

Ensemble, changeons la finance


Financité

magazine

ZOOM : Comment taxer
les Gafa ?

L'IDÉE : Un moment historique
pour une banque coopérative,
éthique et responsable

MICROMOBILITÉ MACROBUSINESS

A photograph of a person with long hair, wearing a grey jacket and dark pants, riding a kick scooter on a city street. The person is seen from behind, moving away from the camera. The street is filled with cars and a bus, with buildings and traffic lights in the background. The scene is slightly blurred, suggesting motion.

QUI SOMMES-NOUS ?

Financité est un mouvement qui rassemble des citoyen-ne-s et des associations qui contribuent ensemble à remettre la finance et l'économie au service de l'homme et de l'environnement. Pour Financité, encourager la transition écologique et sociale ainsi qu'œuvrer pour le bien commun passe par une finance plus juste, éthique et solidaire.

Au travers d'ateliers, de conférences, de formations, d'outils pédagogique et d'accompagnement, Financité informe et mobilise pour changer la finance. Partout en Wallonie et à Bruxelles, des groupes de citoyen-ne-s se sont déjà formés pour développer des initiatives de monnaie locale et citoyenne, des coopératives de biens communs, des groupes d'épargne collective...

Tout le monde peut faire un premier pas pour renverser la machine financière.

Parallèlement, Financité réalise des recherches sur la finance éthique et solidaire et développe des outils nouveaux pour le financement et la promotion de l'économie sociale.

Financité se veut porte-parole de ses membres et est là pour transmettre leurs revendications auprès des politiques comme des décideurs financiers.

Le Financité magazine est une publication du Réseau Financité. Son but est de faire connaître la finance responsable et solidaire à un public le plus large possible.

Rédaction :
rue Botanique 75, 1210 Bruxelles
(Tél : 02 340 08 60 - Fax : 02 706 49 06)
www.financite.be

Éditeur responsable : Bernard Bayot
Ont collaboré à ce numéro :
Bernard Bayot, Daphné Burger-Bodin, Morgane Kubicki, Valéry Paternotte

Graphisme et mise en page :
Louise Laurent & Élise Debouney

Photo de couverture :
Eric Herchaft © Reporters

Impression : Dessain printing

COMMENT AGIR POUR CHANGER LA FINANCE ?

— DEVENEZ MEMBRE DE FINANCITÉ

En devenant membre de Financité pour 25€ par an ou 2€ par mois vous rejoignez notre mouvement pour une finance au service de l'intérêt général et donnez plus de poids à nos actions.

— DEVENEZ LIEU DE DÉPÔT

Afin de permettre à la voix de Financité et l'information libre de porter un maximum, vous pouvez devenir lieu de dépôt pour votre immeuble, votre voisinage, votre bibliothèque, votre travail, etc.

— DEVENEZ DONATEUR·RICE

Soutenez Financité financièrement et pour tout don dépassant 40 € vous recevrez une attestation fiscale au début de l'année suivante.



À DÉCOUVRIR CE MOIS-CI

FINANCITÉ EN MOUVEMENT

Le journal réservé aux membres Financité.

LA VIE DU MOUVEMENT

- Bruxelles-Brabant : La Brawette bientôt dans les portefeuilles
- Namur-Hainaut : Jumet.bio, une ferme verte au pays noir
- Liège-Luxembourg : Un accélérateur pour la transition
- Isabelle, membre du groupe monnaie de Philippeville/Florennes

CAMPAGNE, PLAIDOYER ET RECHERCHES

- Les crises financières, terreau de l'extrême droite ?
- Écouter les économistes pour nous sortir de la crise climatique ?
- Solidaire, durable ou responsable... Qu'est-ce que la finance éthique ?



Faut-il créer une banque du climat ?

Il est plus qu'urgent que des mesures plus qu'importantes soient prises pour le climat. La terre n'appartient pas à l'homme et ce dernier, par son déséquilibre mental, la tue. L'argent doit venir des impôts des grandes fortunes de toute nature. Et peut-être comme dans certains pays, les politiciens devraient abandonner leur voiture de service et venir en bus ou en train.

Danielle Laruth

Seriez-vous prêt à payer en Libra, la nouvelle monnaie de Facebook ?

