importance. Toutefois, l'expérience que Viapass a acquise en matière de prélèvement kilométrique sera de très grande valeur grâce aux efforts de toute l'équipe de Viapass.

Johan Schoups

Administrateur général de Viapass



À propos de Viapass

Viapass a entamé son deuxième exercice opérationnel en 2017. Bien que le prélèvement kilométrique ait démarré le 1er avril 2016, l'entité interrégionale a été créée le 17 juillet 2014. L'organisation a reçu pour mission d'assurer, au nom des trois gouvernements régionaux en Belgique, la coordination, la collaboration et la concertation entre les régions en matière de prélèvement kilométrique. Dans le cadre de cette mission, Viapass a conclu en 2014 un marché public pour la construction et l'exploitation d'un système de prélèvement kilométrique. Ce système est basé sur la Directive européenne 1999/62/CE qui régule le prélèvement kilométrique sur les routes européennes. Il a également été tenu compte de la Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil (transposée dans la loi du 21 décembre 2006) qui tient compte de l'interopérabilité du système de péage routier dans l'Union européenne. Il s'agit notamment du Service européen de télépéage (EETS) qui est mis en œuvre sur les routes afin de pouvoir prélever le péage.

Avec son système de péage, la Belgique est un précurseur en Europe en s'inscrivant déjà dans les grandes lignes des modifications qui sont à présent examinées par la Commission européenne.

“

Au fur et à mesure que le système gagne en maturité, les problèmes éventuels deviennent plus complexes. L'une de mes priorités consiste à veiller à ce que le tout continue de fonctionner sur le plan technique.

WIM HENSSEN
CONSEILLER TECHNIQUE



Dans le droit fil de la philosophie de la directive européenne, l'objectif des trois régions en Belgique était dès le tout premier planning d'imposer avec le prélèvement kilométrique l'usage d'un véhicule au lieu de la pure possession de celui-ci. Le système est par conséquent basé sur le suivi des véhicules via la navigation par satellite (GNSS). Tout véhicule soumis au péage doit obligatoirement être équipé d'un On Board Unit. Cet appareil d'enregistrement est connecté au satellite et tout déplacement est enregistré avec précision, au mètre près. Le prix du trajet effectué est alors calculé en fonction du type de véhicule, de son poids et de la route empruntée. Outre le poids, les émissions et le type de route, deux paramètres ont encore été repris dans la formule de calcul : le moment et le lieu. Ces paramètres sont actuellement ignorés, mais ils pourront être activés plus tard afin de générer un impact ciblé sur le trafic.

Dans le cadre des missions qui lui ont été confiées par le législateur, Viapass a non seulement réalisé le démarrage du système de prélèvement kilométrique, mais elle s'est également chargée de son accompagnement, de sa coordination et de la communication à son sujet. À présent que le système fonctionne et qu'il a prouvé sa durabilité, l'organisation a eu tout loisir de l'affiner davantage. Des informations statistiques ont été collectées et publiées ; des négociations et des tests ont été mis sur pied avec de nouveaux candidats-prestataires de services. Entre-temps, à la suite de l'évaluation, les régions ont préparé des mesures en vue d'adapter le prélèvement kilométrique à la réalité avec des modifications dans le réseau, les tarifs et le système de sanctions.

Afin de pouvoir réaliser le travail efficacement, le personnel a été renforcé en 2016 par un analyste de données et un coordinateur de l'enforcement. À partir du 1er janvier 2018, un collaborateur stratégique de coordination viendra encore s'y greffer.

Historique

17 JUIN 1999

L'Union européenne publie une directive concernant l'application du péage : Directive 1999/62/CE, J.O. L 187, 20 juillet 1999, 42-50.

29 AVR 2004

ET 6 OCT 2009

L'Union européenne publie une directive relative au Service européen de télépéage : Directive 2004/52/CE, J.O. L 166, 30 avril 2004, 124-143 ; Décision 2009/750/CE, J.O. L 268, 13 octobre 2009, 11-29.

21 JAN 2011

Accord politique entre les trois régions sur la réforme de la fiscalité routière.

31 JAN 2014

Accord de coopération interrégional avec la création de l'Entité interrégionale de droit public chargée de mission Viapass (WP : 28/07/2015 ; VIP 10/8/15 ; BHP : 14/5/15).

MAI 2014

Nomination du Conseil d'Administration de Viapass et d'un Fonctionnaire dirigeant avec le grade d'administrateur général.

15 JUIL 2014

À la suite d'une adjudication publique, Skyways est sélectionnée et acceptée par les régions.

17 JUIL 2014

Publication des statuts de Viapass (MB 25/07/2014).

22 JUIL 2014

Skyways devient une SA de droit belge sous le nom de Satellic.

25 JUIL 2014

Signature du contrat entre Viapass et Satellic.

1999

2004
2009

2011

2014

12 AOÛT 2015

Tous les décrets et ordonnances relatifs à l'introduction du prélèvement kilométrique sont publiés au Moniteur belge.

16 SEPT 2015

Briefing général des candidats fournisseurs EETS.

1 OCT 2015

Démarrage de l'enregistrement des On Board Units de Satellic.

15 MARS 2016

Viapass s'installe dans le bâtiment Lavoisier.

31 MARS 2016

Viapass accrédite Axxès comme fournisseur EETS pour le marché belge.

1 AVR 2016

Début du prélèvement kilométrique dans les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale.

15 AVR 2016

Procès intenté par UPTR et l'entreprise Defraïne devant le tribunal de première instance à Liège. L'affaire est déclarée irrecevable.

2 MAI 2016

Procès intenté par différentes entreprises de transport devant le tribunal de première instance à Bruxelles. L'affaire est déclarée irrecevable.

31 DÉC 2016

Publication du premier rapport annuel.

23 FÉV 2017

La Cour constitutionnelle rejette le recours de l'ASBL comme quoi le prélèvement kilométrique serait anticonstitutionnel.

4 MARS 2017

Frédéric de Bueger devient le nouveau président du Conseil d'Administration et succède à monsieur Vincent Peeremans.

1 AVR 2017

Le prélèvement kilométrique est en vigueur depuis un an. Viapass organise le 31 mars une conférence de presse qui connaît une grande affluence.

24 AVR 2017

Les prestataires EETS et Viapass trouvent un accord autour de la proposition de conciliation que l'Instance de médiation avait présentée.

1 JUIL 2017

La Flandre et Bruxelles réalisent une indexation des tarifs du prélèvement kilométrique. La Wallonie ajoute 33 kilomètres de routes à péage au réseau à péage.

1 JAN 2018

Les trois régions réalisent un système de sanctions graduel qui commence à 100 euros par infraction et peut s'élever jusqu'à 1 000 euros.

Une nouvelle catégorie de véhicules est ajoutée aux véhicules soumis au péage : les tracteurs de semi-remorques N1 portant le code de carrosserie BC.

La Wallonie réalise une indexation des tarifs de prélèvement.

La Flandre ajoute 157 kilomètres de routes au réseau routier à péage.

2015

2016

2017

2018



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION (D.G.À.D.) | DEBOUT : J. DEHALU, V. DI NOTTE, D. VERLAINE, I. JANSSENS, J. SCHOUPS, A. EMBRECHTS, A. MERTENS, P. VAN YPERSELE DE STRIHOU | ASSIS : B. DEWANDELEER, V. PEREMANS¹, E. COOREMANS

Conseil d'Administration

Alors que la direction quotidienne de Viapass est entre les mains de l'administrateur général Johan Schoups, ce sont les Régions qui, via le Conseil d'Administration, déterminent la politique de l'organisation. Le Conseil d'Administration fixe la politique générale, valide les décisions, approuve le budget et les comptes, et nomme et licencie les membres du personnel. Il se compose de représentants des trois gouvernements régionaux. Chaque région peut déléguer quatre administrateurs, mais ils ne possèdent qu'une seule voix par région. Toutes les décisions doivent être prises à l'unanimité. Sinon, le point atterrit de nouveau sur la table gouvernementale via les commissaires gouvernementaux.

Chaque région dispose également d'un seul chef de délégation : il y a un seul président (actuellement en Wallonie) et deux vice-présidents (en Flandre et à Bruxelles). Ils forment le comité de direction conjointement avec l'administrateur général. Ce comité prend les décisions qui engagent Viapass dans la gestion journalière. Le président du Conseil d'Administration est obligatoirement d'un autre rôle linguistique que l'administrateur général ; les vice-présidents sont alors élus parmi les deux autres régions. Il y a eu un changement de président en 2017. Frédéric de Bueger a repris le flambeau de Vincent Peeremans, qui a accepté un mandat exécutif.



LE COMITÉ DE DIRECTION : JOHAN SCHOUPS, FRÉDÉRIC DE BUEGER, BART DEWANDELEER ET ERIC COOREMANS

En 2017, le Comité de Direction se composait comme suit :

- Président Frédéric de Bueger
- Vice-président Eric Cooremans
- Vice-président Bart Dewandeleer

Chaque région a aussi un seul commissaire du gouvernement, qui veille à ce que Viapass mène une politique financière efficace et observe correctement la législation et la réglementation.

Ce sont :

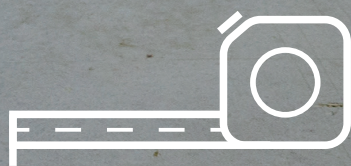
- M. Alain Embrechts pour Bruxelles
- M. Samir Louenchi pour la Flandre
- M. Dominique Verlaine pour la Wallonie

Ils contrôlent aussi les comptes annuels, après que ceux-ci ont été vérifiés par un réviseur d'entreprise. Viapass est en outre soumise à des contrôles de la Cour des comptes belge.

1. Frédéric de Bueger lui a succédé en mars 2017



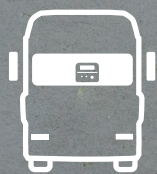
DONNÉES CLÉS



150.000 KM
ROUTES



6.492 KM
ROUTES À PÉAGE
PAYANTES



142.811
OBU/
JOUR OUVRABLE



128
POINTS
DE SERVICE

INVESTISSEMENT INFRASTRUCTURE

INVESTISSEMENT
INFRASTRUCTURE
(DOTATION VIAPASS)

PARTICIPATION
COÛTS SYSTÈME
(BUDGET RÉGIONS)



