



RAPPORT ANNUEL 2022

LE CIEL SE DÉGAGE-T-IL ?

Viapass

LE CIEL SE DÉGAGE-T-IL ?

Rapport annuel 2022



TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE	4
AGENDA	6
LES CHIFFRES	10
01 A LA UNE	12
02 LES PRESTATAIRES DE SERVICE EETS	18
03 CONTRÔLE & SANCTION	22
04 INFORMATIQUE & ANALYSE DE DONNÉES	26
05 COMMUNICATION	34
06 RECRUTEMENT & SÉLECTION	38
07 STATISTIQUES	40
08 FINANCES	48
09 INVESTISSEMENT EN MOBILITÉ	56



PRÉFACE



Chers lecteurs,

Vous trouverez ici le huitième rapport annuel de Viapass. Celui-ci présente un aperçu de nos activités pour l'exercice 2022. Cette année s'est révélée plus mouvementée que nous ne le pensions initialement. En effet, lors des vœux de Nouvel An 2022, le chapitre de la pandémie de coronavirus semblait enfin terminé, et l'ambiance générale était au soulagement. Notre répit fut de courte durée puisque les développements en Ukraine ont non seulement bouleversé les règles du jeu géopolitique, mais aussi déséquilibré l'économie internationale.

Rien de comparable toutefois avec la période « coronavirus ». En effet, les prix de l'énergie ont très vite explosé, entraînant dans leur sillage des taux d'inflation records. Afin de maintenir le pouvoir d'achat, les salaires ont été augmentés au rythme de l'inflation. Résultat : une spirale ascendante, une chute de la consommation et, après un certain temps, un ralentissement de l'appareil de production.

Le secteur du transport routier n'a pas non plus été épargné par cette crise. Les gestionnaires de flotte ont dû faire face non seulement à la hausse des prix de l'énergie et des coûts salariaux, mais également à une baisse des commandes de leurs clients. Ce dernier point s'est traduit par une diminution du nombre de kilomètres parcourus sur nos routes, comme vous pourrez le découvrir dans ce rapport. Cependant, force est de constater que, dans l'ensemble, le secteur du transport routier a étonnamment bien résisté et a à nouveau livré des prestations impressionnantes en 2022.

Toutes les données sur les 150 000 camions qui, en moyenne, sillonnent quotidiennement les routes belges sont transmises à Viapass par les sept prestataires de service désormais actifs dans notre pays. Viapass centralise à la fois les données de parcours anonymisées et le paiement des prélèvements kilométriques facturés, et contrôle ainsi le tout pour le compte des Régions. Au cours de l'année écoulée, Viapass a développé un hub informatique interne qui transmet les bonnes données aux bonnes personnes du prélèvement kilométrique.

Ceci illustre parfaitement la manière dont Viapass fournit ses services à tous les acteurs du prélèvement kilométrique en Belgique : les Régions, les prestataires de service, les gestionnaires de flotte et les conducteurs de poids lourds. L'association jouit d'ailleurs d'une excellente réputation dans toute l'Europe, comme en témoignent les demandes de partage de connaissances et d'expertise que reçoit Viapass de la part d'autres pays et régions.

En ma qualité d'Administrateur général, je ne peux qu'être fier et satisfait de diriger une telle équipe.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Schoups', with a long horizontal stroke extending to the right.

Johan Schoups
Administrateur général de Viapass

AGENDA

01 En **janvier** 2022, nous pensions que le pire était derrière nous. Après deux années surréalistes, la crise du coronavirus semblait enfin sous contrôle. Le télétravail qui s'était généralisé pendant la pandémie était partiellement entré dans les mœurs pour les emplois ne nécessitant pas une présence à plein temps dans l'entreprise. L'économie avait redémarré, et le travail avait retrouvé son rythme d'avant février 2020.

Traditionnellement, Viapass publie au début du mois les chiffres de l'exercice précédent. Pour 2021, les recettes consolidées des trois régions s'élevaient à 814,1 millions d'euros, soit 78 millions d'euros de plus que l'année précédente. Cette hausse s'explique en partie par l'indexation des taux que les Régions sont autorisées à mettre en œuvre une fois par an, mais surtout par le nombre record de poids lourds sur nos routes pendant et après la pandémie et par les kilomètres supplémentaires parcourus par ceux-ci. Tous les chiffres peuvent être trouvés, comme chaque année, pour chaque trimestre, sur la [page des statistiques du site Viapass](#).

Comme les années précédentes, la Wallonie (SOFICO) a adapté ses tarifs à l'indice des prix à la consommation au 1er janvier. Aucune route à péage supplémentaire n'est venue s'ajouter au réseau.

Le premier mois de l'année a également été marqué par des remaniements au sein du Conseil d'administration de Viapass. Dominique Dartre est ainsi devenu président, en sa qualité de nouveau chef de la délégation wallonne. Il succédait à Frédéric de Bueger. À ses côtés, Frédérique Legros, Michaël Almer (en

remplacement de Jacques Dehalu) et Jean-Louis Gilles ont également rejoint le Conseil. M. Pascal Lehance est quant à lui devenu commissaire du gouvernement.

02 En **février**, Viapass a entamé son exercice annuel d'audit des prestataires du Service européen de télépéage, ou SET (EETS en anglais). Des réunions en face à face ont ainsi été organisées avec chaque prestataire de service, afin de passer en revue l'année écoulée et d'examiner les recettes, les dépenses, les erreurs éventuelles et les améliorations possibles. Ces réunions sont particulièrement fructueuses, car elles permettent d'améliorer le traitement des factures et des recettes, et d'optimiser les relations entre les usagers de la route et les prestataires de service. Le système Viapass évolue ainsi en permanence pour rester la machine bien huilée que nous connaissons aujourd'hui.

Depuis ses débuts, Viapass a toujours pratiqué la politique de la porte ouverte vis-à-vis de ses trois principales parties prenantes : les usagers, les Régions et les prestataires de service. Dans le droit fil de cette philosophie de communication ouverte, l'association a réalisé une vidéo d'entreprise. Celle-ci peut être visionnée sur YouTube : "[Viapass, pour une mobilité meilleure et plus verte](#)".

Le mois de février a vu se produire un événement qui a eu un retentissement sans précédent dans le monde et aussi dans le secteur routier : en Ukraine, un conflit qui allait avoir des répercussions mondiales a commencé. Le secteur routier n'a pas été épargné par les retombées de cette guerre : dans les mois qui ont suivi, les prix de l'énergie se sont

littéralement envolés. Cette montée en flèche s'est répercutée sur le transport routier de marchandises et, bien sûr, sur l'ensemble de l'économie.

Les experts juridiques des Régions ont travaillé à la « lex specialis » appelée à régler les spécificités de la directive européenne relative à l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier pour chaque État membre. Viapass présidait cette réunion.

03 La directive 2022/362 a été publiée au Journal officiel de l'Union européenne (L69/1) au mois de **mars**.

Le contrat DBFMO conclu entre Viapass et Satellic stipule que l'opérateur local doit stocker un nombre suffisant d'On Board Units (OBU) pour répondre à la demande de chaque utilisateur. Le stock entreposé chez WAAK est d'environ 120 000 unités. WAAK est une entreprise manufacturière qui a reçu le label « Champion ODD » en 2022 (« Objectifs de



L'entreprise manufacturière WAAK qui stocke des OBUS a reçu le label « Champion ODD » en 2022 (« Objectifs de développement durable ») des Nations Unies.

« Après deux années irréelles, la crise du coronavirus était enfin sous contrôle. »

développement durable » ; un programme des Nations Unies visant à encourager les entreprises à devenir plus durables).

04 En **avril**, Viapass et Satellic ont rendu visite à WAAK afin d'inspecter les installations.

Au cours du même mois, le Conseil d'administration a approuvé la proposition de Viapass d'établir une coopération avec le Danemark et avec la Collectivité européenne d'Alsace (CEA) pour le lancement de leur système de prélèvement kilométrique. La CEA peut ainsi se connecter au hub de Viapass, qui relie déjà tous les prestataires de service aux percepteurs de péages, d'une part, et aux services de contrôle, d'autre part, via l'épine dorsale informatique centrale de Viapass. Le Danemark a finalement décidé de conserver cette activité en interne. Les Pays-Bas, quant à eux, souhaitent bénéficier de l'expertise acquise par Viapass et feront appel aux services de l'association belge en tant que consultante externe lors de l'introduction de leur système de prélèvement kilométrique.

« En 2022, le nombre de poids lourds sur la route tout comme le nombre de kilomètres ont augmenté. »



05 En **mai**, Viapass a publié son rapport annuel pour l'année 2021. À cette occasion, l'Administrateur général a donné plusieurs interviews. Son principal message : en 2022, le nombre de poids lourds sur nos routes a atteint des sommets sans précédent, soit 41,1 millions, et davantage de kilomètres ont été parcourus. Il apparaît donc clairement que le secteur du transport routier n'a pas souffert des derniers mois de la pandémie.

06 En **juin**, le prestataire de service MSTS a informé Viapass de son souhait d'interrompre ses tests d'accréditation en tant que prestataire de service pour le prélèvement kilométrique en Belgique.

07 En **juillet**, Viapass a signé un contrat avec W.A.G. Payment Solutions. Cette société tchèque est ainsi devenue le septième prestataire de service disponible pour les usagers de la route pour le prélèvement kilométrique en Belgique.



Entre-temps, les Régions ont décidé de rembourser le prélèvement kilométrique pour les transports humanitaires vers l'Ukraine et ses pays voisins. Pour ce faire, le site web propose un formulaire en ligne que les transporteurs doivent faire approuver avant leur voyage.

08 En **août**, le prestataire de service MSTS a officiellement fait savoir à Viapass que l'entreprise mettait un terme à ses activités en matière de prélèvement kilométrique en Belgique, à la suite d'une reprise. Le site web de Viapass et le registre des SET ont été mis à jour en conséquence.

09 In **septembre**, Toll4Europe, l'un des sept prestataires de service de Viapass, a fêté son cinquième anniversaire.

Le même mois, DKV, partenaire commercial de Toll4Europe, a rendu visite à Viapass pour une séance d'information.

10 En **octobre**, l'Administrateur général Schoups a fait une présentation sur l'état actuel du prélèvement kilométrique et les projets à venir au congrès ITS à Bruxelles.

L'indexation prochaine des tarifs en janvier a fait l'objet d'un large communiqué de presse. Les journaux L'Écho et De Tijd, ainsi que le magazine Flows, en ont parlé en détail dans le cadre d'un entretien de l'Administrateur général Schoups.

Toujours en octobre, Viapass, en collaboration avec l'opérateur belge Satellic, a organisé un exercice de continuité des activités. Celui-ci a permis d'examiner un certain nombre de scénarios de risques possibles et, surtout, d'évaluer les solutions proposées afin de garantir la fiabilité opérationnelle de l'ensemble du dispositif de péage.

11 En **novembre**, la Flandre a lancé une vaste étude sur l'élargissement et le verdissement possibles du prélèvement kilométrique. Viapass y a mis à profit ses connaissances et son expertise en matière de prélèvement kilométrique.