Hormis le facteur d'échelle, quelle est la différence entre la Libra et les paiements électroniques en monnaies locales ? C'est aussi une initiative privée qui met à disposition un système de paiement entre individus ou vers un réseau de commerçants sélectionnés.

Johan Van Hoya

Après l'arnaque financière de 2008 qui nous a été vendue comme une « crise » et que notre gouvernement en a profité pour renflouer les banques avec l'argent du contribuable, en aucun cas je ne mettraï mon avoir financier dans les mains de personnes irresponsables qui n'auront de compte à rendre que lorsqu'il sera trop tard et que les pertes ne pourront jamais être récupérées !

Heidi Nardon

Investir dans un portefeuille d'actions doit-il être considéré comme de la spéculation ?

Tout dépend du type d'actions et de la stratégie poursuivie. Si l'objectif est de soutenir et développer des entreprises durables sur le long terme, on est loin de la spéculation. Si l'idée est d'acheter et de vendre en fonction du rendement obtenu, c'est de la spéculation, comme dans la majorité des cas malheureusement.

Pierre Cooreman

J'PEUX PAS, J'ÉPARGNE CLIMAT!

Bernard Bayot

Nous étions 100 000 à avoir marqué d'une croix dans notre agenda la date du dimanche deux décembre dernier. Et nous sommes descendu-e-s dans les rues de Bruxelles marcher pour le climat. Individuellement, nous sommes également de plus en plus nombreux-ses à faire évoluer nos modes de vie afin de soutenir un modèle de société plus respectueux de la planète et de ses habitant-e-s.

Mais ce n'est pas suffisant ! Pendant ce temps, notre épargne confiée à la banque continue à financer le carbone. Le *Fossil Fuel Finance Report Card 2019* révèle ainsi que les 33 principales banques mondiales ont accordé 1 688 milliards d'euros de financements aux énergies fossiles depuis la COP21 de 2015, soit plus que le produit intérieur brut (la valeur de la production économique) du Canada ou de l'Espagne... Tant que cela n'aura pas changé, nous pouvons oublier la transition sociale et environnementale pourtant aussi indispensable qu'urgente !

Face à ce constat, nous sommes déjà 52 000, citoyen-ne-s en Belgique, à avoir décidé de ne pas rester bras croisés et d'inverser cette tendance mortifère. Nous avons décidé d'utiliser le formidable effet de levier que constitue la finance pour répondre aux enjeux de notre société. Nous allons dès l'année prochaine, en 2020, ouvrir NewB (www.newb.coop), notre banque citoyenne et locale, durable et inclusive !

Une vraie banque avec compte à vue, carte de débit et compte d'épargne. Mais surtout une banque dont les crédits sont exclusivement orientés vers la mobilité douce, la performance énergétique des bâtiments et la petite production d'énergie renouvelable. Une banque qui nous garantit que notre épargne est employée à des fins éthiques et durables.

Sommes-nous sûrs d'y arriver ? Non. Nous n'avons jamais été aussi près du but mais, pour l'atteindre, ce projet collectif doit être porté par le plus grand nombre. Nous avons une occasion historique de reprendre notre destin financier en main, ne la ratons pas !

Une banque ne naît pas dans les choux, ça se conçoit !
Agis sans retard et t'auras NewB banque dans neuf mois. ■



DOSSIER

MICROMOBILITÉ MACROBUSINESS

Rien qu'en 2018, ce marché qui n'existait même pas il y a deux ans a connu une croissance globale de 76 %. Les deux leaders du secteur, Bird et Lime, revendiquent à eux seuls 120 villes et 10 millions d'utilisateurs.

D'après une étude du Boston Consulting Group, ce marché pourrait atteindre 40 à 50 milliards de dollars d'ici 2025. Et pourtant, la plupart des sociétés qui proposent des trottinettes en libre-service ne dégagent aucun bénéfice. Elles n'hésitent pourtant pas à investir les villes à coup de centaines d'engins. Car pour conquérir ce marché encore fragile, les opérateurs se livrent une véritable guerre de la croissance. Et pour l'heure, sur le plan écologique, la trottinette électrique en libre-service n'est pas franchement la solution idéale à la micro-mobilité.