54 %



62,2 %



6 %



2,18 %

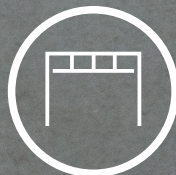


40 %

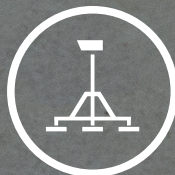


35,62 %

MAINTIEN INFRASTRUCTURE



39
PORTIQUES



22
POINTS DE
CONTRÔLE
FLEXIBLES



38
VÉHICULES
ET MOTOS DE
CONTRÔLE

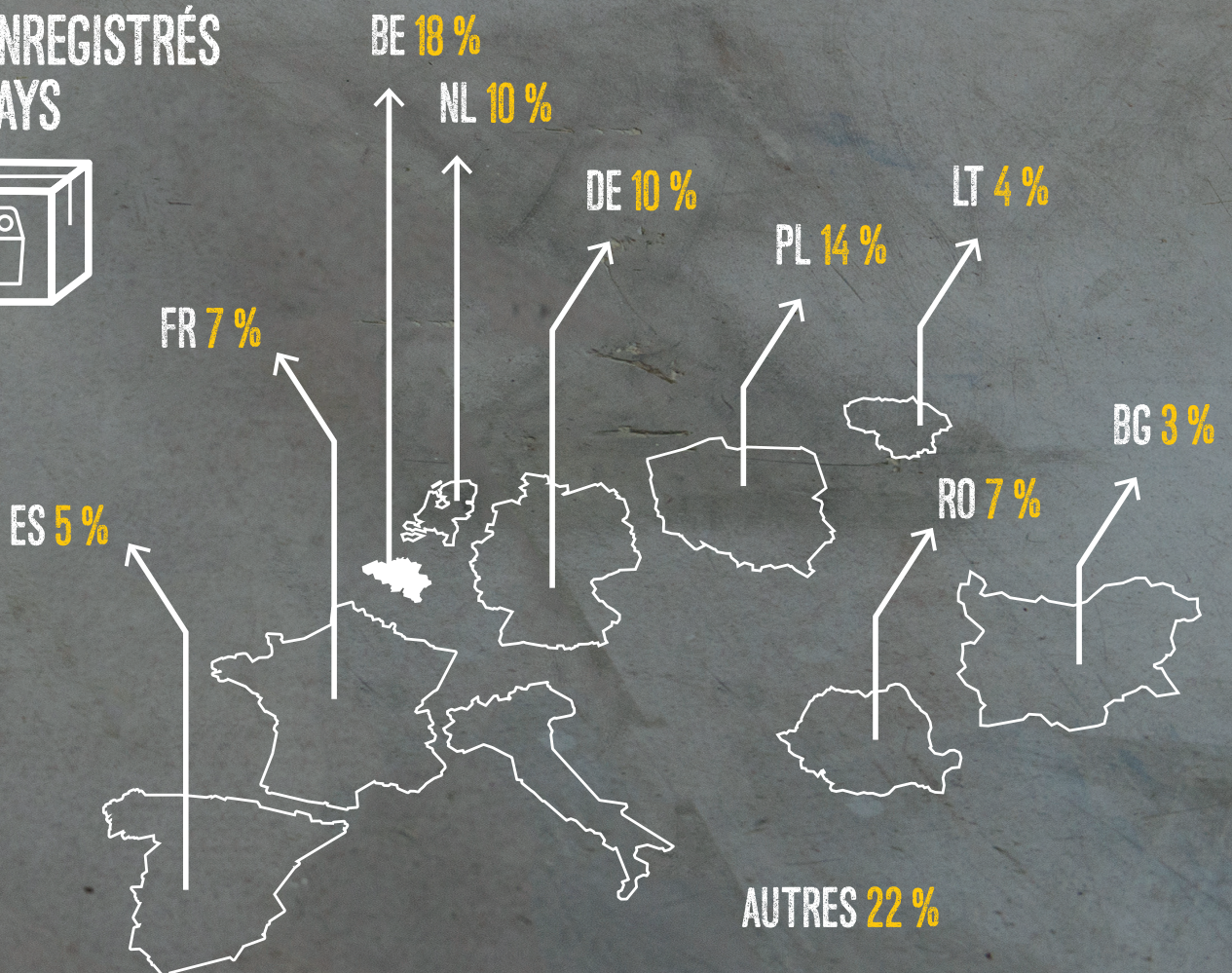
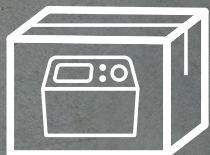


55
FONCTIONNAIRES
POUR 3 RÉGIONS

DONNÉES DE PÉAGE



OBUS ENREGISTRÉS PAR PAYS



(*) MÉDIANE



ACTIVITES
OPERATIONNELLES



werpen
↑

2017 en résumé

L'année 2016 était encore clairement l'année du démarrage pour le prélèvement kilométrique. Bien que le système ait fonctionné convenablement dès le début, la logistique a dû initialement s'adapter à la masse de souscripteurs tardifs. À l'époque, nous nous sommes également réunis avec les délégués des secteurs intéressés afin de rendre le système le plus convivial possible pour les utilisateurs et les propriétaires de flotte. En 2017, par contre, nous avons pu passer à la véritable phase opérationnelle. Les fédérations de transport l'ont également remarqué. « Après un démarrage très laborieux en avril 2016, une série d'optimisations ont été réalisées en ce qui concerne TLV, de sorte que la plupart des problèmes opérationnels ont été résolus. **À l'heure actuelle, les défis à relever sont moins pressants et nous voyons que le prélèvement kilométrique a trouvé sa vitesse de croisière** », déclare Lode Verkinderen, secrétaire général de TLV.

Ainsi, en 2017, nous avons pu basculer d'une approche par projet à une gestion d'entreprise opérationnelle.



“ La première année était une année d'apprentissage, la deuxième une année de consolidation. Nous avons désormais trouvé notre vitesse de croisière.

OLIVIER DAUTREBANDE
CONSEILLER TECHNIQUE EETS

★
1

JANVIER

CONCLUSIONS DE L'INSTANCE DE MÉDIATION

En 2016, un prestataire existant et deux prestataires potentiels EETS avaient demandé à l'Instance de Médiation d'affiner davantage les conditions contractuelles avec les autorités.

Le « Conciliation Body » ou Instance de Médiation est un organe prévu dans la Directive européenne et dans le décret/l'ordonnance relatif au prélèvement kilométrique, auquel les prestataires de services peuvent demander une intervention dans leurs négociations avec les autorités. En Belgique, l'organisme se compose des médiateurs de la Flandre et de la Wallonie, et du directeur du service interne des plaintes de la Région de Bruxelles-Capitale. Après des auditions avec toutes les parties concernées, l'organisme a déposé une proposition de conciliation en janvier. À la suite de cet avis, de nouveaux entretiens ont eu lieu, qui ont finalement mené à un accord entre toutes les parties en mai de la même année.

★★
2

FÉVRIER

COUR CONSTITUTIONNELLE

Le 10 février 2016, l'ASBL Sigma a envoyé une requête à la Cour constitutionnelle en vue de l'annulation du décret de la Région flamande visant à introduire le prélèvement kilométrique et à l'arrêt de l'Eurovignette. Les plaignants alléguent que les dispositions du décret allaient à l'encontre du principe de territorialité, du principe de légalité en matière d'impôts et du principe d'égalité.

La Cour a cependant estimé que les trois arguments avancés étaient sans fondement et a par conséquent rejeté le recours.

★★★
3

MARS

CHANGEMENT DE PRÉSIDENT

En mars, Viapass a accueilli un nouveau président du Conseil d'Administration. Frédéric de Bueger a succédé à Vincent Peremans, qui présidait le Conseil depuis le début du prélèvement kilométrique. Monsieur de Bueger est délégué par le gouvernement wallon au Conseil d'Administration et est du rôle linguistique français, tel que mentionné ci-dessus.

4

5

ACTION « BROUILLEUR »

En collaboration avec les services fiscaux régionaux et l'Institut belge des services postaux et des télécommunications, Viapass a organisé une grande action de contrôle visant à lutter contre l'utilisation de brouilleurs, également nommés « jammers », dans les camions. Ces appareils perturbent la connexion entre l'On Board Unit et le satellite, de sorte que les kilomètres parcourus ne sont pas ou ne sont qu'incomplètement enregistrés. Selon la loi sur les télécommunications, l'utilisation de ces appareils est interdite en Belgique. Les contrevenants sont punis très sévèrement. Trois équipes de mesure et d'intervention ont pris position à Bruxelles, Courtrai et Battice. Nous n'avons pas détecté de contrevenants ce jour-là, mais l'action a eu un effet fortement dissuasif. Le matériel de contrôle de Viapass est équipé de moyens de détection afin de pouvoir constater l'utilisation illégale de ces brouilleurs et de verbaliser les contrevenants à tout moment de la journée.



AVRIL

1 AN DE PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE

Le 1er avril, le prélèvement kilométrique était en vigueur depuis un an exactement. À cette occasion, une conférence de presse a été organisée le 31 mars, à laquelle ont assisté plus de 50 journalistes. L'événement a résulté en 51 articles écrits et 37 contributions à la radio, à la télévision et sur Internet. L'administrateur général a publié pour la première fois les statistiques relatives au premier anniversaire du prélèvement kilométrique. Le rendement d'un an de prélèvement kilométrique s'élevait à 660 millions d'euros pour les trois régions. Les chiffres montraient aussi clairement l'impact positif du prélèvement kilométrique : cette année-là, on a observé une hausse manifeste dans l'achat et l'utilisation de camions verts, dans les catégories les plus élevées de la norme Euro.

MAI

ADAPTATION DU RÉSEAU ET INDEXATION DES TARIFS

Le gouvernement flamand et le gouvernement bruxellois ont décidé que les tarifs du prélèvement kilométrique sur les routes à péage dans leurs régions seront adaptés à l'indice des prix à la consommation à partir du 1er juillet. La Wallonie a décidé de ne pas réaliser son indexation en 2017. La Région wallonne ajoute en revanche 33 kilomètres au réseau à péage, notamment la N29 et la N243. Ces routes sont ajoutées afin de lutter contre le détournement de trafic.

La Flandre étudie le trafic sur les axes routiers très fréquentés pour voir si une intervention similaire s'avère nécessaire.

ACCORD DES PRESTATAIRES EETS À L'INSTANCE DE MÉDIATION

À la suite des discussions et négociations concernant la proposition de conciliation de l'Instance de Médiation, Viapass et les prestataires EETS parviennent à un accord sur la rémunération des prestations de ces derniers. Les tarifs et les services qui sont fournis en échange sont désormais fixés avec le consentement de toutes les parties.

6

JUIN

PROCÉDURE D'ACCREDITATION EETS

L'entreprise T-Systems communique son intention d'adhérer aussi au marché belge en tant qu'opérateur, dans un consortium nommé Toll4Europe. L'entreprise signe une déclaration d'intention avec Viapass pour démarrer les tests d'accréditation à terme. L'entreprise tchèque W.A.G. Payment Solutions avait aussi déjà signé une telle déclaration d'intention plus tôt.

Entre-temps, Eurotoll et Total ont déjà commencé leurs tests effectifs.

La Belgique montre avec brio qu'elle prend à cœur la Directive européenne, visant à faire du péage un paysage ouvert.

7

JUILLET

ÉVALUATION DE LA COMMISSION DU PARLEMENT FLAMAND

Dans la Commission Mobilité du Parlement flamand, le ministre flamand de la Mobilité Ben Weyts, l'administrateur général Johan Schoups (Viapass), David De Schutter (VlaBel) et le secrétaire général Filip Boelaert (MOW) ont eu un échange de vues sur le prélèvement kilométrique après un an de fonctionnement. Pendant la séance, il est communiqué que le tarif unitaire pour les sanctions sera remplacé par un système variable, que les tracteurs BE relèveront aussi du prélèvement kilométrique, et que la Flandre examinera plus en détail une adaptation du réseau routier à péage.

8

AOÛT

FONCTIONNEMENT DES OBU

L'association de transport néerlandaise TLN crée une tempête médiatique sur les « innombrables » boîtiers de péage qui seraient cassés. Après enquête, il s'avère que Viapass n'a reçu que deux avis d'OBU défectueux.



“

Le contrôle fait office de baromètre du bon fonctionnement du système. Le but n'est pas de punir, mais surtout de pouvoir identifier un comportement potentiellement pénible.

DENIS MAEKELBERGH
COORDINATEUR DE MAINTIEN



OCTOBRE

ÉTUDE DE LA FLANDRE SUR LE PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE POUR TOUS LES VÉHICULES

En exécution de l'Accord gouvernemental flamand, le département flamand Mobilité et Travaux publics démarre une enquête sur l'introduction éventuelle d'un prélèvement kilométrique pour tous les véhicules. Des discussions sont menées pour aboutir à une procédure d'adjudication pour les travaux d'étude et d'exécution nécessaires en vue de pouvoir parvenir à une telle mesure. Viapass aura une tâche de conseil à cet égard, basée sur son expérience acquise.

GOVERNEMENT FLAMAND : AJOUT DE ROUTES À PÉAGE AU RÉSEAU

À la suite d'une étude et d'une évaluation approfondies, le Gouvernement flamand décide d'ajouter 157 kilomètres de routes à péage au réseau routier à péage à partir du 1er janvier 2018.



NOVEMBRE

ACCORD RELATIF À UN SYSTÈME DE SANCTIONS GRADUEL

Les cabinets chargés du prélèvement kilométrique dans les trois régions trouvent un accord visant à remplacer à partir du 1er janvier le tarif unitaire de 1 000 euros pour les amendes par un système graduel, allant de 100 euros pour les infractions mineures à 1 000 euros pour une fraude intentionnelle.