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

120 points de service
147 231 OBU/jour ouvrable

INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES

investissements fonctionnement Viapass

 FL 54 %

 WA 40 %

 BR 6 %

participation aux frais du système

 FL 62,2 %

 WA 35,62 %

 BR 2,18 %

Chaque trimestre, la distance soleil-terre +/- 149 600 000 km

KMS PAYANTS 2022: +/- 5 444 000.000 km



110 million kms payants/semaine

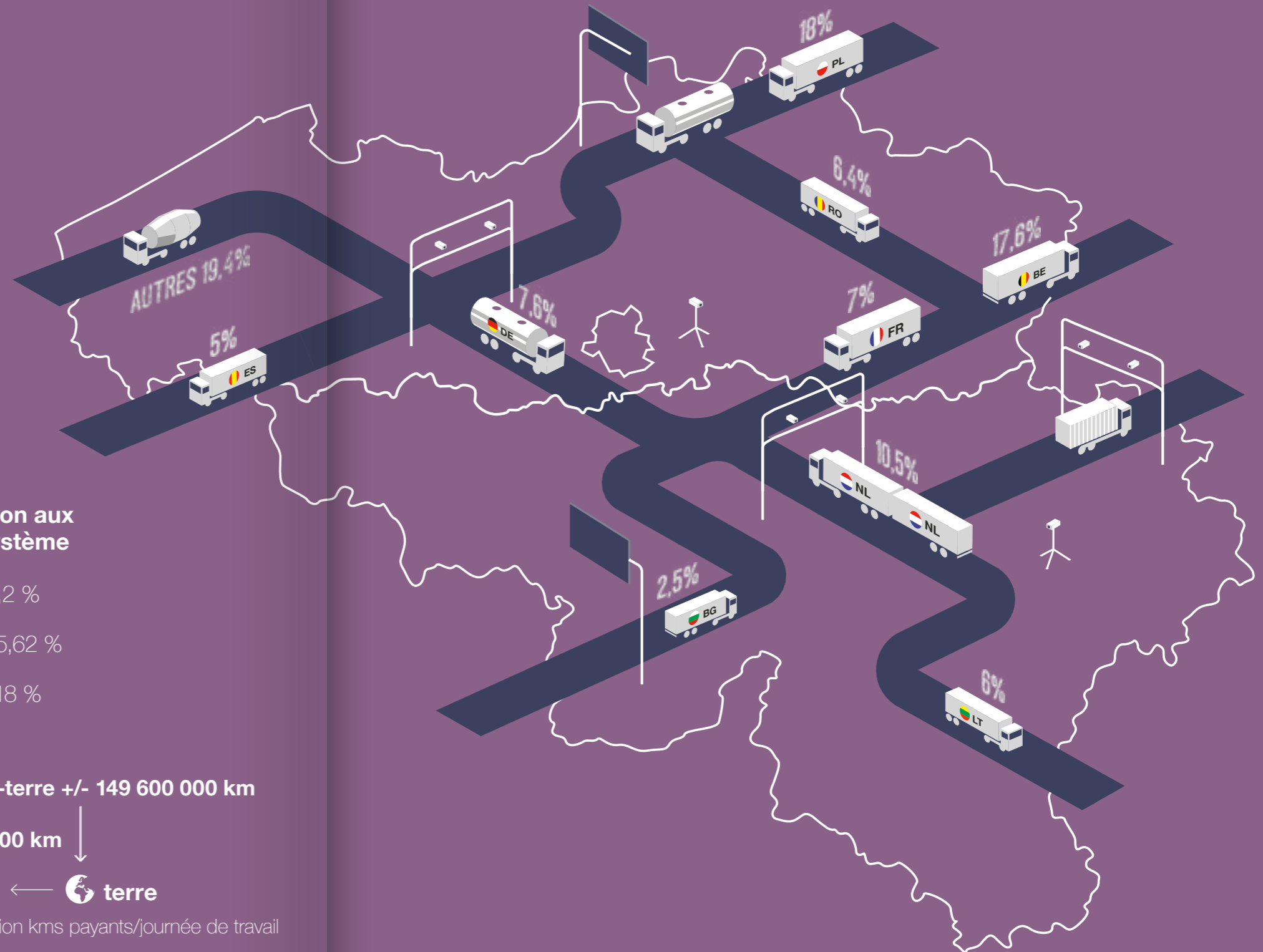
16,6 million euros/semaine



20 million kms payants/journée de travail

3,1 million euros/journée de travail

OBU ENREGISTRÉS PAR PAYS



01

A LA UNE

LE SECTEUR DU TRANSPORT EN TEMPS DE CONFLIT GÉOPOLITIQUE

C'est avec un immense soulagement que nous avons levé nos coupes de champagne à l'arrivée de l'année 2022 : nous étions enfin sortis de cette pandémie du coronavirus qui avait mis le monde à l'arrêt pendant deux longues années. Pourtant, un mois et demi plus tard à peine, une catastrophe s'annonçait : le conflit international en Ukraine.

Les exportations de pétrole et de gaz ont été impactées. La crise énergétique pouvait commencer. L'augmentation des prix de la plupart des matières premières qui s'est ensuivie a fait exploser l'inflation, et les coûts salariaux se sont envolés.

L'économie européenne est très durement touchée par la guerre et en subit les répercussions à plusieurs niveaux. D'une part, la production est perturbée en raison d'un manque de matières premières et, d'autre part, les acheteurs se montrent plus frileux. Le secteur du transport, et plus particulièrement le transport routier, en essuie les conséquences. Si les kilomètres parcourus étaient restés stables et avaient même augmenté pendant les années de pandémie, ils se sont stabilisés en 2022, et ont même accusé un léger recul à partir du mois de juillet.

Le nombre total de poids lourds présents sur le réseau routier a lui aussi diminué. Alors que 40,8 millions de camions étaient encore recensés sur nos routes en 2021, ce nombre est tombé à 40,5 millions en 2022, soit quelque 300 000 camions de moins. Le rapport entre les camions étrangers et belges est resté le même au cours de ces deux années : 52,4 % pour la part belge et 47,6 % pour la part étrangère.

« À première vue, ces chiffres peuvent sembler contradictoires », relève Johan Schoups, administrateur général de Viapass, « mais il apparaît que les transporteurs belges continuent à circuler davantage dans leur propre pays, tandis que les étrangers traversent rapidement la Belgique. Cela explique ces parts égales, malgré la différence dans le nombre de camions ces deux dernières années. »



« Les recettes du prélèvement kilométrique ont légèrement augmenté, en raison de l'adaptation des tarifs à l'indice des prix à la consommation. »

La comparaison avec les années de pandémie est révélatrice. Alors que l'on avait beaucoup craint l'impact des mesures sanitaires et des confinements, surtout, sur l'économie, les appareils de production et de distribution n'avaient au final pas été trop durement touchés. Après une légère baisse des chiffres du transport au cours du premier semestre 2020, le secteur s'était redressé assez rapidement et avait même affiché des résultats en hausse à la fin de l'année.



Un transport humanitaire en Ukraine

Il n'en va pas de même pour l'exercice 2022. Les recettes du prélèvement kilométrique ont certes légèrement augmenté, mais les tarifs ont été adaptés à l'indice des prix à la consommation. Or, la hausse enregistrée est inférieure à celle de l'index, ce qui signifie une diminution nette du nombre de kilomètres soumis au péage (c'est-à-dire des distances parcourues par les camions sur les routes à péage). Cette baisse représente une réduction de 85 millions de kilomètres payants, soit 1,5 %. Si l'on compare les chiffres du second semestre 2022 à ceux de la même période de 2021, ce recul atteint même les 2,6 %.

Cette situation suscite de vives inquiétudes dans les rangs des transporteurs, inquiétudes relayées par leurs fédérations respectives. Dans ce qui suit, les trois fédérations donnent leur vision sur les évolutions.



FEBETRA: LES DÉFIS DU SECTEUR

D'après Philippe Degraef, directeur de la Fédération belge des transporteurs et des prestataires de service logistiques Febetra, l'année 2022 avait commencé sous le signe de l'espoir pour le secteur des transports. La pandémie semblait s'éloigner, et la demande de transport dépassait l'offre, ce qui rassurait les transporteurs dans la négociation des prix. Du moins, jusqu'au 24 février 2022... La guerre en Ukraine a fait exploser les prix de l'énergie et des matières premières. Tout s'est renchéri, et le transport n'a pas fait exception à la règle. Dans un premier temps, notre économie a tenu, mais les premiers signes d'une récession imminente sont apparus dès la mi-2022, entraînant une légère baisse de la demande de transport.

En Belgique, la hausse des prix s'accompagne automatiquement d'une indexation des salaires. Les entreprises de transport craignent que cette spécificité belge leur fasse perdre encore davantage de terrain sur la scène internationale. Résultat : pour les transporteurs belges, 2023 s'annonce bien sombre. Sans compter que, comme beaucoup d'autres secteurs, les transports sont confrontés à une pénurie de personnel, et surtout de conducteurs. Quatre conducteurs sur dix prendront leur retraite dans les 15 ans à venir et devront être remplacés par de nouveaux travailleurs. Le secteur investit donc massivement dans des initiatives susceptibles de pousser les jeunes en quête d'un métier aventureux à s'intéresser au poste de conducteur de poids lourds.

La transition énergétique vers des véhicules zéro émission est également en cours dans le transport lourd. C'est ainsi que l'on voit se multiplier les camions électriques, mais aussi les camions roulant à l'hydrogène, au biogaz ou aux carburants synthétiques, suivant le type de transport, la distance et la charge utile. Cependant, de nombreuses questions restent en suspens concernant le coût de la nouvelle génération de véhicules et de leur impact sur l'infrastructure de recharge et la capacité du réseau. Les années à venir s'annoncent donc palpitantes et pleines de défis pour le secteur du transport. Cependant, une constante demeure : sans transport, le monde est à l'arrêt !



Philippe Degraef, Directeur de la Fédération belge des transporteurs et des prestataires de service logistiques Febetra

UPTR: ENTRE ESPOIR ET INCERTITUDE

Les transporteurs et logisticiens belges sont heureux d'avoir traversé la crise Covid sans trop de dommages. Si la moyenne des chiffres révèle que de nombreux opérateurs ont rencontré des difficultés (en raison de l'arrêt forcé des activités de leurs clients), 2021 a globalement été une bonne année pour les transporteurs belges, estime Michaël Reul, Secrétaire général de l'Union professionnelle du transport et de la logistique (UPTR).

L'analyse annuelle de la santé financière du secteur, réalisée pour l'UPTR par le cabinet de conseil BDO, illustre objectivement. Les chiffres de l'emploi et le nombre de camions immatriculés en Belgique avec une licence de transport belge semblent indiquer que l'année 2022 ne verra pas cette tendance positive s'inverser en dépit du début de la crise pétrolière ukrainienne.



Secrétaire général de l'Union professionnelle du transport et de la logistique (UPTR)

À vrai dire, les transporteurs craignent aujourd'hui moins les fluctuations du prix du pétrole que les initiatives politiques inconsidérées, qui n'ont souvent d'autre but que de combler des déficits budgétaires.

Pour un entrepreneur, le pire scénario, outre l'incertitude économique, c'est la redistribution des cartes en cours de partie.

Pour les transporteurs et les logisticiens, l'année 2023 commence avec une indexation annuelle unique (et historique) des salaires de 10,96 % qui affectera inévitablement la position concurrentielle des entreprises belges.

Le secteur craint fortement que de nouvelles pénalités lui soient imposées au cours de l'année 2023.

Depuis 2016, la confiance dans la politique régionale de prélèvement kilométrique est rompue. En cause : un manque systématique de prévisibilité des mesures.

Aux Pays-Bas, les opérateurs ont été informés des règles du jeu du prélèvement kilométrique quatre ans à l'avance. En Belgique, il est impossible de prévoir quoi que ce soit. Ce flou artistique témoigne d'un manque de respect à l'égard des entreprises.

TLV: CRAINTE DE L'IMPACT DES AUGMENTATIONS DE PRIX

A l'instar de nombreux autres secteurs, le transport routier de marchandises en Belgique a été affecté par la guerre en Ukraine. Sans surprise, l'évolution des prix du pétrole et du gaz y a joué un rôle important, constate Lode Verkinderen, Directeur de TLV, l'association professionnelle flamande du transport et de la logistique. Au début de la guerre, les transporteurs se sont heurtés à une hausse brutale et inédite des prix. Même les meilleures clauses « diesel » existantes n'ont pas suffi à répondre à l'urgence qu'il y avait à adapter les prix de vente. Il a donc fallu agir rapidement. Le fait que le gouvernement fédéral ait également fortement réduit l'avantage des accises récupérables n'a pas non plus aidé.

Déjà fortement retardée par la crise du COVID et la pénurie de puces qui s'est ensuivie, la livraison de véhicules neufs a elle aussi été fortement perturbée, notamment en raison d'un arrêt de l'approvisionnement en faisceaux de câbles.

Un autre effet indésirable et néanmoins essentiel de la hausse des prix du gaz se reflète dans l'évolution du prix de l'Adblue. Cet additif est nécessaire pour permettre aux camions de respecter les normes strictes d'émission. Le prix de ce produit a été multiplié plusieurs fois, au point que les producteurs envisagent un gel de la production. Cela pourrait résulter dans un arrêt complet du transport routier de marchandises. TLV espère qu'un tel scénario ne se présentera jamais.



Directeur de TLV, l'association professionnelle flamande du transport et de la logistique

Au moment d'écrire ces lignes, aucune récession sévère n'est encore tangible. Cependant, si cette hypothèse devait se matérialiser, le transport routier de marchandises en ressentirait très rapidement les premières répercussions. L'indexation automatique des salaires de plus de 11 % touche d'ores et déjà très durement l'ensemble de l'économie belge. Le secteur du transport à forte intensité de main-d'œuvre en souffrira plus encore. Cet effet tirera l'ensemble de la société belge vers le bas, même dans l'avenir, à moins que les corrections nécessaires ne soient enfin apportées.

02

LES PRESTATAIRES DE SERVICE EETS

COOPÉRATION AVEC LE PRESTATAIRE DE SERVICES PRINCIPAL SATELLIC

Lors de l'instauration du prélèvement kilométrique, les Régions ont conclu un contrat avec Satellic pour la construction, le financement et la gestion de l'ensemble du système de péage. Ce contrat prévoyait le développement et la maintenance des équipements de contrôle, des points de service 24/7 aux frontières belges et la distribution principal des On Board Units (OBU). Une collaboration optimale avec Satellic est donc d'une importance capitale pour le bon fonctionnement du système de péage en Belgique.

De concert avec les techniciens de Viapass, Satellic a consenti des efforts particuliers en 2022 pour rationaliser tous les processus TIC et business. Tous les intervenants ont veillé à réduire autant que possible les risques d'erreur humaine afin d'obtenir un environnement TIC stable. Pour la même raison, le nombre de mises à jour du logiciel a été réduit, et des exercices opérationnels ont également été organisés pour tester la stabilité et la redondance des différents systèmes et processus. L'accent a en outre été mis sur le renforcement de l'environnement TIC contre les attaques réseau et le piratage.



Les fonctionnalités informatiques seront également révisées en profondeur dans les points de service, à savoir les 120 sites où sont installés les distributeurs d'OBU. Toutes les stations-services seront réorganisées au cours des prochains mois, avec des lecteurs de cartes ATOS mis à jour, ainsi qu'un contrôle et une sécurité supplémentaires sur divers composants et interfaces. L'objectif pour l'avenir est de réduire au maximum le nombre d'erreurs, par exemple du fait des pannes de courant ou de réseau.

