
Comparaison entre les effets attendus et les effets observés de la taxe kilométrique en Belgique et analyse de l'extension aux véhicules légers

Auteur : Piedboeuf, Timothée

Promoteur(s) : Pironet, Thierry

Faculté : HEC-Ecole de gestion de l'Université de Liège

Diplôme : Master en ingénieur de gestion, à finalité spécialisée en Supply Chain Management and Business Analytics

Année académique : 2019-2020

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/10277>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

COMPARAISON ENTRE LES EFFETS ATTENDUS ET LES EFFETS OBSERVÉS DE LA TAXE KILOMÉTRIQUE EN BELGIQUE ET ANALYSE DE L'EXTENSION AUX VÉHICULES LÉGERS

Jury :
Promoteur :
Thierry PIRONET
Lecteur(s) :
Joseph SMITZ
Véronique FRANCOIS

Mémoire présenté par
Timothée PIEDBOEUF
En vue de l'obtention du diplôme de
Master en ingénieur de gestion
à finalité supplychain management
and business analytics
Année académique : 2019-2020

Remerciements :

Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mon promoteur, Monsieur Thierry PIRONET. Je le remercie de m'avoir encadré, orienté, aidé et conseillé. Je remercie également mes lecteurs, FRANCOIS véronique et SMITZ Joseph.

J'adresse mes sincères remerciements à tous les professeurs, intervenants et toutes les personnes qui par leurs paroles, leurs écrits, leurs conseils et leurs critiques ont guidé mes réflexions et ont accepté de me rencontrer et de répondre à mes questions durant mes recherches.

Je remercie mes parents, Véronique et Éric, pour leur disponibilité bienveillante. Je remercie ma copine et sa maman pour leurs encouragements.

Enfin, je remercie mes amis Arnaud, Tim et Marianne qui ont toujours été là pour moi. Leur soutien inconditionnel et leurs encouragements m'ont été d'une grande aide. À tous ces intervenants, je présente mes remerciements, mon respect et ma gratitude.

Lexique :

MMA : Masse Maximale Autorisée

SET : Système Européen de télépéage

Febiac : La Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle

OBU : On Board Unit

ITLB : Institut Transport routier et Logistique Belgique

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economiques

SFTL : Fond Social Transport et Logistique

ONSS : Office National de la Sécurité Sociale

BCMM : BeCommerce Market Monitor

DGITM : Direction générale des infrastructures, du transport et de la mer

CITT : Conseil International pour un Transport Propre

TMC : Taxe de mise en circulation

RGPD : règlement général sur la protection des données

Table des matières

INTRODUCTION GENERALE :	1
1. HISTORIQUE :	3
1.1. DROIT EUROPEEN EN MATIERE DE TRANSPORT ROUTIER	3
1.1.1. Les directives « Eurovignette »	3
1.1.2. Les directives « interopérabilité »	5
1.1.3. Résumé et hypothèses	8
1.2. HISTORIQUE AVANT LE LANCEMENT DE LA TAXE KILOMETRIQUE EN BELGIQUE	10
1.2.1. L'Eurovignette	10
1.2.2. La taxe kilométrique	11
1.3. COMPARAISON ENTRE LA TAXE KILOMETRIQUE ET L'EUROVIGNETTE	14
1.4. LES TAXES KILOMETRIQUES EN EUROPE	15
2. LA TAXE KILOMETRIQUE EN PRATIQUE	19
2.1. LES DIFFERENTS INTERVENANTS	19
2.1.1. Les Régions	19
2.1.2. La SOFICO	19
2.1.3. Viapass	20
2.1.4. Sattelic	20
2.1.5. Les prestataires de service	20
2.1.6. Les redevables	21
2.2. LES VEHICULES EXONERES	21
2.3. LES OUTILS DE CONTROLE	22
3. COMPARAISON DES EFFETS ATTENDUS ET EFFETS OBSERVES	25
3.1. EFFETS ATTENDUS PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER	25
3.2. EFFETS ATTENDUS PAR LES REGIONS	26
3.3. OBSERVATIONS ET ANALYSES	26
3.3.1. Compétitivité	27
3.3.2. Flotte de véhicules utilitaires lourds	34
3.3.3. Licenciement	39
3.3.4. Éviction de la taxe	40
3.3.5. Objectif budgétaire	42
3.3.6. Objectif environnemental	44
3.3.7. Objectif de mobilité	47
3.3.8. Objectif d'équité	48
3.4. CONCLUSION	50
4. EXTENSION AUX VEHICULES UTILITAIRES LEGERS ET PARTICULIERS	55
4.1. LA FISCALITE ROUTIERE ACTUELLE	56
4.1.1. Taxe de mise en circulation	56
4.1.2. La taxe de circulation	57
4.2. L'AVENIR INTERREGIONAL DE LA FISCALITE ROUTIERE	58
4.3. CONTRAINTES SOCIALES A L'IMPLEMENTATION DE LA TAXE KILOMETRIQUE POUR TOUS	60
4.4. CONTRAINTES TECHNIQUES ET TECHNOLOGIQUES	61
4.5. MODIFICATION DE LA FISCALITE ROUTIERE POUR INSTAURER LA TAXE KILOMETRIQUE	63
4.6. DIFFERENCE COMPORTEMENTALE ENTRE PROFESSIONNELS DE LA ROUTE ET PARTICULIERS	65
4.7. CONCLUSION	66
5. CONCLUSION GENERALE	69
BIBLIOGRAPHIE	73
ANNEXES	I
EXECUTIVE SUMMARY	XII

Introduction générale :

Le 1^{er} Avril 2016, vit le jour en Belgique un nouveau système de prélèvement au kilomètre communément appelé taxe kilométrique, venu remplacer le système de prélèvement précédemment d'application en Belgique, qu'était l'Eurovignette. Ce changement est en phase avec les directives européennes mises en place dans le but d'harmoniser les systèmes de prélèvement pour l'ensemble des Etats membres ainsi que d'instaurer des mécanismes équitables pour imputer les coûts d'infrastructure aux transporteurs. Déjà appliqué dans plusieurs pays tel que l'Allemagne, la Suisse, la Slovaquie, la République Tchèque, l'Autriche et d'autres, ce système de prélèvement se base sur deux grands principes : « pollueur-payeur » ainsi que « utilisateur-payeur ». Le montant à payer au kilomètre dépend de la classe du véhicule, de sa masse maximale autorisée ainsi que des voies empruntées.

Lors de sa mise en place, cette taxe a provoqué de nombreuses inquiétudes dans le milieu du transport routier. D'après Chamberland.G (2016) ces dernières étaient principalement une diminution de la compétitivité des entreprises de transport belge, la possibilité de devoir réduire la taille de leur flotte, le risque de devoir licencier du personnel et de devoir payer la taxe kilométrique en plus de l'Eurovignette.

Les solutions imaginées par les transporteurs pour réussir à faire entrer cette nouvelle taxe dans leurs frais étaient diverses : répercuter la taxe sur le client, optimiser leurs courses en diminuant au maximum les trajets à vide, renouveler leur flotte plus rapidement avec des véhicules moins polluants pour bénéficier d'un taux au kilomètre réduit, modifier leurs itinéraires pour éviter les routes taxées ainsi que de faire appel à des sous-traitants pour plus de flexibilité.

Quatre ans après l'introduction de la taxe kilométrique en Belgique, il est opportun de faire un bilan de l'effet de cette taxe, que ce soit pour l'Etat belge et plus particulièrement les Régions, ou pour les entreprises de transport belges.

Ce mémoire aura pour but de réaliser ce bilan et de déterminer si les craintes des transporteurs avant l'introduction de la taxe kilométrique étaient fondées ou non. Il se

penchera également sur la possibilité d'une extension de la taxe kilométrique aux véhicules légers.

Ce travail se divisera en 5 parties :

La première partie reprendra l'historique européen en matière de politique de transport, car le déploiement de la taxe kilométrique est intimement lié aux directives européennes. Elle suivra l'historique de la taxe kilométrique belge en elle-même et comparera cette taxe au système précédent, dit Eurovignette. Cette partie se finira par une présentation des différents systèmes de taxation kilométrique intelligente en application en Europe.

La deuxième partie parlera du cadre pratique de la taxe en reprenant ses différents acteurs, véhicules exonérés, moyens de contrôle, ...

La troisième partie sera consacrée aux craintes des transporteurs et aux attentes des Régions et les comparera à la réalité de l'effet de la taxe aussi souvent que des données statistiques seront disponibles. Ensuite, elle fera un bilan de la taxe et de ses changements au cours des quatre dernières années.

La quatrième partie envisagera l'extension de la taxe kilométrique aux véhicules légers¹. Pour cela, elle reprendra la fiscalité routière actuelle de chaque Région ainsi que ses projets de réformes fiscales pour l'avenir afin de savoir si la taxe kilométrique est envisageable et en accord avec ces projets. Elle reprendra également les contraintes sociales, techniques et technologiques qui devront être respectées pour que la taxe soit acceptée ainsi que les différences comportementales face à la taxe entre les professionnels de la route et les particuliers. Cette partie se finira avec une présentation de plusieurs systèmes de taxation proposés par différentes études ainsi qu'une conclusion sur la possibilité d'instauration d'un de ces systèmes en connaissant les contraintes imposées par les Régions.

Finalement la cinquième et dernière partie comprendra une conclusion générale et mon avis personnel concernant la taxe kilométrique poids lourds ainsi que pour son extension à tous les véhicules légers.

¹Véhicule léger : véhicule dont la MMA est inférieure à 3,5 tonnes

1. Historique :

1.1. Droit européen en matière de transport routier

Selon le parlement européen (2020) : « *La création d'un marché unique européen des transports routiers n'est pas possible sans une harmonisation des dispositions juridiques en vigueur dans les États membres. Les mesures adoptées par l'Union européenne sont de nature fiscale, technique, administrative et sociale.* »

1.1.1. Les directives « Eurovignette »

Que ce soit pour l'Eurovignette ou pour la taxe kilométrique, les systèmes actuels de prélèvement pour l'utilisation des infrastructures routières par les poids lourds prennent leurs racines en 1993 par le biais de la directive 93/89/CEE du 25 octobre « relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures » adoptée par le Conseil des Communautés Européennes. Cette directive instaure les bases permettant « *l'harmonisation des systèmes de prélèvements et l'institution de mécanismes équitables d'imputation des coûts d'infrastructure aux transporteurs* ».

En effet, en attendant des formes de prélèvement plus appropriées et réalisables sur le plan technique et économique pour lutter contre la concurrence déloyale, cette directive autorise les Etats membres à maintenir ou à instaurer des péages ou droit d'usage sur les autoroutes et, à certaines conditions, d'autres routes. Elle autorise également, grâce à son article 8, les Etats membres à collaborer pour établir un système commun de droit d'usage applicable à l'ensemble de leurs territoires. C'est donc sur base de cet article qu'a pu voir le jour l'Eurovignette, suite à un accord conclu le 9 février 1994 entre la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suède et le Danemark.

Cette directive s'est vue annulée par un arrêt le 5 juillet 1995. Cependant, les effets de cette directive ont été maintenus jusqu'à l'adoption de la directive 1999/62/CE du 17 juin

1999 « relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ». Cette directive est également appelée directive « Eurovignette ».

La directive 1999/62/CE reprend la même définition du véhicule que la directive précédente. Il est important pour la suite de noter que cette définition du véhicule reprend des véhicules à moteur dont le poids total en charge est supérieur ou égal à 12 tonnes. Une nouvelle définition introduite est celle des catégories « EURO I » et « EURO II » se référant au niveau de pollution des véhicules. Les normes EURO reprennent les principaux gaz nocifs pour la santé émis par les véhicules à moteur excepté les gaz à effet de serre tels que le CO₂.

A ce jour, la directive 1999/62/CE demeure la référence en termes d'imputation des coûts d'infrastructure aux entreprises de transport. Elle fut modifiée à deux reprises depuis son instauration. Une première fois par la directive 2006/38/CE du 17 mai 2006 et une seconde fois par la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011.

La directive 2006/38/CE introduit les principes de « pollueur-payeur » et « utilisateur-payeur » pour permettre une imputation plus équitable des coûts générés par l'utilisation des infrastructures routières. Elle suggère également que les recettes des prélèvements de péage ou du droit d'usage soient utilisées à l'entretien et au développement équilibré et durable du réseau de transport. Elle cherche également par le biais de son article 11 à prendre en compte des coûts externes tels que les aspects environnementaux, le bruit, la congestion ou encore la santé. Finalement, la définition de véhicule est revue, elle concerne à présent les véhicules à moteur avec une MMA supérieure ou égale 3,5 tonnes et les catégories « EURO » sont étendues jusqu'à « EURO V ».

Dans la continuité de la directive 2006/38/CE, la directive 2011/76/UE traite principalement de l'instauration dans le calcul des coûts de l'aspect environnemental et durable. La formule de tarification prend donc désormais en compte les performances environnementales (la classe « EURO ») du véhicule ainsi que les moments et les endroits où les véhicules sont utilisés. La pollution sonore peut également être prise en compte pour la tarification.

En mai 2017, La Commission Européenne a présenté certaines mesures en matière de mobilité dans le cadre de son programme législatif « L'Europe en mouvement ». Ce

programme comporte deux propositions de modification de la directive 1999/62/CE. Ces propositions de modifications ont pour but de renforcer le principe de « pollueur-payeur » et ainsi promouvoir un transport routier durable ainsi que d'appuyer sur le principe de « utilisateur-payeur » en diminuant les taxes basées sur une durée telles que les taxes annuelles comme l'Eurovignette qui ne sont pas efficaces pour encourager des opérations plus propres ni pour lutter contre la congestion et ne reflètent pas une utilisation particulière de l'infrastructure. De manière plus générale et toujours selon la commission européenne, ce programme a pour but de « *rendre le trafic plus sûr ; favoriser une tarification routière intelligente ; réduire les émissions de CO₂, la pollution atmosphérique et la congestion ; réduire les formalités administratives pour les entreprises ; lutter contre le travail illégal et garantir aux travailleurs des conditions d'emploi et des temps de repos adéquats* ».

1.1.2. Les directives « interopérabilité »

Un autre projet repris dans le programme « L'Europe en mouvement » était une proposition de directive du Parlement Européen et du Conseil « concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union ». Cette directive finit par voir le jour le 19 mars 2019 sous le nom de la directive (UE) 2019/520.

Cette directive vient modifier de manière substantielle la directive 2004/52/CE du Parlement Européen et du Conseil « concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté ».

La directive 2004/52/CE ou directive « interopérabilité » avait comme objectif principal d'assurer la convergence des systèmes de perception électronique de redevance pour assurer un niveau d'interopérabilité adéquat au sein des différents Etats membres. En effet, les systèmes utilisés et développés par les différents Etats membres à l'époque n'étaient majoritairement pas compatibles entre eux. Cela forçait les transporteurs à s'équiper d'autant de boîtiers électroniques que d'Etats membres traversés utilisant cette technologie ainsi que de s'abonner auprès de chacun de ces fournisseurs de services. Cette directive a également restreint les technologies utilisables pour prélever une redevance aux trois technologies suivantes : la localisation par satellite, les communications mobiles selon la norme GSM-GPRS et les micro-ondes de 5,8 GHz. Cette restriction était suivie d'un conseil, celui de

privilégier les technologies de localisation par satellite et de communications mobiles pour l'instauration de nouveaux systèmes de télépéage, ceux-ci étant considérés comme plus souples et polyvalents permettant une localisation plus précise et à tout moment pour répondre aux exigences européennes. Une autre recommandation importante de cette directive, et qui nous intéressera en ce qui concerne la taxe kilométrique, est la suivante : « *Les systèmes de télépéage devraient être interopérables et fondés sur des normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs de systèmes.* ». Ce qui signifie que tout fournisseur de système de télépéage doit pouvoir avoir le même accès au marché de chaque Etat membre.

Afin d'atteindre cet objectif d'interopérabilité, la directive instaure un service européen de télépéage. Ce service englobe l'entièreté des réseaux routiers des Etats membres sur lesquels est perçu un péage ou une redevance d'usage par voie électronique. Ce service permet de conclure un contrat unique entre les utilisateurs et les prestataires du SET et d'utiliser un équipement embarqué unique pour le paiement des télépéages de l'ensemble du réseau européen. La directive indiquait que les caractéristiques du service européen de télépéage devaient être clairement définies à la date du 1^{er} juillet 2006 et que, si ce n'était pas fait, une autre date pour les décisions serait fixée. Finalement, ces décisions furent prises par la Commission des Communautés Européennes le 6 octobre 2009 dans la directive 2009/750/CE. Les informations à retenir de cette directive sont que le SET a été défini aussi bien d'un côté technique que contractuel ainsi que les droits et obligations de tous les acteurs prenant part au SET tels que les prestataires, les percepteurs de péage et les utilisateurs.

Le 31 mai 2017, une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil « concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte) » sensée modifier la directive 2004/52/CE a été émise et soumise à discussion. La raison de cette proposition est la suivante : depuis la publication de la directive 2004/52/CE exhortant les Etats membres de l'UE à tout faire pour que les systèmes de télépéage nationaux soient interopérables transfrontière, le constat est affligeant. Bien peu de ces systèmes le sont et cela engendre des coûts importants, aussi bien pour les usagers devant s'équiper de plusieurs unités embarquées que pour les autorités. D'après les renseignements provenant de la proposition de directive du 31 mai 2017, actuellement, ces coûts sont estimés à 334

millions d'euros par an pour les usagers et à 120 millions d'euros pour les autorités devant fournir ces unités embarquées plus 14,5 millions d'euros par an pour s'assurer de leur maintenance. La directive 2004/52/CE était sensée remédier à cette situation et bien qu'un certain degré d'interopérabilité ait été atteint suite à cette dernière, certains pays comme l'Allemagne, la Croatie, l'Italie et bien d'autres ne sont pas interopérables et seule leur unité embarquée nationale fonctionne sur leur territoire. Les raisons identifiées pour lesquelles ces pays n'ont toujours pas de système interopérable sont les suivantes :

- les prestataires du SET confrontés à une forte barrière à l'entrée du marché ;
- une législation pas assez claire en ce qui concerne les obligations des percepteurs de péage envers les prestataires du SET ;
- des exigences excessives envers les prestataires du SET telles que l'obligation d'alimenter le marché des véhicules utilitaires légers avec de coûteuses unités embarquées utilisant la localisation par satellite ;
- la difficulté de contraindre les propriétaires de véhicules immatriculés dans un autre État membre à respecter les péages.

C'est donc dans l'objectif de résoudre ces problèmes que la proposition de directive a été mise sur la table. Après discussion, cette directive est adoptée le 19 mars 2019 et sera connue sous le nom de directive (UE) 2019/520.

Une dernière chose intéressante à propos de cette directive est la partie « définitions » avec les définitions de service de péage, prestataire de service de péage, percepteur de péage et tout particulièrement la définition qui y est faite du véhicule et de la différence entre véhicule utilitaire lourd et véhicule utilitaire léger. En effet, la définition du véhicule est différente dans cette nouvelle directive que celle qui a été donnée dans les directives « Eurovignette ».

- **«véhicule»**: un véhicule motorisé ou un ensemble de véhicules articulés destiné à servir ou utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises.
- **«véhicule utilitaire lourd»**: un véhicule ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes.

- **«véhicule utilitaire léger»**: un véhicule ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes.

Cette directive est la dernière en date visant l'harmonisation de la législation en ce qui concerne le transport routier.

1.1.3. Résumé et hypothèses

Après la lecture de toutes ces directives européennes, on peut en dégager la direction que semble vouloir prendre l'Europe en matière de transport routier.

Premièrement, la définition du véhicule a changé à plusieurs reprises depuis la directive 93/89/CEE. Elle est passée du véhicule ayant une MMA égale ou supérieure à 12 tonnes au véhicule ayant une MMA égale ou supérieure à 3,5 tonnes pour finir par simplement être tout véhicule motorisé destiné à servir ou être utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises, introduisant une définition différente entre véhicule utilitaire léger et véhicule utilitaire lourd, la différence entre ces deux dernières étant toujours le fait d'être supérieur ou inférieur à une MMA de 3,5 tonnes.

Ensuite, une des raisons citées pour l'échec de la directive 2004/52/CE est que les prestataires du SET étaient obligés de pouvoir fournir des unités embarquées aux utilisateurs de véhicules utilitaires légers fonctionnant avec la technologie de localisation via satellite alors qu'encore aucun secteur du SET ne fonctionne actuellement sous ce système en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers.

En ajoutant à cela les objectifs principaux affichés par l'Europe de faire supporter les coûts liés à l'infrastructure ainsi que les coûts externes engendrés par le transport routier, tels que la pollution ou la congestion, aux réels utilisateurs et pollueurs suivant les principes de « pollueur-payeur » et « utilisateur-payeur » et sachant qu'en Belgique, en 2016, à défaut d'avoir des chiffres disponibles pour l'Union européenne, le nombre de véhicules de MMA supérieure à 3,5 tonnes est de 1,4% selon les statistiques de la Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle. On se rend compte que ces principes sont appliqués à une minorité des utilisateurs des infrastructures routières et que pour lutter contre

la congestion et la pollution, appliquer des mesures à seulement 1,4% des intervenants est largement insuffisant.

Finalement, les directives « interopérabilité » ont pour but d'implémenter un système de prélèvement électronique commun à l'ensemble de l'Union européenne basé sur les technologies de localisation satellite et communication mobile. Pouvoir utiliser une unité embarquée unique pour l'ensemble de l'Union européenne faciliterait la vie tant aux percepteurs de péage qu'aux prestataires et utilisateurs du SET. Pour atteindre cet objectif, la dernière directive (UE) 2019/520 redéfinit les rôles de chacun dans ce système et met en place des mesures pour faciliter la communication entre les Etats membres et prestataires du SET pour le recouvrement des montants impayés dans les autres états que celui où le véhicule est immatriculé. Ajoutant à cela qu'à partir de 2021 les prestataires du SET devront assurer la compatibilité de leurs unités embarquées avec le satellite européen Galileo, on peut conclure que l'Europe veut construire un système de prélèvement fort et indépendant de toute aide extérieure et peut-être même devenir le leader du système de télépéage électronique à long terme.

Toutes ces conclusions sont tirées d'une interprétation personnelle des directives mais peuvent également s'appuyer sur l'avis de madame Violeta Bulc² :

«L'Union européenne a une occasion unique non seulement de mener la modernisation du transport routier en Europe, mais aussi à l'échelle mondiale. Nos réformes jetteront les bases de solutions routières numériques normalisées, de conditions sociales plus équitables et de règles de marché dont le respect peut être contrôlé. Elles contribueront à réduire les coûts socio-économiques des transports, comme le temps perdu dans la circulation, les morts et les blessés graves sur les routes, les risques pour la santé liés à la pollution et aux nuisances sonores, tout en répondant aux besoins des citoyens et des entreprises et aux exigences environnementales.[...]».

L'Union européenne pourrait donc, selon moi, prendre des mesures incluant les véhicules utilitaires légers à moyen terme et, à long terme, inclure tous les véhicules motorisés au

² Violeta Bulc : commissaire européen aux Transports de 2014 à 2019

système européen de télépéage. Suivant cette hypothèse, il est d'autant plus important pour la Belgique d'avoir un système de prélèvement non seulement adapté aux exigences européennes, mais aussi de prendre les devants pour, à l'avenir, être viable et optimal.