INDEXATION DES TARIFS EN WALLONIE

La Sofico, qui gère, entretient et construit le réseau routier en Wallonie, décide d'adapter les tarifs du prélèvement kilométrique à l'indice des prix à la consommation à partir du 1er janvier 2018.



DÉCEMBRE

VIAPASS PUBLIE UN APERÇU DE TOUTES LES ADAPTATIONS DU PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE

Sur le site Internet de Viapass www.viapass.be, l'entité interrégionale résume toutes les adaptations effectuées par les gouvernements dans une note consolidée : les adaptations au réseau routier, aux tarifs, au système de sanctions et l'ajout des véhicules N1 portant le code de carrosserie BC au prélèvement kilométrique.

STATISTIQUES

En guise de clôture de l'année 2017, Viapass publie les statistiques des revenus sur toute l'année civile. Ceux-ci s'élevaient à 676 millions d'euros avec une répartition de 63 % pour la Flandre, 35 % pour la Wallonie et 2 % pour Bruxelles.

L'année du EETS

Le prélèvement pour l'usage des routes prend plusieurs formes en Europe : il y a différentes conditions, basées sur divers systèmes. Pour éviter que chaque pays ne mette sur pied son propre système fermé, qui entraverait fortement la libre circulation des personnes et des biens, l'Europe a décidé dans sa Directive 2004/52/CE qu'il fallait instaurer un service ouvert dans les domaines relevant du péage.

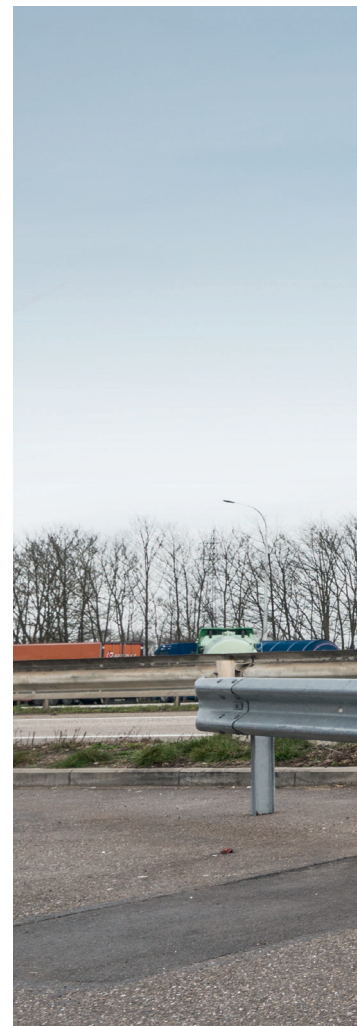
Le but ultime est de pouvoir circuler dans toute l'Europe avec un seul On Board Unit, sans devoir chaque fois changer de technologie aux frontières. Cette approche concurrentielle ouverte se nomme European Electronic Toll Service ou en abrégé EETS (Service européen de Télépéage ou SET). Le système GNSS que Viapass a implémenté dans les trois régions de Belgique était le premier à fonctionner selon les principes qui sont décrits dans la directive relative aux péages.

Au début du prélèvement kilométrique en 2016, Viapass a commencé avec un fournisseur de base, Satellic, et un seul prestataire EETS, Axxès. En 2017, trois organisations complémentaires ont été accréditées : Eurotoll, Telepass et Total. Lors de la publication, deux autres prestataires EETS avaient encore manifesté leur intention d'adhérer au marché belge : W.A.G. Payment Solutions et Toll4Europe.



“ Le système Viapass est parmi les meilleurs au monde. C'était un défi, mais le résultat est bon.

ANNE TIP
CONSULTANT TECHNIQUE





LES CHAUFFEURS PEUVENT OBTENIR IMMÉDIATEMENT UN OBU VIA UN DISTRIBUTEUR AUTOMATIQUE.



DES PANNEAUX INDIQUENT LA ROUTE VERS LES DISTRIBUTEURS.



DES CAMÉRAS CONTRÔLENT CHAQUE POIDS LOURD EN MOYENNE TROIS FOIS PAR JOUR.



Le processus d'accréditation

Les exigences

Selon la Directive européenne, les fournisseurs EETS potentiels doivent satisfaire à plusieurs conditions indispensables. Leurs équipements doivent satisfaire sur le plan technique à toutes les exigences imposées par l'Europe et le(s) perceur(s) de péages. Ils doivent disposer des moyens financiers nécessaires et prouver qu'ils sont compétents pour proposer des services de télépéage. Les services du prestataire EETS couvrent aussi toute la zone où le prestataire propose ses services. Ils doivent fournir le matériel adéquat à leurs clients et contrôler les performances en continu. De plus, ils doivent aussi pouvoir fournir le service et le soutien technique appropriés afin que le client puisse utiliser les services sans problèmes.

La procédure

Lorsqu'un candidat prestataire EETS contacte Viapass pour proposer ses services sur le marché belge, une procédure standard démarre.

Le candidat prestataire doit en premier lieu signer une déclaration d'intention (Letter of Intent), dans laquelle il signifie son intention de développer sur le marché belge des services relatifs au prélèvement kilométrique. Dans celle-ci, il déclare accepter les conditions générales des procédures de test. Il doit remettre une garantie bancaire et démontrer sa stabilité financière. Après avoir signé une clause de confidentialité (Non Disclosure Agreement), il reçoit toutes les exigences et spécifications techniques de Viapass, afin qu'il puisse y greffer ses systèmes.

En plus de clients existants et d'un plan d'entreprise solide, le prestataire de services doit aussi présenter un OBU. Il peut s'agir tant d'un « thin client » que d'un « fat client », en termes informatiques. Le premier établit un contact avec le satellite et calcule les kilomètres parcourus sur les routes à péage, le deuxième effectue en outre déjà le calcul du péage dû dans l'OBU proprement dit avant de transmettre les données chiffrées au centre de facturation.

Ensuite les tests techniques démarrent. On vérifie si l'On Board Unit satisfait aux normes européennes telles que décrites dans la Directive, s'il est en mesure de communiquer avec le back office et le matériel de contrôle et s'il enregistre les kilomètres parcourus avec la précision requise. Les écarts maximaux s'élèvent à 2 % sur les routes hors agglomérations et à 4 % dans les centres-villes. Ces seuils de tolérance sont toujours appliqués en faveur de l'utilisateur. Les prestataires de services testés affichent tous de très bonnes performances avec des marges inférieures à 0,5 %.

TESTS SUR LE TERRAIN

Les tests se déroulent sur un parcours mixte de 300 kilomètres d'autoroute, 150 kilomètres de routes régionales et 30 kilomètres de parcours urbain à travers la Flandre, Bruxelles et la Wallonie. On y vérifie la précision de la mesure, l'établissement du contact avec les systèmes et la continuité des mesures. Tous les flux de données doivent être sécurisés et transmis correctement avec une marge d'erreur minimale. A la fin, un rapport de couverture totale du réseau doit être produit.

Ces tests sont exécutés et contrôlés par des techniciens de Viapass et de bureaux d'expertise indépendants.

En 2017, cinq prestataires de services ont manifesté leur intention de développer des activités en tant que prestataire sur le marché belge. Par ordre alphabétique, il s'agissait d'Eurotoll, Telepass, Toll4Europe, Total et W.A.G. Payment Solutions.

Eurotoll et Total ont vite démarré leurs tests et ont été admis à la fin 2017 comme prestataires sur le marché belge. Telepass a aussi réussi ses tests en 2017. Dans le courant de 2018, il ne faut plus que l'accréditation pour entrer sur le marché.



Les tests d'accréditation EETS exigent une approche et des compétences multidisciplinaires. C'est autant exigeant qu'intéressant.

JONATHAN JONES
GÉOMATICIEN & DATAMINER

Aperçu & vision des partenaires

Les fournisseurs EETS ont une vision claire du marché belge et de leurs motivations à proposer leurs services en matière de prélèvement kilométrique dans notre pays. Laissons-les nous parler de leurs aspirations et de la force du système de prélèvement kilométrique tel qu'il a été développé en Belgique.





JÉRÔME LEJEUNE
AXXÈS

► Qu'est-ce qui vous a motivé à entamer une procédure d'accréditation chez Viapass et à proposer vos services en tant que prestataire pour le péage en Belgique ?

« La motivation d'Axxès était double : nous croyions dans ce projet dès son lancement et nous voulions montrer nos capacités techniques pour atteindre les spécifications du cahier des charges dans un calendrier très court. Nous savions aussi que les clients souhaitaient une solution interopérable, incluant la Belgique, et les délivrant ainsi d'un boîtier de péage distinct par pays. L'accréditation de Viapass était un élément essentiel de la stratégie de distribution de nos boîtiers de péage. Nous voulons notamment offrir la possibilité aux transporteurs d'utiliser les routes à péage ou les prélèvements kilométriques avec le même OBU et le même contrat, initialement seulement en France, mais ensuite dans toute l'Europe. »

► Comment décrivez-vous l'attractivité du système de prélèvement kilométrique belge ?

« Le système offre à chaque prestataire qui est inscrit dans le registre EETS la possibilité de développer une solution sur la base d'un boîtier de péage interopérable.



OBU AXXÈS



Toutefois, l'accréditation en Belgique requiert aussi les possibilités techniques et financières nécessaires. Nous avons ouvert la voie et d'autres nous ont suivis, ce qui prouve aussi d'emblée l'attractivité du système. »

► Trouvez-vous le système de prélèvement kilométrique en Belgique axé sur l'avenir ?

« Il est particulièrement axé sur l'avenir. Nous observons la Belgique avec une certaine envie. L'Allemagne, par exemple, utilise à présent les mêmes schémas que ceux du système de prélèvement kilométrique belge. **Selon nous, il s'agit du système le plus avancé qui est actuellement actif.** Le système permet aux clients-utilisateurs de régler leur péage automatiquement sur facture, sans barrières sur la route. L'utilisateur ne doit plus se soucier d'être en règle sur la route grâce aux nouvelles technologies qui sont mises en œuvre. »



YING-YU TOUZOT
EUROTOLL

► Qu'est-ce qui vous a motivé à entamer une procédure d'accréditation chez Viapass et à proposer vos services en tant que prestataire pour le péage en Belgique ?

« Eurotoll a été créée en 2006 par l'organisation routière française Sanef et fait désormais partie d'Abertis Mobility Services. Eurotoll relie les chauffeurs aux autorités perceptrices de péage via un contrat unique et un OBU interopérable si possible. Eurotoll est entrée dans le processus d'accréditation de Viapass en tant que prestataire EETS afin d'offrir une réponse à la demande du marché d'obtenir des OBU interopérables et une bonne formule pour des services à valeur ajoutée. Avec l'accréditation de l'OBU tribox Air par Viapass, Eurotoll peut permettre à ses clients de rouler dans différents pays d'Europe avec un seul appareil. Via une technologie « over the air », les entreprises de transport peuvent non seulement relier un OBU à un nouveau véhicule sans renvoyer ou déplacer l'appareil, mais elles peuvent également mettre à jour l'OBU en fonction d'un nouveau réseau ou de nouveaux services sans devoir commander un nouvel appareil. Ce qui génère d'importantes économies de frais logistiques. Grâce à l'accréditation de son service de paiement électronique innovant sur le réseau Viapass basé sur satellite, Eurotoll a également pu développer une nouvelle génération de services de géolocalisation, rendant la gestion de flotte plus efficace et avantageuse pour les entreprises de transport. De ce fait, Eurotoll peut proposer des services à valeur ajoutée comme des avertissements en temps réel, la gestion des plaintes, l'analyse des réductions, des rapports personnalisés, des services d'échange pour les données électroniques, et bien d'autres choses encore. »

► Comment décrivez-vous l'attractivité du système de prélèvement kilométrique belge ?

« Le réseau Viapass belge avec sa technologie satellitaire réduit dans la mesure du possible les problèmes d'infrastructure.