S'agissant des services aux utilisateurs, les paiements en espèces sont à nouveau autorisés aux points de service depuis début 2022, après la pandémie.

« D'autres moyens pour s'acquitter de l'obligation de péage sont examinés par Viapass ensemble avec les prestataires de service. »

Après avoir consulté le marché au cours de l'été 2022, Satellic a décidé de recourir à un autre partenaire de centre d'appels pour répondre aux demandes téléphoniques et aux e-mails. Ce nouveau centre d'appels fera l'objet d'un suivi minutieux à la lumière de SLA imposés, afin de garantir que les demandeurs soient servis de manière rapide, efficace et effective.

D'autres moyens pour s'acquitter de l'obligation de péage sont examinés par Viapass ensemble avec les prestataires de service. Par exemple, un projet actuellement à l'étude vise la mise en œuvre de « tickets de route » basés sur la distance en cas de défaillance technique de l'OBU pendant le trajet, ou pour les utilisateurs occasionnels. Dans le même ordre d'idées, la possibilité d'un péage par smartphone est analysée. Un logiciel spécial sur les smartphones pourrait, si nécessaire, être utilisé comme alternative à un On Board Unit.

Cependant, la mise en œuvre effective de tels systèmes n'est pas pour tout de suite.

LES PRESTATAIRES DE SERVICE EETS (SET)

Lors de l'instauration du prélèvement kilométrique en 2016, les usagers avaient le choix entre deux prestataires de service : Satellic et la société française Axxès. Cette situation était tout à fait conforme à la volonté de l'Europe de lutter contre les monopoles de prestataires EETS (en français, Service européen de télépéage, ou SET). Aujourd'hui, six prestataires EETS opèrent en Belgique aux côtés du prestataire de service national Satellic. Ensemble, ils assurent la facturation et la perception des prélèvements kilométriques ainsi qu'une gamme variée de services complémentaires. Pour ce qui est de cette première fonction, primordiale, ils font l'objet d'une surveillance étroite de la part de Viapass afin de garantir l'adéquation de leurs actions et d'améliorer le service. Ainsi, Viapass a fait remarquer à plusieurs reprises aux prestataires de service que si un utilisateur dispose de deux OBU qui fonctionnent simultanément lors de ses déplacements en Belgique, il revient aux prestataires de service d'organiser le remboursement avec le client, et non à Viapass, qui n'intervient pas dans ce processus.

Des concertations ont eu lieu avec les services de contrôle des trois Régions afin de rationaliser le processus des amendes en cas d'infraction,

de mieux informer les Régions des interventions des uns et des autres, et de réduire les discussions ou les contestations après les faits.

Des changements sont également intervenus dans les offres des prestataires de service EETS.

Par exemple, le prestataire de service MSTs a décidé de cesser ses activités en Belgique en juin, après que la société a été reprise. Un peu plus tard, un nouveau prestataire de service, la société tchèque W.A.G. Payment Solutions, a démarré ses activités de services en Belgique. Cela porte le nombre total de prestataires de service à sept : le prestataire national Satellic et six prestataires européens.

À mesure qu'un nombre croissant de pays et de régions d'Europe s'orientent vers l'introduction de péages ou d'un prélèvement kilométrique, d'autres services complémentaires font leur apparition. Certains d'entre eux se chevauchent. C'est pourquoi la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, la France et l'Italie ont décidé de créer un groupe de travail afin d'examiner comment coopérer dans ces domaines pour que les processus puissent se dérouler plus facilement au-delà des frontières. Parallèlement, il existe un échange actif de pratiques d'excellence avec d'autres pays.



Les OBU des 7 prestataires de service belges

03

CONTRÔLE & SANCTION

CONTRÔLE ET SANCTION

Un prélèvement kilométrique nécessite un système de contrôle et de sanction à l'échelle de tout le pays. Dès le début du projet, tous les usagers ont été avertis que le prélèvement kilométrique s'accompagnerait d'un contrôle strict de la réglementation. C'est probablement l'une des raisons pour lesquelles 99 % des routiers l'ont si scrupuleusement respectée d'emblée. Ce pourcentage n'a pas beaucoup varié au fil des ans. Aujourd'hui, les infractions ne concernent que 0,23 % des véhicules. Cet excellent résultat s'explique principalement par le fait que le système de contrôle a prouvé son efficacité et sa fiabilité dès le premier jour.

Le contrôle est assuré par une combinaison de caméras fixes et mobiles, ainsi que par la présence d'agents contrôleurs sur la route. Trente-neuf portiques équipés de caméras ANPR et de lasers sont installés sur les routes principales en Belgique. Les caméras mobiles, souvent déplacées, et les véhicules de contrôle sont dotés du même équipement de surveillance. Ces dispositifs peuvent immédiatement déterminer si un camion est en possession d'un On Board Unit (OBU) activé et correctement configuré au moment du contrôle. Le système de contrôle est donc fiable et nécessite relativement peu de ressources. Chaque camion en circulation est contrôlé en moyenne trois fois par jour.

Depuis son lancement en 2016, le système a été affiné et a encore gagné en efficacité. Au fil des ans, davantage de données sont collectées sur les infractions et les types d'infractions. À la faveur des dernières évolutions, le centre de contrôle situé à Bruxelles, qui vérifie toutes les données des camions en cas de doute, peut désormais consulter instantanément l'historique complet d'un véhicule sur un écran, y compris les amendes en suspens. Replacer le véhicule au centre du système permet de réduire le risque d'erreurs ou d'inattentions. Ces dernières améliorations permettent également aux agents sur la route d'arrêter et de verbaliser les contrevenants sur la base d'un dossier encore plus solide.



« Une meilleure collaboration entre les régions engendre des contrôles encore plus performants et plus exacts. »

Les trois Régions collaborent aussi de manière plus étroite et plus ciblée dans le cadre de leurs contrôles, de sorte qu'il y a moins de vides juridiques.

Cette collaboration s'applique non seulement au niveau interrégional, mais aussi au niveau international. Grâce à Eucaris, une plateforme européenne d'échange de données sur les véhicules et leurs propriétaires, les dossiers pourront également être complétés et contrôlés encore plus efficacement. Autant d'éléments qui ont finalement conduit à des contrôles encore plus performants et plus exacts.

La page de la pandémie de COVID-19 et des confinements est désormais tournée. Le centre de sanction et de contrôle tourne à nouveau à plein régime, tant dans le back-office que sur la route. Ce retour à la normale a permis de déployer toute une série d'améliorations internes de la qualité, qui se poursuivront sans aucun doute en 2023. De quoi optimiser encore les performances d'un système de contrôle qui a déjà fait ses preuves.



04

INFORMATIQUE & ANALYSE DE DONNÉES

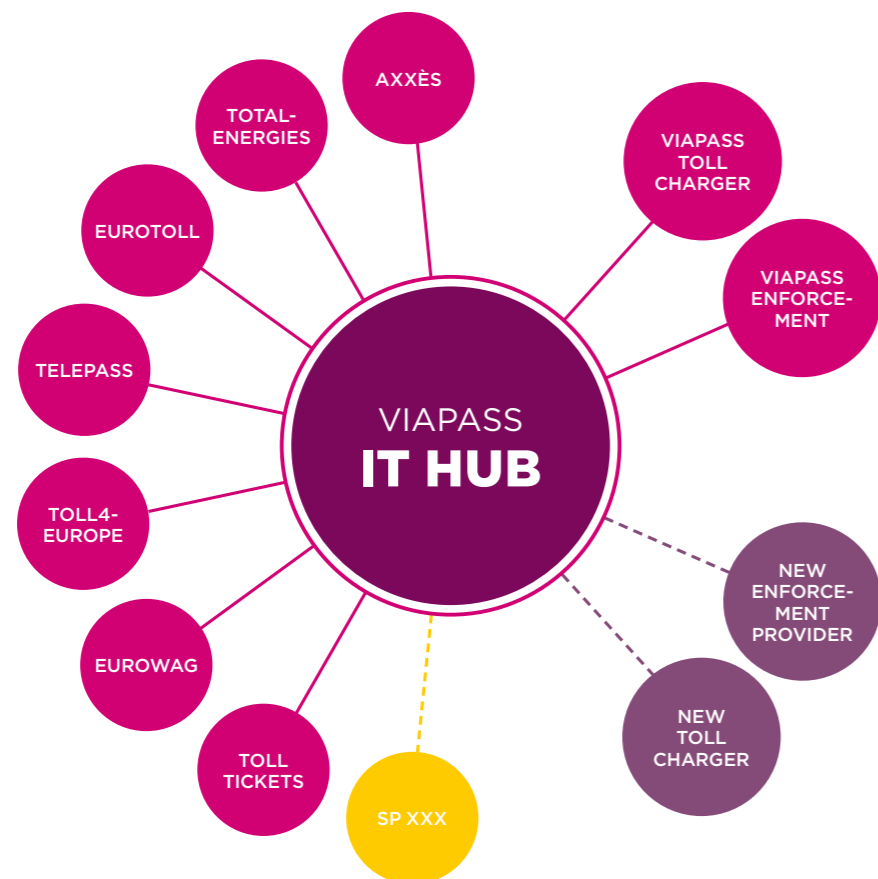
INFORMATIQUE ET ANALYSE DE DONNÉES

Le prélèvement kilométrique en Belgique s'appuie en grande partie sur l'informatique. Tous les kilomètres parcourus par les poids lourds sont comptabilisés par les OBU (On Board Units) et traités par des prestataires de service. Ceux-ci calculent ensuite le montant dû par les usagers, après quoi ils transfèrent les fonds perçus aux Régions au prorata du nombre de kilomètres parcourus sur le territoire de chacune d'entre elles. Avec une moyenne de 150 000 poids lourds sur les routes et sept prestataires de service actifs, les volumes de données à échanger entre les trois principaux

acteurs (Régions, prestataires de service et Viapass) sont colossaux. Afin de pouvoir gérer et maîtriser cette masse de données, un hub informatique a été créé. Le département IT de Viapass l'a complètement mis à jour l'année dernière afin de l'adapter aux règles du jeu actuelles. Il fait donc désormais office de connecteur électronique entre les prestataires de service et les percepteurs de péages. Le trafic de données est ainsi rationalisé. Quant aux nouveaux acteurs, il leur suffit de se connecter au lieu de devoir développer eux-mêmes toute la chaîne.



« C'est précisément dans le cadre de ce contrôle et des données statistiques que Viapass s'est forgé une solide réputation. »



Dès les premiers mois, le hub de Viapass a rendu de précieux services. Cette année, il s'est encore davantage professionnalisé et a en outre été utilisé pour les tests de reprise après sinistre et pour le contrôle des données statistiques.

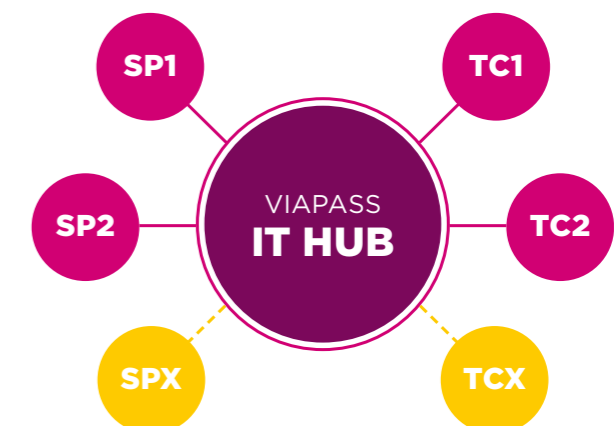
C'est précisément dans le cadre de ce contrôle et des données statistiques que Viapass s'est forgé une solide réputation. Bien que cette tâche ne fasse pas partie stricto sensu de sa mission, Viapass affine systématiquement ses statistiques anonymisées et les met à la disposition du public. Chaque trimestre, ces résultats sont publiés sur la page des statistiques du site web de Viapass.

En interne, les spécialistes data ont élaboré une plateforme de données permettant de générer facilement des cartes de données et des diagrammes.

De cette manière, pendant la crise du coronavirus, Viapass a pu alimenter régulièrement le Bureau fédéral du Plan en données précieuses qui lui ont permis de continuer à prendre le pouls de l'économie. Il est

également prévu à très court terme d'alimenter les tableaux de Statbel avec des données sur la mobilité et d'autres paramètres du transport routier. Des données sur mesure sont également disponibles au niveau régional.

Le département IT a également contribué aux services de conseil que Viapass fournit aux Pays-Bas et à la Collectivité européenne d'Alsace en matière de prélèvement kilométrique. C'est la raison pour laquelle il compte désormais trois analystes de données.



BUSINESS INTELLIGENCE ET PROJETS DE DATAMINING

Les analystes de données de Viapass ne se contentent pas de contrôler les flux de données mis à la disposition des Régions par les prestataires de services pour vérifier les factures et les flux de trésorerie associés. Ils utilisent également les données statistiques pour un certain nombre de projets supplémentaires très utiles.