1.2. Historique avant le lancement de la taxe kilométrique en Belgique

Cette partie prendra en compte l'historique de la taxe routière à partir de la directive européenne 93/89/CEE et concernera donc l'Eurovignette suivie de la taxe kilométrique actuelle.

1.2.1. L'Eurovignette

Suite à la directive 93/89/CEE et à son article 8 autorisant les Etats membres à coopérer pour établir un système de droit d'usage à l'ensemble de leur territoire, un accord fut conclu le 9 février 1994 entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas afin d'instaurer un droit d'usage commun du nom d'Eurovignette. L'Eurovignette fonctionne donc sous le principe de droit d'usage défini dans la directive 93/89/CEE comme suit :

« Droit d'usage » : le paiement d'une somme déterminée donnant droit à l'utilisation, par un véhicule, pendant une durée donnée, des infrastructures visées à l'article 7 point d),³

Suite à cette définition, il est important de rappeler la définition du véhicule de la directive 93/89/CEE :

« Véhicule » : un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids total en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes.

³Les infrastructures visées sont principalement les autoroutes et routes à plusieurs voies aux caractéristiques analogues aux autoroutes, ponts, tunnels et routes de cols de montagne.

C'est donc en parfait accord avec la directive européenne que l'Eurovignette a vu le jour. Cette dernière est, contrairement à ce que son nom laisserait penser, une attestation à imprimer et à mettre avec ses documents de véhicule et non un autocollant à mettre sur le pare-brise de son poids lourd. Elle peut se payer à la journée, semaine, mois ou année et son tarif se calcule en fonction du nombre d'essieux et de sa classe EURO. Elle ne concerne que les véhicules de plus de 12 tonnes exclusivement destinées au transport de marchandises.

Depuis sa création en 1994, L'Eurovignette a vu deux pays se retirer de l'accord. L'Allemagne en 2005 puis la Belgique en 2016 se sont retirées pour créer leurs propres systèmes de prélèvement kilométrique de télépéage. Ces changements, en ce qui concerne la Belgique tout du moins, sont en lien direct avec les directives européennes, comme nous allons le voir dans la prochaine partie.

1.2.2. La taxe kilométrique

En ce qui concerne la taxe kilométrique, le projet naît d'un accord entre les trois Régions de Belgique le 21 janvier 2011. Cet accord porte sur une réforme commune de la fiscalité routière et comporte trois volets principaux à savoir :

- l'introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent pour les poids lourds dont la MMA est supérieure à 3,5 tonnes ;
- l'introduction d'un droit d'usage pour les véhicules légers (vignette) ;
- une réforme coordonnée des taxes de mise en circulation et de circulation. A terme, celles-ci seront notamment calculées sur base des paramètres environnementaux du véhicule pour rendre la fiscalité automobile plus verte.

Le premier volet sera bien sûr celui qui nous intéressera le plus, même si les deux suivants sont également très intéressants en termes de réflexion générale concernant la fiscalité routière et de complémentarité avec la taxe kilométrique dans leurs objectifs environnementaux. Ces trois volets sont toutefois regroupés en un et un seul projet qui portera le nom générique de « Viapass ».

Suite à cet accord, un planning a été élaboré pour mener à bien l'introduction du prélèvement kilométrique à l'horizon de 2016. De 2011 à 2013, les trois Régions ont travaillé ensemble sur une note d'architecture créant la structure du système de prélèvement

kilométrique. Cette dernière comporte une partie réservée au test de l'extension de cette architecture aux véhicules légers. Elle est approuvée en janvier 2013 et permet de lancer le processus d'appel d'offre afin de déterminer le prestataire de service qui sera chargé de mettre en œuvre le système décrit dans la note d'architecture. Le gagnant de l'appel d'offre devra être connu vers la moitié de 2014 aux vues du planning serré que se sont imposé les Régions.

Le 31 décembre 2013, publication au Moniteur belge de la loi spéciale du 26 décembre 2013 ayant pour but de définir un cadre législatif clair et de poser des bases stables pour l'instauration de la taxe kilométrique. Cette loi modifie différentes lois pour permettre le passage officiel de l'Eurovignette à la taxe kilométrique. L'Eurovignette est supprimée, mais ses dispositifs restent actives jusqu'au jour de l'introduction officielle de la taxe kilométrique. Au niveau international, l'Eurovignette était un accord entre plusieurs Etats. La Belgique a donc dû notifier son désir de se retirer de l'accord aux autres Etats membres de l'accord.

Le 31 décembre 2013, publication de la loi du 21 décembre 2013 modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992, en ce qui concerne la déductibilité d'impôts, taxes et rétributions régionaux. Cette loi assure que les avantages de déductibilité de l'Eurovignette tels que la déductibilité pour l'impôt des sociétés soit aussi d'application pour la taxe kilométrique.

L'accord le plus important concernant la taxe kilométrique est l'accord de coopération du 30 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale « relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune ». Cet accord se réfère aux directives européennes « Eurovignette » et « interopérabilité » et a donc pour objectif d'instaurer un système de taxation basé sur le principe de « pollueur-payeur ». Il prend également en compte que l'Allemagne a déjà lancé en 2005 son propre système de prélèvement kilométrique pour poids lourds. Ensuite, il définit les principes communs à l'introduction de la taxe kilométrique tels que l'exigibilité, le contrôle, la perception, le recouvrement et la méthodologie de tarification

pour le prélèvement kilométrique ainsi que les véhicules pouvant être exonérés et la clef de répartition des coûts entre les régions.

La deuxième partie la plus importante dans cet accord est la partie concernant la constitution d'un partenariat interrégional de droit public appelé Viapass. Dans cette partie, on définit le rôle de Viapass qui doit assurer la coopération, la coordination et la concertation entre les régions afin de réaliser les objectifs définis aux chapitres 2 et 3 du présent accord. Une part importante de sa mission est de conclure un contrat DBFMO (Design-Build-Finance-Maintain-Operate) avec un Single Service Provider pour la perception du prélèvement kilométrique sur les routes concédées ou non. L'intérêt du contrat DBFMO est d'assurer une gestion de qualité à long terme et de s'assurer que le projet soit mené à bien, car ce contrat prend en compte la conception, la construction, le financement, la maintenance et la gestion du projet.

Le 15 juillet 2014, le consortium Sky-ways remporte l'appel d'offre public et devient le 22 juillet une société anonyme de droit belge appelée Satellic. Le contrat DBFMO est signé entre Viapass et Satellic le 25 juillet 2014. Le consortium Sky-ways est composé des entreprises allemande T-Systems Internationals⁴ et autrichienne Strabag AG.

L'accord du 30 janvier 2014 est modifié par l'accord de coopération du 24 avril 2015. Les modifications importantes de cet accord sont : premièrement, la modification des méthodes de tarification de la taxe kilométrique autant en tant que taxe qu'en tant que redevance, avec l'ajout d'un facteur de correction de 1,5% pour compenser les imprécisions des kilomètres parcourus en zone tarifaire ainsi que deux variables permettant de faire varier la taxe en fonction du moment de la journée où le véhicule circule et du lieu ; deuxièmement, l'ajout d'un article autorisant les régions à modifier la taxe de circulation des véhicules ayant une MMA supérieure à 3,5 tonnes et respectant les tarifs minimums européens.

Chaque Région étant responsable de l'instauration de la taxe kilométrique et de ses modalités sur son territoire et suite aux accords conclus, les Régions ont pu, chacune de leur côté, rédiger un décret ou une ordonnance instaurant la taxe kilométrique. Ces instaurations se

⁴T-Systems International avait déjà participé au développement du projet de péage allemand

sont toutes faites dans le courant du mois de juillet 2015. Ces décrets et ordonnance sont les suivants :

- Pour la Région flamande : 3 JUILLET 2015. — Décret introduisant le prélèvement kilométrique et annulant le prélèvement de l’Eurovignette et modifiant le Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013 en la matière.
- Pour la Région wallonne : 16 JUILLET 2015. — Décret instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l’utilisation des routes.
- Pour la Région Bruxelles-Capitale : 29 JUILLET 2015. — Ordonnance introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l’Eurovignette.

Suite à ces derniers, la taxe kilométrique entre en vigueur le 1^{er} avril 2016 et met un terme à l’application du système de l’Eurovignette en Belgique.

1.3. Comparaison entre la taxe kilométrique et l’Eurovignette

Une première différence entre la taxe kilométrique et l’Eurovignette est que l’Eurovignette est considérée comme un droit d’usage alors que la taxe kilométrique est considérée comme un péage⁵ au sens du droit européen. On peut voir dans la directive 2011/76/UE qu’il n’est pas possible pour les Etats membres d’instaurer simultanément un droit d’usage ainsi qu’un péage pour une catégorie de véhicule donnée pour l’utilisation d’un même tronçon de route. De plus, il est inscrit dans cette même directive que « *Les droits d’usage fondés sur la durée constituent un bon système permettant d’appliquer dès à présent le principe de l’utilisateur-payeur, dès lors qu’un système de tarification fondé sur la distance parcourue et reflétant mieux l’utilisation réelle qui est faite de l’infrastructure n’est actuellement pas mis en œuvre [...]* »⁶ ce qui signifie implicitement selon moi que l’Europe

⁵ “péage” : une somme déterminée, payable pour un véhicule, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, qui comprend une redevance d’infrastructure et/ou une redevance pour coûts externes ;

⁶ Directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l’utilisation de certaines infrastructures. 14 octobre 2011. (Paragraphe 13).

préconise le système de péage lorsque celui-ci est développé par un pays plutôt que les systèmes basés sur le droit d'usage.

La seconde différence est que l'Eurovignette est un système valide uniquement dans les pays ayant approuvé l'accord du 9 février 1994. La taxe kilométrique belge, elle, s'applique uniquement sur le territoire belge, mais utilise une unité embarquée aussi appelée OBU qui, selon les exigences européennes, doit s'adapter automatiquement à la taxe kilométrique en application sur le territoire européen traversé. A terme, le système devra donc être applicable à l'entière des Etats membres. La taxe kilométrique permettra donc de simplifier aussi bien la vie des utilisateurs, qui ne devront plus que souscrire au SET pour parcourir l'Union européenne, que celle des percepteurs de péage pour qui le contrôle est amélioré et l'administratif moins lourd.

Finalement, le prix à payer pour l'Eurovignette dépend de la période d'utilisation du réseau (journalier, hebdomadaire, mensuel ou annuel), du nombre d'essieux du véhicule ainsi que de la classe EURO du véhicule. La taxe kilométrique, elle, peut prendre en compte un plus grand nombre de variables dans son calcul tel que la MMA du véhicule, le nombre de kilomètres parcourus, le moment et le lieu où les kilomètres ont été effectués, la classe EURO du véhicule, le type de route, les coûts externes tels que la pollution sonore, ...

De par toutes ces variables possibles à incorporer dans le calcul de la taxe kilométrique, par son système d'unité embarquée utilisant la technologie de localisation satellite et par sa meilleure capacité de contrôle, la taxe kilométrique est mieux adaptée que l'Eurovignette pour réaliser les objectifs européens en terme de transport routier que sont la lutte contre la congestion, la considération environnementale, l'application des principes « pollueur-payeur » et « utilisateur-payeur » ainsi que l'instauration d'un système de taxation européen interopérable.

1.4. Les taxes kilométriques en Europe

Suisse : En 2001, la Suisse, bien que n'étant pas membre de l'Union européenne, est le premier pays d'Europe à instaurer une taxe au kilomètre sur son territoire répondant aux attentes de la directive européenne 1999/62/CE. Cette taxe porte le nom de redevance sur le trafic poids lourds liée aux prestations (RPLP) et a pour objectif de réduire la pollution, faire

payer aux transporteurs l'entièreté de leurs coûts, y compris les coûts externes et aider à financer les tunnels ferroviaires alpins. Elle s'applique aux véhicules de MMA supérieure à 3,5 tonnes suisses et étrangers et est calculée sur base du nombre de kilomètres parcourus, de la MMA et de la classe EURO. Les effets de cette taxe sur le transport suisse ne sont plus à démontrer : moins de poids lourds en circulation, moins de trajets à vide et une diminution de pollution en CO₂. En 2011, L'Office fédéral du développement territorial évaluait la réduction des émissions en CO₂ à 105 000 tonnes. La taxe rapporte chaque année environ 1,2 milliard d'euros qui sont principalement utilisés pour financer les infrastructures ferroviaires du pays, car en Suisse, la majorité des marchandises circulent sur les rails.

Autriche : En 2004, l'Autriche suit l'exemple de la Suisse et instaure une taxe au kilomètre sur son territoire appelé « Lkw-Maut ». Comme pour la Suisse elle s'applique aux véhicules ayant une MMA supérieure à 3,5 tonnes. L'instauration de la taxe survient suite à une forte augmentation du trafic et donc de la pollution, due principalement à l'entrée des pays de l'Est dans l'Union Européenne. Selon l'étude « Sensibilité du prix du transport européen de marchandises par la route – vers une meilleure compréhension des résultats existants » (Significance/ CE Delft, 2010), de 2004 à 2006, une diminution de 3% par an de la distance moyenne parcourue par tonne est constatée. Les tonnes transportées restent relativement constantes, mais les distances ont diminué. A partir de 2007, ce n'est plus le cas et cela semble s'expliquer par l'introduction d'une taxe kilométrique en République Tchèque, un voisin de l'Autriche. On peut donc supposer que la taxe kilométrique autrichienne avait simplement détourné une partie du transport routier vers la République Tchèque pour éviter la taxe. A partir de 2004, les chiffres autrichiens montrent que le transport ferroviaire progresse 2% plus vite que le transport routier.

Allemagne : En 2005, c'est au tour de l'Allemagne de lancer sa taxe kilométrique qui porte le même nom que celle d'Autriche : LKW-Maut. Elle varie de ses homologues autrichienne et suisse de par le type de véhicule taxé. En effet, la taxe portera sur les véhicules ayant une MMA supérieure à 12 tonnes jusqu'au changement en 2015 de façon à ce que la taxe porte sur les véhicules ayant une MMA supérieure à 7,5 tonnes. La taxe allemande est calculée en fonction des essieux, de la classe EURO et des kilomètres parcourus. Comme pour l'Autriche, la distance moyenne parcourue par tonne de marchandises de 1995 à 2005 augmentait d'environ 3% par an. Après l'introduction de la taxe, de 2005 à 2008 selon l'étude

(Significance/ CE Delft, 2010) cette augmentation a ralenti jusqu'à diminuer de 0,5% en 2008 et comme pour l'Autriche, la croissance du transport ferroviaire a été plus forte que celle du transport routier. Avant l'introduction de la taxe, les effets attendus sur le prix du transport routier étaient une augmentation de 15% de ce dernier. Finalement, l'augmentation observée fut de 0,5% en moyenne. Depuis 2018, s'ajoute aux autoroutes et routes fédérales l'ensemble des routes nationales pour le prélèvement de la taxe.

République Tchèque : En 2007, La République Tchèque suit ses prédécesseurs et adopte un système de prélèvement kilométrique similaire à celui de ses voisins en taxant les véhicules ayant une MMA supérieure à 3,5 tonnes. Le résultat est une diminution de 10% du trafic routier de poids lourds tout en conservant des taux de croissance économique impressionnants. (Significance/ CE Delft, 2010)

De nombreux pays ayant instauré des taxes kilométriques dites intelligentes peuvent encore s'ajouter à cette liste, tels que la Slovaquie en 2010, la Pologne et le Portugal en 2011 et la Grande Bretagne en 2014. Cependant, tous ces systèmes ne sont pas aussi précis que celui instauré en Belgique. En effet, leurs systèmes fonctionnent grâce à des badges, vignettes ou autres moyens de détection installés sur le véhicule et détectés par des portiques situés sur les routes à péage. Ce péage est donc dû sur des tronçons entiers et non en fonction du nombre réel de kilomètres parcourus. La Belgique est donc le premier pays à instaurer une taxe kilométrique fonctionnant sur l'ensemble du territoire et taxant de manière précise et fiable les véhicules en fonction du nombre de kilomètres parcourus sur les routes soumises à péage.

De tels projets étaient également envisagés dans d'autres pays comme la France et l'Espagne. En France, le projet est annulé en 2014. En Espagne, le projet est même mis en place en janvier 2018 au Pays Basque mais doit faire marche arrière en avril 2018 suite à une décision de justice considérant l'installation des portiques de contrôle et surtout leurs emplacements comme une discrimination indirecte.

Sur base des changements observés suite à l'introduction de taxe kilométrique en Allemagne, en Autriche et en République Tchèque, la diminution du nombre de kilomètres parcourus s'explique par trois facteurs selon l'étude de Significance/ CE Delft (2010) :

- 1/3 provient d'améliorations de l'efficacité du transport : amélioration du planning de l'itinéraire à suivre, optimisation des volumes en charge et non-conduite pendant les heures de pointes.
- 1/3 provient du transfert modal : utilisation d'autres moyens de transport de marchandise tels que le rail, les voies navigables et l'aérien.
- 1/3 provient de la diminution de la demande de transport : modification dans la production du produit (exemple : briques de lait plus optimisées au transport que les bouteilles), diminution de la demande pour certains produits et sélection de fournisseurs et clients qui raccourcit la chaîne de distribution.

L'étude arrive aux conclusions suivantes : la demande de véhicule-km⁷ diminue lorsque le prix de la taxe augmente et inversement, les distances parcourues diminuent, mais pas les tonnages ce qui signifie que le commerce n'est pas atteint par la taxe, la taxe kilométrique induit une amélioration de l'efficacité du secteur du transport et des processus de planification.

⁷Unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule routier automobile sur un kilomètre. La distance prise en compte est la longueur de route effectivement parcourue.

2. La taxe kilométrique en pratique

2.1. Les différents intervenants

2.1.1. Les Régions

Les Régions en termes de zones géographiques sont considérées chacune comme un « secteur à péage » dans le droit belge ou « secteur du SET » dans le droit européen ce qui signifie qu'il y a 3 secteurs différents en Belgique permettant chacun d'appliquer des tarifs de taxation différents sur le secteur.

Les Régions en termes d'autorités politiques sont considérées comme les « percepteurs des péages » à l'exception de la Région Wallonne qui a concédé la gestion d'une partie de son réseau routier à la Société Wallonne de financement complémentaire des infrastructures connue sous le nom de la SOFICO. Le résultat de cette cession est qu'en Wallonie, la taxe kilométrique prend la forme d'une redevance alors qu'elle est considérée comme une taxe dans les deux autres Régions. La différence entre la redevance et la taxe est que la redevance a un lien direct avec le service rendu et constitue une contrepartie à ce service, ce qui n'est pas le cas de l'impôt. En d'autres termes, seule la Région Wallonne par le biais de la SOFICO est obligée d'assigner l'argent récolté par la taxe kilométrique à l'entretien, l'expansion et la sécurité de ses infrastructures routières.

2.1.2. La SOFICO

La SOFICO ou Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures fût créée en 1994 par la Région Wallonne pour achever des infrastructures transeuropéennes héritées en 1989 suite à la régionalisation des matières liées aux travaux publics et au transport. Ses missions aujourd'hui sont d'entretenir et réhabiliter les autoroutes et principales routes nationales en Wallonie, réaliser les chaînons manquants du réseau transeuropéen de transport routier et fluvial traversant la Wallonie, s'occuper de la fibre optique, ... Depuis 2016, elle s'occupe également de la perception de la taxe kilométrique sous forme de redevance pour le compte de la région Wallonne.

2.1.3. Viapass

L'entité interrégionale Viapass est l'organisme public de coordination et de surveillance du prélèvement kilométrique créé le 31 janvier 2014 suite à l'accord interrégional de collaboration concernant le prélèvement kilométrique. Elle a eu pour mission d'assurer la bonne communication et coopération entre les trois régions ainsi que de conclure le contrat DBFMO avec un « Single Service Provider ». Depuis l'entrée en vigueur de la taxe kilométrique le 1^{er} avril 2016, elle s'occupe également d'assurer le contrôle de l'application de la taxe kilométrique pour éviter toutes sortes de fraudes, ainsi que de la communication générale et des transferts de fonds entre les différents acteurs.

2.1.4. Sattelic

Sattelic est le prestataire de service ou Single Service Provider avec qui Viapass a conclu le contrat DBFMO. Suite à ce contrat, Sattelic fut chargé d'assurer le développement, la mise en place et l'application du prélèvement kilométrique. Le contrat stipule également que c'est à Sattelic de financer, installer et livrer les équipements de contrôle pour assurer le bon fonctionnement de la taxe tels que les portiques, contrôles flexibles et mobiles ainsi que les OBU. Sattelic fût donc chargé d'instaurer un système unique de prélèvement kilométrique en respectant les particularités propres à la Belgique. En effet, le système a dû couvrir les trois différentes Régions et prendre en compte les trois langues nationales ainsi que le fait que le prélèvement se fait sous forme de taxe par les Régions Flamande et Bruxelles-Capitale et sous forme de redevance par la SOFICO au compte de la Région Wallonne. Depuis le 1^{er} avril 2016, Sattelic est également considéré comme un prestataire de service comme les autres.

2.1.5. Les prestataires de service

Les prestataires de service fournissent aux utilisateurs un service de facturation, de prélèvement et de transfert de ce dernier aux divers percepteurs de péage. Sattelic en tant que Single Service Provider est le premier prestataire de service accrédité par Viapass. Comme cela est exigé dans les directives européennes « interopérabilité », le marché doit être ouvert à la concurrence. Dès lors, la société Axxès a demandé son accréditation en 2015 pour être prestataire de service dès le lancement de la taxe kilométrique. Depuis, de nombreux prestataires de services les ont rejoints tels que Eurotoll, Telepass, Total Marketing Services

et Toll4Europe. Les prestataires de service servent donc d'intermédiaires entre les percepteurs de péage et les redevables soumis à la taxe kilométrique.

2.1.6. Les redevables

Pour terminer, l'acteur principal de la taxe kilométrique est bien évidemment celui qui la supporte. Selon la définition donnée dans le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes : « *Le redevable du prélèvement kilométrique est soit la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé, soit le détenteur du véhicule étant entendu comme le conducteur ou toute autre personne disposant effectivement du véhicule* ». Le redevable peut être changé lorsque le redevable originel met le véhicule à disposition d'un tiers sous forme de contrat et avec l'accord de ce tiers. Le redevable originel restera solidairement responsable.

2.2. Les véhicules exonérés

Suite à l'accord interrégional du 30 janvier 2014, 3 grandes catégories de véhicules pouvant être exonérés ont été définies :

1. les véhicules qui sont utilisés exclusivement pour et par la défense, la protection civile, les services d'incendie et de police, et sont reconnaissables en tant que tels ;
2. les véhicules qui sont équipés spécialement et exclusivement à des fins médicales et sont reconnaissables en tant que tels ;
3. les véhicules qui sont utilisés seulement parfois sur la voie publique et qui sont utilisés exclusivement pour l'agriculture, l'horticulture, l'aquaculture et la sylviculture.

