

Le prélèvement kilométrique

Principes à rencontrer et attentes des entreprises

1. Contexte

Début 2016, s'appliquera, sur l'ensemble du territoire national, le nouveau prélèvement kilométrique pour véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes.

La fiscalité routière est déjà particulièrement lourde aux niveaux fédéral et régionaux et génère d'importantes recettes qui sont bien loin d'être dévolues majoritairement aux politiques d'investissement en infrastructures et de mobilité.

Malgré cela, le principe d'un prélèvement kilométrique a toujours été validé par l'Union Wallonne des Entreprises mais à la condition que cela conduise à **une fiscalité juste, intelligente, équilibrée et ne pénalisant pas le tissu économique régional vis-à-vis de ses voisins.**

A un peu moins d'un an de la mise en œuvre de cette mesure qui suscite questions, voire inquiétudes, dans le monde économique, l'Union Wallonne des Entreprises et ses fédérations membres estiment que cette condition a de très forts risques de ne pas être rencontrée et que le système de prélèvement n'offre ni alternatives ni améliorations ni compensations aux entreprises.

Il leur est donc apparu utile de rappeler une série de principes que le prélèvement kilométrique devra respecter selon elles pour y parvenir mais aussi de lister un certain nombre d'attentes du secteur économique.

Au moment où se déroule l'étude socio-économique devant déterminer les impacts de ce prélèvement sur le tissu économique wallon, il semblait important de mettre en avant ces éléments alors que devront se décider bientôt des aspects essentiels du prélèvement comme les tarifs, les réseaux couverts ou encore l'usage des recettes.

Les décisions sur ces points précis du dispositif conditionneront l'ampleur réelle de l'impact économique sur les entreprises. Cette note est dès lors également un appel aux autorités régionales à la mise en place d'une concertation structurée avec celles-ci sur ce dossier.

2. Une question qui touche la majorité des secteurs économiques

Bien que s'exprimant de manière intersectorielle au nom de l'ensemble de ses fédérations et entreprises membres, l'Union Wallonne des Entreprises souhaite rappeler que le prélèvement kilométrique aura un impact important sur de nombreux secteurs « chargeurs », pour lesquels le transport routier joue un rôle crucial.

C'est pourquoi il est précisé que la présente note a été formellement validée par les secteurs suivants :

- AGORIA - Fédération de l'industrie technologique
- CCW - Confédération Construction wallonne et la Fédération Wallonne des Entreprises de Voiries
- COBELPA - Association des fabricants de pâtes, papiers et cartons de Belgique
- COMEOS - Fédération belge du Commerce et des Services
- ESSENSCIA WALLONIE - Fédération belge des industries chimiques et des sciences de la vie
- FBB - Fédération belge de la brique
- FEBELCEM - Fédération de l'industrie cimentière
- FEBIAC - Fédération belge de l'automobile et du cycle
- FEDERAUTO - Confédération belge du Commerce et de la Réparation automobiles et des secteurs connexes
- FEDIEX - Fédération des industries extractives et transformatrices de roches non combustibles
- FEDUSTRIA - Fédération belge de l'industrie textile, du bois et de l'ameublement
- FEGE - Fédération des entreprises de gestion de l'environnement
- FETRA - Fédération des industries transformatrices de papier et carton
- FEVIA WALLONIE - Fédération de l'industrie alimentaire
- FIV - Fédération de l'industrie du verre
- FPB - Fédération pétrolière belge
- GSV - Groupement de la Sidérurgie

3. Principes et attentes des entreprises

3.1. Attente principale des entreprises : Une tarification équilibrée n'affectant pas la compétitivité des entreprises (neutralité budgétaire)