Un premier projet interne concerne le Road Usage Monitoring (RUM), en d'autres termes, le contrôle de l'utilisation des routes par les camions. Viapass assure ainsi le suivi de l'intensité du trafic sur un certain nombre d'axes principaux et la compare avec leur capacité. Ces résultats sont ensuite transmis aux Régions afin qu'elles puissent en tirer des conclusions utiles (études prospectives) (Figure 1).

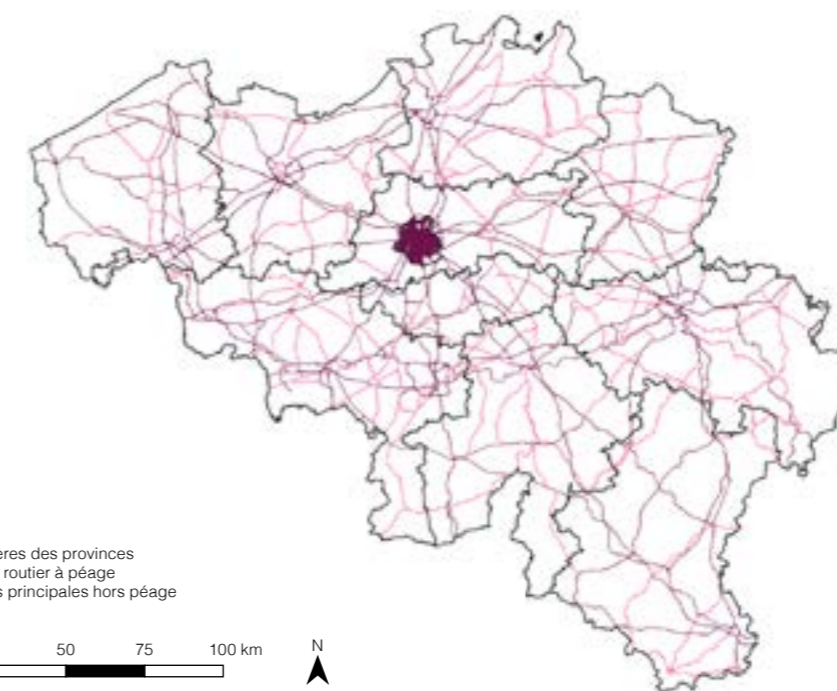
Grâce au Map Matching, l'usage de la route est relié au réseau routier. Ce repérage cartographique permet à Viapass d'analyser des données très détaillées de chaque type de route par jour, par heure et par classe de poids de véhicules.

Dans le cadre d'un autre projet, et pour compléter le suivi de l'utilisation des routes basé sur des statistiques par segment de route, l'équipe d'analystes a mis au point un suivi basé sur des « grids ». L'objectif est de collecter des statistiques agrégées sur les endroits où les camions entrent et s'arrêtent en Belgique. Cet outil complémentaire fournit aux Régions un aperçu rapide et efficace de l'utilisation du réseau routier, y compris des routes sans péage. (Figure 1)

Dans le cadre d'un troisième projet plus général, l'équipe collabore avec des partenaires externes pour fournir des statistiques locales ou développer des cas d'utilisation particuliers.

Par exemple, Viapass a effectué une mission pour l'aéroport de Liège afin de déterminer, à une échelle de 250 mètres, l'importance du trafic local autour de l'aéroport (Figures 2 et 3).

En outre, l'intensité du trafic est mesurée au niveau de l'accès à l'aéroport et la capacité nécessaire d'un parking de poids lourds sur le site est évaluée. S'il est vrai que les responsables de l'aéroport avaient eux-mêmes pris des mesures, ils ont reçu toutes les données agrégées nécessaires pour une année entière avec un degré de détail suffisant.



Un exemple de surveillance routière basée sur le modèle de « péage géographique » de Viapass, avec un modèle numérique des différentes routes. (base pour le Map Matching).

Le nombre de camions en Belgique

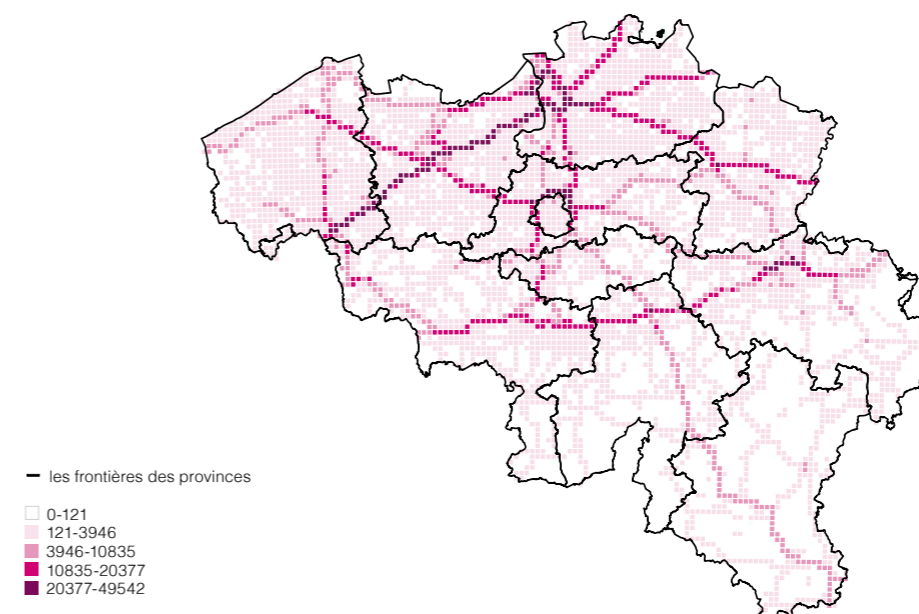


Figure 1

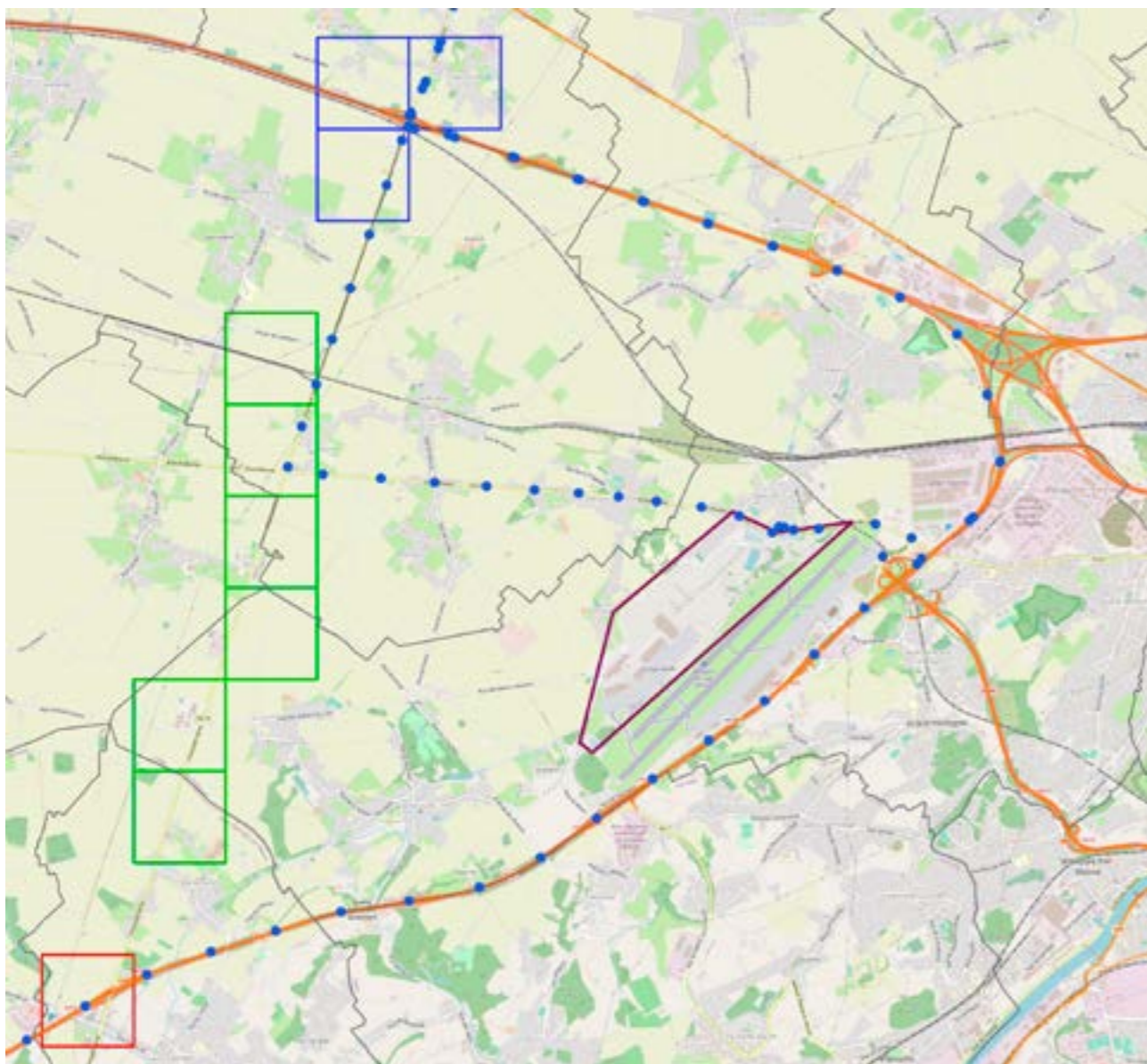
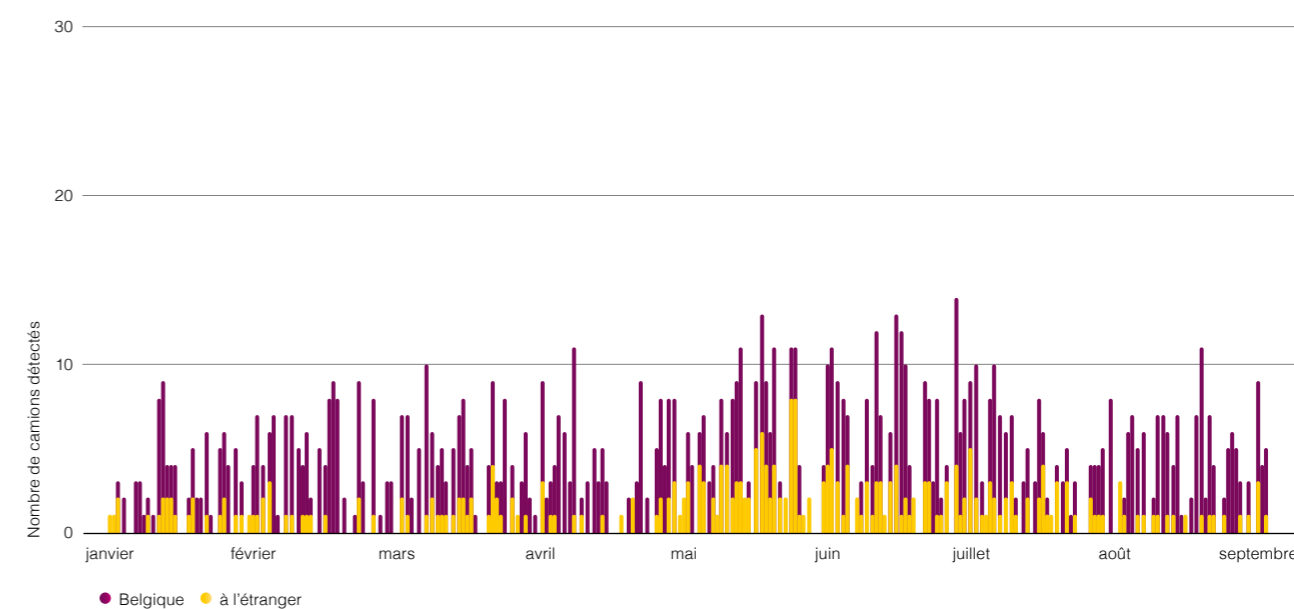


Figure 2

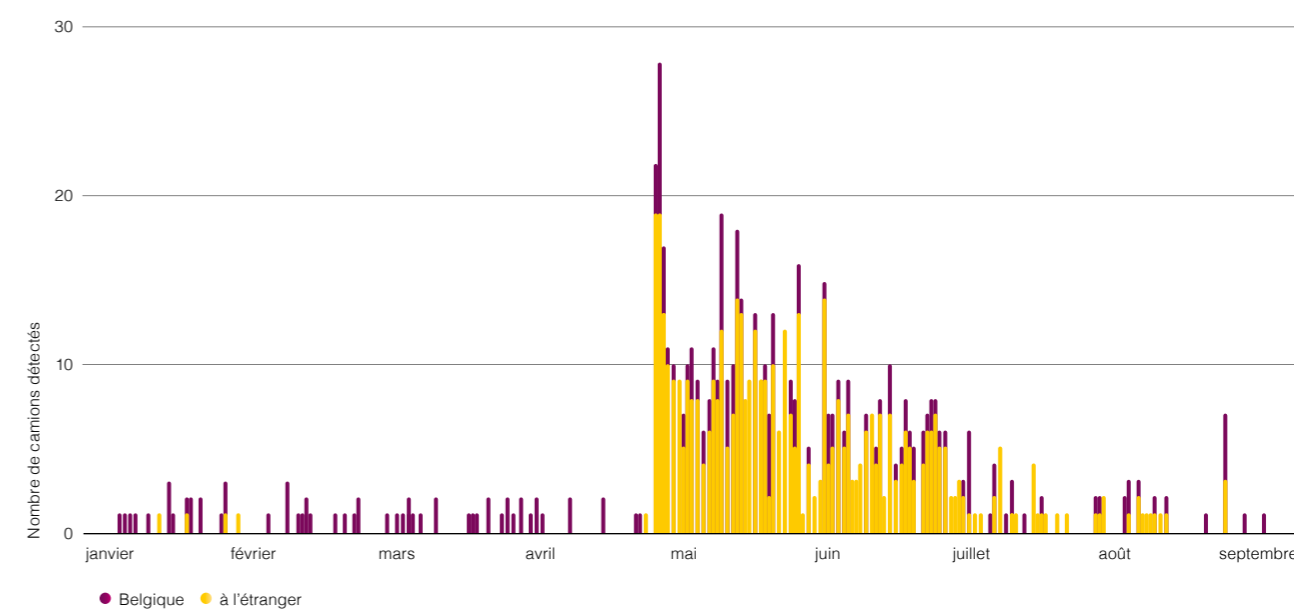
LE NOMBRE DE CAMIONS DIFFÉRENTS EMPRUNTANT LA N614 À CRISNEE/SAINT-GEORGES EN DIRECTION DE L'AÉROPORT.