TROTTINETTES EN LIBRE-SERVICE : L'ILLUSION DU PARTAGE

Derrière les trottinettes électriques stationnées à chaque coin de rue se cache une guerre des opérateurs. Seuls ceux qui se seront accaparés assez de parts de marché (et d'espace public qui va avec) réussiront à survivre. Mais cela ne signera pas forcément la promesse d'une activité bénéfique pour les entreprises comme pour l'environnement.

On ne peut pas dire qu'elles soient discrètes. De par leurs couleurs criantes la plupart du temps, mais surtout parce qu'elles ont la fâcheuse habitude de débarquer par centaines. Et pour cause, lorsqu'un opérateur de trottinettes en libre-service s'installe dans une ville, il s'essaie généralement à une technique tout droit importée des États-Unis : le « growth hacking ».

Traduit littéralement, on parle de « bidouillage de croissance ». Pour les professionnels du marketing, il s'agit d'activer rapidement la croissance d'une entreprise. Dans le monde des trottinettes en libre-service, cela consiste à inonder une ville d'engins à son effigie pour s'assurer une visibilité à toute épreuve, quitte à faire fi des réglementations ou de la rentabilité de l'opération.

Combien ça coûte ?

Car la rentabilité, c'est le grand problème des trottinettes en libre-service. Certains leur vouent une haine profonde, d'autres ne jurent plus que par elles, mais tous se demandent comment déployer 800 trottinettes facturées 1 euro fixe plus 0,15 centimes par minute peut être une activité rentable. Preuve en est : Lime, qui est le premier opérateur à avoir envahi la capitale de ses trottinettes vertes et blanches, a augmenté ses tarifs de plus de 60 % cet été.

C'est un rapport de McKinsey publié en début d'année qui a commencé à mettre le doute dans la tête des utilisateurs. Selon cette étude qui se base sur les données disponibles de la ville américaine de Louisville dans le Kentucky, il faudrait 114 jours à raison de 5 trajets par jour pour rentabiliser l'engin qui coûte 400 dollars.

Plus récemment, le cabinet Boston Consulting Group s'est également intéressé à la question avec son étude sur « la promesse et les pièges du partage de trottinettes électriques ». En prenant un trajet moyen de 17 minutes facturé 3,50 dollars

(soit 1 dollar de frais fixe et 2,5 dollars de temps de trajet), l'analyse considère qu'il faut déduire 0,4 dollar de frais de paiement, 0,25 dollar de taxe et assurance, 0,5 dollar de maintenance et réparation ainsi que 1,7 dollar de coût de rechargement. Résultat de la course : une marge de 0,65 dollar par trajet pour l'opérateur. À raison

Morgane Kubicki

de 5 utilisateurs par jour et un prix d'achat légèrement plus bas, le cabinet arrive au même constat que ses collègues de McKinsey. Il faut 115 jours, soit 3,8 mois pour rentabiliser l'achat de l'engin.

Problème : la durée de vie d'une trottinette est estimée à 3 mois. Pour la Belgique, d'autres parlent même d'une durée de vie de 28 jours... « *La collecte, la recharge et la maintenance de trottinettes constituent un véritable casse-tête, accentué par la fragilité du matériel et le vandalisme* », explique le Boston Consulting Group.

Les études estiment qu'une trottinette est rentabilisée après 3,8 mois. Mais l'engin n'est souvent pas assez solide pour tenir le coup.

Pertes et fracas

La faute au vandalisme ? Difficile de le savoir. Officiellement, Lime affirme que seul 1 % de sa flotte est vandalisée. Mais dans les faits, on sait que les opérateurs qui ont osé débarquer en masse ont tous perdu une bonne centaine de deux-roues au cours des premières semaines.

Et même sans les dégradations, beaucoup doutent de la rentabilité des trottinettes électriques. L'équipementier de Bird, Lime, Uber ou Lyft juge lui-même le modèle économique condamné : « dans

toute cette guerre de trottinettes, nous sommes peut-être la seule entreprise à générer du profit à ce stade », a déclaré au Financial Times le vice-président de Segway-Ninebot, qui fournit la plupart des gros opérateurs.