L'application du prélèvement conduira inévitablement à des hausses de prix du transport routier, parfois très substantielles, dont les conséquences pour les entreprises et les clients finaux ne nous semblent pas correctement perçues par les autorités responsables. Or, un prélèvement excessif pourrait être in fine contreproductif par les difficultés qu'il entraînerait pour nos entreprises, en particulier celles dont les produits sont à faible valeur et/ou à faible valeur ajoutée. Pour l'UWE, le prélèvement kilométrique ne peut mettre à mal un tissu économique déjà fragilisé pour des raisons structurelles ou conjoncturelles et contribuer à accentuer une concurrence étrangère déjà virulente. En outre, de nombreuses mesures de réduction des nuisances et d'optimisation du trafic routier ont déjà été prises par les entreprises, le prélèvement doit tenir compte et intégrer au maximum ces efforts plutôt que les anéantir.

L'UWE demande dès lors que le coût global pour les entreprises belges soit le plus proche possible de ce qu'il est aujourd'hui (il est regrettable que la neutralité budgétaire ait été réservée aux seuls véhicules privés). Le réseau soumis à prélèvement devrait dans cette logique être celui soumis actuellement à l'Eurovignette.

L'UWE demande ensuite que les tarifs soient les plus proches possibles entre les régions du pays afin d'éviter toute concurrence interrégionale.

Un régime transitoire doit être envisagé afin, dans un premier temps, de couvrir le manque à gagner lié à la suppression des rentrées actuelles de l'Eurovignette, tout en préservant l'incitant environnemental des tarifs. Ce régime permettrait d'éviter le choc brutal de l'augmentation excessive qu'induirait le prélèvement dès 2016 tel qu'envisagé aujourd'hui et à laquelle les entreprises ne peuvent ni faire face ni se préparer en si peu de temps. Les recettes complémentaires seraient générées par l'intégration la plus rapide possible des autres véhicules dans le système.

L'UWE estime en outre qu'il ne peut y avoir d'entrée en vigueur de la législation et de perception des redevances sans publication préalable des modalités pratiques complètes du système.

A propos de la détermination de l'impact du prélèvement, l'UWE se réjouit que le Gouvernement wallon ait accédé à sa demande récurrente et ancienne de réaliser une étude d'impact socio-économique préalable et de tenir compte de ses résultats pour la détermination des tarifs.

3.2. Autres attentes

3.2.1. Un calcul juste et transparent des charges du système et une imputation proportionnelle aux usagers marchandises (pas la totalité)

La Wallonie a fait le choix d'une redevance et non d'une taxe pour son prélèvement kilométrique. Ce choix nous paraît positif à plusieurs égards. Ce choix impose toutefois aux autorités la transparence des chiffres puisque la redevance est payée en contrepartie d'un service rendu (ici la fourniture d'un réseau routier entretenu).

L'UWE souhaite donc que l'ensemble des charges qui seront imputées aux recettes du prélèvement soient clairement et ouvertement déterminées et argumentées.

Tant en ce qui concerne les montants d'entretien du futur réseau concerné que les charges dues à Satellic, l'UWE estime que la plus grande transparence doit être de mise puisque, dans le cadre du régime de la redevance, la détermination de ces montants constitue la base de calcul du prélèvement.

Une autre considération porte sur l'imputation de cette charge aux véhicules de marchandises de plus de 3,5 tonnes. Aujourd'hui, le système laisse à penser que l'entretien du réseau soumis à prélèvement sera uniquement à la charge de ces véhicules. Bien qu'ayant une « agressivité » (terme technique officiel) sur les revêtements a priori moins importante que les véhicules soumis à prélèvement, les véhicules non soumis n'en ont pas pour autant une agressivité nulle. De même, d'autres facteurs comme la météo ou encore le fait que les véhicules plus lourds ne sont que rarement présents sur les deuxième et troisième bandes de circulation font que la responsabilité des véhicules de marchandises ne peut être définie comme totale dans la dégradation des infrastructures routières.