L'exercice tient compte du transport routier sur deux routes et du transport supplémentaire dû aux travaux routiers.

Saint-Georges



Crisnee



05

COMMUNICATION

COMMUNICATION

Depuis le premier jour, Viapass s'efforce d'être un organisme ouvert et accessible à tous les utilisateurs. À cet effet, une communication claire avec toutes les parties prenantes est primordiale. Viapass communique avec ses clients via différents canaux.

Le pilier le plus important de cette stratégie de communication est sans aucun doute le site web www.viapass.be. Celui-ci contient toutes les informations dont les utilisateurs peuvent avoir besoin : réglementation et législation, noms et adresses des différents prestataires de service, ainsi que les moyens de contacter l'équipe de Viapass. Un site web allégé, plus convivial et rapide pour les smartphones et les tablettes, a également été développé pour les utilisateurs désireux de consulter ces informations en déplacement : <https://m.viapass.be>

Des formulaires de contact simples permettent aux utilisateurs de poser des questions ou de demander des renseignements à Viapass. En 2022, quelque 370 questions ont été envoyées à contact@viapass.be, et toutes ont reçu une réponse en l'espace d'une journée. En outre, les utilisateurs savent également comment contacter l'entité interrégionale par téléphone pour obtenir de l'aide sur la route ou des conseils pour planifier leur itinéraire vers et à travers la Belgique.

Créé en collaboration avec les Régions, un formulaire a été mis en ligne au milieu de l'été pour permettre aux organisateurs de transports d'aide humanitaire à destination de l'Ukraine de faire approuver au préalable une demande

de remboursement de leurs prélèvements. Une dizaine de transports ont ainsi été effectués au cours de la seconde moitié de l'année.

Le site web permet également aux visiteurs de poser à Viapass des questions relatives aux exceptions et exemptions. Plus de 200 questions en ce sens ont été posées. Il s'agissait souvent de demandes concernant des oldtimers, à savoir des véhicules de plus de 25 ans qui ne transportent pas de marchandises et ne sont pas utilisés à des fins commerciales. Ceux-ci ne sont pas soumis au prélèvement kilométrique, au même titre que les tracteurs agricoles et forestiers, qui sont exemptés.

Il en va autrement des plaques d'immatriculation « vertes » destinées aux marchands et aux entrepreneurs. Depuis janvier 2021, seules les plaques d'essai, pour les véhicules nouvellement construits ou les pièces qui doivent être testées sur route, sont encore exemptées du prélèvement kilométrique. Les plaques garage, les plaques nationales et autres ne sont plus exemptées du prélèvement kilométrique, ce que semblaient encore ignorer de nombreuses personnes en 2022.

En plus d'informations réactives, l'association interrégionale diffuse également des informations de manière proactive via la presse et les réseaux sociaux. Ainsi, Viapass publie chaque trimestre sur son site web des statistiques sur les recettes liées au prélèvement kilométrique, et sur le type de camions qui les génèrent. Un bilan annuel suit en outre chaque exercice, et suscite un certain intérêt de la part des médias grand public. Cette année, par exemple, les chiffres de

« Des campagnes de communication ouvertes et ciblées font de Viapass une organisation accessible à tous. »

Viapass ont de nouveau fait la une de la Gazet van Antwerpen, tandis que De Tijd s'en est servi pour dresser un tableau plus large de l'explosion des salaires. Au total, 272 articles sont parus dans la presse grand public en 2022, soit près de 100 de plus que l'année précédente. Cela représente plus d'un article par jour ouvrable, ce qui montre bien l'importance du prélèvement kilométrique dans le débat sociétal.

Parallèlement, les messages sur les réseaux sociaux ont permis de poursuivre le débat.

Viapass a également produit l'année dernière une courte vidéo d'entreprise dans laquelle l'association est brièvement présentée en néerlandais, français et anglais. Cette vidéo est disponible sur la chaîne YouTube de Viapass : ["Viapass, pour une mobilité meilleure et plus verte"](#).

Dans le cadre d'une politique de ressources humaines plus ciblée, Viapass a également travaillé en interne à une déclaration de mission et de vision, qui peut être consultée sur le site web de Viapass.



NOTRE MISSION

Viapass est l'association gouvernementale interrégionale qui gère et coordonne le prélèvement kilométrique pour les poids lourds au nom des 3 régions belges. En tant que véritable partenaire international, l'association interrégionale garantit l'égalité de traitement de chaque usager de la route et veille à ce que le péage soit correctement perçu et entièrement transféré aux régions pour leurs solutions de mobilité. Viapass partage ses connaissances et l'expertise acquise avec toutes ses parties prenantes.

NOTRE VISION

Viapass veut atteindre l'excellence en étant la référence européenne en matière de tarification routière. En tant qu'association, nous souhaitons en permanence étudier les technologies innovantes. Nous nous engageons à préconiser, promouvoir et tester de nouvelles solutions du prélèvement kilométrique. Nous voulons être le phare de l'interopérabilité et de la normalisation.

NOS VALEURS



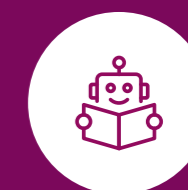
Expertise



Solutions



Orientation client



Innovation



Intégrité



Accessibilité et communication ouverte



Valeur ajoutée



Efficacité

06

RECRUTEMENT & SÉLECTION

RECRUTEMENT

Depuis le début de Viapass le 1^{er} avril 2016, ses activités ont considérablement évolué. Si l'association interrégionale se concentrait initialement à assurer la coordination et le contrôle du prélèvement kilométrique en Belgique, elle est devenue au fil des ans une organisation avec un large éventail de tâches en matière de péage et une autorité internationale dont l'expertise est respectée et sollicitée par d'autres régions et pays d'Europe. Elle partage en outre ses connaissances avec des percepteurs de péages potentiels.

Les informations statistiques dont dispose Viapass sous la forme de données anonymisées sont également très appréciées des organisations professionnelles et des décideurs institutionnels.

Il va de soi que l'ensemble de ces activités demande pas mal d'efforts de la part d'une équipe qui externalise déjà de nombreuses tâches et gère des intervenants externes. C'est la raison pour laquelle nous avons voulu renforcer nos effectifs avec de nouveaux spécialistes et talents.

Dans ce contexte, une déclaration de mission et de vision a également été élaborée afin que les nouveaux membres du personnel puissent se familiariser avec l'ADN de Viapass.

Une campagne de recrutement a été créée pour le site web de Viapass et diffusée largement via le site de travaillerpour.be (auparavant le Selor) et les sites d'emploi liés. Résultat : l'entité Viapass est à nouveau pleinement opérationnelle et a pu trouver des collaborateurs pour un certain nombre de postes vacants.



07

STATISTIQUES

STATISTIQUES

Chaque jour ouvrable, une moyenne de quelque 150 000 poids lourds assujettis au prélèvement kilométrique sillonnent les routes de la Flandre, de la Wallonie (la SOFICO) et de Bruxelles.

Les données anonymisées de ces camions parviennent à Viapass via les prestataires de service.

La tâche confiée par les autorités à cette association interrégionale consiste à vérifier l'exactitude de toutes les données et des flux financiers. Étant donné que Viapass dispose, grâce au prélèvement kilométrique, d'une multitude de données que l'on ne trouve nulle part ailleurs à l'échelle nationale, il a été décidé d'aller plus loin et de publier des statistiques clés non seulement sur une base annuelle, mais aussi sur une base trimestrielle.

- Les statistiques annuelles reflètent les mesures de base qui font partie du cœur de métier de Viapass :
 - prélèvements par région ;
 - prélèvements par mois, ce qui permet de suivre le rythme des recettes ;
 - prélèvements par catégorie de poids ;
 - prélèvements par classe Euro ;
 - top 10 des nationalités des camions circulant sur les routes en Belgique.
- Les statistiques trimestrielles reprennent les mêmes paramètres sur une base trimestrielle, et ce à la demande de différents acteurs et parties prenantes, qui souhaitaient pouvoir suivre les données à plus court terme.

Bien que la tenue et le suivi des données statistiques ne soient pas littéralement décrits dans la mission assignée à Viapass par le

législateur, ces données sont devenues incontournables pour de nombreux services d'études et organisations.

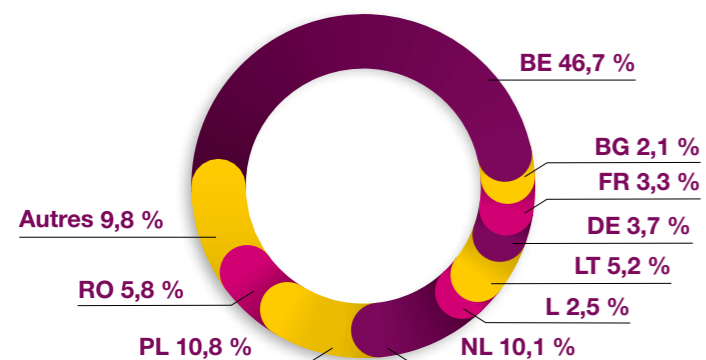
Il ressort de l'examen des données statistiques de 2022 que les recettes générées par Viapass au cours de cette année s'élèvent à 829,3 millions d'euros, soit une augmentation de 1,9 % par rapport aux 814,1 millions de 2021. Cette hausse est inférieure à celle de l'année précédente. S'il est vrai que les tarifs du prélèvement ont été ajustés à l'indice des prix à la consommation, il n'en demeure pas moins que la réduction du nombre de kilomètres parcourus sous l'influence d'une économie en berne et d'une inflation croissante a eu des conséquences négatives.

Dans le cadre de l'utilisation des véhicules de transport, le verdissement de la flotte a désormais atteint son plafond de progression. En additionnant les poids lourds Euro 6 et Euro 5, soit les catégories de véhicules les plus écologiques en circulation, on obtient un total de près de 95,8 % des kilomètres parcourus en 2022, ce qui correspond à peu près à l'année précédente.

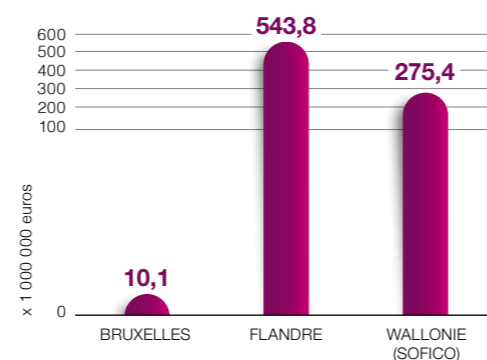
La part des camions de gros tonnage reste également stable. La catégorie des +32 tonnes a rapporté 91,5 % des redevances, soit à peine 0,1 % de plus qu'en 2021.

En dépit d'une année mouvementée, les recettes et toutes les autres données relatives à Viapass suivent fidèlement leur cap.