Il offre plus exactement une grande flexibilité dans la gestion du réseau à péage : les routes du réseau à péage peuvent être adaptées simplement et rapidement, sans nécessiter de grands investissements. En tant que prestataire EETS, nous acquérons avec l'accréditation de Viapass une grande autonomie dans le calcul du péage et nous pouvons offrir un tarif honnête aux utilisateurs, basé sur les kilomètres effectivement parcourus en Belgique et non sur un forfait comme pour les autres réseaux. Une fois l'OBU installé et configuré, les chauffeurs ne doivent plus vérifier quelles routes ils vont prendre étant donné que leur itinéraire est automatiquement sauvegardé. En plus, l'usage d'un moyen de paiement uniquement utilisé pour le prélèvement kilométrique avec des données de camion codées diminue considérablement le risque d'abus. »

► Trouvez-vous le système de prélèvement kilométrique en Belgique axé sur l'avenir ?

« Le système Viapass est actuellement le seul système par satellite qui s'inscrit dans les directives EETS et joue ainsi un rôle de pionnier. Le système par satellite nous permet de proposer des services additionnels aux utilisateurs comme la géolocalisation en temps réel sur l'OBU proprement dit. Le réseau est adapté à l'ère numérique étant donné que tous les services et données (factures, itinéraires et relevés de compte) peuvent aussi être consultés sur Internet dans une version électronique. Pour finir, il est aussi important de mentionner que Viapass, malgré la complexité, est parvenue à réunir différents appareils, producteurs et prestataires de services dans son réseau, créant ainsi un réseau ouvert en Belgique.

Viapass a relevé le défi et a **réalisé l'interopérabilité** en appliquant strictement la Directive européenne, **ouvrant ainsi la voie à d'autres pays européens.** »



THOMAS PFERR
SATELLIC

Satellic

► Comment s'est déroulée la collaboration avec Viapass ?

« Viapass et Satellic collaboraient déjà deux ans avant l'introduction du prélèvement kilométrique afin de construire, à partir de zéro, l'un des systèmes de péage les plus innovants d'Europe. Ensemble, nous avons rencontré quasiment tous les intéressés en Belgique et à l'étranger. Nous avons pris le temps de présenter ce nouveau système aux utilisateurs et de rendre la transition la plus facile possible. Mais notre application commune ne s'est pas arrêtée au lancement du système. Nous avons ajouté de nouvelles fonctions sur la base du feedback que nous avons reçu de Viapass et Satellic. Notre aspiration a toujours consisté à offrir à l'utilisateur l'expérience utilisateur la plus facile possible. »

► Quel a été le plus grand défi lors de la mise sur pied du système ?

« Pour s'assurer que les utilisateurs payaient un péage correct pour leurs kilomètres, les percepteurs de péages demandaient un système sophistiqué sur le plan technologique avec des spécifications strictes, tant dans l'adjudication que dans le contrat DBFMO. Afin de satisfaire à cette demande, Satellic utilise un OBU intelligent.

Cela signifie que l'OBU lit les coordonnées GPS, calcule le péage et affiche le péage et les kilomètres parcourus en « live » à l'écran de l'appareil. C'est plus complexe qu'un boîtier qui transmet les données à un back office où est calculé le péage.

La précision de notre système est très élevée et doit être fiable tant dans une ville que sur un réseau routier dense. Les personnes qui roulent souvent à Bruxelles ou sur les voies d'accès autour de l'aéroport savent que le comportement d'un GPS ordinaire reproduit clairement la complexité du réseau routier. Outre l'inventaire de 145 000 kilomètres de routes à péage (la plupart au tarif 0), des routes artificielles devaient également être introduites afin d'éviter que les utilisateurs paient un péage sur des parkings ou terrains qui n'étaient pas introduits préalablement dans le GPS.

Sur un plan moins technologique, nous devions aussi vaincre la méfiance de certains et les convaincre que le système était honnête et égal pour tous. »

► Quelle est votre impression de la vitesse à laquelle le système a été déployé ?

« Nous avons dû créer une nouvelle entreprise en moins de deux ans et recruter plus de 100 experts en Belgique afin de développer, construire et exploiter l'un des systèmes de péage les plus innovants, flexibles et complexes d'Europe. Nous l'avons fait pour le compte de trois percepteurs de péages, qui peuvent décider en toute indépendance de changements dans les tarifs et le réseau. Nous avons construit le système de prélèvement kilométrique basé sur GPS avec une précision de 99,7 %, même dans un environnement urbain densément bâti comme Bruxelles. La plupart des acteurs du secteur admettent qu'il s'agit là d'un résultat impressionnant. »



OBU EUROTOLL

OBU SATELLIC



FRANCESCO MARIA CENCI
TELEPASS

► Qu'est-ce qui vous a motivé à entamer une procédure d'accréditation chez Viapass et à proposer vos services en tant que prestataire pour le péage en Belgique ?

« Telepass est un prestataire de services important, avec la plus grande part de marché sur le plan des OBU émis. En nous appuyant sur les Directives européennes 2004/2 et 2009/52, nous voulons élargir nos services de télépéage européens et maximiser notre couverture dans les zones de péage européennes chez les clients avec des camions et des véhicules légers. Un service interopérable parfait est essentiel, surtout pour les clients avec des camions, vu leurs itinéraires de transit et leurs nombreux voyages.

En raison de l'emplacement géographique de la Belgique, entre la France et l'Allemagne, il est crucial pour Telepass de pouvoir offrir en Belgique un service d'e-péage en plus de la France (déjà en service) et de l'Allemagne (accréditation en cours). »

► Comment décrivez-vous l'attractivité du système de prélèvement kilométrique belge ?

« Pour les utilisateurs, je distingue trois avantages. Ils bénéficient d'un système sans barrières, d'un calcul précis du péage sur la base des routes empruntées et de la possibilité d'intégrer des services à valeur ajoutée. Pour nous, en tant que percepteurs de péages, les coûts d'investissement relatifs à l'infrastructure routière sont plus faibles. Ce qui offre une réponse à l'application du principe « l'utilisateur et pollueur paie », un principe exposé par la Commission européenne dans la directive EETS. »

► Trouvez-vous le système de prélèvement kilométrique en Belgique axé sur l'avenir ?

La technologie satellitaire est plus moderne et précise que le péage DSRC. Elle procure des données qui, moyennant le consentement des utilisateurs, peuvent être utilisées pour des services à valeur ajoutée comme la planification de trajet. En évitant l'installation d'une infrastructure de péage onéreuse et compliquée comme des barrières et en limitant le nombre de portiques de contrôle, le GNSS permet aux percepteurs de péages de réduire leurs dépenses et d'élargir ou de modifier le réseau plus rapidement et plus simplement. De cette manière, la navigation par satellite signifie certainement l'avenir de la technologie de péage. Une telle technologie est principalement demandée par les clients avec des camions. En raison du coût relativement élevé des appareils GNSS et de l'absence de services à valeur ajoutée valables, le péage GNSS est plutôt une solution à moyen terme qu'à court terme. »



OBU TELEPASS



ALBAN DE VILLENEUVE
TOTAL MARKETING
SERVICES

► Qu'est-ce qui vous a motivé à entamer une procédure d'accréditation chez Viapass et à proposer vos services en tant que prestataire pour le péage en Belgique ?

« Nous avons trois objectifs importants concernant ce nouveau service. En premier lieu, nous allons accompagner nos clients professionnels dans leur mobilité nationale et européenne. Nous voulons être leur point de contact unique pour la gestion de leur péage et de leurs taxes en Europe. Nous valorisons le savoir-faire technique de Total/AS24 avec le lancement d'un appareil de qualité pour le prélèvement kilométrique et des objectifs ambitieux pour le développement de nouveaux services à valeur ajoutée : la géolocalisation des véhicules nous permet de proposer de nouveaux produits dans le domaine de la cartographie et de la simulation de trajet. Ceux-ci nous permettront de générer des rapports et avertissements pour nos clients. Le système d'avertissement contre la fraude, basé sur la localisation du véhicule et des achats de carburant, est très recherché. Nous voulons renforcer notre position de leader en Belgique en devenant également un acteur dans le prélèvement kilométrique des trois régions. »

► Comment décrivez-vous l'attractivité du système de prélèvement kilométrique belge ?

« Le système est ouvert aux distributeurs d'appareils de péage interopérables qui sont enregistrés via le EETS. Les OBU qui sont distribués par les filiales et partenaires de Total Marketing Services peuvent être utilisés en France, en Espagne, au Portugal, en Belgique et en Autriche, et répondent à la forte demande de nos transporteurs. Notre offre s'étendra bientôt aussi jusqu'en Allemagne et dans tout autre pays européen qui ouvrira son marché.

Via notre application, les clients ont un seul interlocuteur pour le prélèvement kilométrique et les frais de carburant et de péage dans les pays voisins. Cette offre est attrayante, tant pour les clients belges qu'internationaux de Total/AS24. Avec Total/AS24, nous avons aussi développé une formule attractive et flexible avec une facturation mensuelle par pays et par OBU actif, sans frais de garantie. Le système repose sur la technologie satellitaire, qui permet de configurer à distance les données d'inscription et l'OBU. L'OBU peut être mis à jour automatiquement sans devoir être renvoyé, ce qui simplifie la gestion de la flotte. Nos clients peuvent aussi obtenir un service « plug & drive » par lequel ils reçoivent un OBU préconfiguré qui est immédiatement prêt à l'emploi. »

► Trouvez-vous le système de prélèvement kilométrique en Belgique axé sur l'avenir ?

« La force du système de prélèvement kilométrique belge réside dans son adaptabilité. Pour l'ampleur du réseau à péage, les tarifs... Il offre aux régions de Belgique un moyen flexible au cas où elles voudraient adapter leur politique de transport au fil du temps. Les informations que l'on reçoit des utilisateurs en ce qui concerne les véhicules, leur position et leurs émissions de CO sont un véritable atout et font de la Belgique une pionnière dans le monde du transport européen. **Ce système de prélèvement kilométrique représente déjà l'avenir** et devrait être introduit dans toute l'Europe au cours des prochaines années. »



OBU TOTAL



MARTIN VOHANKA
EUROWAG

► Qu'est-ce qui vous a motivé à entamer une procédure d'accréditation chez Viapass et à proposer vos services en tant que prestataire pour le péage en Belgique ?

« Les clients d'EuroWAG roulent en Belgique pour exécuter leurs contrats de transport en provenance de toute l'Europe et surtout de l'Europe centrale et de l'Europe de l'Est (République tchèque, Pologne, Slovaquie, Hongrie, Roumanie et même Turquie). Vu la forte demande de nos clients d'avoir une possibilité de paiement en Belgique, il était évident pour nous de nous faire certifier par Viapass. C'est pourquoi nous avons démarré le processus de certification avec le nouvel OBU Eurowag. Nous poursuivons en 2018. »

► Comment décrivez-vous l'attractivité du système de prélèvement kilométrique belge ?

« Le prélèvement kilométrique en Belgique est le premier système EETS basé sur satellite. De cette manière, il est unique et aussi pionnier en Europe. Il s'agit également du premier système à proposer dès le début deux prestataires aux utilisateurs. Il est intéressant de voir que, malgré les difficultés spécifiques du pays (trois régions, différents types de contrat et l'application ou non de la TVA), la Belgique est quand même en mesure de centraliser les trois régions sous la coordination de l'entité commune Viapass. »

► Trouvez-vous le système de prélèvement kilométrique en Belgique axé sur l'avenir ?

« Notre ligne politique consiste à nous adapter aux exigences techniques des précepteurs de péages afin de pouvoir répondre aux demandes de nos clients. Le prélèvement kilométrique via satellite en Belgique présente l'avantage d'être particulièrement flexible en vue d'adapter le réseau à péage aux besoins sans adaptations lourdes. La technologie du système utilisé (DSRC ou GNSS) peut différer d'un pays à l'autre. »





MIRKA DWORSCHAK
TOLL4EUROPE

► Qu'est-ce qui vous a motivé à entamer une procédure d'accréditation chez Viapass et à proposer vos services en tant que prestataire pour le péage en Belgique ?