Les détenteurs de véhicules pouvant être identifiés comme appartenant à l'une de ces catégories doivent introduire une demande d'exonération auprès de la région d'immatriculation ou à la SOFICO, s'il s'agit de la Région Wallonne. Les véhicules immatriculés à l'étranger doivent introduire leur demande auprès de Viapass. Du point de vue administratif, lorsqu'un véhicule est exonéré dans une Région, il doit être fait en sorte qu'il soit exonéré dans les autres Régions.

Certains véhicules sortent du champ d'application du prélèvement kilométrique tels que certains véhicules-outils pour la raison qu'ils ne transportent pas de marchandises, les véhicules d'auto-école, les véhicules avec plaque d'essai ou encore les véhicules ancêtres avec un numéro de plaque « 0 ».

2.3. Les outils de contrôle

2.3.1. On Board Unit

Un On Board Unit ou OBU est défini dans les directives européennes comme un « équipement embarqué ». Cette définition est la suivante :

« équipement embarqué»: l'ensemble complet de composants matériels et logiciels devant être utilisé dans le cadre du service de péage, qui est installé ou transporté à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir/transmettre des données à distance, soit en tant que dispositif séparé ou en tant qu'équipement intégré dans le véhicule.

Un OBU est utilisé pour calculer le nombre de kilomètres parcourus et de déterminer la position du véhicule et son déplacement grâce à une liaison GPS. En fonction des informations récoltées, un montant à payer est calculé. Toutes ces informations sont enregistrées sur une carte SIM intégrée et sont retransmises au centre de facturation.

L'OBU respecte le règlement (UE) 201/679 du parlement européen et du conseil du 27 avril 2016 « relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE » et respecte le règlement général sur la protection des données (RGPD).

Pour obtenir un OBU, il faut payer une caution de 135€ auprès de son prestataire de service. En cas de défaillance de l'OBU, il est impératif de contacter son prestataire de service dans les plus brefs délais sous peine d'amende.

2.3.2. Contrôle fixe et mobile

Pour s'assurer du bon fonctionnement de la taxe kilométrique et que chaque véhicule concerné par la taxe est équipé d'un OBU, trois systèmes de contrôle différents sont mis en place :

1. 39 portiques fixes permettent de détecter si les véhicules sont équipés d'OBU. Ces portiques sont équipés de la technologie de reconnaissance automatique des plaques ainsi que de caméras à laser.
2. 22 points de contrôle mobiles ayant la même fonction que les portiques, mais étant déplacés régulièrement permettent d'assurer un contrôle en cas de tentative de contournement des portiques fixes.
3. 38 véhicules et motos de contrôle viennent compléter cette liste. Ces véhicules possèdent le même équipement que les portiques et points de contrôle mobiles avec en plus un terminal de paiement permettant d'encaisser immédiatement les amendes. La responsabilité de la poursuite et de la verbalisation via ces véhicules est celle des fonctionnaires de contrôle régionaux.

3. Comparaison des effets attendus et effets observés

Cette partie sera consacrée à la comparaison entre les effets attendus de la taxe kilométrique avant son lancement et les effets observés au cours des quatre dernières années. Les effets attendus par les entreprises de transport routier proviendront d'un mémoire écrit par Chamberland.G (2016). Initialement, ce mémoire a été effectué pour les entreprises francophones mais, au vu de l'absence initiale de différences de tarif entre les Régions, on peut considérer que les effets attendus pour les entreprises belges étaient relativement les mêmes, excepté pour les entreprises s'occupant principalement de la Région Bruxelles-Capitale en raison des tarifs plus élevés pour cette Région. En ce qui concerne les effets attendus par les Régions, ils reprendront les objectifs annoncés par les Régions ainsi que les estimations de Sattelic et de Viapass des montants devant être obtenus grâce à la taxe.

En ce qui concerne les effets observés, ces derniers seront obtenus suite à des recherches de documentation en ligne, ainsi que par des données fournies par Viapass, la situation actuelle du Coronavirus rendant une étude quantitative auprès des entreprises de transport routier belges compliquée et compromise.

3.1. Effets attendus par les entreprises de transport routier

Les effets attendus par les entreprises de transport routier sont divers mais les principaux sont les suivants :

- une diminution de la compétitivité des entreprises de transport belge en comparaison avec les entreprises de transport étrangères,
- un renouvellement accéléré de la flotte de camions pour profiter du tarif réduit des véhicules de la classe EURO la moins polluante,
- une diminution des trajets à vide,
- des changements d'itinéraires pour éviter les routes taxées,
- une réduction de la taille de la flotte,
- un licenciement de personnel.
- des faillites

3.2. Effets attendus par les Régions

Les Régions ont, elles aussi, communiqué sur les objectifs de la taxe et sur l'argent attendu suite à l'introduction de cette dernière :

- un objectif d'équité : faire supporter les coûts d'infrastructures (investissement et entretien) aux entreprises de transport routier en fonction de l'intensité de leur utilisation du réseau ;
- un objectif de mobilité : inciter les entreprises de transport routier à transporter leurs marchandises de manière plus efficace ;
- un objectif environnemental : contribuer à l'amélioration des performances écologiques des véhicules de transport en taxant d'avantage la pollution de l'air selon les normes EURO.

En ce qui concerne les revenus annuels inhérents à la taxe kilométrique attendus par les Régions pour l'ensemble de la Belgique, ceux-ci étaient estimés à 700-800 millions d'euros par la société Sattelic en mai 2014. Finalement, ils ont été estimés à 750 millions d'euros par l'administrateur général de Viapass.

Ces objectifs sont les objectifs communiqués par les Régions mais malheureusement, excepté les objectifs de revenus, ces objectifs n'ont pas encore été exprimés de manière chiffrée.

3.3. Observations et analyses

Observons à présent la situation actuelle du secteur du transport routier belge à travers différentes données macroéconomiques fournies par différents instituts et organisations tels que l'ITLB, Viapass, l'UPTR et la FEBIAC et comparons-la à la situation avant 2016 lorsque les données sont disponibles. Certaines données provenant de Viapass sont des données non disponibles sur leur site qui ont été fournies suite à des demandes spécifiques pour réaliser ce mémoire.

3.3.1. Compétitivité

Dans son mémoire, Chamberland.G (2016) a constaté que la quasi-totalité des entreprises francophones de transport routier (plus de 90%) pensait que la taxe kilométrique aurait un impact négatif sur la compétitivité des entreprises belges du secteur. Leurs craintes étaient-elles fondées, se sont-elles réalisées ? La réponse à cette question se fera d'après une analyse personnelle des données chiffrées disponibles du secteur du transport routier.

Pour l'OCDE, la compétitivité désigne *"la capacité d'entreprises, d'industries, de régions, de nations ou d'ensembles supranationaux de générer de façon durable un revenu et un niveau d'emploi relativement élevés, tout en étant et restant exposés à la concurrence internationale"*. Normalement, la compétitivité se mesure grâce à un indice de compétitivité dont les facteurs principaux sont les niveaux de coûts, la spécialisation et la qualité du service d'après la Commission Européenne (2014). La taxe kilométrique influence bien évidemment ce premier facteur. Le calcul de cet indice de compétitivité en prenant en compte la taxe kilométrique serait un calcul bien trop complexe, nécessitant de nombreuses données, la plupart difficiles d'accès, et sort donc du cadre de ce mémoire.

En ne prenant en compte que les coûts, la taxe kilométrique aurait un effet négatif sur la compétitivité à condition qu'elle ne soit due que par les entreprises de transport belges, ce qui n'est pas le cas, mais en plus cela serait sans compter que l'argent récolté par cette taxe sert principalement à entretenir et étendre les infrastructures routières et donc à fournir un meilleur service. En sachant la difficulté d'évaluer de manière chiffrée la compétitivité en tenant compte de tous les facteurs l'influençant, cette partie analysera donc à la place la santé du secteur du transport routier belge de marchandises, ce facteur permettant de faire des hypothèses en ce qui concerne la compétitivité.

Pour analyser la santé du secteur belge du transport routier on peut se baser sur différents facteurs :

- le nombre d'entreprises et d'employés du secteur,
- la quantité de marchandises transportées à l'intérieur et à l'extérieur du pays,
- le nombre de véhicules utilitaires soumis à la taxe appartenant à ces entreprises,
- la quantité de marchandises transportées par des véhicules immatriculés en Belgique.

Ces facteurs ne sont pas des éléments déterminant directement la compétitivité mais sont plutôt des éléments indirects permettant, lorsqu'ils sont pris tous ensemble et selon leur type de variation, de se faire une idée de la santé du transport routier belge en séparant le transport national du transport international.

Commençons tout d'abord par calculer la croissance du nombre d'entreprises, de poids lourds appartenant à ces entreprises et d'employés du secteur du transport routier de marchandises :

Date au 30 juin	Ouvriers	Employés	Total	Croissance
2010	61.632	28.203	89.835	-
2011	61.839	28.435	90.274	+0,49%
2012	60.623	28.931	89.554	-0,80%
2013	59.345	ND	ND	-
2014	59.563	28.464	88.027	-
2015	60.732	30.374*	91.106	+3,50%
2016	62.330	33.067*	95.397	+4,71%
2017	64.949	34.231*	99.180	+3,97%
2018	67.709	35.325*	103.034	+3,89%
2019	70.221	ND	ND	-

* au 31 décembre

Tableau 1 : Evolution du nombre de travailleurs salariés inscrits à l'ONSS pour le secteur du transport routier de marchandises (Source : SFTL, Logos)

Ce tableau représente l'évolution du nombre de travailleurs salariés inscrit à l'ONSS. Cela ne comprend donc pas les indépendants.

Date au 31 décembre	Nombre d'entreprise	Croissance
2009	8.733	-
2010	8.693	-0,46%
2011	8.615	-0,90%
2012	8.548	-0,78%
2013	8.336	-2,48%
2014	8.347	+0,13%
2015	8.421	+0,89%
2016	8.600	+2,13%
2017	8.897	+3,45%
2018	9.329	+4,86%
2019	9.666	+3,60%

Tableau 2 : Evolution du nombre d'entreprises du secteur du transport routier de marchandises (Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports)

Date au 31 décembre	Nombre de véhicules >3,5t	Croissance
2009	57.157	-
2010	55.489	-2,92%
2011	54.841	-1,17%
2012	54.004	-1,53%
2013	53.631	-0,69%
2014	54.354	+1,33%
2015	56.472	+3,91%
2016	59.320	+5,04%
2017	64.714	+9,09%
2018	71.357	+10,27%
2019	75.663	+6,03%

Tableau 3 : Evolution du nombre de véhicules dont la MMA est supérieure à 3,5 tonnes* (Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports)

*Nombre de véhicules appartenant aux entreprises de transport routier de marchandises

Grâce à ces trois tableaux, on peut remarquer une corrélation positive entre le nombre d'entreprises, de salariés et de poids lourds. A partir de 2015, on observe dans chacun de ces domaines une inversion de la tendance. Excepté en 2011 pour le nombre de salariés, la tendance était à la baisse de 2010 à 2014. La tendance est à la hausse en 2015 et cette croissance se confirme et se renforce dans les années qui suivent avec un pic en 2018.

La croissance de ces différents facteurs à elle seule donne le sentiment d'un secteur du transport routier en bonne santé et en expansion. En effet, en termes d'entreprises, de travailleurs et de poids lourds, le secteur ne s'est jamais aussi bien porté. Bien que la tendance commence en 2015, elle se marque principalement à partir de 2016, année d'instauration de la taxe kilométrique.

Si l'on prenait uniquement ces trois facteurs en compte, on conclurait en disant que la compétitivité du secteur du transport routier belge n'a non seulement pas été impactée négativement par l'introduction de la taxe kilométrique mais qu'en plus, elle aurait eu un effet positif sur cette dernière car une baisse de compétitivité se traduit habituellement par des licenciements et des faillites et non par l'embauche et la création de nouvelles entreprises.

Cependant, d'autres facteurs sont à prendre en compte dans cette analyse tels que la quantité de marchandises transportées en Belgique et à l'étranger par les poids lourds immatriculés en Belgique et la comparaison entre le secteur de transport routier belge et ses principaux concurrents en Belgique.

Pour pouvoir évaluer ces facteurs, voici deux tableaux reprenant les données des quantités de marchandises transportées par les camions immatriculés dans chaque pays sélectionnés⁸. Le premier reprendra les données nationales et le second les données internationales. Les pays qui ont été sélectionnés sont l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, La Roumanie, la Lituanie et la Pologne. A eux six, ils représentent 57% des OBU enregistrés pour la Belgique en 2019 et représentent 37,2% de la recette de la taxe kilométrique et 32,2% des kilomètres parcourus en Belgique en 2019. La Belgique, quant à elle, représente en 2019 18% des OBU enregistrés pour la Belgique, 46,9% de la recette de la taxe kilométrique et

⁸ Données provenant d'Eurostat

51,8% des kilomètres parcourus⁹. Les tableaux comprendront également les données concernant l'Europe afin de comparer la croissance de la Belgique à la croissance européenne.

	2015	2016	2017	2018	2019	Croissance 2015-2019
Europe (27 pays)	11.604.761	11.686.793	12.063.753	(c)	12.549.530	+ 8,14%
Allemagne	2.910.103	2.985.996	3.036.798	3.078.251	3.093.870	+ 6,31%
Belgique	234.578	233.817	238.846	(c)	229.589	- 2,13%
France	1.756.032	1.686.029	1.670.821	1.763.122	1.808.697	+ 2,99%
Lituanie	34.564	34.473	38.478	43.335	43.585	+ 26,1%
Pays-Bas	508.145	537.433	533.345	547.241	559.287	+ 10%
Pologne	1.060.300	1.070.799	1.216.818	1.123.400	1.191.426	+ 12,4%
Roumanie	17.697	172.975	174.152	181.849	200.198	+ 18,38%

(c) : confidentiel

Tableau 4 : Transport national : marchandises en milliers de tonnes chargées (Source : Eurostat (2020))

⁹Données provenant du rapport annuel 2019 de Viapass

	2015	2016	2017	2018	2019	Croissance 2015-2019
Europe (27 pays)	1.050.430	1.110.018	1.178.087	1.154.701	(c)	+ 9,93%
Allemagne	125.226	125.862	125.039	122.675	114.362	- 8,68%
Belgique	60.479	57.704	61.274	52.316	54.356	- 10,12%
France	40.723	41.582	43.471	43.353	39.951	- 1,9%
Lituanie	24.037	29.098	38.501	45.770	57.217	+ 138,04%
Pays-Bas	133.393	128.995	132.724	132.823	129.722	- 2,75%
Pologne	204.660	242.858	284.993	266.784	315.024	+ 53,9%
Roumanie	31.127	43.131	52.193	55.307	56.443	+ 81,33%

(c) : confidentiel

Tableau 5 : Transport international : marchandises en milliers de tonnes chargées (Source : Eurostat (2020))

Le choix de calculer la croissance du transport routier de marchandises en milliers de tonnes plutôt qu'en TKM¹⁰ a été fait de manière à prendre en compte le besoin réel de transport de marchandises pour le marché intérieur puisqu'une augmentation en TKM peut indiquer une augmentation des kilomètres parcourus et non une réelle augmentation de la demande de transport.

Observons à présent ces données en commençant par le transport national. La Belgique subit une légère diminution des quantités transportées de 2,13%. Cette faible diminution prend toute son importance lorsqu'elle est comparée avec le transport intérieur des pays limitrophes et des principaux acteurs du secteur. En effet, excepté la Belgique, tous les pays sélectionnés ont une croissance positive sur la période 2015-2019 avec une croissance supérieure à 10% pour les pays de l'Est de l'Europe allant jusqu'à 26,1% pour la Lituanie. Finalement, en comparant la croissance négative de 2,13% de la Belgique à celle positive de 8,14% de l'Europe, on remarque à quel point le secteur du transport belge est à la traîne quatre ans après l'instauration de la taxe kilométrique sur son territoire. Pour permettre une

¹⁰Tonne-kilomètre : unité de mesure correspondant au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre par n'importe quel moyen de transport.

réelle analyse de ces données, il est important de les mettre en exergue grâce à l'observation du transport belge à l'international.

Les inégalités à l'international sont encore plus marquées entre les pays de l'Est de l'Europe et ceux de l'Ouest. La Belgique et ses voisins ont tous subi une diminution des quantités transportées à l'international. Le pays le moins touché par cette diminution est la France avec -1,9% et le plus touché est à nouveau la Belgique avec une diminution de 10,12%. Par contre, le transport à l'international a subi une expansion fulgurante sur la période 2015-2019 pour les Pays de l'Est concernés, allant d'une croissance de 53,9% pour la Pologne, acteur déjà bien connu du transport routier, à 138,04% pour la Lituanie. En prenant pour référence la croissance de 9,93% pour l'Europe dans son ensemble, on observe un écart bien plus important entre les croissances de transport international des pays de l'Ouest et ceux de l'Est que pour le transport national.

A présent, analysons ces chiffres simultanément pour donner plus de relief à l'état de santé du secteur du transport routier belge de marchandises après l'introduction de la taxe kilométrique.

L'inquiétante baisse de quantité de marchandises transportées par les sociétés de transport belges sur le plan national en comparaison avec les pays voisins et la moyenne générale de croissance européenne laisse place à deux hypothèses : une diminution générale du transport de marchandises en Belgique ou une augmentation de la sollicitation d'entreprises de transport étrangères au détriment des transporteurs belges. Au vu de la croissance du transport international pour trois des pays les plus présents sur les autoroutes belges que sont la Pologne, la Roumanie et la Lituanie, il est opportun d'envisager la deuxième hypothèse.

D'après les rapports annuels de Viapass de 2016 à 2019, le nombre d'OBU enregistrés pour la Belgique est passé de 20% à 18% quand ceux de la Pologne sont passés de 14% à 16%, ceux de la Lituanie de 3% à 5% et finalement ceux de la Roumanie de 6% à 7%. On observe donc une diminution de 2% des OBU belges et une augmentation de 5% au total pour les OBU de ces trois pays. En termes de kilomètres parcourus, La Belgique passe de 51,3% à 51,8% quand les trois autres pays réunis passent de 15,5% à 17,8% des kilomètres parcourus totaux. La variation de la redevance suit et elle est identique à celle des kilomètres. Suite à cette analyse, on peut voir que la Belgique reste relativement stable en termes de parts du

marché belge. L'augmentation des parts de marché des pays de l'Est se fait quant à elle principalement au détriment des pays de l'Ouest tels que les Pays-Bas, l'Allemagne ou encore la France. Ces calculs nous amènent donc à repousser l'hypothèse numéro 2 et à supposer que le transport routier en quantité de marchandises a simplement diminué en Belgique sur la période analysée et ce pour des raisons inconnues.

Pour conclure, en observant les données relatives aux nombres d'entreprises, poids lourds et travailleurs du secteur, le secteur semble être en parfaite santé et est en forte expansion depuis l'introduction de la taxe kilométrique. D'un œil international par contre, la Belgique est à la traîne en ce qui concerne le secteur du transport routier de marchandises, aussi bien sur le plan national qu'international. Suite à ces observations, on supposerait une baisse de part de marché des entreprises belges sur son territoire mais il n'en est rien. En se basant uniquement sur les facteurs analysés, toute autre chose restant égale, on peut conclure que la taxe kilométrique a eu un impact positif sur la santé du secteur du transport routier belge. En ce qui concerne la compétitivité, la taxe kilométrique ne semble pas avoir aggravé un problème existant avant son instauration.

3.3.2. Flotte de véhicules utilitaires lourds

Pour les entreprises interrogées dans le cadre du mémoire de Chamberland.G (2016), 41% des répondants envisageaient de renouveler plus rapidement les véhicules de leur flotte afin de bénéficier d'un tarif plus avantageux et 29% pensaient devoir réduire la taille de cette dernière. Voyons à présent l'ensemble du parc de véhicules utilitaires lourds ayant une MMA supérieure à 3,5 tonnes et voyons si ces craintes se sont réalisées à l'échelle du pays et non au niveau individuel. Profitons-en également pour comparer ces chiffres aux données disponibles concernant les véhicules utilitaires lourds internationaux circulant sur le territoire belge.

Avant de commencer les observations et analyses, il est important de faire savoir au lecteur que les données disponibles au niveau de la Belgique en termes de parc des véhicules utilitaires lourds en fonction de leur MMA et de leur classe EURO sont peu nombreuses et que celles qui existent comportent de nombreuses différences entre toutes les sources et même au sein d'une même source. Pour que l'analyse proposée dans ce mémoire soit la plus fidèle à la réalité, j'ai contacté Viapass pour obtenir les données concernant le nombre de

véhicules utilitaires lourds immatriculés en Belgique ayant parcouru des kilomètres sur nos routes par années, classe EURO et MMA. Ces données ne sont pas disponibles ni sur leur site ni sur internet et ont été faites sur mesure pour la réalisation de ce mémoire. Ces données ne reprennent donc pas l'ensemble des poids lourds mais seulement ceux équipés d'OBU et ayant roulé au moins une fois sur nos routes au cours de l'année concernée.

Nous allons commencer par observer l'évolution du parc des véhicules utilitaires belges selon leur classe EURO. Grâce aux rapports annuels de Viapass, nous comparerons également le parc belge aux véhicules internationaux circulant sur nos routes :

EURO	2016	2017	2018	2019	2020*	Variation 2016-2019	Croissance 2016-2019
0	11,2%	8,9%	7,6%	6,6%	5,4%	-4,6%	-41%
1	2,6%	2,2%	1,9%	1,6%	1,4%	-1%	-38,5%
2	8,5%	7,5%	6,5%	5,6%	4,9%	-2,9%	-34,1%
3	18,9%	17%	14,8%	12,9%	11,5%	-6%	-31,7%
4	12,7%	11,6%	10,6%	9,8%	9%	-2,9%	-22,8%
5	31%	30,5%	28,6%	26,2%	24,3%	-4,8%	-15,5%
6	15,1%	22,3%	30%	37,3%	43,5%	+22,2%	+147%

*au 05/08/2020

Tableau 6 : Parc belge des véhicules utilitaires lourds en pourcentage par classe EURO au 31/12 (Source : Viapass)

On peut observer dès le premier regard que la taxe kilométrique a eu un impact fort sur le renouvellement des flottes de véhicules utilitaires lourds immatriculés en Belgique. En effet, de 2016 à 2019 on observe une augmentation en part de 22,2% du nombre de véhicules répondant à la norme EURO 6. On passe donc de 15,1% à 37,3% du total des véhicules qui répondent à la norme EURO 6. Cela représente une croissance de 147% en seulement quatre ans. Cette croissance se fait au détriment de toutes les autres classes EURO et, de manière logique, ce sont les classes les plus anciennes qui sont le plus changées en termes de pourcentage. On a donc 41% des véhicules de classe EURO 0 qui ont été remplacés entre 2016 et 2019 et ce pourcentage descend à 15,5% pour les véhicules de classe EURO 5, ce qui correspond mieux à la vitesse de remplacement des véhicules en règle générale. Finalement,

bien que l'année 2020 ne soit pas encore terminée, la tendance observée pour 2016-2019 semble se maintenir pour l'année 2020.

A présent que l'on a pu constater l'effet positif de la taxe kilométrique sur le renouvellement de la flotte de véhicules utilitaires lourds belges, nous pouvons comparer ces chiffres à ceux de l'ensemble des véhicules utilitaires lourds fréquentant le réseau routier belge soumis à péage. Ces données proviennent des différents rapports annuels de Viapass et reprennent également les véhicules belges, ce qui vient légèrement diminuer les écarts qui seront observés.

