

# La taxe au kilomètre compromet la rentabilité de l'industrie alimentaire belge

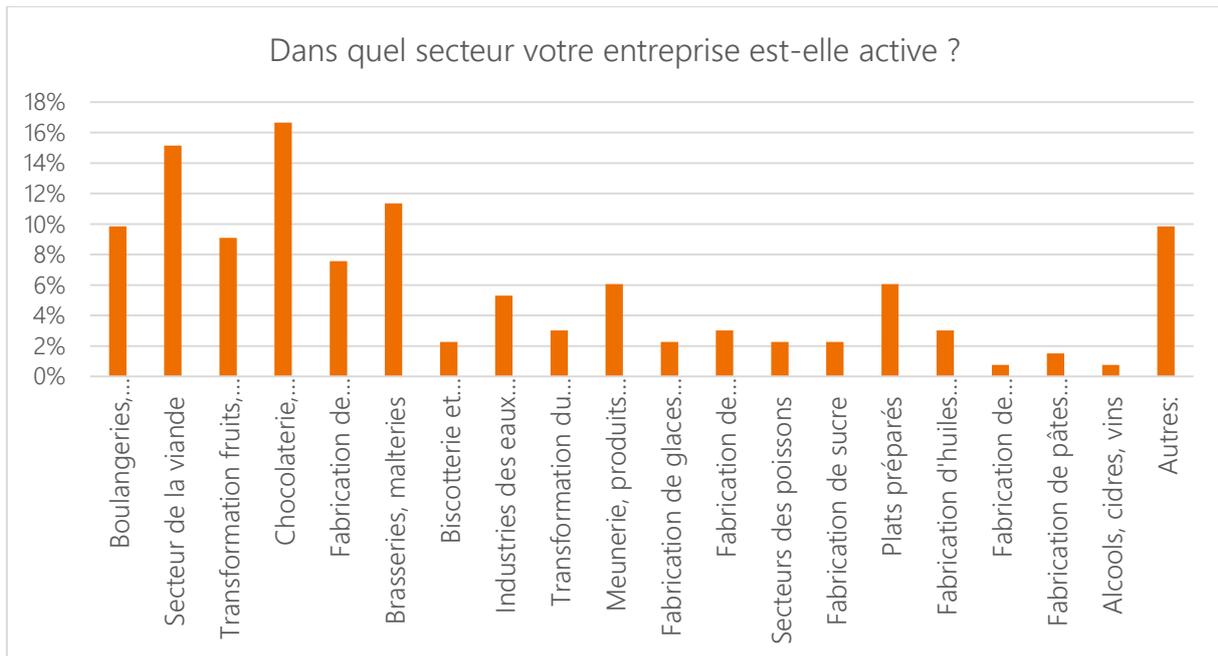
## Executive summary enquête

*L'industrie alimentaire belge est fortement touchée par la taxe au kilomètre pour les poids lourds. L'impact sur l'emploi s'inscrit dans les prévisions de Transport and Mobility Leuven d'avril 2015 (- 450 emplois). L'impact sur le chiffre d'affaires et plus précisément sur la rentabilité des entreprises dépasse les prévisions indiquées dans l'étude de TML. L'industrie alimentaire belge a urgemment besoin d'un renforcement de la politique d'accompagnement qui atténuerait l'impact économique sur l'industrie alimentaire et qui pourrait régler le problème de mobilité en Belgique.*

## Etude Transport and Mobility Leuven

En avril 2015, Transport and Mobility Leuven (TML) a évalué l'impact de la taxe au kilomètre sur la compétitivité des entreprises alimentaires belges. Les résultats de l'étude étaient préoccupants. Selon TML, 456 emplois, 60 millions d'Euros d'exportation et 85 millions d'Euros de chiffre d'affaires du marché intérieur sont menacés. Suite à la répercussion incomplète des coûts de transport plus élevés et des ventes à la baisse à l'intérieur et à l'étranger, la rentabilité du secteur connaîtrait une légère baisse comparée à un scénario sans taxe au kilomètre.