La Directive 2011/76/UE est très claire sur fait que les coûts pris en considération doivent se rapporter aux véhicules soumis : *« Les coûts pris en considération se rapportent au réseau ou à la partie du réseau sur lequel des redevances d'infrastructure sont perçues et aux véhicules qui y sont soumis. Les États membres peuvent décider de ne recouvrer qu'un pourcentage desdits coûts. »*

La deuxième partie de la phrase est également fondamentale. Elle n'oblige pas les autorités à exiger la totalité des coûts, ce qui permet tout à fait aux autorités régionales d'appliquer des tarifs inférieurs à la couverture totale des coûts engendrés, bien que ceux-ci doivent rester la base de calcul.

L'UWE souhaite dès lors connaître avec précision la pondération que les autorités régionales compte appliquer aux montants d'entretien du réseau soumis au prélèvement afin d'intégrer la part de dégradation des infrastructures amenée par les véhicules non soumis au prélèvement et par d'autres facteurs extérieurs mais aussi afin de protéger les entreprises de coûts excessifs.

3.2.2. Une détermination rapide et précise des véhicules concernés et des exonérations

La question des véhicules qui seront soumis au prélèvement est également très importante. L'avant-projet de décret stipule que le prélèvement s'appliquera à tout *véhicule à moteur ou ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont la masse maximale autorisée (MMA) est de plus de 3,5 tonnes.*

L'UWE s'interroge sur l'interprétation qui sera faite de cette définition. Le commentaire des articles et le texte du décret donnent certaines précisions quant à ce qui est entendu par la définition ci-dessus ou encore en matière de véhicules exonérés. Ces précisions nous semblent toutefois encore insuffisantes, par exemple sur le traitement précis des remorques et des attelages de véhicules.

L'UWE plaide donc pour une clarification rapide et précise de la liste des véhicules qui seront soumis ou non au prélèvement et la mise en place d'exonérations pertinentes.

En matière d'exonérations, le système du prélèvement devrait maintenir sous ce régime les véhicules industriels actuellement exonérés de l'Eurovignette.

Tel que précisé au point 3.1., l'UWE estime qu'il ne peut y avoir d'entrée en vigueur de la législation et de perception des redevances sans publication préalable des modalités pratiques complètes du système (formule définitive de calcul du niveau de la redevance en fonction des paramètres, liste des véhicules concernés, réseau routier concerné, modalités de contrôle, information aux acteurs économiques, ...) et sans que ceci ne soit fait simultanément dans les trois régions.

3.2.3. Des mesures d'accompagnement pour les chargeurs et les transporteurs

Contrairement à ce qui s'est fait dans d'autres pays, le système actuel ne prévoit aucune mesure d'accompagnement, de soutien ou de compensation à destination des entreprises touchées. Ceci accentue encore davantage les impacts négatifs du prélèvement.

L'UWE insiste donc pour que des initiatives et actions soient prises par les autorités en compensation directe des effets négatifs du prélèvement mais aussi de manière plus globale afin d'améliorer la compétitivité logistique des entreprises.

3.2.4. Intégration du facteur temps dans la formule de calcul

Les autorités n'avaient pas fait le choix d'intégrer dans un premier temps le facteur temps dans la formule de calcul du prélèvement kilométrique. Les modifications récentes apportées à l'accord de coopération ont modifié ce point en intégrant la notion de temps, de lieu et de sens de circulation dans la formule de calcul des tarifs via le concept de « zone tarifaire ».

L'UWE estime que l'intégration du facteur temps dans le calcul du prélèvement devrait être validée par les autorités régionales dès la mise en œuvre du prélèvement en 2016, et non dans un second

temps, car elle permettrait, pour les secteurs intéressés, une meilleure répartition du trafic sur l'infrastructure et une véritable alternative en matière de tarifs et de mobilité. Cette mesure pourrait se retrouver dans la liste des mesures de compensation du système (pour les secteurs intéressés en tout cas) à prendre par les autorités.