EURO	2016	2017	2018	2019	Variation 2016-2019	Croissance 2016-2019
0	5%	4%	4%	2,2%	-3,2%	-56%
1	0,6%	0,5%	0,5%	0,3%	-0,3%	-50%
2	2,1%	1,8%	1,8%	1,1%	-1%	-47,62%
3	7,8%	6,2%	6,2%	3,6%	-4,2%	-53,85%
4	6,5%	5,6%	5,6%	3,5%	-3%	-46,15%
5	43,8%	37,8%	37,8%	25%	-18,8%	-42,92%
6	34,2%	44,1%	44,1%	64,3%	+30,1%	+88,01%

Tableau 7 : OBU internationaux et belges enregistrés en Belgique par classe EURO (Source : Viapass)

Le parc de véhicules utilitaires lourds empruntant les routes soumises à péage en Belgique a lui aussi été fortement impacté par l'introduction de la taxe kilométrique. Comme pour la flotte de véhicules belges, c'est la norme EURO 6 qui augmente au détriment de toutes les autres. Elle passe de 34,2% à 64,3% du nombre total de véhicules, ce qui fait une augmentation en part de 30,1% et une croissance de 88,01% en quatre ans. En ce qui concerne les autres classes EURO, leurs diminutions en termes de proportion restent relativement proches contrairement aux véhicules belges avec une diminution en pourcentage de 56% pour les classes EURO 0 et une diminution de 42,92% pour les EURO 5.

La tendance pour les véhicules internationaux et pour les véhicules belges semble la même, une augmentation forte des véhicules respectant la norme EURO 6 au détriment des autres classes EURO. Cependant, certaines différences méritent d'être relevées. Tout d'abord, bien que la croissance pour les véhicules belges de classe EURO 6 soit plus forte que celle des véhicules internationaux, la Belgique garde un parc bien plus polluant que celui de l'ensemble des véhicules utilitaires lourds circulant en Belgique. En effet, en 2019, seulement 37,3% du parc belge était composé de véhicules répondant à la norme EURO 6 contre 64,3% pour le parc international. Cela fait une différence en part de 27% ce qui est une différence significative sachant que les véhicules belges sont repris dans le parc international ce qui fait baisser l'écart. Excepté pour la classe EURO 5, où parc belge et international sont approximativement à égalité, le parc belge est composé logiquement d'un plus grand pourcentage des autres classes EURO et en particulier les classes 3 et 4 qui représentent à elles deux 20,5% du parc belge contre 7,1% du parc international.

Suite à ces comparaisons, on peut dire que la Belgique est sur la bonne voie pour réduire la pollution de son parc de véhicules utilitaires lourds mais qu'il lui reste de nombreux efforts à faire pour atteindre le niveau international du transport routier.

Après nous être intéressés aux normes EURO des véhicules utilitaires lourds, intéressons-nous également au parc des véhicules utilitaires lourds en termes de MMA. Nous commencerons par observer le parc belge puis cette observation sera suivie de celle du parc international.

31/12	2016	2017	2018	2019	2020*	Croissance 2016-2019
>3,5t - <12t	21,3%	20,6%	19,9%	19,1%	18,5%	-10,3%
12t – 32t	22,8%	21,8%	20,9%	20,8%	20,7%	-8,8%
>32t	55,9%	57,8%	59,2%	60,1%	60,8%	+7,5%
Total	144.537	141.223	143.432	160.942	132.715	-

*au 05/08/2020

Tableau 8 : Parc belge des véhicules utilitaires lourds par MMA (Source : Viapass)

Premièrement, en observant ces chiffres, on peut constater que l'effet de la taxe kilométrique sur les différentes classes de MMA est plus modéré que celui sur les différentes classes Euro. En quatre ans, on constate une augmentation de 7,5% pour les véhicules ayant une MMA supérieure à 32 tonnes ce qui permet de dépasser la barre des 60% en 2019. Les véhicules ayant une MMA comprise entre 3,5 tonnes et 12 tonnes et ceux entre 12 tonnes et 32 tonnes observent respectivement une diminution de 10,21% et 8,8% et représentent approximativement 20% du parc chacun. L'effet de l'introduction de la taxe serait donc une légère augmentation du nombre de véhicules de MMA supérieure à 32 tonnes ce qui se traduirait par une augmentation de la quantité de marchandises chargées dans un poids lourd pour limiter le nombre de trajets à effectuer.

Maintenant, occupons-nous du parc international.

	2016	2017	2018	2019	Croissance 2017-2019
>3,5t - <12t	5,9%	5,4%	5,4%	6,5%	+10,2%
12t-32t	7,4%	7,4%	7,4%	4,5%	-39,19%
>32t	86,7%	87,2%	87,2%	89%	+2,65%

Tableau 9 : OBU internationaux et belges enregistrés par MMA (Source : Viapass)

En termes de croissance, le parc international a vu les véhicules ayant une MMA supérieure à 32 tonnes croître de 2,65% entre 2016 et 2019, ce qui est une croissance moins forte que pour les véhicules dont la MMA est comprise entre 3,5 tonnes et 12 tonnes, cette croissance s'élève à 10,2%. Les véhicules dont la MMA est comprise entre 12 tonnes et 32 tonnes ont eux, subi une décroissance de 39,19%. Cette décroissance peut sembler importante cependant il faut prendre en compte les proportions initiales. En effet, le parc de véhicules utilitaires lourds international est composé en 2019 de 89% de véhicules dont la MMA est supérieure à 32 tonnes, ce qui signifie que quasiment 9 véhicules sur 10 sont de cette catégorie. Dans de telles proportions, les variations pour les autres catégories, même minimes, résultent en une variation de la croissance observable.

Ainsi, lorsque l'on compare le parc belge et l'international, la différence la plus importante se remarque au niveau des véhicules de MMA supérieure à 32 tonnes. Ces

derniers représentent 60,1% du parc belge contre 89% pour le parc international, soit une différence en part de 28,9%. Suite à ces observations, on peut dire que les véhicules internationaux transportent en moyenne une plus grande quantité de marchandises par poids lourd, ils peuvent de ce fait effectuer moins de trajets et donc payent un montant moins élevé que les véhicules belges pour la taxe, toute autre chose restant égale.

Finally, concerning the fear of Belgian transporters to have to reduce their fleet of heavy trucks, we observe a decrease in the number of heavy trucks in circulation on the road network from 2016 to 2017. This number increases from 2017 to 2018 but does not reach the 2016 level. On the contrary, in 2019, the number of heavy trucks registered in Belgium far exceeds the 2016 level with a growth between 2016 and 2019 of 11,35%. This fear seems to have been realized in the short term but the situation is better two years later. The year 2020 is not finished and considering that transport activity was disrupted from March to the beginning of June due to the Covid-19 epidemic, the number of heavy trucks for this year is not a representative and usable data.

3.3.3. Licenciement

Again according to Chamberland.G (2016), 17,65% of companies that responded to his survey feared having to proceed to a dismissal of driver due to the introduction of the kilometre charge. Let's see if there has been a real decrease in personnel in the set of transport companies.

To do so, we will base ourselves on the table (1) represented in the competitiveness part. Heavy truck drivers being listed in the category « worker » we will start by focusing on this one. From June 2016 to June 2019, the number of workers has increased from 62.330 to 70.221. In percentage, this increase is 12,66%. This increase is more slowed down by the difficulty of recruitment in the transport sector. In fact, according to a survey on talent shortage in 2019 conducted by ManpowerGroup (2020), 9 employers out of 10 in the Transport and Logistics sector experience difficulties in recruiting. On the employees' side, the trend is also increasing with from December 31, 2016 to December 31, 2018 an increase of 33.067 to 35.325 employees, which represents an increase of 6,83% over this period. We can therefore

conclure qu'à l'échelle de la Belgique, les employeurs du secteur du transport ont eu besoin de recruter plus que de licencié.

3.3.4. Éviction de la taxe

Pour contourner la taxe, 29,41% des interrogés de l'enquête de Chamberland.G (2016) ont dit qu'ils modifieraient leurs trajets de manière à éviter les routes taxées. Ils ont également exprimé leur peur d'une concurrence déloyale via l'utilisation de véhicules utilitaires légers, véhicules qui sont encore actuellement exemptés du prélèvement kilométrique. Cette peur est principalement dirigée vers les transporteurs étrangers, dont la main d'œuvre est souvent beaucoup moins chère qu'en Belgique. Selon L'UPTR, ces véhicules pourraient, avec une remorque, avoisiner la MMA de la catégorie des véhicules compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes de MMA et par cette même occasion, accentuer le dumping social déjà bien présent dans le milieu du transport routier de marchandises.

En ce qui concerne les modifications de trajets, pour évaluer leur occurrence au niveau national, nous nous baserons premièrement sur le budget estimé lors du lancement du prélèvement kilométrique et le montant réellement perçu ainsi que sur l'ajout au court du temps de nouvelles routes taxées. Lors de la première année d'application de la taxe, du 1^{er} avril 2016 au 1^{er} avril 2017, les revenus de celle-ci se sont élevés à 648 millions d'euros, soit 102 millions en dessous du montant estimé par Viapass. Ce manque à gagner représente 13,6% du montant estimé. Mais est-ce que ce manque à gagner viendrait de l'éviction de certaines routes taxées ? Dans l'ensemble, il semble y avoir eu peu de changements d'itinéraire pour les camions selon une étude comparant les données des OBU et des cartes SIM dans le tachygraphe¹¹. Il y a seulement eu deux zones de détournements dans le Brabant wallon : la N243 entre la N25 et la N29 et la N29 entre Perwez et Jodoigne pour éviter l'E411. Suite à ces constatations, 33 km de routes ont été ajoutés au réseau wallon comportant la N25 et la N29. De son côté, la Flandre continuait ses évaluations pour savoir si, oui ou non, il fallait ajouter des routes au réseau et pour finalement ajouter 133 kilomètres de routes à son réseau en 2017. Pour atteindre leurs objectifs budgétaires, la Flandre et Bruxelles ont augmenté d'environ 2% leurs tarifs, ceux de la Wallonie restant inchangés à ce moment-là.

¹¹Le tachygraphe digital est un appareil électronique qui est intégré au véhicule et enregistre les temps de conduite et de repos du chauffeur, la vitesse du véhicule, les irrégularités et la distance parcourue

Depuis ce premier constat et jusqu'à maintenant, de nombreuses routes ont été ajoutées au réseau et les tarifs ont été modifiés à de multiples reprises par chacune des régions. Les modifications des tarifs seront explicitées plus loin dans ce mémoire. En ce qui concerne les routes nouvellement taxées, ce ne sont pas moins de 341 kilomètres qui ont été ajoutés au réseau entre 2016 et 2019. Les régions semblent donc veiller à ce que les poids lourds ne contournent pas la taxe kilométrique par le biais de Viapass. Ce dernier affirme en 2018 que les craintes de contournement de la taxe kilométrique se sont avérées sans fondement. Viapass en a aussi profité pour donner son avis en ce qui concerne la crainte d'un remplacement de certains poids lourds par des véhicules utilitaires légers de façon à éviter la taxe. Selon eux, ce remplacement ne se confirme pas dans les chiffres et l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers est à mettre en rapport avec le développement du commerce en ligne. Il n'est pas possible de savoir combien de véhicules utilitaires légers étrangers circulent en Belgique. Par contre le nombre de ces derniers immatriculés en Belgique au cours des dernières années est connu :

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Véhicules utilitaires légers	640.253	656.691	679.098	709.653	740.801	769.679	798.942
Croissance	-	2,57%	3,41%	4,5%	4,39%	3,4%	3,73%

Tableau 10 : Nombre de véhicules utilitaires légers (Source : FEBIAC)

On observe une croissance continue ces dernières années du nombre de véhicules utilitaires légers immatriculés en Belgique. La croissance est d'autant plus forte depuis l'introduction de la taxe kilométrique avec un pic à 4,5% en 2016. La croissance continue après cela mais moins fortement tout en restant à un niveau supérieur à la période avant 2016.

Observons à présent les données concernant les dépenses en ligne pour la Belgique à partir de 2015 pour voir s'il y a une corrélation entre le nombre de véhicules utilitaires légers et l'e-commerce.

	2015	2016	2017	2018	2019
Dépense (en milliard d'€)	8,2	9,08	10,05	10,67	11,46
Croissance	-	10,73%	10,68%	6,17%	7,4%

Tableau 11 : Dépenses en ligne en Belgique (en milliard d'euros) (Source : BCMM)

Ces données ne sont disponibles qu'à partir de 2015 car c'est l'année de création du BCMM et de leur enquête concernant l'e-commerce. Il n'est donc malheureusement pas possible de vérifier sur une plus longue durée la concordance entre la croissance de l'e-commerce et l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers. Malgré cela, on observe sur la période étudiable une similarité certaine entre ces dernières. 2016 est l'année enregistrant la plus forte augmentation avec une croissance de 10,73% pour l'e-commerce et 4,5% pour les véhicules utilitaires légers, suivie de très près par 2017 avec 10,68% pour l'e-commerce et 4,39% pour les véhicules utilitaires légers. 2018 est l'année enregistrant la plus faible croissance pour nos deux critères et finalement on enregistre pour chacun une légère hausse en 2019. Ces chiffres sembleraient donc corroborer l'opinion de Viapass selon laquelle la hausse du nombre de véhicules utilitaires légers serait due principalement à la croissance de l'e-commerce et non à l'introduction de la taxe kilométrique.

3.3.5. Objectif budgétaire

En ce qui concerne les objectifs budgétaires, les Régions Flamande et Bruxelles-Capitale appliquant une taxe dont les bénéfices ne sont pas entièrement dédiés au budget du transport routier, il est difficile de communiquer sur leurs différents projets. Nous nous contenterons donc pour ces Régions de renseigner les modifications apportées au réseau routier taxé et aux tarifs pour atteindre leurs objectifs en termes de budget. Par contre, la Région Wallonne fonctionne avec le principe de redevance, ce qui signifie que l'ensemble de l'argent perçu par le prélèvement kilométrique est alloué au transport routier. C'est la SOFICO qui s'occupe de la perception du prélèvement kilométrique pour la Région Wallonne et c'est donc aux projets de la SOFICO que nous nous intéresserons pour savoir comment le budget du prélèvement kilométrique est alloué.

Pour commencer, du côté des tarifs au kilomètre, l'évolution n'a pas du tout été la même selon la Région entre le 1^{er} avril 2016 et le 1^{er} juillet 2020. On constate en effet du côté de la Wallonie une augmentation générale d'environ 6% quand la Flandre, selon la MMA et

la classe EURO, peut faire varier ses tarifs de -37,84% pour les véhicules de classe EURO 6 ayant une MMA comprise entre 3,5 tonnes et 12 tonnes jusqu'à une augmentation de 31,25% pour les véhicules de classe EURO 5 dont la MMA dépasse les 32 tonnes. Finalement, du côté de Bruxelles, une distinction est faite entre les autoroutes autour de Bruxelles qui adopte, à quelques exceptions près, la même tarification que la Région wallonne, et la zone urbaine Bruxelloise qui, pour lutter de manière forte contre la pollution et la congestion, avait adopté une tarification plus importante que les deux autres régions de 25% à 46% selon la classe EURO et la MMA dès le lancement de la taxe. Ces deux zones Bruxelloises ont, comme la Wallonie, augmenté leurs tarifs d'environ 6% de manière générale sur cette période.

Du côté de la SOFICO, malgré le prélèvement kilométrique lui rapportant actuellement plus de 250 millions d'euros par an, sa trésorerie est mise à mal. Ces problèmes de trésorerie ont forcé la SOFICO fin 2018 à limiter les nouveaux projets d'investissement pour ne pas dépasser les 400 millions d'euros d'engagement. Fin octobre 2019, la dette de la SOFICO s'élevait à 661,6 millions d'euros dont une dette à court terme de 240 millions d'euros. Pour 2020, le budget d'investissement pour le réseau structurant était évalué à 144,6 millions d'euros soit 111,6 millions d'euros de moins que les recettes de 2019 concernant le prélèvement kilométrique. Force est donc de constater que, au vu de la situation financière de la SOFICO, cette dernière est obligée de faire des coupes dans son budget et ceci au détriment des investissements dans le réseau structurant.

Finalement, du côté des montants perçus et des attentes initiales, on observe que l'estimation de 750 à 800 millions d'euros perçus chaque année était surévaluée. Pour 2017, la première année complète de prélèvement, on enregistre un montant total pour les trois régions de 676.2 millions d'euros. Les Régions, grâce aux chiffres de 2016, avaient pu prendre en compte cette surévaluation ; ce qui avait permis pour la Wallonie, avec un prélèvement de 241,6 millions d'euros, de quasiment atteindre son budget prévisionnel pour 2017 de 242 millions d'euros. Depuis lors, les montants perçus ont augmenté au rythme des tarifs, du trafic et des routes ajoutées au réseau.

	2016	2017	2018	2019
Wallonie (Sofico)	174,13	241,6	253,0	256,2
Flandre	310,87	424,5	449,4	451,4
Bruxelles	7,46	10,1	10,3	10,1
Total	492,46	676,2	712,7	717,7
Croissance	-	-	5,4%	0,7%

Tableau 12 : Prélèvement par région (en millions d'euros) (Source : Viapass)

La croissance importante de 2018 comparée à celle de 2019 s'explique par une indexation au premier janvier 2018 par la Wallonie ainsi qu'un ajout de 157 kilomètres de routes soumises à péage par la Flandre. En 2019, seules Bruxelles et la Flandre indexent leurs tarifs et le font plus tard dans l'année, au mois de juillet. Du côté de la Wallonie, il n'y a pas eu d'indexation mais une inauguration de la déviation de Couvin sur l'E42.

Finalement, en ce qui concerne la Région Wallonne, elle a indiqué dans sa déclaration de politique régionale (DPR) pour 2019-2024, envisager l'ajout de voiries connexes au réseau déjà tarifé afin de répondre aux déviations inopportunes du trafic routier vers d'autres voiries. Le réseau structurant devrait donc continuer à s'étendre à l'avenir.

3.3.6. Objectif environnemental

Aucune des trois Régions de la Belgique n'a communiqué d'objectifs chiffrés pour diminuer l'impact environnemental des poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Cependant l'objectif communiqué est clair : verdir le parc des véhicules utilitaires lourds grâce à une tarification avantageuse pour les moins polluants d'entre eux. Cet avantage est basé sur les normes EURO définies au niveau européen. Les normes EURO sont des normes concernant la restriction de l'émission de gaz nocifs pour la santé, elles ne concernent pas la restriction de l'émission de gaz à effet de serre tels que le CO2.

Nous avons déjà observé la transition de la flotte des véhicules utilitaires lourds circulant sur le réseau routier belge dans la partie : Flotte de véhicules utilitaires lourds. Pour rappel, en 4 ans, la part de véhicules utilitaires lourds répondant à la norme EURO 6 est passée de 34,2% à 64,3% soit une croissance de 88,01%. Cette augmentation se fait au

détriment de toutes les autres normes EURO subissant une décroissance générale d'environ 50%. En termes de part réelle, ce sont les véhicules répondant à la norme EURO 5 qui sont remplacés dans 60% des cas pour obtenir des véhicules répondant à la norme EURO 6. De par cette analyse, nous avons déjà observé que l'objectif environnemental des régions était atteint de manière générale. Mais ce changement de norme EURO implique-t-il une réelle baisse de pollution ? Nous allons maintenant, grâce aux définitions de chaque norme, chiffrer cette diminution de pollution de l'air suivant les principaux gaz nocifs émis que sont l'oxyde d'azote (NOx), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC) et finalement les particules.

Normes	Textes de référence (directives)	Date de mise en application	NOx (g/kWh)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	Particules (g/kWh)
Euro 0	88/87	01-10-1990	14,4	11,2	2,4	-
Euro I	91/542 (A)	01-10-1993	9	4,9	1,23	0,36
Euro II	91/542 (B)	01-10-1996	7	4	1,1	0,15
Euro III	1999/96	01-10-2001	5	2,1	0,66	0,13
Euro IV	1999/96	01-10-2006	3,5	1,5	0,46	0,02
Euro V	1999/96	01-10-2009	2	1,5	0,46	0,02
Euro VI	Règlement (CE) N° 595/2009	31-13-2013	0,4	1,5	0,13	0,01

Tableau 13 : Normes Euro d'émission pour les camions (Source : DGITM)

Pour mesurer l'impact de l'augmentation du pourcentage de véhicules répondant à la norme EURO 6 et donc de la diminution des autres catégories, nous allons premièrement calculer les multiplicateurs de pollution pour chacun des gaz avec pour référence la norme EURO 6. Pour ce faire, nous divisons chaque taux de pollution maximale autorisée par norme EURO par le taux de la norme EURO 6 et nous obtenons les résultats suivants :

Normes	NOx	CO	HC	Particules
Euro 0	36	7,47	18,46	-
Euro I	22,5	3,27	9,46	36
Euro II	17,5	2,67	8,46	15
Euro III	12,5	1,4	5,08	13
Euro IV	8,75	1	3,54	2
Euro V	5	1	3,54	2
Euro VI	1	1	1	1

**le chiffre 1 représentant le niveau de pollution si tous les véhicules utilitaires lourds étaient de la norme EURO 6*

Tableau 13 : Normes Euro d'émission pour les camions

Ensuite, nous reprenons les colonnes de 2016 et 2019 du tableau (7) « OBU internationaux et belges enregistrés en Belgique par classe EURO » et nous multiplions ces pourcentages par les multiplicateurs provenant du tableau ci-dessus, nous obtiendrons ainsi un nombre représentant le niveau de pollution supplémentaire pour chaque gaz en considérant que le chiffre 1 représente une flotte entièrement constituée de véhicules respectant la norme EURO 6 :

Normes	2016	2019
Euro 0	5%	2,2%
Euro I	0,6%	0,3%
Euro II	2,1%	1,1%
Euro III	7,8%	3,6%
Euro IV	6,5%	3,5%
Euro V	43,8%	25%
Euros VI	34,2%	64,3%

Tableau 15 : Indice de pollution et croissance

Gaz	2016	2019	Croissance 2016-2019
NOx	6,38	3,7	-42%
CO	1,4	1,18	-15,71%
HC	4,55	2,36	-48,13%
Particules	3,04	1,99	-34,54%

Tableau 16 : Multiplicateurs pondérés et croissance

On observe que, toute autre chose restant égale, l'augmentation de véhicules de classe EURO 6 a permis en quatre ans de diminuer l'émission de gaz nocifs pour la santé de 42% pour l'oxyde d'azote, de 15,71% pour le monoxyde de carbone, de 48,13% pour les hydrocarbures et de 34,54% pour les particules.

En conclusion, la taxe kilométrique a permis une diminution significative de l'émission de gaz nocifs pour la santé. Cependant, cette dernière ne prend pas en compte les émissions de gaz à effets de serre, ces derniers étant dans l'opinion publique plus souvent associés aux objectifs environnementaux. Les Régions devraient donc, selon moi, envisager également une tarification dépendant de l'émission de gaz à effet de serre des véhicules pour pouvoir parler d'objectifs environnementaux car actuellement leurs objectifs sont plutôt tournés vers la santé.