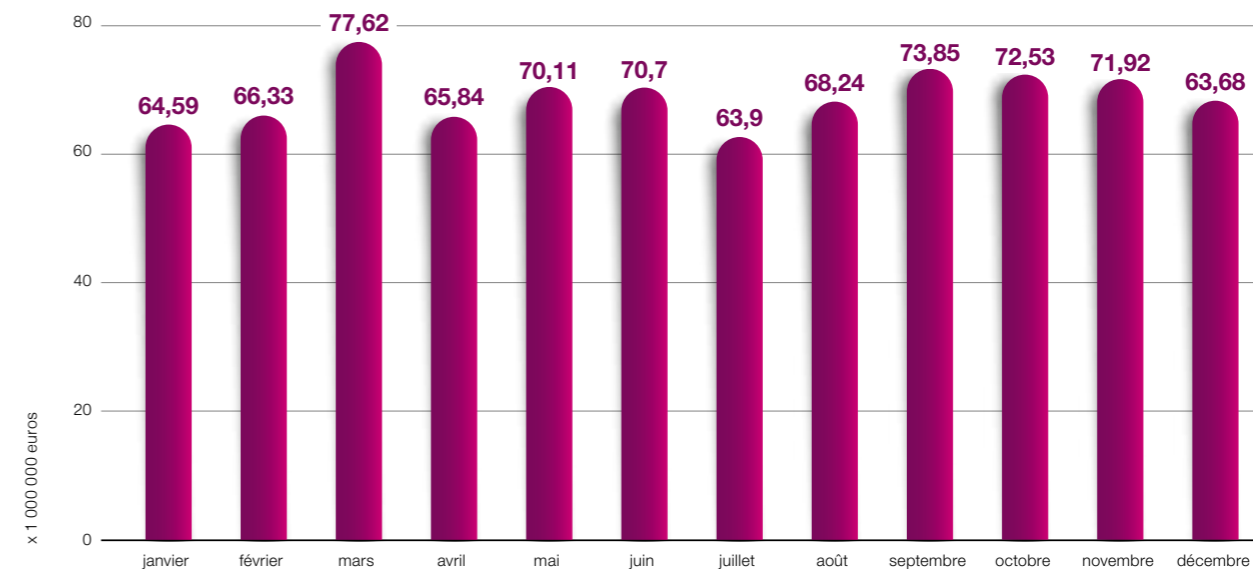
PRÉLÈVEMENT Par pays d'immatriculation



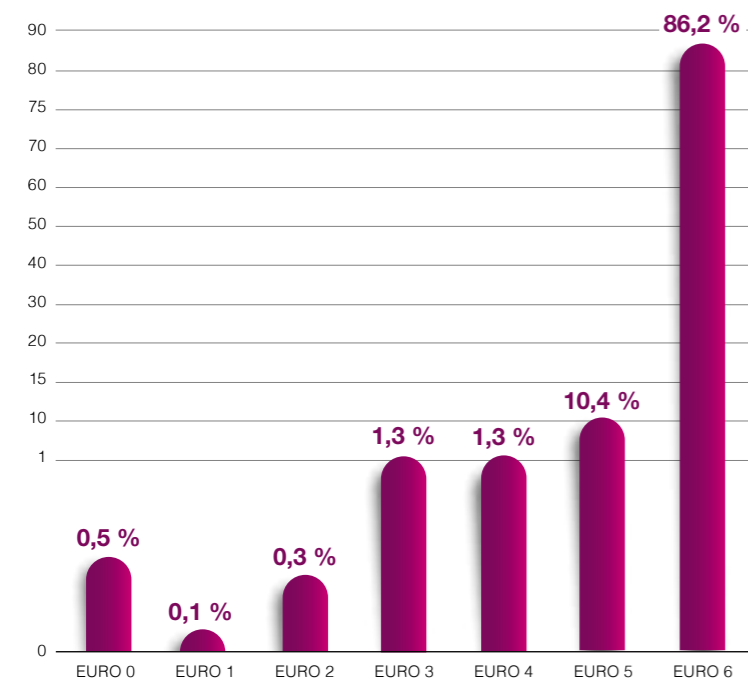
PRÉLÈVEMENT Par Région



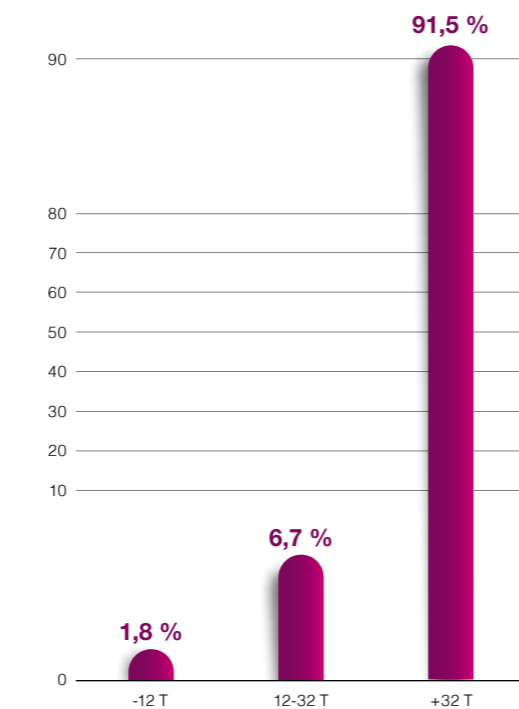
PRÉLÈVEMENT Par mois



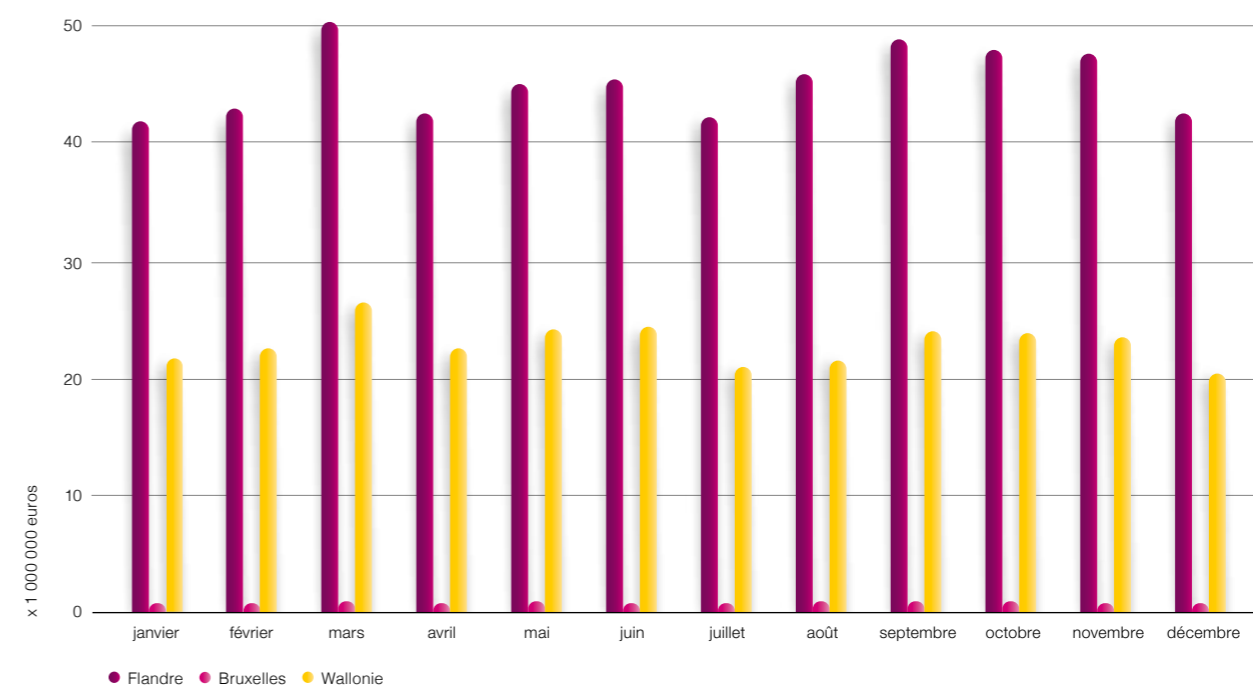
PRÉLÈVEMENT Par classe euro



PRÉLÈVEMENT Par MMA



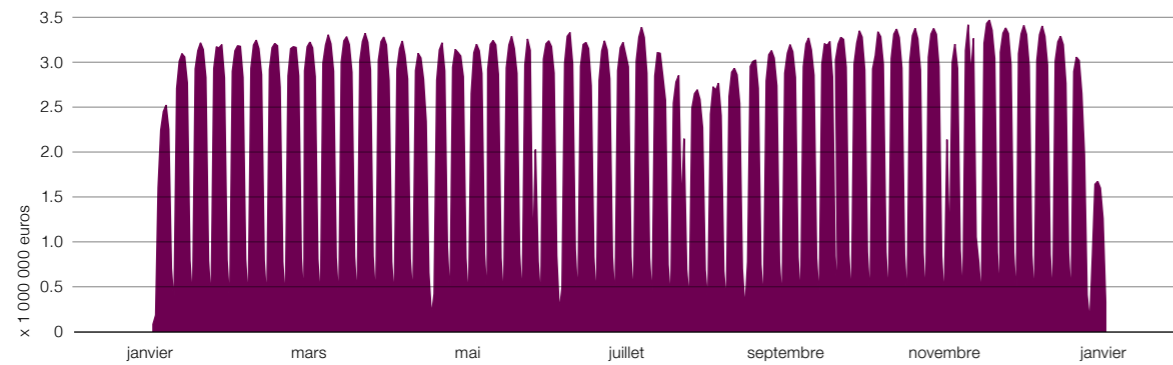
PRÉLÈVEMENT Par Région et par mois



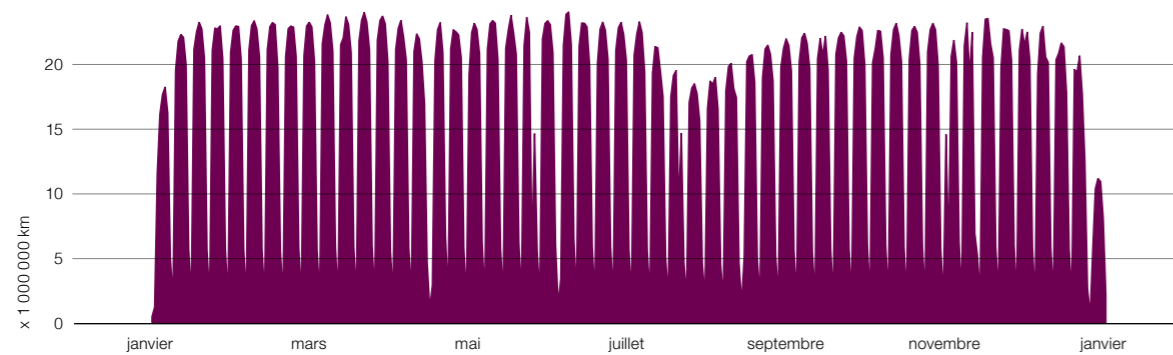
LE SAVIEZ-VOUS ...

Les graphiques sont le pouls de Viapass ; à savoir la représentation quotidienne des recettes du péage, de la distance parcourue et les kilomètres payants parcourus en 2022.