« Pour nous, la Belgique est un pays important en matière de services de télépéage européens. Un pays occupant un emplacement central et par conséquent l'un des principaux pays de transit, où se croisent de nombreux itinéraires de transport. La Belgique a joué un rôle de pionnier en autorisant un prestataire EETS dès le premier jour du péage. Un système moderne, honnête et transparent. C'est pourquoi il était évident pour nous de demander une accréditation en Belgique. »

► Comment décrivez-vous l'attractivité du système de prélèvement kilométrique belge ?

« Le système de prélèvement kilométrique belge fonctionne dans tout le pays, dans les trois différentes régions, avec une seule interface pour tous les prestataires de services. Viapass a réalisé un cadre permanent dans lequel on a construit un système de prélèvement kilométrique efficace et intégré pour les régions. Viapass veille aussi à un accès facile pour les prestataires EETS et contribue à réduire l'intégration compliquée pour le péage EETS. Le système est construit sur une technologie fiable et prélève un péage honnête pour les frais d'infrastructure et d'environnement. »

► Trouvez-vous le système de prélèvement kilométrique en Belgique axé sur l'avenir ?

« Le système est moderne et applique la dernière génération de technologie satellitaire avec une communication courte distance ciblée pour le maintien. Il permet aussi de proposer des services à valeur ajoutée. Il a prouvé qu'il répond à tous les critères techniques et commerciaux qui sont nécessaires à un péage stable et à l'interopérabilité européenne requise. Il offre une combinaison parfaitement harmonisée de technologie GNSS et DRSC. Il satisfait aux exigences des différents percepteurs de péages qui sont représentés par Viapass avec une structure de péage polyvalente, avec et sans TVA. **Il en résulte un système innovant et axé sur l'avenir, qui peut facilement être adapté au réseau de péage, aux tarifs ou à d'autres demandes des régions.** »



3. ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES



UN PUBLIC NOMBREUX À LA CONFÉRENCE DE PRESSE À L'OCCASION DU PREMIER ANNIVERSAIRE DE VIAPASS.



“ La communication et une information correcte et en temps utile forment la base de tout projet de collaboration. Cela vaut tant pour les autorités et le secteur privé que pour toute la société.

EDWARD CLAESSENS
CONSEILLER EN COMMUNICATION STRATÉGIQUE

Communication

Viapass a mené dès le début de ses activités une politique d'information et de communication la plus ouverte possible. Ce qui est d'ailleurs indispensable étant donné que les utilisateurs, tant nationaux qu'internationaux, doivent rester informés de leurs obligations et des développements.

Site Internet

Le site Internet de Viapass, www.viapass.be, publie non seulement la réglementation relative au prélèvement kilométrique, mais également les tarifs et les cartes avec toutes les routes à péage, ainsi que toutes les modifications au moment où les décisions ont été prises. De plus, on peut suivre en temps réel sur le site Internet où en sont les candidats EETS dans leur parcours de test sur la voie de leur accréditation. L'utilisateur y trouve aussi toutes les statistiques relatives au prélèvement kilométrique.

BIEN INTÉGRÉ

Les chiffres des visiteurs indiquent clairement que les propriétaires de flotte se sont désormais familiarisés avec le prélèvement kilométrique. Le nombre de visiteurs sur une base annuelle a baissé de 60 % en 2017 par rapport à 2016, passant ainsi à 96 000 visiteurs uniques ; ils ont consulté 134 000 pages au total, ce qui représentait aussi 62 % de moins que l'année d'avant.

En moyenne, 9 300 internautes par mois ont consulté les pages Viapass. Ils ont surtout cliqué sur les informations générales, la réglementation et la page téléchargeable. La semaine du 25 juin 2017 a été hors norme. En une seule semaine, 10 000 utilisateurs ont alors cherché les nouveaux tarifs de péage indexés en Flandre et à Bruxelles.



134.000
DE PAGES
CONSULTÉS SUR
LE SITE WEB



2.150
DE QUESTIONS
ÉCRITES
RÉPONDUES



L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL FOURNIT DES EXPLICATIONS DÉTAILLÉES À L'OCCASION DE L'ANNIVERSAIRE DE VIAPASS.



LES VOITURES DE CONTRÔLE DES 3 RÉGIONS BIEN ALIGNÉES.

DÈS LE 1^{ER} JANVIER 2018

TRACTEURS DE SEMI-REMORQUES ASSUJETTIS AU PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE



QUI ? Véhicules de catégorie N1 avec code carrosserie BC.
▶ Vérifiez vos documents d'enregistrement

QUOI ?  Prélèvement kilométrique obligatoire dans toute la Belgique.

COMMENT ? On Board Unit toujours actif à bord.
▶ À obtenir chez les prestataires de service accrédités par Viapass 

Plus amples infos sur www.viapass.be
▶ contact@viapass.be

Viapass

UNE CAMPAGNE D’AFFICHAGE ACCOMPAGNAIT L’AJOUT D’UNE NOUVELLE CATÉGORIE DE VÉHICULES SOUMIS AU PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE.

Médias

La presse générale et spécialisée trouve aussi que le prélèvement kilométrique a désormais trouvé sa vitesse de croisière. Le nombre d’articles publiés a baissé de moitié, passant de 3 457 à 1 289, par rapport à 2016. Une analyse nous apprend que presque tous les articles fournissent une information neutre. Les principaux sujets d’information concernaient les adaptations des tarifs et du réseau routier à péage, et en particulier les demandes de certains bourgmestres de soumettre ou non certaines routes locales au péage.

Les médias ont été briefés par Viapass avec des communiqués de presse factuels ciblés. Il y en a eu sept au total. L’un d’entre eux, abordant notamment l’introduction des tracteurs N1 avec le code de carrosserie BC sous le prélèvement kilométrique, a été diffusé à l’échelle européenne. Il était aussi accompagné de la diffusion d’une affiche d’information dans tous les centres de contrôle du Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile (GOCA) et sur les médias sociaux.

MÉDIAS SOCIAUX

Chaque fois qu’il faut communiquer des nouvelles, elles sont aussi diffusées via les médias sociaux consacrés : Twitter, Facebook et LinkedIn.



“ Un accueil cordial est à mes yeux ce qui est le plus important, tant au téléphone qu’au bureau.

NATHALIE GUILLAUME
RÉCEPTIONNISTE

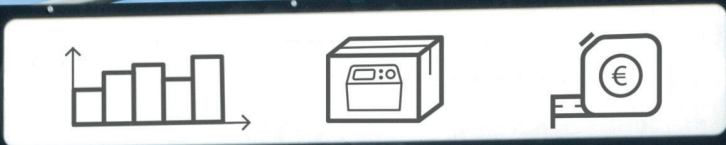
3. ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES




1.300
ARTICLES DANS
LA PRESSE



LES RAPPORTS ANNUELS 2015 - 2016



Données statistiques

Le 1er avril 2017, le prélèvement kilométrique était en vigueur depuis un an en Belgique. Dès lors, un matériel statistique pertinent, pouvant être publié, était aussi disponible.

Les premiers résultats ont été communiqués lors d'une conférence de presse à l'occasion de ce premier anniversaire, et ils ont également été publiés sur le site Internet de Viapass.

Pendant les 12 premiers mois d'application du prélèvement kilométrique, celui-ci a rapporté 660 millions d'euros. Les camions de plus de 3,5 tonnes ont parcouru pendant ce temps 5,9 milliards de kilomètres additionnés sur les routes du réseau structurant.

Contributions étrangères

Sur l'année complète (janvier-décembre) 2017, les revenus s'élevaient à 676 millions d'euros. Dont 424,4 millions pour la Flandre, 241,5 millions pour la Wallonie et 10,1 millions pour Bruxelles. **Sur ces revenus, plus de la moitié (54 %) proviennent de kilomètres parcourus par des véhicules qui ne sont pas enregistrés en Belgique.** Les Pays-Bas viennent en tête, suivis par la Pologne, la Roumanie, l'Allemagne, la Lituanie, la Bulgarie et le Grand-Duché du Luxembourg.

Au total, les poids lourds ont parcouru 6,13 milliards de kilomètres. En moyenne, environ 140 000 poids lourds ont roulé sur les routes pendant les jours ouvrables. Ils ont parcouru par jour ouvrable environ 24 millions de kilomètres, représentant une moyenne de 2,4 millions d'euros de revenus par jour ouvrable. Ces résultats baissent sensiblement pendant les week-ends.

Les chiffres restent assez stables au fil des mois, avec un léger recul pendant les vacances d'été.

Si l'on compare la période avril-décembre 2016 avec la même période avril-décembre en 2017, nous observons une augmentation de 3,6 % en ce qui concerne les kilomètres parcourus par rapport à une augmentation des revenus de 3,4 %. Au deuxième semestre de 2017, la Flandre et Bruxelles ont réalisé l'indexation qui était prévue dans le décret. Mais ici aussi, l'écologisation de la flotte n'a pas eu un effet directement linéaire.

En matière de kilomètres, les poids lourds se taillent la part du lion

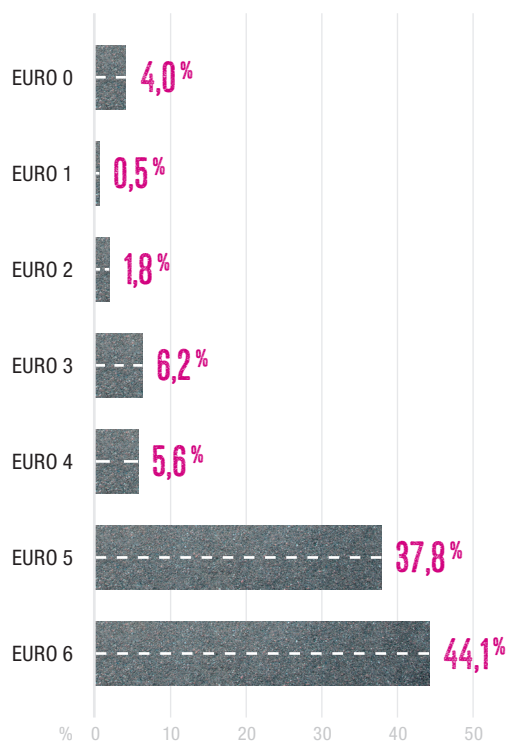
En ce qui concerne la classe de poids, les camions de plus de 32 tonnes dominent largement. Ils représentent presque 88 % des kilomètres à péage parcourus en 2017. La catégorie allant de 12 à 32 tonnes constitue 8,9 % du total, contre 3,4 % pour les véhicules utilitaires légers de moins de 12 tonnes.

Un fait marquant est qu'à la fin décembre, la classe de camions Euro 6 a dépassé la limite des 50 % en kilomètres à péage parcourus. Les grands propriétaires de flotte gardent leur parc automobile comme neuf le plus longtemps possible afin de réduire les frais. Pourtant, le fait que la norme d'émission soit aussi reprise dans le calcul du prix du kilomètre à péage aura aussi son effet sur l'achat de camions « plus verts ».