3.3.7. Objectif de mobilité

L'objectif de mobilité visé par les Régions d'inciter les entreprises du transport routier à effectuer leurs transports de marchandises de manière plus efficace est autant une volonté et un besoin national qu'un objectif européen défini dans les directives européennes vues dans la partie du droit européen. En effet, selon une étude du bureau du plan (2019) sur le coût de la congestion du trafic en Belgique, ce dernier serait estimé à 2,3 milliards d'euros soit environ 0,5% du PIB de la Belgique. Encore d'après cette étude, les coûts externes (congestion et environnement) diffèrent sensiblement selon la zone géographique, le type de route et la période de temps. Or, même si la taxe kilométrique incite les transporteurs à optimiser leurs trajets et cargaisons pour rouler moins et le moins souvent à vide possible afin d'économiser de l'argent, elle ne prend actuellement en compte ni le lieu (excepté pour Bruxelles), ni le type de route, ni le moment où les poids lourds circulent. Ces trois facteurs ayant été

identifiés comme les principaux éléments engendrant des coûts de congestion, ne pas les prendre en compte dans la tarification du prélèvement kilométrique réduit fortement les chances de lutter contre la congestion. Si nous ajoutons à cela le fait que les véhicules utilitaires lourds représentent 1,2% du nombre total de véhicules immatriculés en Belgique, on peut conclure que l'objectif de mobilité des Régions est, en l'état actuel de la taxe kilométrique, une réelle utopie.

Cependant, sans rentrer dans les détails, le calcul de la taxe kilométrique prend déjà en compte les paramètres temps et lieu dans sa formule. Ces derniers sont simplement à l'heure actuelle « désactivés » et prennent la valeur zéro. On peut donc supposer que les Régions sont bien au courant de la limite de l'effet de la taxe kilométrique sur la congestion et qu'elles préparent pour l'avenir « d'activer » ces paramètres pour commencer, à petite échelle, à réduire la congestion. Pour tenter d'influencer de manière positive la congestion, il faudrait, par exemple, que le paramètre temps prenne des valeurs négatives dans la formule en dehors des heures de pointe pour ainsi offrir un tarif avantageux aux véhicules circulant en milieu de journée, ou encore en soirée ou de nuit, et qu'il prenne une valeur positive lors des heures de pointe pour augmenter le tarif au kilomètre à ces moment-là et ainsi inciter certains transporteurs à modifier leurs horaires de conduite.

Bien évidemment, se contenter d'influencer le comportement d'1,2% des utilisateurs de la route ne sera pas suffisant pour résorber la congestion, au vu de la demande croissante chaque année d'utilisation du réseau routier pour tous les utilisateurs confondus. D'autres mesures devront être prises pour atteindre l'objectif mobilité mais cela sort du cadre de ce mémoire. Nous nous contenterons donc de terminer cette partie en disant que bien évidemment, après quatre ans d'introduction de la taxe kilométrique, aucun effet n'a été observé sur la diminution de la congestion sur nos routes.

3.3.8. Objectif d'équité

L'objectif d'équité prôné par les Régions est basé sur les principes européens de « pollueur-payeur » ainsi que « utilisateur-payeur » et cherche à faire supporter aux entreprises de transport un juste coût suivant l'intensité de leur utilisation du réseau afin de financer l'entretien et les investissements concernant les infrastructures routières.

Opposés à la taxe kilométrique avant son lancement et lors de ses débuts, les différents organismes représentant l'intérêt des transporteurs belges tel que l'UPTR, la FEBETRA et autres ont fini par accepter le principe d'une taxe kilométrique, se rendant compte qu'elle est supportée à plus de 50% par les poids lourds étrangers. Cependant, ils considèrent que le fait que seuls les véhicules utilitaires lourds supportent la taxe kilométrique est opposé au principe d'équité communiqué par les régions. Ils réclament donc que la taxe kilométrique soit supportée par tout utilisateur de la route.

Cette réclamation semble justifiée car tout véhicule dégrade la route, toutes proportions gardées, et tout véhicule à moteur pollue. Nous mettons ici de côté le moteur électrique qui fait, encore à l'heure actuelle, partie d'un autre débat. Cependant, il faut prendre certaines informations en compte avant d'imaginer une taxe kilométrique d'application pour tous les véhicules.

Premièrement, depuis l'introduction de la taxe kilométrique, les véhicules utilitaires lourds ayant une MMA comprise entre 3,5 tonnes et 12 tonnes ne doivent plus supporter la taxe de circulation, taxe que tous les autres véhicules doivent payer une fois par an. Le montant additionnel à payer chaque année est donc moins élevé que pour les véhicules utilitaires lourds dont la MMA est comprise entre 12 et 32 tonnes et pour ceux au-delà des 32 tonnes.

Ensuite, selon une méthode de calcul américaine inventée par l'American Association of State Highway Officials (AASHO), cette méthode dit que l'usure de la chaussée varie à la puissance quatrième du rapport des masses appliquées sur les essieux. En prenant un camion de 44 tonnes à 5 essieux et une voiture de 1,2 tonne à 2 essieux on obtient (8800/600) à la puissance 4 ce qui donne un rapport de 46 272, ce qui signifie qu'un poids lourd de 44 tonnes à 5 essieux détériorerait 46 272 fois plus la route qu'une voiture de 1,2 tonne à deux essieux. Le ministre des travaux public de l'époque, Maxime Prévot a même été plus loin en disant : *« Le passage d'un camion de 44 tonnes équivaut au passage de 150 000 véhicules cumulés »*. Bien que ces chiffres soient sûrement surévalués, au vu du parti pris de monsieur Prévot, on peut tout de même conclure que, selon le principe d'équité et d'« utilisateur-payeur » et sachant grâce aux comptes annuels de Viapass qu'actuellement 89% des OBU enregistrés font partie de la classe des véhicules ayant une MMA supérieure à 32 tonnes, en ne prenant que l'usure des routes et donc leur entretien en compte, qu'il est normal que les véhicules

utilitaires supportent une taxe kilométrique bien supérieure à une potentielle taxe kilométrique pour les véhicules légers.

Sachant le coefficient d'usure très élevé et à la défaveur des camions, il est aussi important de s'intéresser à présent au deuxième principe fondamental pour l'équité qu'est le principe de « pollueur-payeur » et, de ce côté-là, la tendance semble s'inverser. En effet, selon une étude réalisée par le Conseil International pour un Transport Propre (2016), les voitures à moteur diesel pollueraient jusqu'à 10 fois plus qu'un camion. Cela serait dû aux tests bien plus stricts effectués sur les camions que sur les voitures. Ce rapport ne prend pas en compte les voitures à moteur à essence car il n'y a pas de réelle comparaison à avoir, étant donné que les camions fonctionnent en quasi-majorité au diesel et qu'il est difficile de comparer ces deux carburants puisqu'ils ne rejettent pas les mêmes gaz qui sont chacun d'entre eux plus ou moins nocifs. Du point de vue pollution, il faudrait donc taxer plus fortement les voitures diesel que les camions en se basant encore une fois sur un principe d'équité.

En conclusion, en prenant uniquement en compte les poids lourds, la taxe kilométrique rencontre ses attentes d'équité définies par les régions en comparaison à l'Eurovignette. Elle n'est cependant pas totalement équitable puisqu'elle n'est d'application que pour 1,2% des véhicules circulant sur le réseau routier belge et qu'en prenant en compte l'aspect pollution et détérioration des routes ensemble, il serait logique d'appliquer une taxe adaptée pour les véhicules légers.

3.4. Conclusion

Après avoir repris les principaux effets attendus par les entreprises de transport belges avant le lancement de la taxe kilométrique et ceux attendus par les régions, de les avoir comparés aux effets observables jusqu'à maintenant grâce aux différentes données disponibles provenant de sources régionales, nationales et européennes telles que la FEBIAC, la FEBETRA, l'UPTR, Viapass ou encore Eurostat ainsi que les informations fournies par les différentes régions et les journaux, nous avons eu assez d'informations pour résumer la situation actuelle du transport routier en prenant en compte la taxe kilométrique pour voir si cette situation est un véritable handicap pour les entreprises de transport routier belges.

Premièrement, le nombre d'entreprises de transport routier belges n'a cessé de croître depuis l'entrée en vigueur de la taxe kilométrique jusqu'à atteindre son plus haut niveau jamais enregistré. L'augmentation du nombre d'entreprises a eu pour effet logique une augmentation du nombre d'employés et du nombre de camions possédés par ces entreprises. Cette croissance est comprise entre 3 et 5% par an depuis 2016 pour les entreprises et les employés et entre 5 et 10% pour le nombre de poids lourds. Ces chiffres pourraient même être plus élevés si les employeurs du secteur du transport routier n'éprouvaient pas autant de difficultés à trouver de la main d'œuvre qualifiée. En effet, 9 employeurs sur 10 déclarent avoir des difficultés à recruter.

Ensuite, une autre inquiétude des entreprises de transport était que certains transporteurs ne remplacent certains de leurs véhicules utilitaires lourds par des légers afin d'éviter de devoir payer la taxe. On peut en effet observer une augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers plus forte depuis l'entrée en vigueur de la taxe bien que la tendance était déjà à la hausse avant son introduction. Après certaines recherches, on a pu voir que cette tendance haussière suivait une trajectoire similaire à la hausse du commerce en ligne. L'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers pourrait donc s'expliquer par la croissance de l'e-commerce et non par une tentative d'éviction de la taxe.

Ces données semblent donner tort aux inquiétudes des entreprises de transport pour qui la taxe kilométrique allait impacter la compétitivité du secteur qui survivait déjà difficilement avant la taxe. Cependant, les quantités de marchandises transportées par les entreprises belges ont diminué entre 2015 et 2019, légèrement pour le transport national avec une baisse de 2,13% et plus fortement pour le transport à l'étranger avec une baisse de 10,12%. En comparant ces chiffres avec ceux des pays dont les poids lourds circulent le plus en Belgique, on observe que chacun de ces pays ont une croissance nationale positive et que la moyenne pour l'Europe est à plus de 8% de croissance. Du côté de du transport à l'international, les pays limitrophes de la Belgique observent eux aussi une décroissance, mais cette dernière est moins forte que celle de la Belgique alors que les pays de l'Est de l'Europe observent une croissance impressionnante allant jusqu'à 138% pour la Lituanie. En plus de ces informations, la part de véhicules belges roulant sur le réseau routier belge a diminué de 3% quand elle a augmenté de 5% au total pour la Roumanie, la Pologne et la

Lituanie. Ces observations semblent soutenir la théorie de la baisse de compétitivité face aux entreprises étrangères et particulièrement les entreprises des pays de l'Est.

Nous avons donc d'une part, une diminution des quantités transportées et une augmentation de véhicules étrangers sur nos routes et d'autre part, un secteur du transport routier en pleine expansion depuis 4 ans. L'explication la plus plausible selon moi serait que la taxe kilométrique aurait forcé les petites et moyennes entreprises belges n'appartenant pas au secteur du transport à passer par les entreprises de transport pour transporter leurs marchandises car, contrairement aux entreprises de transport, ces entreprises doivent bien souvent faire un trajet à vide, ce qui aurait rendu le coût plus élevé que le coût d'une entreprise de transport qui minimise ses trajets à vide. La taxe kilométrique pourrait donc avoir eu un effet positif sur la demande des entreprises de transport mais un effet négatif en termes de compétitivité envers les pays étrangers.

En ce qui concerne les Régions, excepté une première année en dessous des attentes, les budgets sont chaque année très proche des montants réellement obtenus. Les Régions ont donc réussi à agrandir leurs réseaux routiers taxés et à modifier leurs tarifs de manière à répondre à leurs besoins budgétaires. Du côté de la SOFICO, des problèmes de trésorerie depuis 2018 les empêchent d'utiliser l'entièreté de la redevance au budget du réseau structurant le temps d'éponger leurs dettes court terme.

Les objectifs environnementaux sont largement atteints avec une augmentation en part de 30,1% du nombre de véhicules utilitaires lourds de la classe EURO 6 circulant en Belgique ce qui fait 64,3% soit quasiment 2/3 des véhicules répondant aux normes de pollution les plus récentes. Cette tendance haussière continue à se confirmer car, en décembre 2019, plus de 70% des véhicules circulant sur le réseau routier belge étaient de classe EURO 6.

L'objectif de mobilité a, lui, été un échec car aucune donnée n'est suffisante, que ce soit à l'échelle nationale ou régionale, pour confirmer l'optimisation des trajets pour une diminution des trajets à vide, ni pour confirmer une amélioration du trafic routier déjà saturé. Pour la partie congestion, l'explication est évidente et s'explique par le fait que la taxe ne prend actuellement en compte ni le lieu ni l'heure de passage du véhicule ce qui ne permet donc pas d'influencer le trafic ainsi que le fait que le nombre de véhicules sur lesquels la taxe

pourrait avoir une influence ne s'élève même pas au-dessus des 2% des véhicules totaux pouvant rouler sur nos routes.

Ceci nous amène au dernier des objectifs qu'est l'objectif d'équité. L'objectif étant de faire payer l'utilisateur et pollueur des routes en fonction de l'intensité de son utilisation du réseau routier soumis à péage. Les Régions ont décidé d'un commun accord et suite aux exigences européennes de se concentrer uniquement sur les véhicules utilitaires lourds ayant une MMA supérieure à 3,5 tonnes. Pour les transporteurs, ceci n'est pas véritablement de l'équité puisqu'ils sont les seuls à supporter la taxe. Ils réclament donc l'élargissement de l'application de la taxe kilométrique à tous les véhicules. Après recoupement d'études et diverses méthodes de calculs, il apparaît que cette réclamation serait légitime si l'objectif de la taxe kilométrique était de lutter contre la pollution car les voitures diesel polluent jusqu'à 10 fois plus que les camions. Elle serait également légitime si l'objectif était de diminuer la congestion pour des raisons explicitées précédemment. Elle ne serait par contre pas réellement utile si la taxe cherche à faire payer ceux qui dégradent les routes, puisqu'un poids lourd de plus de 32 tonnes abîme la route entre 10 000 et 150 000 fois plus qu'une voiture et qu'en respectant ce taux, la taxe kilométrique serait négligeable pour les véhicules utilitaires légers.

Il faut donc définir clairement l'objectif de la taxe pour savoir si oui ou non, en respectant un principe d'équité, il faut faire supporter la taxe à l'ensemble des utilisateurs de la route. Les exigences de l'Europe devant être respectées et ces dernières étant de taxer pour diminuer la pollution et la congestion ainsi que de financer les infrastructures, mon avis personnel serait qu'il serait plus équitable et juste que cette taxe soit supportée par l'ensemble des véhicules moteurs utilisant le réseau routier, en adaptant les tarifs en fonction de la pollution et du coefficient de dégradation de la route, de la catégorie de véhicule ainsi qu'en fonction de l'heure et du lieu de passage de ce dernier.

Mais l'extension de la taxe kilométrique est-elle souhaitée par les Régions et l'Europe ? Est-elle réalisable sur le plan technique et technologique ? Que faudrait-il changer en termes de fiscalité routière pour la réussite de son implémentation ? Quelles seraient les différences de comportement face à cette taxe entre professionnels du transport et particuliers ? Nous allons tenter de répondre à toutes ces questions dans la prochaine partie.

4. Extension aux véhicules utilitaires légers et particuliers

Cette partie sera consacrée à l'étude de l'extension de la taxe kilométrique aux véhicules utilitaires légers ayant une MMA inférieure à 3,5 tonnes ainsi qu'à tout véhicule détenu par des particuliers. Ces véhicules sont déjà soumis à une fiscalité routière sous la forme de la taxe de mise en circulation lors de l'acquisition du véhicule ainsi qu'une taxe de circulation annuelle. Ces deux taxes sont très différentes selon la région, nous le verrons dans la partie dédiée à la fiscalité routière actuelle. Cependant, aucune de ces deux taxes ne fonctionne à l'heure actuelle sous le principe européen d'utilisateur-payeur et seule la Flandre a réellement implémenté le principe de pollueur-payeur au sein de sa TMC. A l'heure où le réseau routier belge atteint son seuil de saturation, la fiscalité routière doit évoluer de manière à lutter contre la congestion et non uniquement servir des objectifs budgétaires. La taxe kilométrique appliquée aux véhicules utilitaires lourds prend en compte dans sa formule de calcul les paramètres de lieu et de temps bien que ces derniers ne soient pas encore utilisés. Le système de la taxe kilométrique pourrait donc être adapté aux véhicules légers afin d'apporter une solution aux problèmes environnementaux et de congestion auxquelles la fiscalité routière actuelle ne parvient pas à faire face. La fiscalité routière actuelle atteint ses limites, il est temps de passer à une fiscalité routière dite intelligente pour faire face aux problèmes présents et à venir.

Dans cette partie nous commencerons par présenter de manière générale la fiscalité routière actuelle et ses différences selon les régions. Ensuite, nous reprendrons l'évolution des différents projets fiscaux des Régions depuis l'accord interrégional du 21 janvier 2011 dont un en particulier concerne l'implémentation d'une taxe kilométrique commune pour les véhicules légers. En plus de cela, nous aborderons les contraintes en cas d'accord régional pour l'application de la taxe aux véhicules légers, contraintes aussi bien techniques et économiques que comportementales, car un particulier ne réagira pas de la même manière à la taxe qu'une entreprise cherchant à minimiser ses coûts. Nous verrons également les différentes modifications fiscales possibles permettant d'instaurer au mieux la taxe kilométrique en fonction des objectifs poursuivis. Finalement, nous tirerons des conclusions concernant tout ce qui aura été vu précédemment.

4.1. La fiscalité routière actuelle

4.1.1. Taxe de mise en circulation

La taxe de mise en circulation est différente selon la Région et selon que le véhicule soit un véhicule particulier ou utilitaire en dessous de 3,5 tonnes de MMA.

Les véhicules utilitaires légers déclarés fiscalement comme tels sont tous exemptés de la TMC et cela dans chacune des Régions.

En ce qui concerne les véhicules des particuliers, la Wallonie et Bruxelles fonctionnent sur une même base. Le montant à payer pour ces deux Régions est calculé sur base des chevaux fiscaux¹² ou des kilowatts et est dégressif en fonction de l'âge du véhicule. Si le montant à payer est différent selon les chevaux fiscaux ou kilowatts, il faut payer le prix le plus élevé. La seule différence provient de l'ajout le 1 janvier 2012 d'un éco-malus du côté de la Wallonie. Ce dernier est calculé en fonction des émissions de CO₂ du véhicule et varie de 100 euros à 2500 euros.

Du côté de la Flandre, la TMC a été réformée le 1 mars 2012. A présent cette dernière se calcule selon une nouvelle méthode qui prend en compte : le type de véhicule, les chevaux fiscaux, le taux d'émission de CO₂, le type de carburant, la norme EURO du véhicule ainsi que la présence ou non d'un filtre à particules.

La Flandre est donc bien plus avancée en termes d'incitation auprès de la population à acheter des véhicules dits « verts » que les autres Régions. Cependant, cette taxe reste une taxe sur la détention d'un véhicule et non sur son utilisation.

¹²Chevaux fiscaux : unité de mesure de la puissance d'un véhicule selon l'administration fiscale belge

4.1.2. La taxe de circulation

Comme pour la TMC, la taxe de circulation est différente selon la Région et le type de véhicule.

Les véhicules utilitaires légers disposent de tarifs réduits dans chacune des Régions. Le prix à payer en Wallonie et à Bruxelles dépend de la MMA et varie de 31,75 euros pour les moins de 500 kg à 148,76 euros pour ceux compris entre 3 tonnes et 3,5 tonnes. Pour la Flandre, les tarifs sont encore plus avantageux : 36,96 euros pour les moins de 500 kg et 76,82 euros pour les autres.

Pour les véhicules des particuliers, en Wallonie et à Bruxelles, la taxe de circulation annuelle dépend comme pour la TMC du nombre de chevaux fiscaux ou kilowatts. Cette fois, aucune prise en compte d'un facteur pollution tel que l'éco-malus pour la TMC.

Du côté de la Flandre, la formule de calcul de la taxe de circulation est beaucoup plus complexe. Pour les véhicules immatriculés en Belgique avant le 1^{er} janvier 2016, la taxe de circulation se calcule de la même manière que pour la Wallonie et Bruxelles, c'est-à-dire en fonction des chevaux fiscaux. Pour les véhicules immatriculés après le 1^{er} janvier 2016, le montant à payer varie en fonction de la norme EURO du véhicule, de son émission de CO₂, des chevaux fiscaux, du type de carburant et de l'âge du véhicule. En pratique, le montant à payer est calculé et ensuite entrent en compte la norme EURO et l'émission de CO₂ sous forme de écomali-écoboni. Ces deux paramètres influencent fortement le prix à payer. En effet, en dehors de ces deux paramètres, le prix maximum à payer est de 4254.54 euros. Le prix après la prise en compte des malus peut monter jusqu'à 10 000 euros. La taxe de circulation en Flandre est donc un réel incitant à l'utilisation de véhicule peu polluant.

On observe donc une Belgique à deux vitesses en ce qui concerne la taxe de circulation, avec d'un côté la Wallonie et Bruxelles, pour qui cette taxe est toujours un simple outil budgétaire et de l'autre la Flandre, qui utilise cette taxe de manière à lutter contre la pollution en plus de son utilité budgétaire. Que ce soit pour la TMC ou pour la taxe de circulation, la Wallonie et Bruxelles ont un temps de retard et feraient bien de s'inspirer du système fiscal flamand.

Cependant, malgré son impact environnemental en Flandre, la taxe de circulation reste une taxe sur la détention du véhicule et non sa réelle utilisation.

4.2. L'avenir interrégional de la fiscalité routière

L'accord interrégional du 21 janvier 2011 est l'accord qui a permis la création et le développement de la taxe kilométrique pour les poids lourds. Cependant, la taxe kilométrique n'était pas le seul sujet de cet accord. Ce dernier reprenait également deux autres projets : l'instauration d'un droit d'usage pour les véhicules légers sous forme d'une vignette ainsi qu'une réforme coordonnée des taxes de mise en circulation et de circulation afin d'incorporer les objectifs environnementaux.

Au vu des constatations faites dans la partie précédente, on peut dire que l'accord de coopération concernant la TMC et la taxe de circulation n'a pas vu le jour suite aux modifications non-coordonnées effectuées par la Flandre en 2012. Ces reproches proviennent d'une note au gouvernement wallon du Conseil de la Fiscalité et des Finances de Wallonie pour la législature 2014-2019 visant à réformer la fiscalité routière en Wallonie.

Dans cette note sont définies les réformes désirées pour la législature 2014-2019 ainsi que les véhicules concernés par ces réformes. Les réformes concernant la TMC et la taxe de circulation devraient concerner uniquement les voitures, voitures mixtes et minibus, et non les véhicules utilitaires légers, et cela en attendant des mesures adaptées pour ne pas handicaper les indépendants et les PME.

Dans les grandes lignes, les réformes désirées sur le plan interrégional étaient l'instauration d'un droit d'usage à la durée des infrastructures routières sous la forme d'une vignette, l'inclusion de l'aspect environnemental dans la taxe de circulation ainsi que la prise en compte de correctifs socio-fiscaux afin de ne pas pénaliser les familles nombreuses et habitant des zones rurales par exemple.