3.2.5. Pas d'indexation automatique des tarifs

Le nouvel accord de coopération introduit l'indexation automatique des tarifs sur base de l'indice des prix à la consommation et leur adaptation à l'évolution technologique. Cette mesure conduit à une augmentation automatique des tarifs mais aussi à l'intégration d'une notion floue dans le calcul de ceux-ci (« l'évolution technologique »).

L'UWE ne peut soutenir ni l'indexation automatique des tarifs via l'indice des prix à la consommation ni l'intégration d'une notion floue dans le calcul de ceux-ci. Cette dernière devrait être clarifiée.

3.2.6. Pas de recours au mécanisme de tarif dérogatoire

L'accord de coopération modifié introduit la faculté pour les Régions d'introduire un tarif dérogatoire pour les véhicules de plus de 32 tonnes sur les « autres routes régionales » c'est-à-dire celles qui ne seront pas soumises au prélèvement. Cette mesure pourrait avoir des retombées très négatives pour l'activité locale puisque les véhicules de plus de 32 tonnes qui lui sont liés seraient lourdement pénalisés par ce tarif.

L'UWE demande donc que le mécanisme de tarif dérogatoire ne soit pas mis en œuvre en Wallonie.

3.2.7. Une modulation effective et maximale à la baisse de la taxe de circulation

L'accord de coopération modifié introduit la possibilité pour les Régions de moduler la taxe de circulation des véhicules soumis à prélèvement. Cette modulation à la baisse est une mesure de compensation nécessaire qu'il convient de mettre en œuvre en Wallonie.

L'UWE invite les autorités régionales à actionner au maximum le mécanisme de modulation à la baisse de la taxe de circulation des véhicules soumis au prélèvement kilométrique.

3.2.8. Une prévisibilité du coût et du fonctionnement

La mise en place du prélèvement va avoir un impact important sur de nombreuses entreprises tant chargeurs que transporteurs. Il est dès lors impératif qu'elles puissent s'y préparer au mieux et avec le recul nécessaire. Par exemple, pour certains secteurs spécifiques où les prix des produits sont régulés, des mesures de répercussion du coût de la redevance doivent être élaborées par les autorités et ce, avant la mise en œuvre du prélèvement.

Par ailleurs, dès 2016, il est important que les entreprises puissent simuler leurs trajets afin d'en connaître les coûts.

L'UWE plaide donc pour la mise en place, préalable à l'instauration du système, d'un outil de simulation permettant aux entreprises d'évaluer l'impact sur leurs coûts. Cet outil devrait être opérationnel au plus vite.

Dans la lignée de cet objectif de prévisibilité pour les entreprises, l'UWE souhaite que des projections, par exemple sur trois ans, relatives aux recettes mais aussi que toute évolution attendue du système soient publiées, et avec suffisamment d'anticipation, par Viapass.

3.2.9. Des charges administratives minimales pour les entreprises

Le prélèvement induira des charges administratives nouvelles pour les entreprises.

Le système offrira en outre la possibilité technique de déterminer un très grand nombre de zones tarifaires différentes. Une telle complexité des critères de différenciation des tarifs sera très difficile à gérer pour les donneurs d'ordre, en particulier ceux effectuant du transport pour compte propre.

Enfin, une adaptation des tarifs tous les six mois avait été évoquée. Pour toute entreprise travaillant avec des budgets annuels, ce rythme pose un vrai problème.

L'UWE en appelle donc à une grande lisibilité et simplicité du système. Celui-ci doit être parfaitement compréhensible et prévisible, notamment pour les entreprises effectuant des opérations de transport mais dont le transport n'est pas l'activité première.

L'UWE souhaite en outre que toute adaptation éventuelle des tarifs se fasse sur base annuelle et non semestrielle.

3.2.10. Une clarification rapide de l'usage des recettes

Le système de redevance repose sur le paiement de la fourniture d'un service.

Les recettes du prélèvement kilométrique ne pourront dès lors, par définition, pas être imputées à d'autres fins que celle de l'entretien et l'amélioration du réseau soumis au prélèvement.