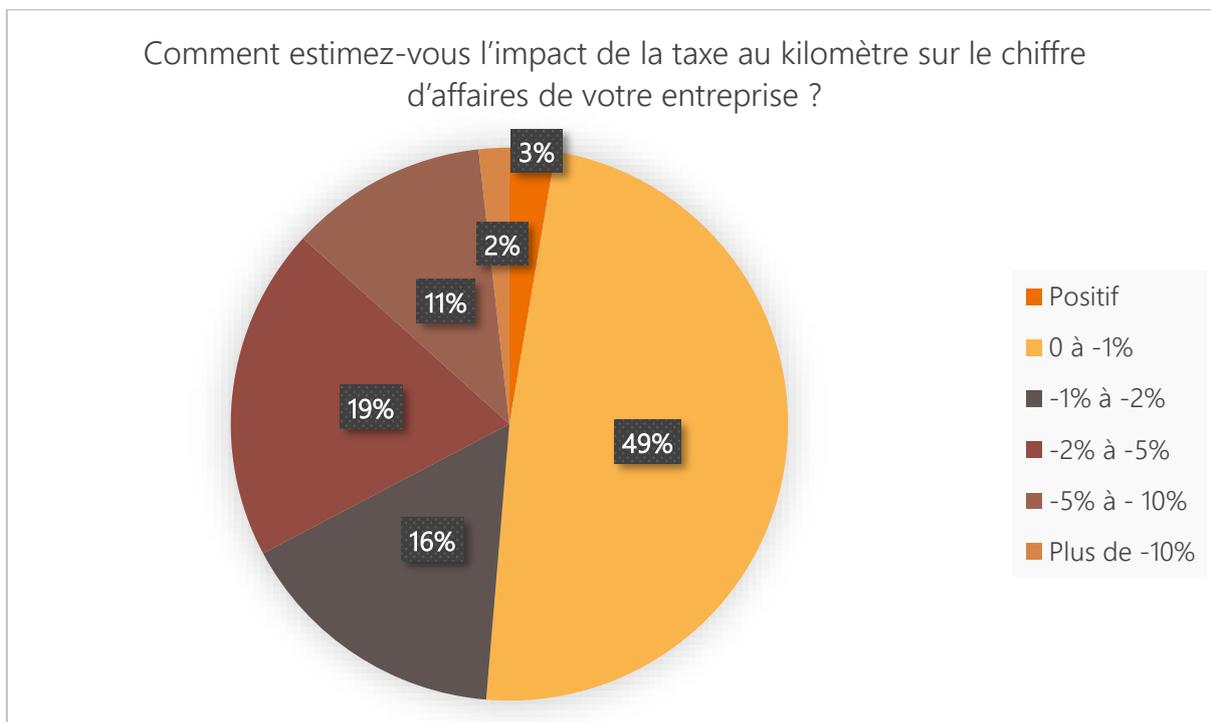
Un an et demi après l'introduction de la taxe au kilomètre, il est grand temps d'identifier les effets sur le terrain. C'est la raison pour laquelle FEVIA a envoyé une enquête à ses membres. 134 membres d'un grand nombre de secteurs de l'industrie alimentaire belge ont participé à l'enquête.



## Résultats de l'enquête

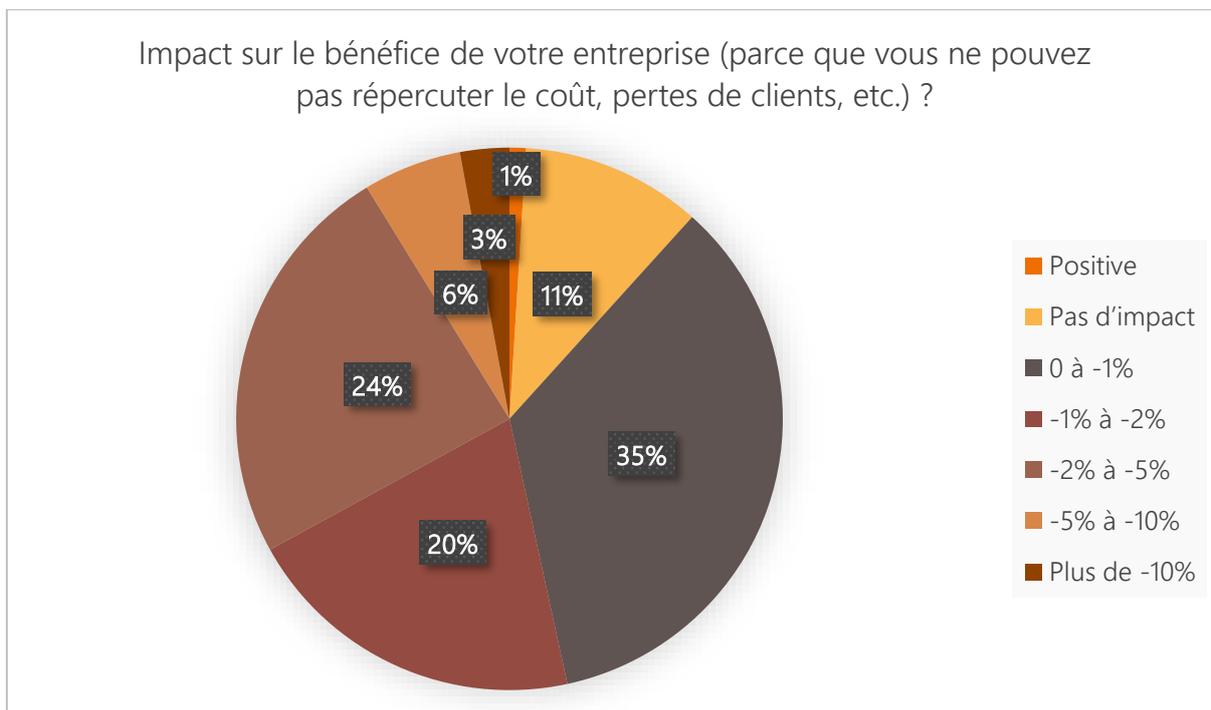
Les résultats de l'enquête confirment et renforcent les conclusions de l'étude TML. Les entreprises reçoivent une note salée et ne peuvent répercuter (entièrement) le coût de la taxe au kilomètre à leurs clients à l'intérieur et à l'étranger. Il en résulte que l'industrie alimentaire génère moins de chiffre d'affaires, de bénéfice et d'emplois.