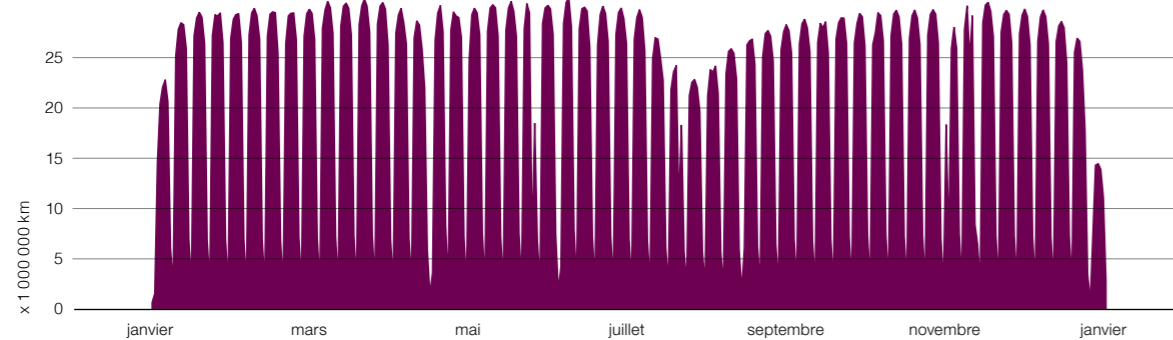
RECETTES DU PÉAGE Par jour



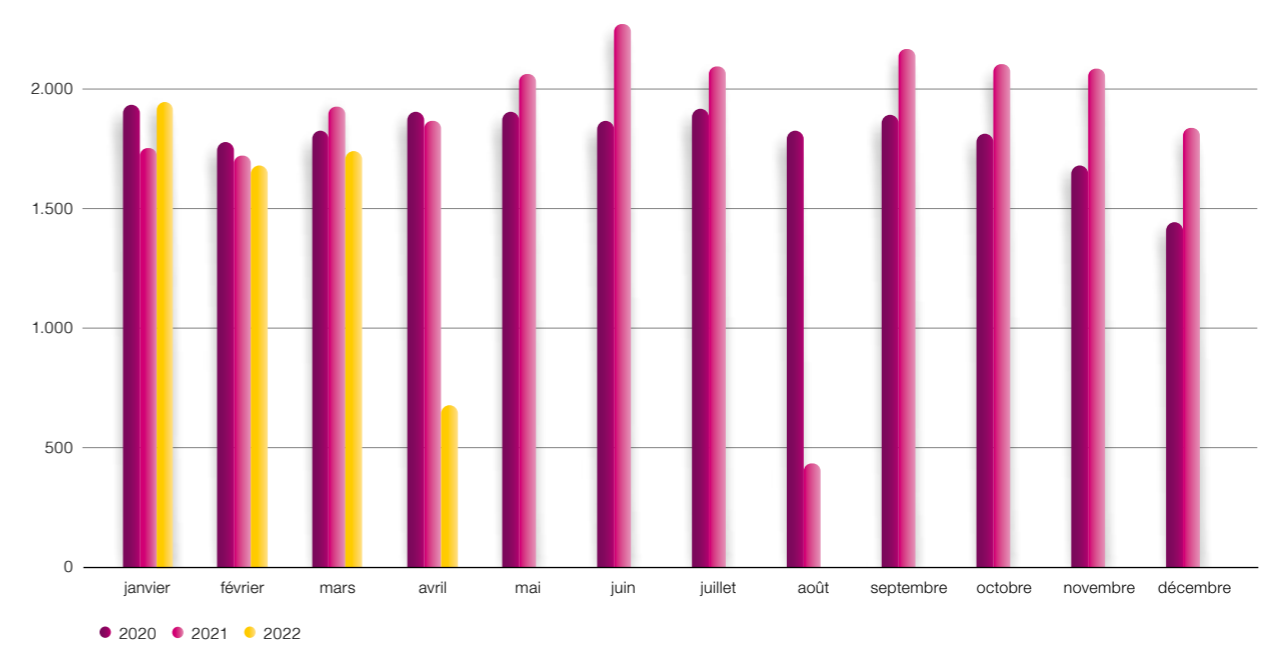
KILOMÈTRES PAYANTS Par jour



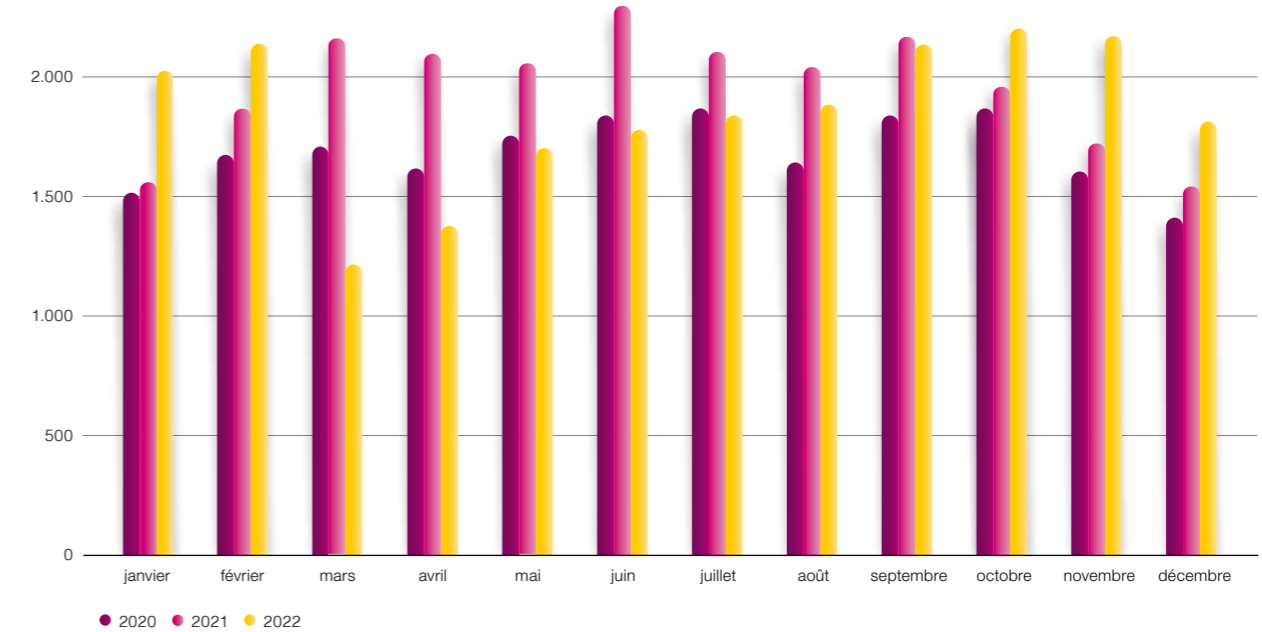
DISTANCE PARCOURUE Par jour



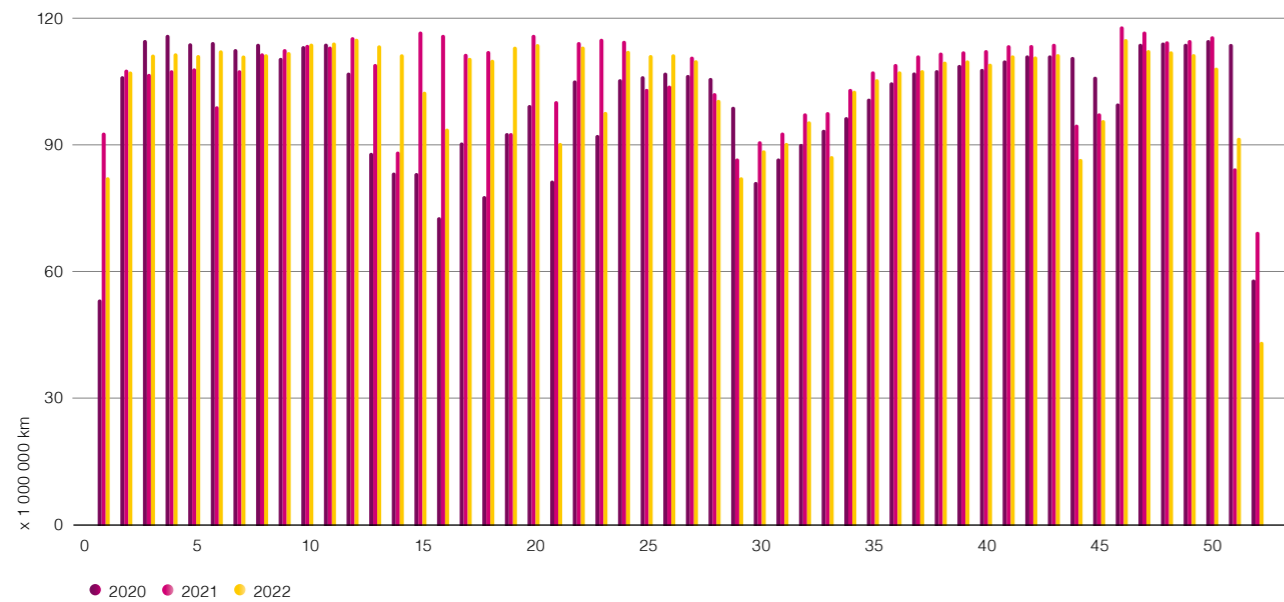
NOMBRE DE VÉHICULES PAR MOIS De nationalité russe



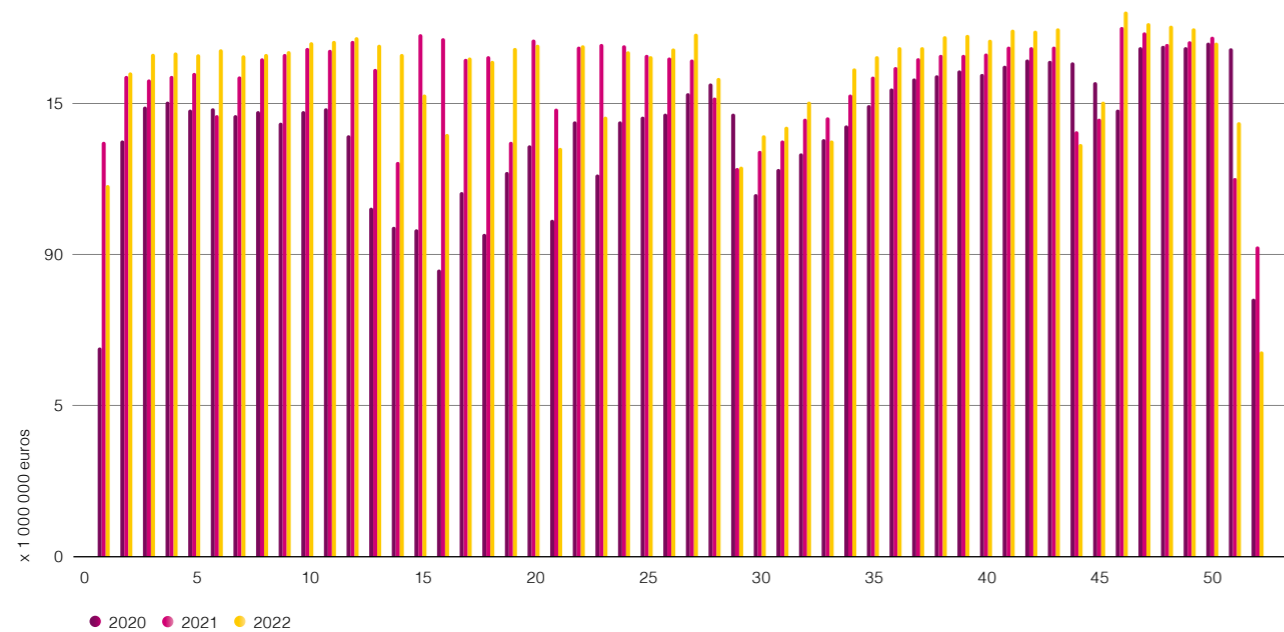
NOMBRE DE VÉHICULES PAR MOIS De nationalité ukrainienne



KILOMÈTRES PAYANTS
par semaine calendrier



PRÉLÈVEMENT CONSTATÉ
par semaine calendrier



« Chaque jour ouvrable, une moyenne de quelque 150 000 poids lourds assujettis au prélèvement kilométrique sillonnent les routes de la Flandre, de la Wallonie (la SOFICO) et de Bruxelles. »

08

FINANCES

FINANCES

Viapass a pour principale mission de contrôler et de coordonner le prélèvement kilométrique pour le compte des trois Régions. Cette tâche suppose également le contrôle du transfert des fonds aux Régions par les prestataires de service.

De leur côté, les Régions doivent indemniser les prestataires de service pour les efforts déployés. Le calcul de ces indemnisations est également effectué par Viapass.

Il s'agit de deux opérations blanches dans la mesure où tous les montants reversés par les percepteurs de péages bénéficient intégralement aux régions. En 2022, le processus s'est déroulé sans encombre, grâce notamment au bon fonctionnement du hub informatique que les spécialistes de Viapass n'ont eu de cesse d'améliorer.

Une deuxième mission importante de l'association interrégionale consiste à certifier les nouveaux prestataires de service et à tester la précision de leurs équipements. Ces tests sont effectués à prix coûtant et constituent donc, par nature, eux aussi une opération blanche. En 2022, MSTs a disparu de l'offre de services en Belgique à la suite d'une reprise. La société tchèque W.A.G. Payment Solutions a terminé ses derniers tests cette année et est ainsi devenue le septième prestataire de service actif sur le marché belge, après son accréditation par Viapass et la signature de son contrat avec les percepteurs de péages.



En outre, le bilan de Viapass présente un léger excédent, que Viapass doit à une gestion budgétaire toujours prudente. La réduction des honoraires des conseillers externes est également perceptible dans les comptes. Cette dernière est révélatrice du bon fonctionnement et de la stabilité de l'association interrégionale. En un temps relativement court et avec des ressources très limitées, Viapass a mis en place un système fiable et d'envergure dans lequel un petit nombre de spécialistes dirige de nombreux collaborateurs chez les parties prenantes.

ACTIFS

(EN EUR)	ANN.	2021	2022
Actifs immobilisés			
I. Frais d'établissement	20		
II. Immobilisations incorporelles (ann. I, A)	21		
III. Immobilisations corporelles (ann. I, B)	22/27	8.493,94	6.499,56
A. Terrains et constructions	22		
B. Installations, machines et outillage	23		
C. Mobilier et matériel roulant	24	5.209,1	4.035,93
240000 Mobilier	24	2.670,71	2.670,71
240009 Amortissements mobilier	24	-2.670,71	-2.670,71
240200 Matériel informatique	24	58.844,75	58.844,75
240290 Amortis. matériel informatique	24	-53.635,65	-54.808,82
D. Location-financement et droits similaires	25		
E. Autres immobilisations corporelles	26	3.284,84	2.463,63
260000 Frais d'aménagements de locaux loués	26	8.212,00	8.212,10
260900 Amort./Frais d'aménag. de locaux loués	26	-4.927,26	-5.748,47
F. Immobilisations en cours et acomptes versés	27		
IV. Immobilisations financières (ann. I, C et II)	28	-	-
288000 Cautionnements versés en numéraire	28	-	-
TOTAL ACTIFS IMMOBILISES	20/28	8.493,94	6.499,56

(EN EUR)	ANN.	2021	2022
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	-	14.881,86
A. Créances commerciales	40		
B. Autres créances	41		
411200 Compte courant TVA		-	14.584,83
411600 TVA à récupérer régularisation	41	-	297,03
VIII. Placements de trésorerie (ann. II)	50/53		
IX. Valeurs disponibles	54/58	2.407.207,10	2.103.696,24
X. Comptes de régularisation	490/1	11.184,74	148,68
490000 Charges à reporter	490/1	11.184,74	148,68
TOTAAL ACTIFS CIRCULANTS	29/58	2.407.207,10	2.118.578,10
TOTAL DE L'ACTIF	20/58	2.426.885,78	2.118.726,78

PASSIF

(EN EUR)	ANN.	2021	2022
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	1.158.139,28	1.260.011,03
Perte reportée	141		
140000 Bénéfice reporté	141	1.250.093,66	1.157.690,42
149999 Résultat reporté		-91.954,38	102.320,61
VI. Subsidés en capital	15		
A. Provisions et impôts différés	16		
VII. A. Provisions pour risques et charges (ann. IV)	160/5		
B. Impôts différés	168		
TOTAL CAPITAUX PROPRES	10/15	1.656.139,28	1.758.011,03