4. STATISTIQUES

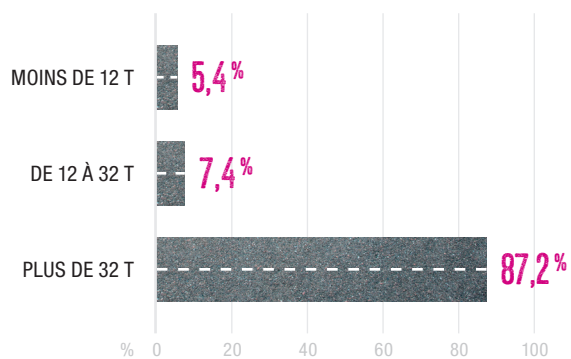
OBUS ENREGISTRÉS

Par classe Euro



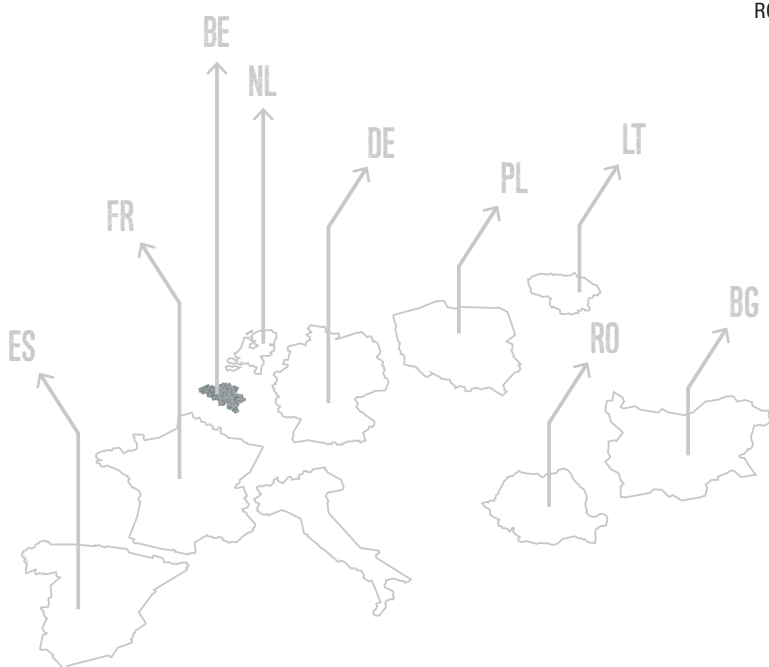
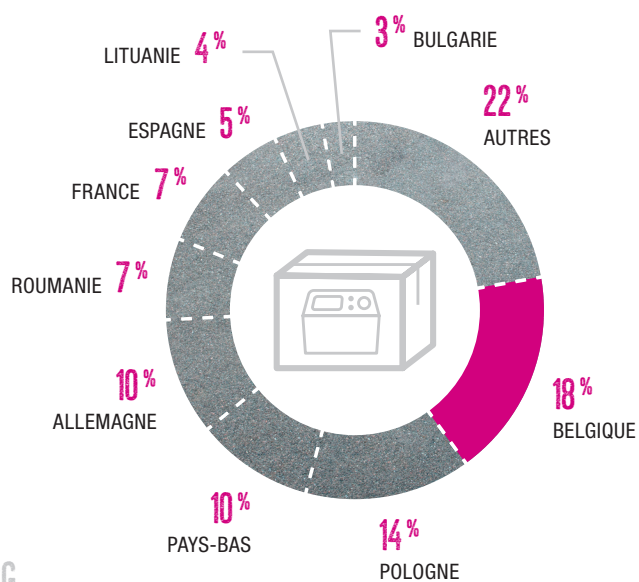
OBUS ENREGISTRÉS

Par MMA

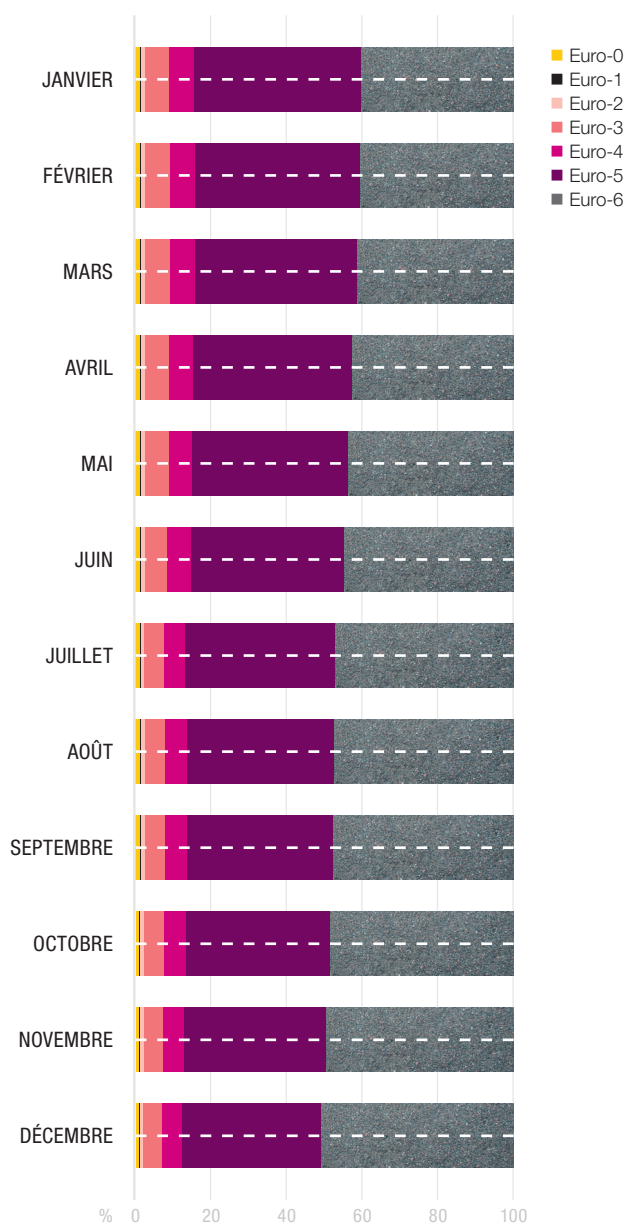


OBUS ENREGISTRÉS

Par pays



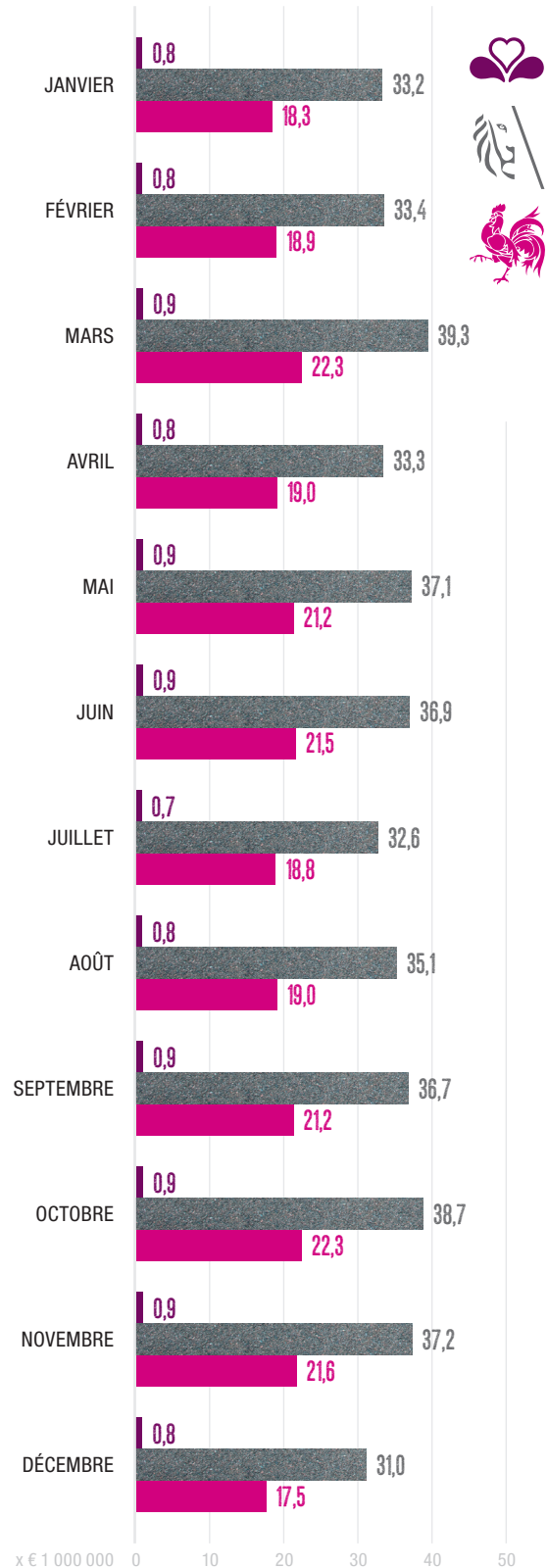
EURO 6 DÉPASSE LA LIMITE DE 50 % DE TOUS LES KILOMÈTRES À PÉAGE Par classe Euro | 2017