Sur le plan interrégional, aucune de ces réformes n'a vu le jour au jour d'aujourd'hui. La raison d'un tel blocage de la situation est que les Régions n'ont plus aujourd'hui les mêmes ambitions concernant la fiscalité routière. En effet, Bruxelles, de par sa situation

particulière, ne jure plus que par une taxe au kilomètre intelligente pour lutter contre la forte congestion présente au sein de la capitale et dont le coût est évalué en 2015 par l'OCDE à 510 millions d'euros par an. Du côté de la Flandre, le gouvernement était favorable à une taxe kilométrique intelligente commune et avait commandé une étude sur la taxe qui fût délivrée au printemps de 2019. Suite à cette étude, le gouvernement flamand mené par la N-VA a annoncé l'abandon du projet le 9 avril 2019, par manque de soutien des autres partis et pour cause de forte opposition de la population. La Wallonie, elle, y est totalement opposée, considérant que la taxe kilométrique n'est pas mûre et ne se prête pas à son réseau routier dense et étendu, la congestion étant fortement localisée sur les grandes villes et grand axes routiers.

Pour résumer la situation actuelle des trois régions, Bruxelles a décidé d'instaurer la taxe kilométrique dans les 5 ans à venir, que ce soit avec la participation de la Flandre et de la Wallonie ou non. Le système fonctionnerait grâce aux caméras intelligentes déjà mises en place pour le contrôle de la zone basse émission et le montant à payer dépendrait de l'heure et du type de véhicule. L'ajout de cette taxe serait compensé par la diminution des montants à payer pour la TMC et la taxe de circulation, mais seulement pour les Bruxellois, alors que la taxe serait à payer par l'ensemble des utilisateurs du réseau bruxellois.

La Flandre, ayant abandonné pour le moment le projet de la taxe kilométrique et ayant déjà réformé son système de taxation pour la TMC et la taxe de circulation, n'a, à l'heure actuelle, plus de projet innovant de réforme de la fiscalité routière. L'amélioration de la mobilité chez eux passera donc par des investissements dans les transports publics et les pistes cyclables dans un objectif écologique.

Finalement, la Wallonie rejette également la taxe kilométrique telle que proposée actuellement. Elle compte réformer sa TMC et sa taxe de circulation afin de les regrouper en une seule taxe de manière à simplifier le travail administratif. Cette réforme se fera avec un accent mis sur une taxation dite « verte ». La Wallonie envisage encore de son côté l'implémentation d'un droit d'usage pour ses infrastructures routières sous la forme d'une vignette. Cette dernière pourrait être payée à la journée, semaine, mois, année et devrait être payée par toute personne voulant fréquenter le réseau routier wallon. L'objectif de cette

vignette serait de faire participer les étrangers aux frais d'infrastructures sans augmenter le montant total de la fiscalité routière pour le wallon grâce à des avantages socio-fiscaux.

Au vu des ambitions diverses de chacune des Régions, un accord interrégional concernant la mobilité dans un avenir proche semble compromis.

4.3. Contraintes sociales à l'implémentation de la taxe kilométrique pour tous

Les raisons pour lesquelles la Flandre et surtout la Wallonie sont actuellement contre un système de taxation au kilomètre pour les particuliers sont diverses et variées mais les principales restent sociales. La Flandre a communiqué ses raisons via sa ministre de la mobilité et des travaux publics, Lydia Peeters (2020). Ces dernières sont que la taxe kilométrique telle qu'elle existe actuellement n'est pas différenciée selon les caractéristiques de l'utilisateur (revenus, domicile, enfants, ...), qu'elle risque de devenir une augmentation d'impôt et qu'il n'existe pas encore de bonne alternative à la voiture en dehors des villes en matière de transport. Du côté de la Wallonie, la raison du rejet se base sur une étude de Courbe.P (2015) envisageant l'application de la taxe kilométrique aux voitures soutenue par la Fédération Wallonie-Bruxelles ainsi que la Wallonie. Dans cette étude, Courbe.P identifie plusieurs facteurs de discriminations sociales potentielles :

- Dans le cas d'une taxe kilométrique dépendante du moment de la journée, la possibilité de moduler son horaire de travail pour éviter les heures de pointes n'est pas la même pour toute la population. De plus, le manque de flexibilité est souvent associé aux salaires les moins élevés.
- A l'heure actuelle, dans notre société, la flexibilité horaire des hommes semble plus importante que celle des femmes, ces dernières s'occupant, encore maintenant, plus souvent des activités des enfants et du ménage.
- Les personnes les moins fortunées risquent de se déplacer en dehors des heures de pointes sur les routes secondaires pour payer le moins possible, ce qui résulterait en une perte de temps conséquente et influerait sur leur qualité de vie.
- Habiter loin de son lieu de travail peut être un choix pour certains, mais modifier son lieu de résidence pour diminuer le trajet domicile/travail n'est pas toujours possible.

Ce choix est bien souvent soumis à différentes contraintes familiales, sociales, financières ou professionnelles.

Ces discriminations sociales seraient d'autant plus fortes dans les zones mal ou non desservies par les transports en commun car les alternatives seraient inexistantes.

Pour que la taxe kilométrique puisse être acceptée, il faudrait donc que la formule sur laquelle est basée cette dernière prenne en compte des paramètres socio-fiscaux afin de considérer la capacité de chacun à participer à cette taxe. Il faudrait également qu'il existe des alternatives de transport acceptables à l'utilisation de la voiture pour que chacun puisse décider de son moyen de transport selon le coût qu'il peut ou veut bien supporter. Ces contraintes viennent alourdir les contraintes économiques et techniques à l'instauration de la taxe auxquelles nous allons nous intéresser à présent.

4.4. Contraintes techniques et technologiques

Les technologies pour implémenter la taxe kilométrique à tous les véhicules existent déjà avec les OBU d'un côté, et de l'autre les caméras intelligentes détectant les plaques d'immatriculation. La première contrainte est de choisir la technologie qui sera utilisée pour appliquer la taxe.

Du côté des caméras intelligentes dites ANPR (Automatic Number Plate Recognition), ces dernières servent déjà à repérer les défauts de paiement d'assurance ou encore de taxe de circulation et la liste des infractions qu'elles peuvent sanctionner sans le besoin d'un agent de l'ordre ne cesse de s'allonger. Ces caméras sont donc déjà fortement implémentées sur notre réseau routier. L'investissement additionnel pour qu'elles soient opérationnelles pour l'application de la taxe kilométrique pour les véhicules légers ne devrait donc pas être trop conséquent. Cependant ces dernières ne permettront pas une réelle taxe au kilomètre. Il suffit, pour s'en rendre compte, d'imaginer le nombre de caméras nécessaires pour retracer le trajet exact d'une voiture à l'intérieur d'une ville. Plus le trajet sera long, plus le nombre de caméras nécessaires au contrôle sera élevé ce qui augmentera le taux d'échec de ce système suite à une défection d'une caméra, une vandalisation, un oiseau perché cachant la

vision, ... Les données récoltées par ce type de système rendraient difficile l'évaluation statistique de l'efficacité de la taxe kilométrique pour les véhicules légers.

Du côté de l'OBU, la technologie respecte déjà l'entière des directives européennes d'un point de vue d'interopérabilité, de respect de la vie privée et permet d'apporter une solution technologique aux objectifs de congestion et environnementaux. Ce système a déjà fait ses preuves en ce qui concerne les poids lourds et a été conçu initialement pour répondre aux exigences de la taxe kilométrique. Il est donc mieux adapté à l'instauration d'une taxe kilométrique pour les véhicules légers. Cependant, l'investissement initial sera beaucoup plus conséquent. En effet, sachant que le contrat DBFMO conclu entre Viapass et Satellic pour le développement, la mise en place et le contrôle de la taxe kilométrique poids lourd pèse pas moins de 1,6 milliard pour une période de 12 ans, on peut se demander à combien s'élèverait ce montant pour un nouveau contrat BDFMO concernant les véhicules légers et utilitaires, ces derniers représentant 84,7% du parc de véhicules, en 2019, en Belgique, selon la Febiac pour 1,4% de véhicules utilitaires lourds. Au vu de ces chiffres, on remarque donc que ce projet est d'une autre ampleur que celui des poids lourds avec 60,5 fois plus de véhicules concernés en faisant l'hypothèse que les véhicules utilitaires légers seraient inclus. Un autre problème de ce système est l'OBU en lui-même, il doit être installé dans chacun des véhicules, soit plus de 6,6 millions de véhicules devant être nouvellement équipés en Belgique, encore selon les chiffres de la Febiac. En connaissant les problèmes pour se fournir en OBU lors du lancement de la taxe kilométrique poids lourds, fournir autant d'OBU constituerait un challenge de taille. Tous ces problèmes sont des contraintes qui peuvent être résolues s'il y a une volonté politique forte concernant ce système ; mais il y a un problème qui ne peut être résolu par la simple volonté des Régions : ce sont les véhicules étrangers. A l'heure actuelle, aucun pays n'a instauré un système de taxe kilométrique pour les véhicules légers se basant sur la technologie des OBU, cette instauration serait une première. Comment justifier l'installation d'un OBU sur une voiture étrangère qui ne roulerait sur les routes belges qu'une semaine par an pour ses vacances par exemple ? Le coût de l'installation de l'OBU ainsi que sa caution n'est pas justifiable pour des utilisateurs non-réguliers. Un OBU non-utilisé représente également un coût ce qui pourrait faire coûter plus cher à la Belgique de faire payer sa taxe aux véhicules étrangers que de les laisser circuler gratuitement. Le système de l'OBU n'est pas viable sans une politique européenne concernant les véhicules légers et surtout les véhicules étrangers. En attendant, si la Belgique veut implémenter l'OBU pour les véhicules

légers et taxer les véhicules étrangers, le moyen le plus viable serait une vignette pour les véhicules étrangers, ce qui serait très certainement considéré comme une discrimination et engendrerait des contestations ainsi que des procès.

Ces deux technologies ont leurs avantages et leurs inconvénients, la technologie basée sur les caméras intelligentes aura un coût initial moins élevé et sera plus facilement applicable aux véhicules étrangers, cependant elle sera moins précise et permettra une moins bonne récolte de données statistiques que l'OBU. Il faut aussi prendre en compte les risques de vandalisme si la taxe kilométrique est fortement contestée par la population. L'OBU, lui, a été conçu pour la taxe kilométrique, il est donc bien mieux adapté pour répondre aux diverses exigences des Régions. Par contre, son coût risque d'être élevé et dès lors devra être intégré dans les tarifs de la taxe, ce qui se traduira inévitablement par une hausse de l'impôt dans un premier temps, hausse que les Régions veulent surtout éviter. Il faut ajouter à cela le problème des véhicules étrangers qui arrive avec l'OBU, suite au manque d'homogénéité en termes de fiscalité routière en Europe. Ces obstacles sont des obstacles de taille pouvant refroidir la volonté des plus déterminés. En dehors de cela et à long terme, ce système est plus adapté que celui des caméras intelligentes car il permettrait de taxer n'importe quelles routes en Belgique contrairement aux caméras, limitées aux grands axes routiers et aux villes.

Les contraintes techniques liées à chacun de ces systèmes sont déjà nombreuses, mais à cela il faut encore ajouter le problème de l'instauration des paramètres socio-fiscaux dans la formule du calcul de la taxe, quel que soit le système choisi. Pour instaurer dans la formule les revenus d'un individu, son statut familial, son lieu de résidence et autres paramètres sociaux, il faudra une collaboration totale entre les différents acteurs disposant de ces données pour permettre à la taxe de s'adapter immédiatement dès qu'un de ces paramètres change, tel qu'un déménagement, un divorce, une perte d'emploi. Une telle collaboration demanderait beaucoup de temps ainsi que d'argent.

4.5. Modification de la fiscalité routière pour instaurer la taxe kilométrique

De nombreuses études telles que celle du Bureau du Plan ou encore celle de l'université d'Anvers et la KU Leuven se sont montrées favorables à l'introduction d'une taxe

kilométrique pour diminuer la congestion sur les routes. Ces études ont également proposé une modification de la fiscalité routière permettant de réduire la congestion ainsi que d'améliorer le niveau de bien-être global.

Selon l'étude du Bureau du Plan (2019), une taxation optimale serait de supprimer les subventions aux transports en commun ainsi que celle pour les déplacements domicile-lieu de travail, de monter le taux de TVA pour les transports publics à 21% contre 6% actuellement, soumettre le rail à une taxe de 0,9 cents au kilomètre et finalement d'ajouter une taxe kilométrique différenciée sur le transport routier aussi bien privé que public, tout en conservant les taxes déjà existantes telles que la TMC, la taxe de circulation ainsi que les droits d'accises. La taxe kilométrique serait d'application uniquement sur les routes congestionnées et aux heures de pointes. Selon leurs calculs, il résulterait de cette modification de la fiscalité un gain en bien-être pour la société de 2,3 milliards d'euros avec 1,3 milliard en gain de temps, presque 1 milliard d'euros pour le trafic de voyageurs et 0,1 milliard d'euros de gains environnementaux.

L'étude de l'université d'Anvers et de la KU Leuven (2019) propose un autre système pour réduire la congestion. Selon cette étude, le problème de la congestion serait un départ simultané massif pour se rendre au travail. Pour réduire la congestion, ils proposent donc d'instaurer une taxe progressive de 7h30 jusque 8h30 du matin et dégressive de 8h30 à 9h10 sur les routes sujettes à congestion. Selon leurs calculs, une taxe maximale de 6,66 euros sur ce créneau horaire suffirait à réduire significativement la congestion. La taxe serait nulle en dehors de ce créneau horaire. Pour ne pas que cette taxe ne devienne une taxe supplémentaire, ils proposent que la taxe vienne remplacer les taxes de mise en circulation et de circulation.

Au vu des parties précédentes, on comprend que la solution fournie par le Bureau du Plan est trop différente des attentes des Régions en matière de taxation routière pour pouvoir être implémentée. Par contre, la solution offerte par l'université d'Anvers et la KU Leuven pourrait, en étant légèrement adaptée, répondre aux exigences des Régions.

4.6. Différence comportementale entre professionnels de la route et particuliers

La taxe kilométrique est une taxe permettant l'internalisation des coûts externes du transport routier de façon à faire supporter à l'utilisateur de la route tous les coûts engendrés par l'utilisation de son véhicule.

L'efficacité de l'internalisation suppose que l'utilisateur de la route considère le prix comme le critère principal sur lequel il base ses décisions de façon à maximiser son bien-être.

Les professionnels de la route répondent positivement à l'internalisation puisque leur préoccupation principale est de faire du bénéfice pour que l'entreprise se porte au mieux. Il en résulte donc un changement des comportements et habitudes de manière à maximiser son bien-être.

Ce qui est efficace avec le transporteur professionnel ne l'est pas forcément avec le particulier. En effet, le particulier, de son côté, ne considère pas uniquement le prix dans sa prise de décision. Il prendra également en compte dans son calcul son confort, la fiabilité du mode de transport, le temps de parcours, les contraintes des autres modes de transport, ... De plus, la voiture dans notre société n'est pas seulement un moyen de transport, elle est également pour beaucoup un indicateur du statut social et un symbole de liberté. Finalement, certaines personnes aiment leur voiture et la conduire, certaines personnes sont prêtes à supporter un coût supplémentaire pour continuer d'en jouir.

Il pourrait résulter, suite à ces constatations, un décalage entre les effets attendus de la taxe kilométrique pour les particuliers et les effets réellement observables après son instauration.

4.7. Conclusion

Pour résumer la situation actuelle en Belgique, il existe actuellement deux taxes concernant les véhicules légers, la TMC et la taxe de circulation. Ces dernières, suite à un accord interrégional, devaient être modifiées en collaboration avec les trois Régions afin d'intégrer les objectifs environnementaux. Cependant, la Wallonie souhaite épargner ces objectifs environnementaux aux véhicules utilitaires légers afin de leur permettre de bénéficier d'une fiscalité avantageuse comme c'est le cas actuellement. Depuis, seule la Flandre a réellement réformé ces deux taxes, ce qui met fin à la collaboration entre les Régions pour créer un système de taxation commun.

Depuis lors, les Régions ont divergé en termes d'objectif de réforme fiscale et le projet de la taxe kilométrique interrégionale pour les véhicules légers a été mis sur la table. Après négociation, la Wallonie et la Flandre se sont opposées à ce projet préférant investir dans des projets de mobilité douce et de transport en commun. Bruxelles de son côté a décidé d'implémenter une taxe kilométrique basée sur les caméras intelligentes ANPR même sans le soutien des régions Flamande et Wallonne. Ces deux Régions ont refusé la taxe kilométrique pour véhicules légers considérant que le projet n'était pas encore assez mûr. Elles considèrent que la taxe ne devrait pas constituer un supplément d'impôt et qu'elle devrait être différenciée selon les caractéristiques des individus. Chaque individu devrait également disposer d'alternatives de transport viables si la taxe devait voir le jour.

En connaissant les conditions des Régions à l'instauration d'une taxe kilométrique, on peut identifier les contraintes sociales, techniques et économiques auxquelles doit pouvoir faire face la taxe kilométrique pour les véhicules légers pour pouvoir voir le jour.

La taxe kilométrique doit donc pouvoir intégrer dans sa formule de calcul des paramètres correctifs socio-fiscaux permettant de modifier le tarif initial en fonction du lieu de résidence, du nombre d'enfants, du revenu, de l'accessibilité à d'autres modes de transport, ...

Il faut également choisir le type de technologie à utiliser en cas de déploiement de la taxe. Les deux technologies disponibles et opérationnelles sont les caméras intelligentes ANPR et les OBU déjà en application pour la taxe kilométrique des poids lourds.

Les caméras ANPR constitueraient un choix de taxation moins coûteux à implémenter et serait directement applicable aux véhicules étrangers circulant sur le réseau belge soumis à péage. Ses points faibles seraient une récolte de données moins efficace que celle de l'OBU, ce qui rendrait l'étude de l'efficacité de l'implémentation de la taxe moins précise ainsi qu'une impossibilité de taxer l'entièreté du réseau routier belge à l'avenir ; l'implémentation de caméras sur toutes les routes rurales représentant un coût d'implémentation et d'entretien trop élevé pour un bénéfice trop faible. La taxe kilométrique avec cette technologie serait donc limitée aux grands axes routiers et aux villes.

Les OBU ont pour avantage d'être basés sur une technologie satellite ayant déjà fait ses preuves et dont l'entité interrégionale Viapass serait capable, selon son administrateur général monsieur Johan Schoups, d'endosser la responsabilité d'une taxe kilométrique pour véhicules légers. De plus, sa technologie de localisation satellite permettrait, contrairement aux caméras ANPR, d'appliquer la taxe à l'entièreté du territoire si nécessaire et serait interopérable avec les systèmes de taxation des autres pays européens, si ces derniers décidaient d'appliquer une taxation kilométrique aux véhicules légers sur leurs territoires. Ses faiblesses sont son coût d'investissement plus élevé que celui des caméras ANPR ainsi que le problème d'équiper les véhicules étrangers ne circulant qu'occasionnellement sur le réseau routier belge. Ce problème ne saurait être résolu sans des décisions européennes en matière de taxation des véhicules légers. Ce type de taxation est souhaité par l'Europe mais malheureusement, ses états membres s'y opposent, voulant garder le contrôle sur leur fiscalité routière.

En plus de toutes ces contraintes techniques, l'implémentation des paramètres socio-fiscaux dans la formule de calcul de la taxe demanderait un travail de collaboration important entre toutes les entités régionales et fédérales disposant des informations nécessaires pour réunir toutes les informations sociales de chaque individu et pondérer le montant de la taxe à payer pour chaque individu.

Ajoutons à cela le fait que les particuliers ne réagissent pas de la même manière à une variation de prix que les professionnels. La taxe kilométrique pour les véhicules légers pourrait donc ne pas être aussi efficace en termes d'objectifs environnementaux et de lutte contre la congestion que celle pour les poids lourds.

Sans l'aide de l'Europe et au vu de toutes les contraintes imposées par les régions, une taxe kilométrique interrégionale pour les véhicules légers semble être un projet irréalisable à l'heure actuelle.

Pour pouvoir implémenter une taxe kilométrique il faudrait donc travailler à plus petite échelle et lutter principalement contre la congestion dans les grandes villes et les grands axes routiers. Une étude des universités d'Anvers et KU Leuven visant à implémenter une taxe kilométrique pourrait avoir un effet sur la congestion ainsi que de respecter un bon nombre des conditions des Régions. La taxe serait due uniquement durant les heures de pointe synonymes de congestion et pour éviter que cette taxe soit une taxe supplémentaire, elle viendrait remplacer la TMC et la taxe de circulation.

Dans cet objectif précis et en attendant une réelle volonté européenne, il serait possible d'implémenter la taxe grâce au système des caméras ANPR.

5. Conclusion générale

Après avoir étudié la taxe kilométrique dans son ensemble, il est l'heure d'en faire le bilan.

Malgré des débuts difficiles, le système de la taxe kilométrique belge est à présent considéré comme le précurseur de la taxe kilométrique intelligente. Il est le premier à pouvoir être applicable à l'entièreté d'un réseau routier d'un pays et est un exemple de coopération pour l'Europe. Sa création et sa mise en œuvre se sont inspirées des différentes directives européennes en matière de transport routier ainsi que son succès dans d'autres pays tels que l'Allemagne. L'Europe a donc une forte influence sur la taxe kilométrique belge et son évolution pour l'avenir. En effet, la taxe kilométrique belge répond à toutes les exigences européennes dont celles du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur qui cherchent à internaliser les coûts externes afin de conscientiser l'utilisateur de la route au divers coûts qu'il engendre. Ce système, grâce à l'OBU, répond également au principe d'interopérabilité exigé par l'Europe qui cherche à homogénéiser les systèmes de taxation routière de ses états membres. Au niveau européen et même international, la taxe kilométrique belge est un franc succès et de nombreuses délégations de différents pays tels que la Suède, les Pays-Bas et le Japon sont venues se renseigner sur son fonctionnement.

En ce qui concerne les inquiétudes exprimées par les entreprises du transport avant l'instauration de la taxe en 2016 elles ont été, la plupart du temps, infondées ou moins graves que prévues. Dans certains cas elles ont même eu un effet positif sur le secteur.

Depuis l'introduction de la taxe, le nombre d'entreprises du transport n'a cessé de croître ainsi que le nombre d'employés du secteur et le nombre de poids lourds par société. On observe également une augmentation des poids lourds de plus de 32 tonnes, ce qui pourrait se traduire par une augmentation des marchandises transportées par trajet et donc une plus grande efficacité et une diminution des trajets à vide. Le nombre de véhicules utilitaires légers non soumis à la taxe a aussi augmenté, cela pourrait être une tentation d'éviction de la taxe mais après recherches, il semblerait que cette augmentation soit due à la croissance de l'e-commerce et non à une tentative d'éviction.

Cependant, il y a aussi eu des effets négatifs pouvant être attribués à la taxe kilométrique tels qu'une diminution des marchandises transportées en millier de tonnes. En comparaison avec d'autres pays européens, le secteur du transport routier belge est le seul à afficher une décroissance pour son transport national et enregistre la plus grosse décroissance au niveau international. Ces données disponibles sur Eurostat indiqueraient donc une baisse de compétitivité mais ceci n'est pas confirmé par les statistiques de Viapass car, de 2016 à 2019, la part des kilomètres parcourus par les véhicules immatriculés en Belgique ainsi que la part de la taxe payée sont restées stables. Les pays de l'Est de l'Europe ont gagné des parts de marché au détriment d'autres pays de l'Ouest de l'Europe. La baisse de compétitivité semble donc être un problème plus ancien vu la stabilité des chiffres publiés par Viapass.