(EN EUR)	ANN.	2021	2022
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	770.746,50	360.715,75
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	42		
B. Dettes financières	43		
C. Dettes commerciales	44	6.455,67	10.460,07
1. Fournisseurs	440/4	6.455,67	10.460,07
440000 Fournisseurs	440/4	-	-
444000 Factures à recevoir	440/4	6.455,67	10.460,07
2. Effets à payer	441		
D. Acomptes reçus sur commandes	46		
E. Dettes fiscales, salariales et sociales	45	131.626,49	147.197,24
1. Impôts	450/3	15.840,62	14.243,85
451200 Compte courant admin. TVA. à payer	450/3	-	-
451600 TVA due régularisation	450/3	15.840,62	14.243,85
2. Rémunérations et charges sociales	454/9	115.785,87	139.452,95
F. Autres dettes	47/48	632.664,34	203.058,44
488299 Réserves trésorerie Régions	47/48	632.664,34	203.058,44
X. Comptes de régularisation	492/3		
492000 Charges à imputer	492/3		
TOTAL DETTES	42/48	770.746,50	367.215,31
TOTAL DU PASSIF	10/49	2.426.885,78	2.125.226,34

RÉSULTATS

(EN EUR)	ANN.	2021	2022
I. Produit d'exploitation		2.346.963,19	2.194.770,54
Chiffre d'affaires	70	174.830,50	30.165,30
705000 Prestations de services	70	174.830,50	30.165,30
Autres produits d'exploitation	71/4	2.172.132,69	2.164.605,24
734100 Dotations fonct. Région wallonne	71/4	259.000,00	259.000,00
734101 Prestations SOFICO	71/4	602.000,00	602.000,00
734110 Dotations Région Bruxelles-Capitale	71/4	129.000,00	129.000,00
734120 Dotations fonct. Région flamande	71/4	1.166.000,00	1.166.000,00
741000 Plus-value sur les actifs immobilisés	71/4	330,56	0,00
749000 Produits d'exploitation divers	71/4	2.191,76	0,00
749050 Régularisation taux TVA déduct. achats divers	71/4	0,00	297,03
749100 Avantages en nature	71/4	13.610,37	8.308,21
749200 Récupération litige	71/4	0	0
II. Frais d'exploitation		-2.435.446,82	-2.089.223,65
Approvisionnements, marchandises, services et biens divers	60/61	-1.169.855,37	-885.411,26
610000 Loyers et charges locatives	60/61	-110.969,97	-107.624,73
611000 Frais de bureau	60/61	-17.540,33	-7.393,79
612200 Presse, revue de presse et hosting	60/61	-12.752,07	-11.940,83
612201 Communications autres et honoraires	60/61	-61.919,52	-64.963,97
612520 Test et développement diverses OBU	60/61	-170,06	-10.232,78
613100 Assurance incendie	60/61	-155,13	-155,13
612330 Matériel informatique	60/61	-14.380,30	-12.087,47
613150 Assurance RC	60/61	-1.101,49	-1.638,55
613200 Honoraires et EETS	60/61	-676.226,96	-543.972,81
613215 Frais de recrutement	60/61	0,00	-6.740,66
613217 Honoraires consultance financière	60/61	-54.322,48	-25.662,56
613250 Publications légales	60/61	-615,60	-280,48
613260 Jetons de présence	60/61	-25.646,60	-22.739,30
613270 Honoraires secrétariat social	60/61	-5.288,73	-6.008,85
613335 Services informatiques, datacenter	60/61	-90.196,76	-58.860,94
613355 Frais de missions externes	60/61	-11.200,56	-11.658,50
615100 Frais de formation	60/61	-3.283,26	-1.356,41
616100 Véhicules	60/61	-14.500,00	-16.094,40

(EN EUR)	ANN.	2021	2022
617100 Personnel mis à disposition	60/61	-123.918,03	-1.661,66
Rémunérations, charges sociales et pensions (ann. VI, 2)	62	-1.258.652,46	-1.201.818,01
Amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	630	-6.938,99	-1.994,38
630200 Dotations aux amort. / immob. corp.	630	-6.938,99	-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	-	-
Charges d'expl. portées à l'actif au titre de frais de restructuration	649	-	-
III. Bénéfice d'exploitation	70/64	-88.483,63	105.546,89
Perte d'exploitation	64/70		
IV. Produits financiers	75	4.906,76	897,98
V. Charges financières	65	-8.377,51	-3.609,08
VI. Bénéfice courant avant impôts	70/65		
Perte courante avant impôts	65/70		
VII. Produits exceptionnels	76		
VIII. Charges exceptionnelles	66		
IX. Bénéfice de l'exercice avant impôts	70/66	-91.954,38	102.835,79
Perte de l'exercice avant impôts	66/70		
X. bis. Prélèvements sur les impôts différés	780		
Transferts aux impôts différés	680		
XI. Impôts sur le résultat	67/77		-32,24
670010 PM sur Intérêts compte courant	67/77		-32,24
XII. Bénéfice de l'exercice	70/67	-91.954,38	102.803,55
Perte de l'exercice	67/70		
XIII. Prélèvements sur les réserves immunisées	789		
Transferts aux réserves immunisées	689		

09

INVESTISSEMENT EN MOBILITÉ

INVESTIR DANS LA MOBILITÉ GRÂCE AU PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE

Il était l'intention de l'Europe lors de l'introduction du péage électronique SET (Service européen de Télépéage) que les recettes du péage soient réinvesties dans les budgets mobilité. En raison d'un réseau routier maillé et d'un trafic dense sur le territoire belge, les presque 830 millions d'euros de recettes du prélèvement kilométrique ont rapidement pu être utilisés dans les trois régions du pays.

Vous pouvez lire sur les pages suivantes de quelle façon la Flandre, la Wallonie et Bruxelles ont contribué à une meilleure mobilité dans notre pays grâce aux recettes du prélèvement kilométrique.





FLANDRE

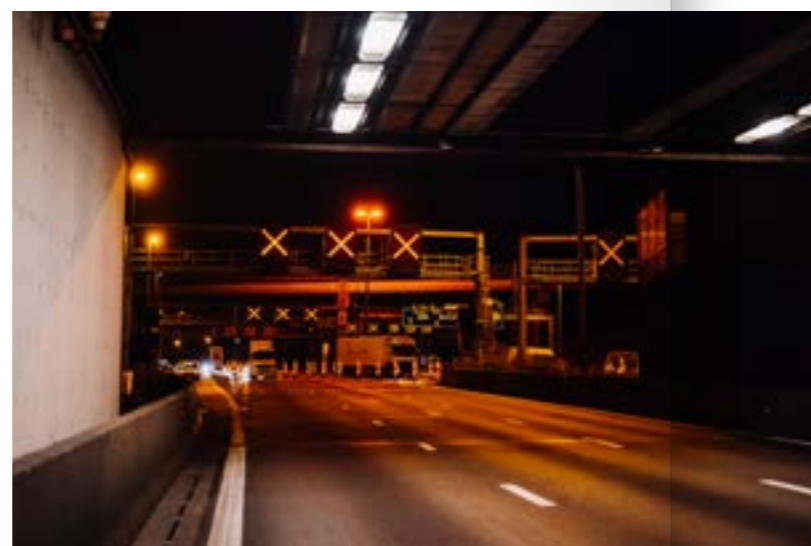
En Région flamande, de nombreux projets de mobilité sont financés par des fonds provenant du prélèvement kilométrique. Un budget de quelque 100 millions d'euros a été investi dans des travaux d'infrastructure routière, dont les grands chantiers suivants :

Réaménagement du boulevard de la Woluwe - R22, Machelen

L'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer ou AWV) transforme la R22 à Machelen, un axe très fréquenté, en un boulevard agréable à vivre, sécurisant et fluide. Ce tronçon d'un peu plus de 2 kilomètres sera entièrement rénové afin d'embellir le boulevard de la Woluwe et d'en augmenter l'accessibilité, la sécurité et les aspects pratiques. Et ce pour tous les usagers de la route.



R22 - Machelen - Réfection de l'avenue de Woluwe



R1 Arvers, éclairage et plaques murales dans le tunnel Kennedy

Réaménagement de la N446 Termonde, Hamme, Waasmunster

En collaboration avec les trois communes, Aquafin et la province de la Flandre orientale, AWV investit dans la rénovation de cette route régionale. Les pistes cyclables sûres et confortables, un nouveau revêtement, les carrefours plus sûrs, un drainage amélioré et un nouveau système d'égouts préparent cette route pour les défis à venir. Les 7,5 kilomètres de larges pistes cyclables en site propre et surélevées amélioreront considérablement la sécurité des cyclistes.

E403 Courtrai-Roulers

AWV effectue des travaux de réparation de la E403 afin de remettre la bande de circulation de droite en état.

Entretien structurel du Ring 2 à Anvers

Le revêtement en béton du Ring 2 entre le tunnel de Beveren et la gare de péage du tunnel de Liefkenshoek était en mauvais état. AWV a démoli le revêtement en béton dans les deux sens et l'a remplacé par une nouvelle structure en asphalte.

« En Région flamande, de nombreux projets de mobilité sont financés par des fonds provenant du prélèvement kilométrique »

Réhabilitation du pont Kruibekesteenweg sur l'A14/E17 Beveren

De nombreux ponts en Flandre datent des années 1960 et 1970 et doivent être rénovés ou remplacés. C'est pourquoi AWV mise pleinement sur la rénovation, l'entretien et la modernisation de tels ouvrages d'art. En 2022, le pont Kruibekesteenweg a notamment été réhabilité.

Expropriations phase 2 du contournement - N753 Tongres

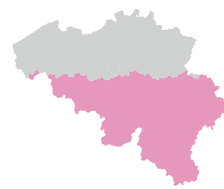
Afin d'éloigner le trafic lourd du centre de Tongres, des remparts et du quartier de la gare, des voiries de détournement seront réalisées dans les années à venir. Une superficie plus importante sera dévolue aux cyclistes et aux espaces verts. Le contournement nord-est reliera la Bilzersteenweg (N730) à la Maastrichtersteenweg (N79).

Rénovation de différents tunnels

Des fonds seront également utilisés pour la rénovation architecturale et électromécanique de plusieurs tunnels tels que les tunnels Léonard, des Quatre-Bras, de Beveren, Kennedy, Craeybeckx et Tijsmans.



R22 - Machelen - Réfection de l'avenue de Woluwe



WALLONIE (SOFICO)

En Wallonie, grâce à la redevance kilométrique, la SOFICO continue de financer divers plans d'investissement qui permettent d'assurer aux usagers un réseau (auto)roumier offrant sécurité, confort et fluidité. A titre d'exemple, le « PIMPT » ou « Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous 2020-2026 » prévoit d'injecter environ €1 milliard dans des chantiers de réhabilitation et de sécurisation.



Viaduc Huccorgne (E42/A15) ©SOFICO-DETIFFE

Parmi les nombreux chantiers de l'année 2022, épinglons :

- La poursuite de la réhabilitation du viaduc de Huccorgne (E42/A15) ;
- La réfection des voies de l'autoroute E42/A16 entre Vaulx et Kain en direction de la France ;
- La réhabilitation de l'autoroute E420/A54 de Gosselies à Petit-Roeulx vers Nivelles ;
- La réfection des revêtements de l'E40/A3 de Welkenraedt à Battice vers Bruxelles ;
- La réhabilitation de l'autoroute E42/A15 entre le viaduc de Viesville et l'échangeur n°17 « Courcelles/Gouy » vers Mons ;
- La réfection des voies de l'E25-E411/A4 de Léglise à Rulles vers le Luxembourg ;
- L'aménagement d'un nouvel échangeur en marge de la N25 à hauteur de Mont-Saint-Guibert.

Par ailleurs, la redevance kilométrique finance également l'entretien du réseau structurant à hauteur d'environ €180 millions par an. Les chantiers de modernisation des aires autoroutières de Bierges et de Waremme se poursuivent. Dans le cadre de ces travaux, des places supplémentaires de stationnement à destination des poids lourds seront réalisées.



BRUXELLES

Enfin, l'implémentation du « Plan Lumières 4.0 » entamée en novembre 2019 se poursuit. D'ici septembre 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. Fin de l'année 2022, plus de 80 000 points lumineux étaient modernisés.

La quote-part de Bruxelles dans le prélèvement kilométrique est relativement limitée étant donné que la Région de Bruxelles-Capitale a choisi d'éloigner le plus possible le transport routier lourd de la zone intra-urbaine.

Les 10,1 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.



Viaduc Huccorgne (E42/A15) ©SOFICO-DETIFFE



Le Conseil d'Administration de Viapass. De gauche à droite : Lucas Demuelenaere, Maarten Van Onckelen, Bart Dewandeleer (Vice-président), Luc Daelmans, Erwin Aerts, Dominique Darte (Président), Dominique Defrise, Johan Schoups (Administrateur général), Anneleen Schutjizer, Jean-Louis Gilles, Bernard Hicter, Brigitte Pinte (Vice-président), Eric Cooremans

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