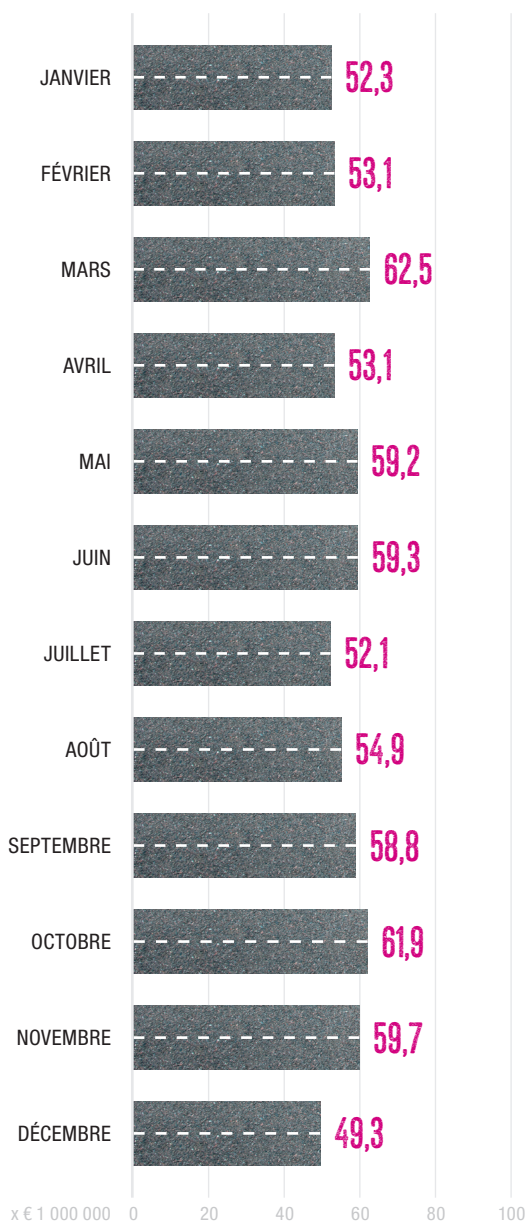
PRÉLÈVEMENT

Par mois, par région | 2017



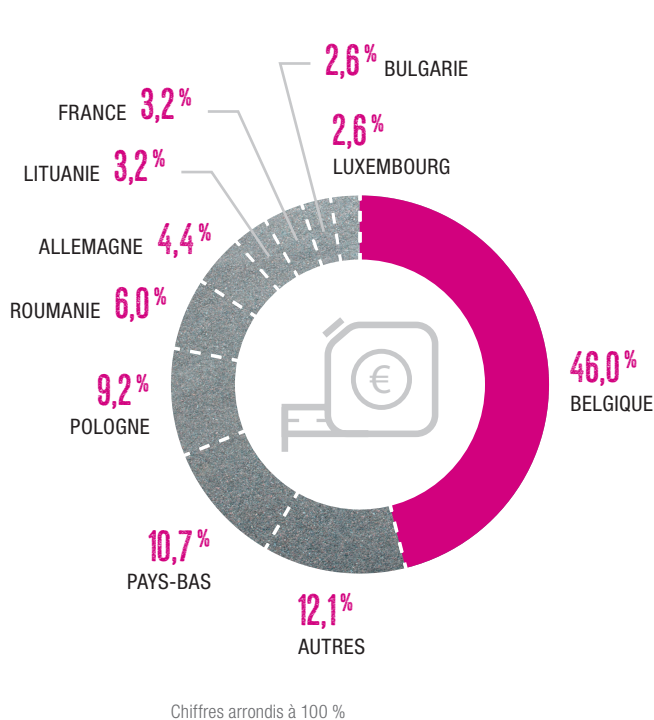
PRÉLÈVEMENT

Par mois | 2017



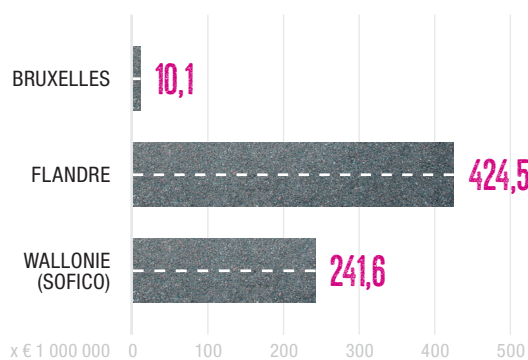
PRÉLÈVEMENT

Par pays | 2017



PRÉLÈVEMENT

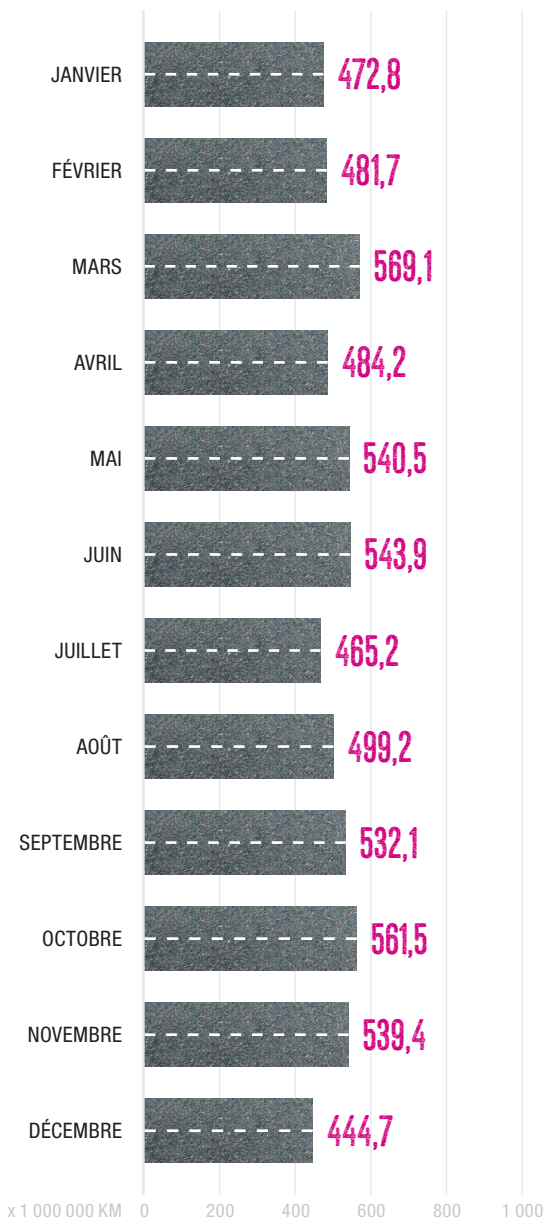
Par région | 2017



4. STATISTIQUES

KILOMÈTRES

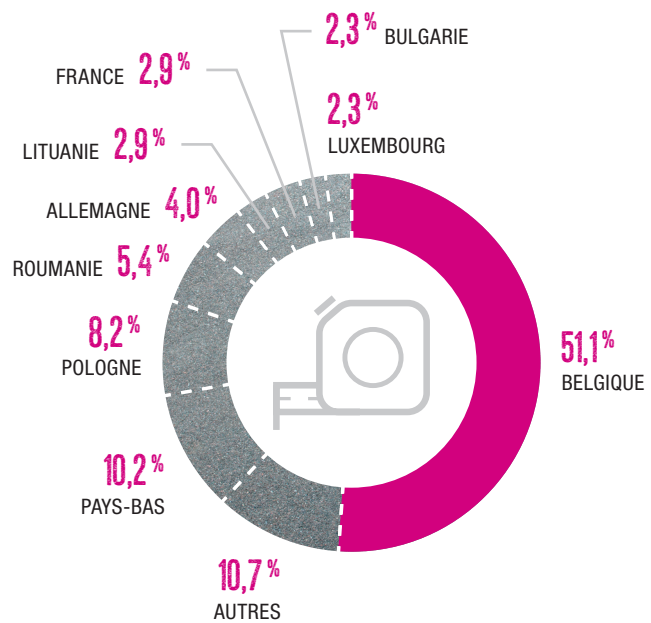
Par mois* | 2017



(*) Routes payantes uniquement

KILOMÈTRES

Par pays d'immatriculation de véhicule* | 2017



(*) Routes payantes uniquement

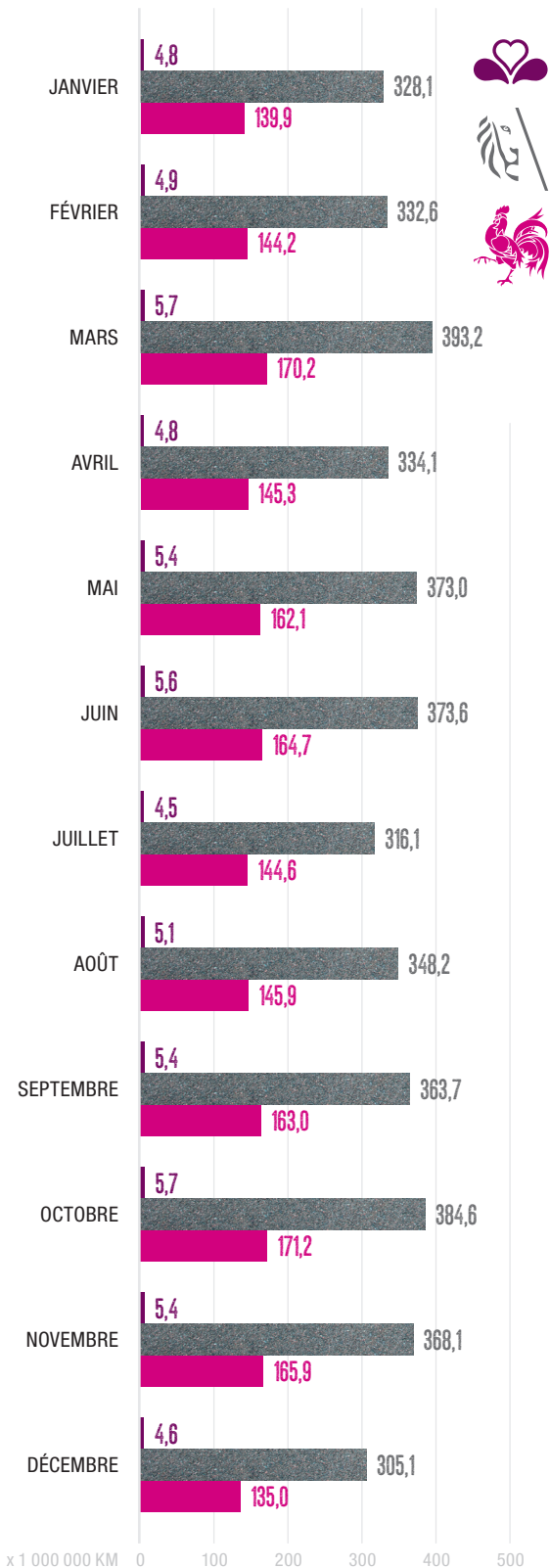


“ Un hébergement des données dans un Datacenter fiable et sécurisé, c'est une priorité.

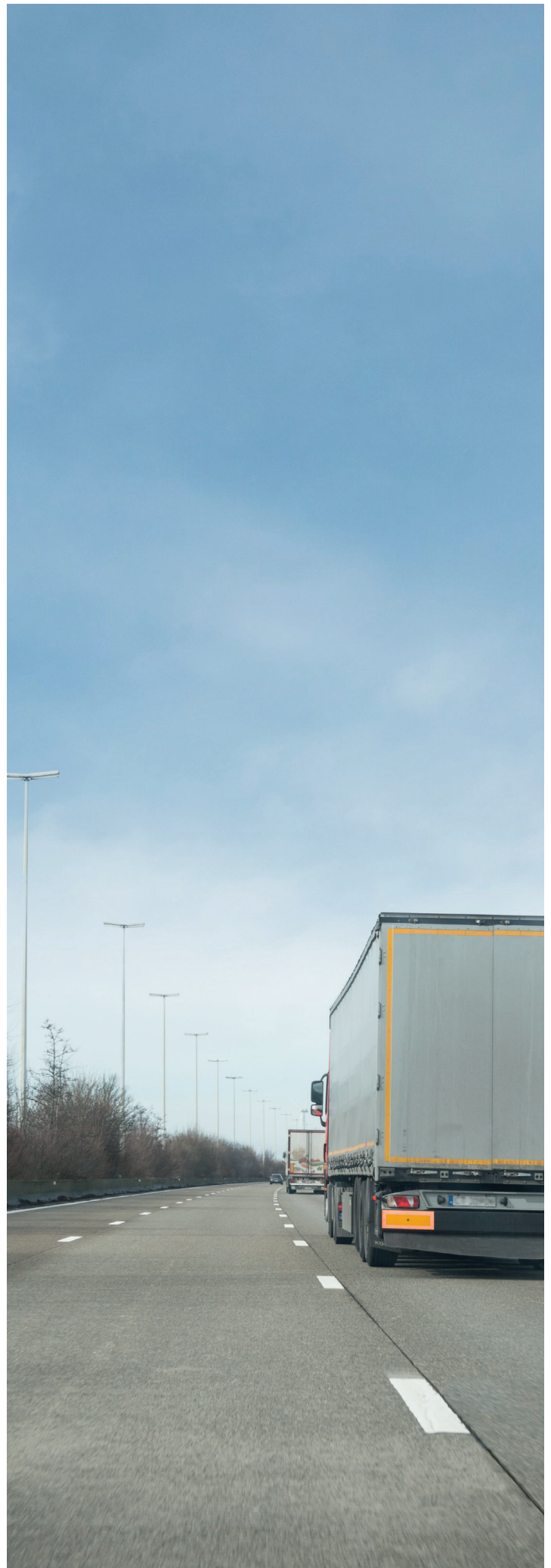
MIGUEL DERRIKS
RESPONSABLE IT

KILOMÈTRES

Par mois, par région * | 2017



(*) Routes taxées uniquement





Rapport financier

La gestion financière de Viapass se compose de 3 piliers de taille différente :

Le pilier principal consiste dans le règlement de l'indemnité aux prestataires SSP et EETS par les précepteurs de péages. Il s'agit d'une opération blanche étant donné que l'ensemble du montant qui est versé par les précepteurs de péage profite intégralement aux prestataires de services. Cette activité est toutefois devenue un peu plus complexe étant donné que deux nouveaux prestataires – Eurotoll et Total – se sont ajoutés à ceux qui étaient déjà actifs depuis le début du prélèvement kilométrique. Tout comme l'année précédente, tout a été exécuté selon l'échéance prévue.

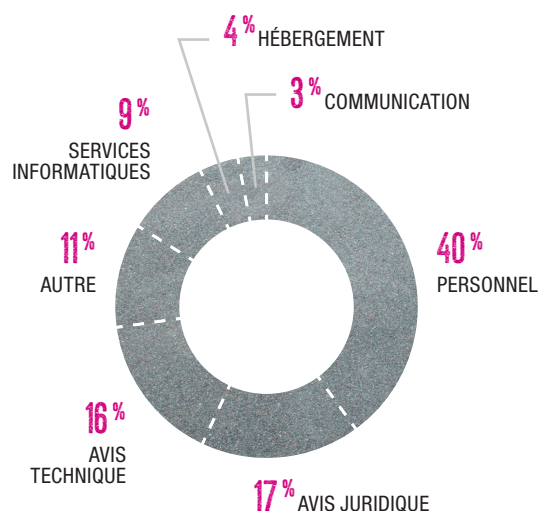
La certification de nouveaux prestataires de services est également un exercice du même type, étant donné que l'indemnité qui est demandée aux candidats sert au paiement des services et biens qui sont nécessaires à l'exécution des tests. Cette activité en équilibre financier a été très intensive en 2017 et a mené à la certification de Total, Eurotoll et partiellement de Telepass.