48% des entreprises alimentaires qui ont participé à l'enquête affirment que leur chiffre d'affaires diminuera d'1% suite à la taxe au kilomètre. 13 % des entreprises affirment même que leur chiffre d'affaires baissera de plus de 5%. Les entreprises alimentaires belges perdent du chiffre d'affaires aussi bien sur le marché intérieur qu'à l'étranger. L'impact sur le marché belge est plus important étant donné que les coûts de transport en Belgique représentent une plus grande part du coût de transport total. Les entreprises qui tombent sous la 'première transformation' sont plus touchées que les entreprises de la 'deuxième transformation'. Et ce, parce que les coûts de transport contribuent de manière plus importante au coût de production de ces produits. Ces résultats se trouvent légèrement au-dessus des prévisions de TML qui a estimé l'impact sur le chiffre d'affaires (intérieur et extérieur) à environ 0,3%.



Durant les 6 premiers mois après l'entrée en vigueur de la taxe au kilomètre, l'impact sur l'emploi est légèrement moins important que l'impact sur le chiffre d'affaires, mais reste néanmoins significatif. 80 % des entreprises affirment que l'emploi a baissé de 0 à 1 % comparé à un scénario sans taxe au kilomètre. Quasi 10 % des entreprises confirment que l'emploi au sein de leur entreprise a baissé entre 1 et 2 %, tandis que 5% des entreprises affirment que l'emploi a baissé de plus de 2 %. Ces résultats s'inscrivent parfaitement dans les résultats de TML qui a estimé l'impact sur l'emploi à 0,5 %, soit 450 employés.

L'impact le plus important de la taxe au kilomètre est sans aucun doute sur la rentabilité des entreprises. Plus de trois-quarts des entreprises indiquent devoir payer la facture entière de la taxe au kilomètre. Les entreprises alimentaires n'arrivent pas ou à peine à répercuter ce surcoût auprès de leurs clients. Les conséquences sont faciles à deviner. L'entreprise alimentaire médiane voit son bénéfice baisser entre 1 % à 2 % suite à la taxe au kilomètre. 30 % des entreprises voient même leur rentabilité baisser de plus de 2%. Ceci est significativement supérieur aux prévisions de TML qui a estimé l'impact sur la rentabilité à 0,2 %.



Plusieurs entreprises affirment explicitement que cette perte de rentabilité pourrait avoir davantage de conséquences sur l'emploi dans le futur. Il est donc fort probable que la perte d'emplois augmentera dans le futur (comparaison avec l'impact sur le chiffre d'affaires et surtout sur la rentabilité).

### Politique d'accompagnement pour l'industrie alimentaire belge

L'industrie alimentaire belge est fortement touchée par la taxe au kilomètre sans qu'une solution à la problématique de la mobilité ne soit apportée.

Afin de solutionner les embouteillages sur nos routes, une politique de mobilité ambitieuse ainsi que des efforts partagés sont nécessaires. Une politique de mobilité ambitieuse doit privilégier 3 objectifs : (1) l'amélioration de la qualité de notre infrastructure de transport, (2) la diminution de la congestion sur nos routes et (3) tirer parti de façon optimale de nos ports et nœuds intermodaux (par ex. train et eau intérieure) comme atout logistique et économique.

FEVIA plaide pour des mesures concrètes qui assurent un déroulement plus efficace du transport tel que l'autorisation des poids lourds transportant 36 palettes au lieu des 33 palettes actuelles ou l'utilisation des écocombis plus larges. La politique d'accompagnement qui est mise en œuvre par les gouvernements régionaux et qui a pris en considération certaines questions

de FEVIA est peu connue au sein des entreprises alimentaires. Les entreprises qui sont au courant de la politique d'accompagnement confirment que les mesures annoncées sont largement insuffisantes pour compenser l'impact économique.

FEVIA lance un appel à toutes les parties prenantes afin de mettre en œuvre une politique d'accompagnement qui aide les entreprises et qui résout la problématique de mobilité.