Du côté des Régions, l'objectif budgétaire n'a pas été atteint la première année. Pour atteindre les objectifs budgétaires des autres années, les régions ont agrandi le réseau taxable et ont modifié leurs tarifs. En Wallonie, la taxe kilométrique n'est pas réellement une taxe mais plutôt une redevance perçue par la SOFICO et l'entièreté de cette redevance est supposée être allouée uniquement au réseau routier. Cependant la SOFICO souffre de problèmes de trésorerie et utilise donc une partie de la redevance perçue afin d'éponger ses dettes court terme.

En ce qui concerne leur objectif de mobilité, la congestion en Belgique n'a pas diminué. Cela provient du fait qu'à l'heure actuelle le calcul de la taxe ne prend pas en compte les facteurs de lieu et de temps. De plus les véhicules taxés ne représentent même pas 2% des véhicules pouvant rouler sur le réseau belge.

Les objectifs environnementaux semblent avoir été atteints, avec actuellement plus de 70% des véhicules utilitaires lourds circulant sur le réseau belge répondant à la norme EURO 6. Les entreprises belges ont bien renouvelé leurs flottes, cependant elles restent plus polluantes que la moyenne européenne circulant sur notre réseau. Selon nos calculs et en considérant comme référence une flotte de camions constituée uniquement de poids lourds de la classe EURO 6, les émissions de gaz nocifs ont diminué de 15 à quasiment 50% pour certains.

L'objectif d'équité est une question de point de vue ainsi que d'objectif assigné à la taxe. L'objectif des Régions était d'utiliser les principes d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur pour faire supporter aux véhicules utilitaires lourds leurs coûts externes, mais du point de vue des transporteurs, cela n'est pas équitable d'être les seuls à supporter la taxe. Selon les objectifs, la taxe respecte ou non le principe d'équité : par exemple si l'objectif est de faire supporter l'entretien des routes par ceux qui la dégradent, il est normal que cette taxe ne soit appliquée qu'aux véhicules utilitaires lourds sachant qu'un véhicule 32 tonnes dégrade en moyenne 10000 fois plus qu'un véhicule léger. Mais si l'objectif est un objectif de pollution ou de congestion, l'entièreté des véhicules utilisant le réseau routier devrait payer une taxe. Selon moi, en prenant en compte ces trois objectifs, l'entièreté des véhicules devraient payer une taxe mais cette taxe devrait être plus élevée pour les poids lourds.

L'implémentation d'une taxe kilométrique applicable à tous les véhicules ne fait pas l'unanimité entre les Régions, Bruxelles y est favorable tandis que la Wallonie et la Flandre s'y opposent pour diverses raisons. Elles ne veulent pas que cette taxe constitue un supplément d'impôt. Selon moi et une étude de la KU Leuven, afin d'éviter que cela devienne un supplément d'impôt, il faudrait que le système actuel de fiscalité routière soit réformé pour que la TMC et la taxe de circulation annuelle soient retirées pour former une taxe kilométrique unique afin de faciliter la tâche administrative. Elles veulent également que cette taxe soit différenciable en fonction de paramètres sociaux. De plus, elles considèrent qu'il n'existe pas encore de réelle alternative à la voiture pour tous, particulièrement pour les personnes vivant en zone rurale. Pour pouvoir implémenter une taxe kilométrique pour tous, il faudrait donc insérer dans la formule de calcul de la taxe différents paramètres correctifs sociaux.

Les technologies pouvant être utilisées pour implémenter la taxe pour tous existent déjà, il s'agit des OBU et des caméras ANPR. Chacune de ces technologies a ses avantages et ses inconvénients mais, à l'heure actuelle, le système de taxation par caméras ANPR serait le plus facilement implémentable pour la Belgique. Cependant si une directive Européenne imposait la taxe kilométrique pour tous, la technologie satellite par l'intermédiaire de l'OBU serait une technologie apportant une réponse plus précise et élaborée.

En envisageant une décision européenne et pour faciliter l'implémentation de la taxe kilométrique, je recommanderai d'imposer aux constructeurs automobile l'installation systématique d'un OBU dans tout nouveau véhicule.

Bibliographie

1. Législation Européenne

Directive 93/89/CEE du Conseil du 25 octobre 1993 relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures. 12 novembre 1993.

Directive 1999/62/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. 20 juillet 1999.

Directive 2006/38/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. 9 juin 2006.

Directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. 14 octobre 2011.

Proposition de directive du Parlement Européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. 2017/0114 (COD).

Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, en ce qui concerne certaines dispositions concernant la taxation des véhicules. 2017/0115 (CNS).

Proposition de directive du Parlement Européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte). 2017/0128 (COD).

Directive (UE) 2019/520 du Parlement Européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte). 29 mars 2019.

Parlement Européen. (Février 2020). *Transport routier : harmonisation de la législation*. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/128/transports-routiers-harmonisation-de-la-legislation> (consulté le 10 mai 2020).

2. Législation Belge

Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la Directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993. 9 février 1994.

Loi spéciale portant modification des lois spéciales des 8 août 1980 de réformes institutionnelles et 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions et abrogation de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du grand-duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, ensuite de l'introduction du prélèvement kilométrique. 31 décembre 2013.

21 DECEMBRE 2013. - Loi modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992, en ce qui concerne la déductibilité d'impôts, taxes et rétributions régionaux. 31 décembre 2013.

30 JANVIER 2014. - Accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. 26 mai 2014.

24 AVRIL 2015. - Accord de coopération modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. 16 juin 2015.

Gouvernement wallon. (2013). *Avis : Réformer la fiscalité routière en Wallonie*.

http://conseilfiscalitefinances.wallonie.be/files/PDF/Taxe_circulation/00_PUB_note%20CFF_W%20reform%20tc-tmc%20-%2028-11-13.pdf (consulté le 27 mai 2020).

3. Mémoires

Chamberland, G. (2016). *Analyse de l'impact attendu de la taxe kilométrique sur les entreprises francophones de transport routier* [Mémoire, HEC-Ecole de gestion de l'ULg].

Matheo. <https://matheo.uliege.be/handle/2268.2/1465?locale=fr>

Renson, C. (2018). *Le prélèvement kilométrique pour les poids lourds : comparaison interrégionale* [Mémoire, Faculté de Droit, de Science Politique et de Criminologie de l'Ulg].

Matheo. <https://matheo.uliege.be/bitstream/2268.2/4876/4/Mémoire%20-%20Camille%20Renson.pdf>

4. Communiqués de presse

Union de l'énergie : la Commission prend des mesures pour consolider le premier rang mondial de l'EU dans le domaine des véhicules propres. (2017). La Commission Européenne. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_17_4242 (consulté le 14 mai 2020).

Vandeleene, M. (2020). *Enquête pénuries de talents 2019 – Focus transport : Logistique* [Communiqué de presse]. ManpowerGroup. https://www.manpowergroup.be/wp-content/uploads/2020/02/13_02_20_Penurie_talents_ManpowerGroup-logistique-BEFR_graphs.pdf (consulté le 18 juillet 2020).

5. Études

Centre Jean Gol. (2015). *La taxe de mobilité.* <http://www.cjg.be/wp-content/uploads/2014/01/2015-05-AdSM-La-taxe-kilometrique.pdf> (consulté le 20 mai 2020).

Transport et environnement. (2010). *Comprendre les effets de l'introduction du péage des camions en Europe.* <https://www.transportenvironnement.org/node/1555> (consulté le 27 mai 2020).

Courbe, P. (2015). *Prélèvement kilométrique appliqué aux voitures : Une analyse critique.* <https://www.iew-test.be/wp-content/uploads/2018/04/dossiirtaxesite.pdf> (consulté le 29 mai 2020).

ITLB. (2020). *Quelques chiffres clés du secteur du transport routier de marchandises.* http://94.23.228.57/ITLB_WEB/Documents/fr/Chiffres%20Cles/Kerncijfers%202020_II_%20FR.pdf (consulté le 18 juillet 2020).

BeCommerce Market Monitor. (s. d.). Market Monitor. https://becommerce.odoo.com/fr_BE/becommerce-market-monitor (consulté le 4 août 2020).

Hoornaert, B & Steenbergen, A. (2019). *Le coût de la congestion du trafic en Belgique : Une estimation utilisant le modèle PLANET*. Bureau fédéral du Plan.

https://www.plan.be/uploaded/documents/201909060847190.WP_1909_11966_F.pdf

(consulté le 5 août 2020).

De Borger, B & Proost, S. (2019). *Superslim rekeningrijden voor dummies*. KU Leuven.

<https://feb.kuleuven.be/research/les/pdf/LES%202019-175%20Rekeningrijden.pdf> (consulte

le 8 août 2020).

6. Rapports

Viapass. (2016). *Rapport annuel 2014-2015*. [https://www.viapass.be/wp-](https://www.viapass.be/wp-content/uploads/2018/07/RA-20142016.pdf)

[content/uploads/2018/07/RA-20142016.pdf](https://www.viapass.be/wp-content/uploads/2018/07/RA-20142016.pdf) (consulté le 16 février 2020).

Viapass. (2017). *Rapport annuel 2016*. [https://indd.adobe.com/embed/1637a9df-09ec-4e3d-](https://indd.adobe.com/embed/1637a9df-09ec-4e3d-b8a0-f4fc1b4ba20c?startpage=1&allowFullscreen=true)

[b8a0-f4fc1b4ba20c?startpage=1&allowFullscreen=true](https://indd.adobe.com/embed/1637a9df-09ec-4e3d-b8a0-f4fc1b4ba20c?startpage=1&allowFullscreen=true) (consulté le 02 juin 2020).

Viapass. (2018). *Rapport annuel 2017*. [https://indd.adobe.com/embed/109a97e0-974f-45a0-](https://indd.adobe.com/embed/109a97e0-974f-45a0-a68d-cfa07b208ca4?startpage=1&allowFullscreen=true)

[a68d-cfa07b208ca4?startpage=1&allowFullscreen=true](https://indd.adobe.com/embed/109a97e0-974f-45a0-a68d-cfa07b208ca4?startpage=1&allowFullscreen=true) (consulté le 02 juin 2020).

Viapass. (2019). *Rapport annuel 2018*. [https://indd.adobe.com/embed/b7b1c000-cfe0-4e6d-](https://indd.adobe.com/embed/b7b1c000-cfe0-4e6d-a826-287b772d0eb6?startpage=1&allowFullscreen=true)

[a826-287b772d0eb6?startpage=1&allowFullscreen=true](https://indd.adobe.com/embed/b7b1c000-cfe0-4e6d-a826-287b772d0eb6?startpage=1&allowFullscreen=true) (consulté le 02 juin 2020).

Viapass. (2020). *Rapport annuel 2020*. [https://indd.adobe.com/embed/f6202108-a457-4096-](https://indd.adobe.com/embed/f6202108-a457-4096-aa97-46bdc43aac2d?startpage=1&allowFullscreen=true)

[aa97-46bdc43aac2d?startpage=1&allowFullscreen=true](https://indd.adobe.com/embed/f6202108-a457-4096-aa97-46bdc43aac2d?startpage=1&allowFullscreen=true) (consulté le 02 juin 2020).

Cour des comptes. (2019). *Projets de décrets contenant les budgets de l'année 2020 de la Région wallonne*. www.ccrek.be.

BeCommerce Market Monitor. (s. d.). Market Monitor.

https://becommerce.odoo.com/fr_BE/becommerce-market-monitor (consulté le 4 août 2020).

Région wallonne &Fast 2030. (2019). Stratégie régionale de mobilité : volet I mobilité des personnes.

http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/SRM_PERSONNES_2019.pdf (consulté le 9 août 2020).

Gouvernement flamand. (2019). *Gouvernement flamand 2019-2024 : résumé de l'accord de gouvernement*. <https://www.vlaanderen.be/publicaties/gouvernement-flamand-2019-2024-resume-de-laccord-de-gouvernement> (consulté le 9 août 2020).

7. Statistiques

Report: Vehicles in use - Europe 2018. (2018). European Automobile Manufacturers Association (ACEA). <https://www.acea.be/statistics/article/report-vehicles-in-use-europe-2018> (consulté le 14 mai 2020).

Road traffic by type of vehicle (million Vkm). (2020). Eu Open Data Portal. <https://ec.europa.eu/eurostat/home> (consulté le 14 mai 2020).

Datadigest 2020. (2020). *10bis Parc de véhicules utilitaires par MMA (masse maximale admise) et par région*. Febiac. <http://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR> (consulté le 21 juillet 2020).

Datadigest 2020. (2020). *9 Parc de camions par carburant et norme EURO*. Febiac. <http://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR> (consulté le 21 juillet 2020).

Datadigest 2020. (2020). *1 Répartition du parc par genre de véhicules au 31 décembre de l'année correspondante*. Febiac. <http://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR> (consulté le 21 juillet 2020).

8. Articles de presse.

Van der Stadt, K. (2014). *Une filiale de T-Systems en charge de la taxe au kilomètre pour les camions*. DataNews. <https://datanews.levif.be/ict/actualite/une-filiale-de-t-systems-en-charge-de-la-taxe-au-kilometre-pour-les-camions/article-normal-295235.html> (consulté le 23 mai 2020).

Lafon, C. (2018). *Taxe poids lourds : c'est comment chez nos voisins européens ?* SUD OUEST. <https://www.sudouest.fr/2018/09/25/taxe-poids-lourds-c-est-comment-chez-nos-voisins-europeens-5419415-4755.php> (consulté le 26 mai 2020).

Le système de taxation au kilomètre attribué au consortium Sky-Ways. (2014). Trends Tendances. <https://trends.levif.be/economie/politique-economique/le-systeme-de-taxation-au-kilometre-attribue-au-consortium-sky-ways/article-normal-20831.html> (consulté le 27 mai 2020).

Mesurer la compétitivité. (2011). Melchior. <https://www.melchior.fr/actualite/mesurer-la-competitivite> (consulté le 18 juillet).

Quasi tous les employeurs du secteur du transport et logistique ont du mal à recruter. (2020). Trends Tendances. <https://trends.levif.be/economie/entreprises/quasi-tous-les-employeurs-du-secteur-du-transport-et-logistique-ont-du-mal-a-recruter/article-normal-1251939.html> (consulté le 18 juillet 2020).

Duquesne, O. (2017, 30 juin). *Taxe kilométrique camions : Premier bilan positif... pour l'Etat*. Le Moniteur Automobile.be. <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/budget/taxe-kilometrique-camions-reseau-etendu-de-33-km.html> (consulté le 24 juillet 2020).

Van Apeldoorn, R. (2018). *Taxe kilométrique : quel bilan tirer après 2 ans ?*. Trends Tendances. <https://trends.levif.be/economie/politique-economique/taxe-kilometrique-quel-bilan-tirer-apres-deux-ans/article-normal-837473.html> (consulté le 3 août 2020).

Plus de la moitié des revenus de la taxe kilométrique provient des camions étrangers. (2018). rtbf.be. https://www.rtb.be/info/economie/detail_plus-de-la-moitie-des-revenus-de-la-taxe-kilometrique-provient-des-camions-etrangers?id=9900740 (consulté le 3 août 2020).

James, A. (2018). *De plus en plus de camionnettes en Belgique: pour ÉCHAPPER à la taxe kilométrique ?*. RTL Info. <https://www.rtl.be/info/magazine/automobile/taxe-kilometrique-n1-bc-988225.aspx> (consulté le 4 août 2020).

Deschamps, F. (2016). *Année record pour l'e-commerce en Belgique [Bilan]*. LSA. <https://www.lsa-conso.fr/annee-record-pour-l-e-commerce-en-belgique-bilan.233724> (consulté le 4 août 2020).

Krempf, A. (2014). "Un camion use une chaussée entre 20 et 100 fois plus qu'une voiture" ?. franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/le-vrai-du-faux/un-camion-use-une-chaussee-entre-20-et-100-fois-plus-qu-une-voiture_1767333.html (consulté le 6 août 2020).

Giraud, J-B. (2017). *Diesel : les camions polluent dix fois moins que les voitures*. Turbo. <https://www.turbo.fr/actualite-automobile/diesel-les-camions-polluent-dix-fois-moins-que-les-voitures-120490> (consulté le 6 août 2020).

Menning, S. (2020). *Véhicule Utilitaire : Calculez ma Taxe de Mise en Circulation*. Seraphin. <https://seraphin.be/fr/taxe-mise-en-circulation/vehicule/utilitaire> (consulté 7 août 2020).

Budget / La nouvelle taxe de circulation. (s. d.). Le Moniteur Automobile.be. <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/budget/la-nouvelle-taxe-de-circulation.html> (consulté le 7 août 2020).

Bientôt une taxe kilométrique pour entrer en voiture à Bruxelles?. (2019). Rtb.be. https://www.rtb.be/info/regions/detail_bientot-une-taxe-kilometrique-pour-entrer-en-voiture-a-bruxelles?id=10300919 (consulté le 7 août 2020).

Leclercq, D. (2019). *En Wallonie / Taxe kilométrique : le système n'est pas prêt selon Écolo*. Le Moniteur Automobile.be. <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/en-wallonie/taxe-kilometrique-le-systeme-nest-pas-pret-selon-ecolo.html> (consulté le 7 août 2020).

Henneton, A & Langer, M & Hourman, P & Zanchetta, G. (2019). *Vers une vignette en Wallonie? Voici comment des députés comptent faire payer les étrangers qui passent sur nos autoroutes*. RTL info. <https://www.rtl.be/info/belgique/societe/vers-une-vignette-en-wallonie-voici-comment-des-deputes-comptent-faire-payer-les-etrangers-qui-passent-sur-nos-autoroutes-1099126.aspx> (consulté le 7 août 2020).

Fontana, O. (2019). *Les caméras intelligentes vont nous verbaliser de plus en plus*. rtbf.be. https://www.rtf.be/info/societe/detail_les-cameras-intelligentes-vont-nous-verbaliser-de-plus-en-plus?id=10235118 (consulté le 8 août 2020).

Derycke, E. (2020). *Interview: Lydia Peeters, ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics*. Touring blog. <https://www.touring.be/fr/articles/interview-lydia-peeters-ministre-flamande-mobilite-travaux-publics> (consulté le 9 août 2020).

Lallemand, C. (2019). *La taxe kilométrique enterrée en Flandre: ce qui bloque*. Le vif. https://www.levif.be/actualite/belgique/la-taxe-kilometrique-enterree-en-flandre-ce-qui-bloque/article-normal-1119879.html?cookie_check=1596980163 (consulté le 9 août 2020).

9. Sites

Fiscalité.brussels. (s. d.). *Taxe de prélèvement kilométrique sur les poids lourds*. <https://fiscalite.brussels/prelevement-kilometrique-pour-les-poids-lourds-2016> (consulté le 24 juillet 2020).

Ministère de la transition écologique. (2017). *Normes euros d'émissions de polluants pour les véhicules lourds - Véhicules propres*. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/normes-euros-demissions-polluants-vehicules-lourds-vehicules-propres> (consulté le 5 août 2020).

Le prélèvement kilométrique pour les poids lourds. (s. d.). Vlaanderen.be.

<https://www.vlaanderen.be/fr/mobilite/le-prelevement-kilometrique-pour-les-poids-lourds#:~:text=Les%20v%C3%A9hicules%20dont%20la%20MMA,%C3%A0%20la%20taxe%20de%20circulation.> (consulté le 5 août 2020).

Infos budget. (s. d.). Le Moniteur Automobile.be.

<https://www.moniteurautomobile.be/conseils-financiers/calculer-tmc-taxe-de-mise-en-circulation-et-taxe-annuelle.html> (consulté le 6 août 2020).

10. Note d'architecture

Système de prélèvement kilométrique au sein de la Région flamande, de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale [Note d'architecture]. Fairway Consortium.

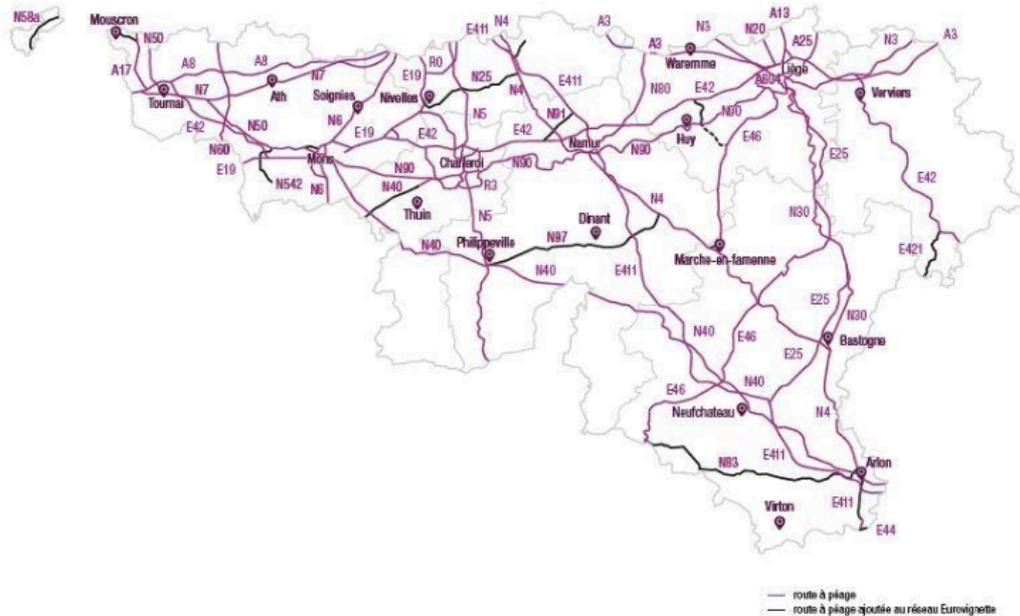
<https://www.viapass.be/wp-content/uploads/2018/09/Viapass-Architecture-Definitive-prelevement-kilometrique.pdf> (consulté le 6 août 2020).