En outre, les véhicules de marchandises de plus de 3,5 tonnes n'étant pas eux seuls responsables de la dégradation de ce réseau, il est important que le Gouvernement wallon précise la manière dont sera prise en charge la dégradation due aux autres véhicules et facteurs.

L'UWE souhaite donc que l'usage des recettes pour l'entretien et l'amélioration exclusifs du réseau soumis à prélèvement et le calendrier de celui-ci soit clairement affirmé par les autorités régionales de même que doivent être précisés les moyens affectés à l'entretien de ce réseau eu égard à sa dégradation par les autres véhicules et facteurs.

3.2.11. Une équité de traitement entre belges et étrangers

L'avant-projet de décret n'est pas très explicite sur les moyens juridiques que la Wallonie mettra en œuvre afin de récupérer les sommes dues et amendes des transporteurs établis à l'étranger.

L'UWE plaide pour la mise en place d'un arsenal juridique propre destiné à collecter les sommes et amendes dues par des transporteurs étrangers afin d'éviter que les véhicules belges soient disproportionnellement affectés par les contrôles et sanctions et dès lors qu'une distorsion de concurrence n'en résulte.

3.2.12. Une concertation structurée avec les entreprises

Le mécanisme de prélèvement aura des conséquences importantes pour nombre d'entreprises.

Que ce soit pour les modalités de préparation et de définition précise de certains aspects du prélèvement, pour le suivi du prélèvement et ses éventuels aménagements dès 2016 ou encore pour le suivi de l'usage des recettes, il est essentiel que les entreprises touchées par le prélèvement puissent formuler des avis et des propositions aux autorités.

L'UWE plaide pour la mise en œuvre d'un comité de suivi du prélèvement kilométrique réunissant les acteurs concernés dont, bien entendu, des représentants des entreprises.

3.2.13. Intégration rapide de tous les utilisateurs (véhicules privés notamment)

Les projections de l'impact du prélèvement sur la congestion et l'environnement menées, notamment, par le Bureau du Plan montrent que tel qu'il est envisagé aujourd'hui, le système n'améliorera en rien les problématiques des files et des émissions atmosphériques du transport. Les autorités doivent dès lors clairement assumer leurs choix de mettre en œuvre un schéma de tarification dont le seul objectif est d'augmenter les recettes. Pour l'UWE, ce choix est imprudent vu les conséquences qu'il pourrait avoir sur l'économie. En outre, l'UWE estime que cet objectif aurait dû être assigné à tous les utilisateurs du réseau structurant (véhicules privés y compris) ce qui aurait permis non seulement de réduire le niveau de tarification imposé à chacun, et du coup le rendre plus acceptable par tous, mais aussi d'avoir de réelles retombées, cette fois, en termes de congestion et d'environnement (voir conclusions dans ce sens du Bureau du Plan à cet égard). Le risque de report de certains transports vers des utilitaires légers plaide lui aussi en faveur de l'intégration de l'ensemble des usagers dans le système. Une étude récente de l'administration flamande fait d'ailleurs la proposition d'un prélèvement unique de 0,05 €/km pour tous les utilisateurs.

L'UWE souhaite que l'intégration de tous les utilisateurs (dont les véhicules privés) dans le système de prélèvement kilométrique soit accélérée et qu'une tarification budgétairement neutre par rapport à aujourd'hui pour les entreprises soit prévue pour les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes, comme elle l'est globalement prévue pour les véhicules privés.

3.2.14. Harmonisation des mécanismes de fiscalité au niveau européen

La Commission Européenne a pris il y a quelques années une directive visant l'interopérabilité des systèmes de télépéage. Cette directive soulève un vrai problème du péage des infrastructures. Chaque pays dispose de son système propre. L'utilisateur doit donc se conformer à chacune des législations et leurs modalités pratiques.

L'UWE souhaite que les autorités fédérale et régionales insistent davantage auprès de leurs collègues de l'Union pour une harmonisation européenne des mécanismes de fiscalité des transports.