Économie

Le fonctionnement de Viapass n'a pas dépassé le budget prévu. La principale raison à cet égard était que les réalisations et l'expertise acquise lors du démarrage du projet ont permis de limiter le nombre de projets en sous-traitance, surtout sur le plan technique.

Pour finir, le recrutement d'un collaborateur stratégique, qui était prévu pour le début de l'année, n'a eu lieu qu'à la fin de 2017, ce qui a résulté en un excédent dans le bilan.

RÉPARTITION DES COÛTS



Actifs

(EN EUR)	ANN.	2016	2017
ACTIFS IMMOBILISES			
I. Frais d'établissement	20		
II. Immobilisations incorporelles (ann. I, A)	21		
III. Immobilisations corporelles (ann. I, B)	22/27	12.422,67	26.698,41
A. Terrains et constructions	22		
B. Installations, machines et outillage	23		
C. Mobilier et matériel roulant	24	5.031,78	20.128,73
240000 Mobilier	24	1.570,72	2.670,71
240009 Amortissements Mobilier	24	-392,68	-1.061,36
240200 Matériel Informatique	24	18.782,40	43.504,42
240290 Amortis. Matériel Informatique	24	-14.928,66	-24.985,04
D. Location-financement et droits similaires	25		
E. Autres immobilisations corporelles	26	7.390,89	6.569,68
260000 Frais d'aménagements de locaux loués	26	8.212,10	8.212,10
260900 Amort./ Frais d'aménag. de locaux loués	26	-821,21	-1.642,42
F. Immobilisations en cours et acomptes versés	27		
IV. Immobilisations financières (ann. I, C et II)	28	994,23	135,00
288000 Cautionnements versés en numéraire	28	155,00	135,00
288100 Caution Partena	28	839,23	
TOTAL ACTIFS IMMOBILISES	20/28	13.416,90	26.833,41



“Même si davantage de prestataires viennent s'ajouter, nous continuons de veiller à ce que chaque euro parvienne chez son destinataire.

THIERRY PEETERS
MANAGER FINANCIER

(EN EUR)	ANN.	2016	2017
ACTIFS CIRCULANTS			
V. Créances à plus d'un an	29		
A. Créances commerciales	290		
B. Autres créances	291		
VI. Stocks et commandes en cours d'exécution	3		
A. Stocks	30/36		
B. Commandes en cours d'exécution	37		
VII. Créances à un an au plus	40/41	447.915,89	158.801,52
A. Créances commerciales	40	395.974,73	52.318,48
400000 Clients	40	24.000,00	
404000 Produits à recevoir (factures à établir)	40	371.974,73	52.318,48
B. Autres créances	41	51.941,16	106.483,04
411600 TVA à récupérer Régularisation	41	31.265,21	106.483,04
416500 Provison ONSS	41	20.675,95	
VIII. Placements de trésorerie (ann. II)	50/53		
IX. Valeurs disponibles	54/58	428.690,70	1.475.428,37
550100 Belfuis cpte vue 910-198938-20	54/58	130.340,83	1.475.425,49
550200 Belfius Tres BE65 091-7096	54/58	298.349,87	2,88
X. Comptes de régularisation	490/1	3.349,68	3.259,37
490000 Charges à reporter	490/1	3.349,68	3.259,37
TOTAL ACTIFS CIRCULANTS	29/58	879.956,27	1.634.229,89
TOTAL DE L'ACTIF	20/58	893.373,17	1.664.322,67

Passif

(EN EUR)	ANN.	2016	2017
CAPITAUX PROPRES			
I. Capital (ann. III)	10	498.000,00	498.000,00
A. Capital souscrit	100	498.000,00	498.000,00
100000 Capital souscrit	100	498.000,00	498.000,00
B. Capital non appelé	101		
II. Primes d'émission	11		
III. Plus-values de réévaluation	12		
IV. Réserves	13		
A. Réserve légale	130		
B. Réserves indisponibles	131		
1. Pour actions propres	1310		
2. Autres	1311		
C. Réserves immunisées	132		
D. Réserves disponibles	133		
V. Bénéfice reporté	140		
Perte reportée	141	-43.993,80	600.982,76
140000 Bénéfice reporté	141	-43.993,80	600.982,76
VI. Subsidés en capital	15		
TOTAL CAPITAUX PROPRES	10/15	454.006,20	1.098.982,76
PROVISIONS ET IMPOTS DIFFERES			
VII. A. Provisions pour risques et charges (ann. IV)	160/5		
B. Impôts différés	168		
TOTAL PROVISIONS ET IMPOTS DIFFERES	16		



Le fait de créer de la valeur pour le citoyen, l'économie, l'environnement et les autorités est motivant.

DANNY DEVOLDERE
CONSEILLER JURIDIQUE & GDPR

(EN EUR)	ANN.	2016	2017
DETTES			
VIII. Dettes à plus d'un an (ann. V)	17		
A. Dettes financières	170/4		
1. Etablissements de crédit, dettes de location-financement et assimilées	172/3		
2. Autres emprunts	174/0		
B. Dettes commerciales	175		
C. Acomptes reçus sur commandes	176		
D. Autres dettes	178/9		
IX. Dettes à un an au plus (ann. V)	42/48	403.199,21	599.025,91
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	42		
B. Dettes financières	43		
1. Etablissements de crédit	430/8		
2. Autres emprunts	439		
C. Dettes commerciales	44	312.058,44	492.298,49
1. Fournisseurs	440/4	312.058,44	33.686,00
440000 Fournisseurs	440/4	272.124,65	424.926,49
444000 Factures à recevoir	440/4	39.933,79	9.686,00
444100 Notes de crédit à établir			24.000,00
2. Effets à payer	441		
D. Acomptes reçus sur commandes	46		
E. Dettes fiscales, salariales et sociales	45	91.140,77	106.726,47
1. Impôts	450/3	12.401,73	322,80
451200 Compte courant admin. T.V.A. à payer	450/3	12.401,73	
451600 TVA due régularisation	450/3		322,80
2. Rémunérations et charges sociales	454/9	78.739,04	106.403,67
456400 Sécurité sociale à payer	454/9		14.474,66
455200 Rémunérations employés à payer	454/9		793,18
456000 Pécules de vacances à payer	454/9	79.376,04	91.135,83
459730 CHQ Repas à payer	454/9	-637,00	
F. Autres dettes	47/48		0,95
X. Comptes de régularisation	492/3	36.167,76	
492000 Charges à imputer	492/3	36.167,76	
TOTAL DETTES	17/49	439.366,97	
TOTAL DU PASSIF	10/49	893.373,17	1.698.008,67

Résultats

(EN EUR)	ANN.	2016	2017
I. Produit d'exploitation		2.668.421,16	3.023.818,47
Chiffre d'affaires (mention facultative)	70	314.000,00	491.000,00
705000 Prestations de services	70	314.000,00	491.000,00
Autres produits d'exploitation	71/4	2.354.421,16	2.532.818,47
734100 Dotations Fonct. Région Wallone	71/4	934.064,89	209.473,10
734101 Prestations SOFICO	71/4		799546,37
734110 Dotations Région Bruxelles Capitale	71/4	152.859,48	164.013,00
734120 Dotations Fonct. Région Flamande	71/4	1.255.737,95	1.356.136,00
749050 Régularisation Taux TVA déduct. Ach Div.	71/4	3.719,06	
749100 Avantages en nature	71/4	5.399,78	3.650,00
749200 Récupérations Avocat litiges	71/4	2.640,00	
II. Frais d'exploitation			-2.375.641,97
Approvisionnements, marchandises, services et biens divers	60/61	-1.846.106,01	-1.541.469,72
610000 Loyers et charges locatives	60/61	-71.152,88	-68.917,40
611000 Frais de bureau	60/61	-22.907,79	-5.103,68
612200 Presse, Revue de presse et hosting	60/61	-20.016,78	-14.053,00
612201 Communications autres et Honoraires	60/61	-86.756,68	-74.141,44
612520 Test et développement diverses OBU	60/61	-218,31	-14.361,84
613100 Assurance incendie	60/61	-285,35	-136,16
612330 Matériel informatique	60/61		-2.471,88
613150 Assurance RC	60/61	-998,88	-431,90
613211 Hon.conseil juridiq.contentieux Avocats	60/61	-398.866,69	-317.655,98
613212 Honoraires Commissaire aux Comptes	60/61	-2.027,89	-4.380,67
613213 Honoraires Comptables, Experts-Comptable	60/61	-9.545,61	-5.250,56
613214 Honoraires autres	60/61	-1.486,51	
613215 Frais de Recrutement	60/61	-7.706,41	-5.845,35
613216 Honoraires Consultance Technique	60/61	-374.341,55	-57.416,52
613217 Honoraires Consultance Financière	60/61	-124.304,10	-124.962,18
613222 Honoraires Architectes et Design TIC	60/61	-203.269,95	-85.093,33
613230 EETS Certifications	60/61	-280.374,16	-421.354,58
613231 EETS Informatique	60/61	-33.952,07	-35.000,00
613250 Publications légales	60/61	-547,62	
613260 Jetons de Présence	60/61	-45.450,00	-105.425,97
613270 Honoraires Secretariat Social	60/61	-5.627,80	-6.614,95
613335 Services Informatiques, Datacenter	60/61	-11.815,13	-26.395,03
613355 Frais de Missions Externes	60/61	-12.970,48	-12.145,35
615100 Frais de Formation	60/61	-285,00	-739,50
616100 Véhicules	60/61	-14.418,53	-14.514,86
617100 Personnel mis à disposition	60/61	-116.779,84	-139.057,59

(EN EUR)	ANN.	2016	2017
Rémunérations, charges sociales et pensions (ann. VI,2)	62	-813.454,15	-833.003,32
620200 Employés – Rémunérations	62	-471.590,06	-532.510,92
620210 PV employés payés	62	-99.047,83	-34.754,16
620220 Prime de fin d'année	62	-41.490,94	-45.012,27
621000 Cotisations patr. d'ass. soc. / salaires	62	-177.759,30	-179.333,37
623000 Assurances du personnel	62	-4.351,99	-23.306,79
623130 Frais de déplacement employés	62	-5.267,70	3.224,54
623730 CHQ Repas	62	-9.154,59	-9.550,56
625000 Dotations aux prov. pour péc. vacances	62	-79.376,04	-91.135,83
625100 Utilisat des. prov. pour péc. Vac. (-)	62	74.584,30	79.376,04
Amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	630	-7.455,49	-11.546,27
630200 Dotations aux amort. / immob. corp.	630	-7.455,49	-11.546,27
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	-337,59	-1.168,93
Charges d'expl. portées à l'actif au titre de frais de restructuration	649		
III. Bénéfice d'exploitation	70/64	1.067,92	648.176,50
Perte d'exploitation	64/70		
IV. Produits financiers	75	476,17	40,31
V. Charges financières	65	-1.419,38	-3.229,72
VI. Bénéfice courant avant impôts	70/65	124,71	
Perte courante avant impôts	65/70		
VII. Produits exceptionnels	76		
VIII. Charges exceptionnelles	66		
IX. Bénéfice de l'exercice avant impôts	70/66	124,71	644.987,09
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	-124,71	
670010 PM sur Intérêts compte courant	67/77	-124,71	-10,53
XI. Bénéfice de l'exercice	70/67	0,00	644.976,56
Perte de l'exercice	67/70		
XII. Prélèvements sur les réserves immunisées	789		
Transferts aux réserves immunisées	689		



“

Viapass est pour nous un exemple d'entreprise publique efficacement gérée, une maison ouverte et la preuve que la collaboration entre les régions dans ce pays peut également bien se dérouler.

FRANK VAN GOOL
RENTA



Éditeur responsable

Johan Schoups, Administrateur général Viapass

Composition

Edward Claessens, Communication manager

Photographie

Stephanie Fraikin

Création

www.linknv.be

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

www.viapass.be