Annexes

1. Réseau routier wallon soumis à la taxe en 2016

Prélèvement kilométrique pour poids-lourds de +3,5 tonnes

WALLONIE



Réseau routier wallon soumis à la taxe en 2020

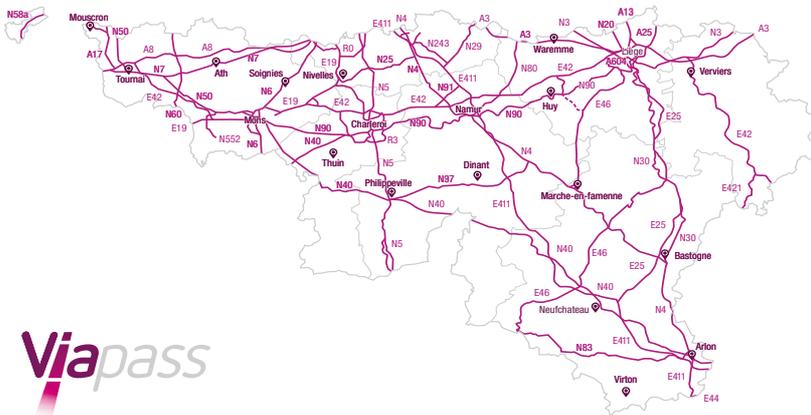
Prélèvement kilométrique pour poids-lourds

WALLONIE

— route à péage
OBU actif obligatoire sur toutes les routes en Belgique

[€ / km]	FLANDRE		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,122	0,208	0,234
Euro 1	0,122	0,208	0,234
Euro 2	0,122	0,208	0,234
Euro 3	0,101	0,187	0,213
Euro 4	0,068	0,154	0,180
Euro 5	0,056	0,142	0,168
Euro 6	0,046	0,132	0,157

[€ / km]	WALLONIE (EX TVA)		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,155	0,208	0,212
Euro 1	0,155	0,208	0,212
Euro 2	0,155	0,208	0,212
Euro 3	0,134	0,187	0,191
Euro 4	0,101	0,154	0,158
Euro 5	0,079	0,132	0,136
Euro 6	0,079	0,132	0,136



[€ / km]	ZONE URBAINE BRUXELLOISE*		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,200	0,279	0,310
Euro 1	0,200	0,279	0,310
Euro 2	0,200	0,279	0,310
Euro 3	0,173	0,253	0,284
Euro 4	0,140	0,220	0,251
Euro 5	0,126	0,206	0,237
Euro 6	0,105	0,185	0,216

[€ / km]	BRUXELLES AUTOROUTE		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,155	0,208	0,213
Euro 1	0,155	0,208	0,213
Euro 2	0,155	0,208	0,213
Euro 3	0,134	0,187	0,191
Euro 4	0,101	0,154	0,158
Euro 5	0,089	0,142	0,147
Euro 6	0,079	0,132	0,136

(*) Zone intra-urbaine Bruxelles – toutes les voies qui ne sont pas des autoroutes.
Viapass ed.1.7/2020

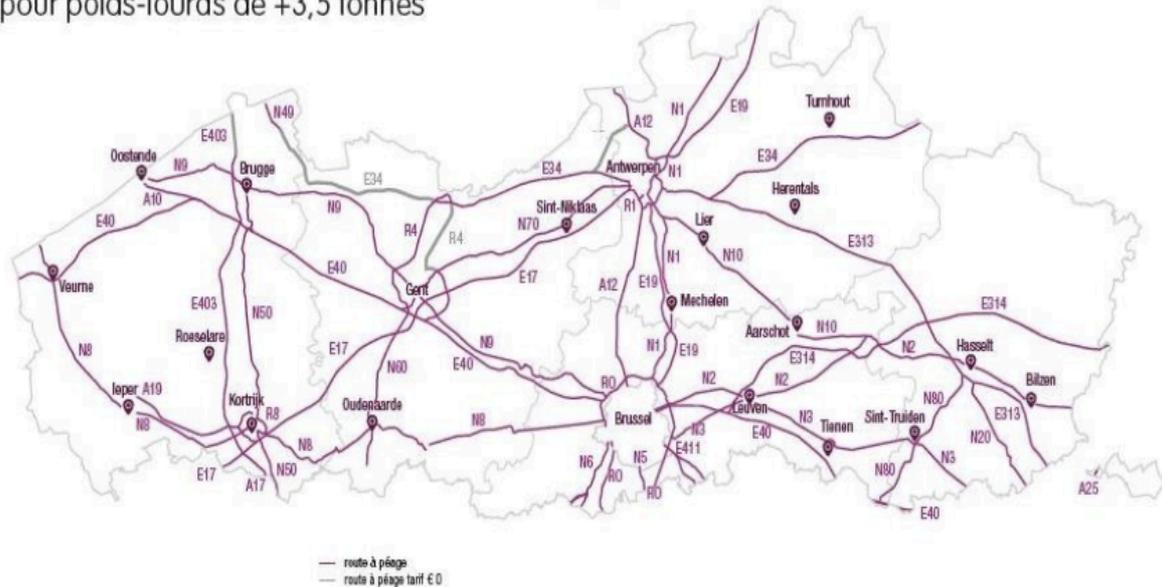


2. Réseau routier flamand soumis à la taxe en 2016

Prélèvement kilométrique

pour poids-lourds de +3,5 tonnes

FLANDRE

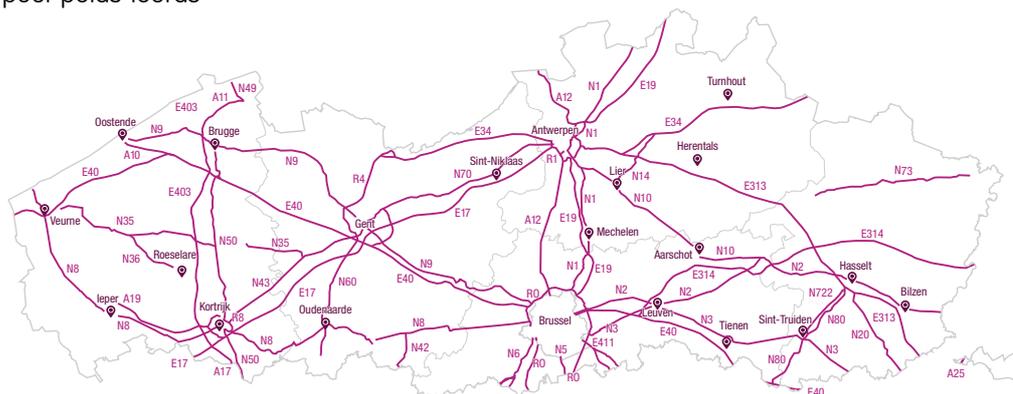


3. Réseau routier flamand soumis à la taxe en 2020

Prélèvement kilométrique

pour poids-lourds

FLANDRE



OBV actif obligatoire sur toutes les routes en Belgique

[€ / km]	WALLONIE (EX TVA)			FLANDRE			BRUXELLES AUTOROUTE			ZONE URBAINE BRUXELLOISE*		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 1	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 2	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 3	0,134	0,187	0,191	0,101	0,187	0,213	0,134	0,187	0,191	0,173	0,253	0,284
Euro 4	0,101	0,154	0,158	0,068	0,154	0,180	0,101	0,154	0,158	0,140	0,220	0,251
Euro 5	0,079	0,132	0,136	0,056	0,142	0,168	0,089	0,142	0,147	0,126	0,206	0,237
Euro 6	0,079	0,132	0,136	0,046	0,132	0,157	0,079	0,132	0,136	0,105	0,185	0,216

Viapass

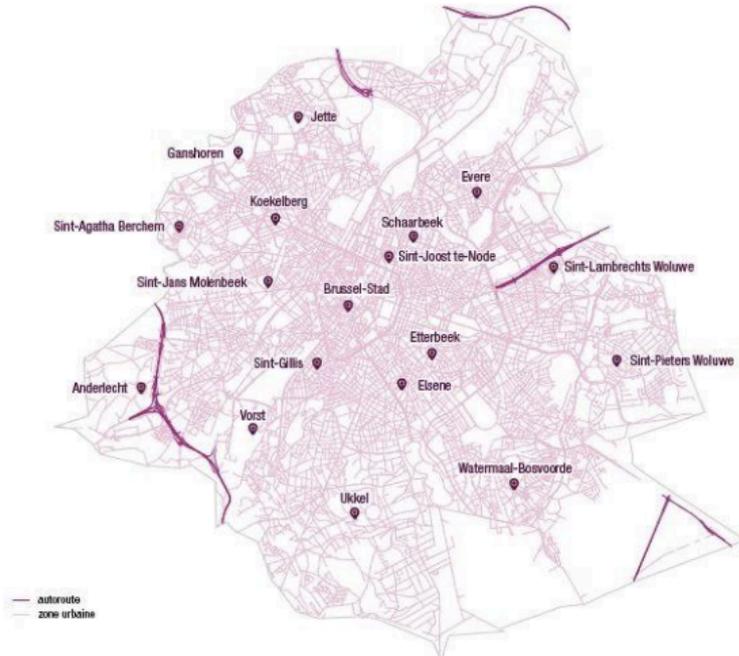
(*) Zone intra-urbaine Bruxelles – toutes les voies qui ne sont pas des autoroutes.

Viapass ed.1/7/2020

4. Réseau routier bruxellois soumis à la taxe en 2016

Prélèvement kilométrique pour poids-lourds de +3,5 tonnes

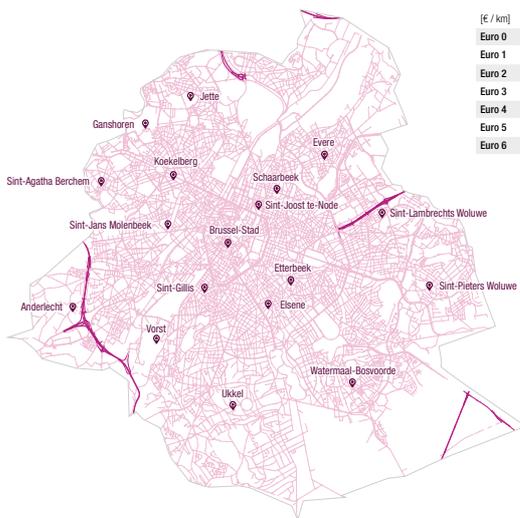
BRUXELLES



5. Réseau routier bruxellois soumis à la taxe en 2020

Prélèvement kilométrique pour poids-lourds

BRUXELLES



[€ / km]	FLANDRE		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,122	0,208	0,234
Euro 1	0,122	0,208	0,234
Euro 2	0,122	0,208	0,234
Euro 3	0,101	0,187	0,213
Euro 4	0,088	0,154	0,180
Euro 5	0,056	0,142	0,168
Euro 6	0,046	0,132	0,157

[€ / km]	WALLONIE (EX TVA)		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,155	0,208	0,212
Euro 1	0,155	0,208	0,212
Euro 2	0,155	0,208	0,212
Euro 3	0,134	0,187	0,191
Euro 4	0,101	0,154	0,158
Euro 5	0,079	0,132	0,136
Euro 6	0,079	0,132	0,136

[€ / km]	ZONE URBAINE BRUXELLOISE*		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,200	0,279	0,310
Euro 1	0,200	0,279	0,310
Euro 2	0,200	0,279	0,310
Euro 3	0,173	0,253	0,284
Euro 4	0,140	0,220	0,251
Euro 5	0,126	0,206	0,237
Euro 6	0,105	0,185	0,216

[€ / km]	BRUXELLES AUTOROUTE		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,155	0,208	0,213
Euro 1	0,155	0,208	0,213
Euro 2	0,155	0,208	0,213
Euro 3	0,134	0,187	0,191
Euro 4	0,101	0,154	0,158
Euro 5	0,089	0,142	0,147
Euro 6	0,079	0,132	0,136

(*) Zone intra-urbaine Bruxelles = toutes les voies qui ne sont pas des autoroutes.
Viapass ed.1/7/2020

Viapass

6. Tarifs au premier avril 2016

Prélèvement kilométrique

pour poids-lourds de +3,5 tonnes

[€ / km]	FLANDRE, WALLONIE (EX TVA), BRUXELLES AUTOROUTE			ZONE URBAINE BRUXELLOIS*		
	3.5 - 12 TONNES	12 - 32 TONNES	> 32 TONNES	3.5 - 12 TONNES	12 - 32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292
Euro 1	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292
Euro 2	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292
Euro 3	0,126	0,176	0,180	0,163	0,238	0,267
Euro 4	0,095	0,145	0,149	0,132	0,207	0,236
Euro 5	0,074	0,124	0,128	0,109	0,184	0,213
Euro 6	0,074	0,124	0,128	0,099	0,174	0,203

(*) Zone intra-urbaine Bruxelloise = toutes les voies qui ne sont pas des autoroutes.



7. Tarifs au premier juillet 2020

[€ / km]	WALLONIE (EX TVA)			FLANDRE			BRUXELLES AUTOROUTE			ZONE URBAINE BRUXELLOISE*		
	3.5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3.5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3.5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3.5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 1	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 2	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 3	0,134	0,187	0,191	0,101	0,187	0,213	0,134	0,187	0,191	0,173	0,253	0,284
Euro 4	0,101	0,154	0,158	0,068	0,154	0,180	0,101	0,154	0,158	0,140	0,220	0,251
Euro 5	0,079	0,132	0,136	0,056	0,142	0,168	0,089	0,142	0,147	0,126	0,206	0,237
Euro 6	0,079	0,132	0,136	0,046	0,132	0,157	0,079	0,132	0,136	0,105	0,185	0,216

(*) Zone intra-urbaine Bruxelloise = toutes les voies qui ne sont pas des autoroutes. Viapass ed.1/7/2020

(Source Viapass)

8. Montants de la taxe de mise en circulation en Wallonie

	Montants de la taxe de mise en circulation – Voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclette (en €)
---	--

KW	CV	Neuf	1an	2ans	3ans	4ans	5ans	6ans	7ans	8ans	9ans	10 ans	11ans	12ans	13ans	14ans	15ans et plus
->70	8	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50
71-85	9/10	123,00	110,70	98,40	86,10	73,80	67,65	61,50	61,50	61,50	61,50	148,50	123,75	99,00	74,25	61,50	61,50
86-100	11	495,00	445,50	396,00	346,50	297,00	272,25	247,50	222,75	198,00	173,25	148,50	123,75	99,00	74,25	61,50	61,50
101-110	12/14	867,00	780,30	693,60	606,90	520,20	476,85	433,50	390,15	346,80	303,45	260,10	216,75	173,40	130,05	86,70	61,50
111-120	15	1.239,00	1.115,10	991,20	867,30	743,40	681,45	619,50	557,55	495,60	433,65	371,70	309,75	274,80	185,85	123,90	61,50
121-155	16/17	2.478,00	2.230,20	1.982,40	1.734,60	1.486,80	1.362,90	1.239,00	1.115,10	991,20	867,30	743,40	619,50	495,60	371,70	247,80	61,50
>155	>17	4.957,00	4.461,30	3.965,60	3.469,90	2.974,20	2.726,35	2.478,50	2.230,65	1.982,80	1.734,95	1.487,10	1.239,25	991,40	743,55	495,70	61,50

Pour les **motos**, le montant de la taxe de mise en circulation se calcule par rapport au KW

Pour les **véhicules 100 % électriques, à partir de l'exercice 2018**, la taxe de mise en circulation est fixée à 61,50 €.

Note : Lorsque la puissance du moteur correspond à des montants différents selon qu'elle est exprimée en chevaux fiscaux ou en kilowatts, c'est le montant le plus élevé qui doit être pris en considération.

Composante éco-malus pour les véhicules émettant plus de 145 gr de CO₂/km

Emission de CO ₂ en gr/km	146 - 155	156 - 165	166 - 175	176 - 185	186 - 195	196 - 205	206 - 215	216 - 225	226 - 235	236 - 245	246 - 255	+ de 255
Montant en €	100 €	175 €	250 €	375 €	500 €	600 €	700 €	1.000 €	1.200 €	1.500 €	2.000 €	2.500 €

Pour les véhicules alimentés au **gaz naturel comprimé (CNG)**, même partiellement, l'éco-malus est égal à 0 €.

Note : les familles nombreuses bénéficient d'un abattement d'une catégorie avec 3 enfants à charge de moins de 25 ans et de 2 catégories pour 4 enfants à charge ou plus (pour les véhicules émettant moins de 226 gr de CO₂).

Les propriétaires de véhicules fonctionnant au LPG peuvent également bénéficier de l'abattement d'une catégorie.

Pour les véhicules ancêtres « old-timer » (immatriculés depuis plus de 30 ans) et arborant une plaque d'immatriculation particulière 1 – Oxx-xxx, l'éco-malus est ramené à « 0 ». Il en va de même pour les véhicules de société, ayant des activités de leasing.

Service public de Wallonie fiscalité

Avenue Gouverneur Bovesse 29, B - 51100 NAMUR (JAMBES) • Tél. : +32 (0)81 33 00 01 • fiscalite.wallonie@sow.wallonie.be

9. Montants de la taxe de circulation en Wallonie et à Bruxelles

	Montants de la taxe de circulation (en € - décimes additionnels inclus)
---	--

Voitures, voitures mixtes et minibus		
Cylindrée (en cc)	Puissance fiscale (CV)	Taxe de circulation en €
<750	4 et moins	83,95 €
751 – 950	5	105,07 €
951 – 1.150	6	151,93 €
1.151 – 1.350	7	198,40 €
1.351 – 1.550	8	245,39 €
1.551 – 1.750	9	292,38 €
1.751 – 1.950	10	338,71 €
1.951 – 2.150	11	439,56 €
2.151 – 2.350	12	540,41 €
2.351 – 2.550	13	640,99 €
2.551 – 2.750	14	741,84 €
2.751 – 3.050	15	842,69 €
3.051 – 3.250	16	1 103,78 €
3.251 – 3.450	17	1 365,01 €
3.451 – 3.650	18	1 626,37 €
3.651 – 3.950	19	1 886,94 €
3.951 – 4.150	20	2 148,30 €
Plus de 20 CV		2 148,30 € + 117,22 € par cheval vapeur

Taxe de circulation complémentaire (LPG) en € <i>(non indexable et non soumise à décime additionnel)</i>	
≤ 7CV	89,16*
8 CV – 13CV	148,68*
≥ 14CV	208,20*

*Montant à ajouter à la taxe de circulation reprise dans le tableau ci-contre

<ul style="list-style-type: none"> • Motocyclettes • Tricycles • Quadricycles <p>si cylindrée ≤ 250 cm³ → exonération</p>	Montant unique 59,53€ <i>(54,12 + 5,41)</i>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> • Véhicules ancêtres (plus de 30 ans), • Remorque de camping, • Remorque de bateau, • Véhicules militaires de collection • Taxe minimum (article 10, CTA) 	Montant forfaitaire 38,08€ <i>(34,62 + 3,46)</i>
--	--

Remorques	
<ul style="list-style-type: none"> • MMA ≤ 500 kg • 500 kg < MMA ≤ 3500 kg 	39,34€ <i>(35,76 + 3,58)</i> 81,58€ <i>(74,16 + 7,42)</i>

<ul style="list-style-type: none"> • Autobus et autocars 	Montant minimum 84,26 € <i>(76,60 + 7,66)</i>
--	--

Validité : 01/07/2020 – 30/06/2021 – ces montants sont indexés annuellement au 1^{er} juillet

Service public de Wallonie fiscalité
 Avenue G. Bovesse 29 - 5100 NAMUR (JAMBES) • Tél. : +32 (0)81 330.001 • fiscalite.wallonie@spw.wallonie.be

10. Montants de la taxe de circulation à Bruxelles et en Wallonie – véhicules utilitaires



Montants de la taxe de circulation - véhicules utilitaires (en € - décimes additionnels inclus)

Masse maximale autorisée (MMA) exprimée en kg		Taxe annuelle		
De	à	Taxe	Décime	Total
	500	34,62	3,46	38,08
501	1.000	38,64	3,86	42,50
1001	1.500	57,96	5,80	63,76
1501	2.000	77,28	7,73	85,01
2001	2.500	96,60	9,66	106,26
2501	3.000	115,92	11,59	127,51
3001	3.500	135,24	13,52	148,76

ATTENTION: Pas de taxe de mise en circulation ni d'éco-malus pour les utilitaires.

11. Mesure de la diminution de la pollution

Tableau 13: Normes EURO d'émission pour les camions

Normes	NO _x (g/kWh)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	Particules (g/kWh)
EURO 0	14,4	11,2	2,4	-
EURO 1	9	4,9	1,23	0,36
EURO 2	7	4	1,1	0,15
EURO 3	5	2,1	0,66	0,13
EURO 4	3,5	1,5	0,46	0,02
EURO 5	2	1,5	0,46	0,02
EURO 6	0,4	1,5	0,13	0,01

Formule multiplicateurs: $\frac{\text{EURO } x}{\text{EURO } 6} \quad \forall x \in \{0, 1, \dots, 6\}$

Tableau 14: Multiplicateurs de pollution sur base de la norme EURO 6

Normes ^J	A ₁ NO _x	A ₂ CO	A ₃ HC	A ₄ Particules
EURO 0	36	7,47	18,46	-
EURO 1	22,5	3,27	9,46	36
EURO 2	17,5	2,67	8,46	15
EURO 3	12,5	1,4	5,08	13
EURO 4	8,75	1	3,54	2
EURO 5	5	1	3,54	2
EURO 6	1	1	1	1

Tableau 16: Multiplicateurs pondérés et croissance

Gang ^J	2016 ^Y	2019 ^Z	Croissance 2016-2019
NO _x ₁	6,38	3,7	-42%
CO ₂	1,4	1,18	-15,71%
HC ₃	4,55	2,36	-48,13%
Particules ₄	3,04	1,99	-34,54%

Formule de croissance:

$$\frac{Z_j - Y_j}{Y_j} \times 100 \quad \forall j \in \{1, 2, 3, 4\}$$

Tableau 7 : OBU internationaux et belges enregistrés en Belgique par classe EURO

J EURO	Y 2016	Z 2019
0	5%	2,2%
1	0,6%	0,3%
2	2,1%	1,1%
3	7,8%	3,6%
4	6,5%	3,5%
5	43,8%	25%
6	34,2%	64,3%

Formule multiplicateurs pondérés :

$$NO_{2016} = \sum_{j=0}^6 (A_{j1} \cdot Y_j) \quad NO_{2019} = \sum_{j=0}^6 (A_{j1} \cdot Z_j)$$

$$CO_{2016} = \sum_{j=0}^6 (A_{j2} \cdot Y_j) \quad CO_{2019} = \sum_{j=0}^6 (A_{j2} \cdot Z_j)$$

$$HC_{2016} = \sum_{j=0}^6 (A_{j3} \cdot Y_j) \quad HC_{2019} = \sum_{j=0}^6 (A_{j3} \cdot Z_j) \quad \left. \vphantom{\sum_{j=0}^6} \right\} \forall j \in \{0, 1, \dots, 6\}$$

$$Particules_{2016} = \sum_{j=1}^6 [A_{j4} \cdot Y_j] (1 - Y_0)^{-1}$$

$$Particules_{2019} = \sum_{j=1}^6 [A_{j4} \cdot Z_j] (1 - Z_0)^{-1}$$

G:

Executive summary

Since April 1st 2016, a kilometer charge is effective in Belgium for heavy goods vehicles with a maximum authorized loaded mass of more than 3.5 tons.

This thesis summarizes the European requirements in terms of road transport and its influence on the introduction of this tax in Belgium.

Its main objective was to report on the effect of this kilometer charge between 2016 and today by considering the fears of Belgian transport companies before the introduction of this tax and by comparing these fears with the observable reality. It also compares the initial objectives of this tax as communicated by the different Regions of Belgium and the effects that can actually be observed.

Next, this paper seeks to study the possibility of extending the kilometer charge to light vehicles, considering the requirements of the Regions as well as the social, technical and technological constraints to be respected for the success of this extension.

These analyses were carried out on the basis of a quantitative analysis carried out by Chamberland.G (2016) as well as on research of regional and national statistics available on the sites of the main road transport stakeholders and various press articles and studies.

This paper concludes on the general effect of the kilometer charge for heavy goods vehicles as well as on the conclusions concerning the possibility of extending it to light vehicles while considering the importance of the European Union in this decision-making process.