Chez Troty, seul opérateur belge jusqu'à l'arrivée récente de Poppy, on affirme qu'il y a un projet viable. « Les plus gros, je les laisse faire. Eux effectivement, leur modèle n'est pas rentable. Ils perdent de l'argent à coups de millions d'euros. Regardez-les quand ils arrivent dans une ville avec 600 trottinettes d'un coup et qu'il n'en reste plus que 150 la semaine d'après. Ils en remettent sur le marché. Ils ne font ça que pour être présents. C'est tout ce qui les intéresse. Ça leur permet de lever des centaines de millions d'euros par la suite. D'ailleurs, regardez Lime qui vient d'augmenter ses tarifs de 60 %. C'est parce qu'ils perdent tellement d'argent », affirme sans problème Frederic Goethals, cofondateur et directeur de Troty.

Avec un trajet moyen de 12 minutes, Troty affirme que ses trottinettes sont rentables après deux semaines d'utilisation et grâce à une différence de taille : le cadenas. Tous les engins sont de fait équipés d'un cadenas que l'on débloque à l'aide de l'application. Une manière de responsabiliser les utilisateurs, de s'assurer que les deux-roues sont bien stationnés et d'éviter le vandalisme. Frederic Goethals précise d'ailleurs qu'il n'a perdu qu'une dizaine d'engins l'année dernière, précisément à la période où la société a tenté d'opérer sans cadenas.

Si l'on prend en compte les matériaux utilisés et la façon dont elles sont collectées, les trottinettes ne sont pas aussi écologiques qu'elles n'y paraissent.

Des trottinettes pour sauver la planète

Si le business des trottinettes ne permet pas encore de générer des bénéfices pour la plupart des acteurs, il est au moins bénéfique pour l'environnement. La micro-mobilité (c'est-à-dire pour les courts trajets) est la solution toute trouvée au « problème du dernier kilomètre » qui freinerait les automobilistes à lâcher leur voiture pour les transports en commun. Pas si sûr. Selon un sondage du journal bruxellois Bruzz, seuls 6 % des utilisateurs de trottinettes électriques affirment qu'ils auraient fait le trajet en voiture. Avec un trajet moyen en trottinette allant de 1,5 à 2,5 kilomètres, il y a plutôt de quoi penser que la location de l'engin remplace un trajet qui se serait fait à pied ou en transport en commun.

Et c'est sans parler de la trottinette elle-même. Des chercheurs de la North Carolina State University ont calculé que l'impact moyen de ces engins serait de 202 g de gaz à effet de serre par passager et *mile* parcouru (soit 1,6 kilomètre). En réalité, ce n'est pas le fait qu'elles fonctionnent à l'électricité qui constitue le nœud du problème. Seuls 4,7 % de l'impact est dû à la recharge de l'appareil, le reste est imputé à la provenance et l'assemblage des matériaux ainsi que la collecte et la distribution du produit. Car ces

trottinettes sont plutôt peu solides et les matériaux rarement recyclés. Et la nuit tombée, des camionnettes à essence sont utilisées par les « juicers » pour collecter les engins déchargés (un travail que les sociétés ont pris soin d'externaliser, lire en page 9).

Jusqu'à l'hécatombe

Les flottes des grosses sociétés ne sont pas rentables et leur bénéfice écologique est discutable. Reste alors une question : pourquoi diable tout le monde semble se ruiner sur le business de la trottinette ? À en croire les chiffres, les investisseurs en raffolent. Lime, le champion toute catégorie, pèse aujourd'hui plus de 2,4 milliards de dollars (2,2 milliards d'euros) et n'a aucun mal à récolter plusieurs centaines de millions à chaque tour de table pour financer sa très rapide croissance. Et pourtant, la société ne dégage pas de bénéfice.

Pour Koen De Leus, économiste en chef chez BNP Paribas Fortis, difficile d'estimer ce que rapporteront vraiment ce type de sociétés. « La valorisation attribuée à ces dieux de la technologie résulte d'une évaluation

Le vandalisme est la cause principale de la dégradation des engins.



Les sociétés de location de trottinettes électriques en Belgique

Société	Pays	Actionnaires	Statut
Bird	États-Unis	Sequoia	Plus en service
Circ (ancien Flash)	Allemagne	Idinvest, Signal Venture Capital	En activité
Dott	Pays-Bas	Axel Springer	En activité
Jump	États-Unis	Uber	À venir
Hive	Allemagne	Daimler, BMW	Plus en service
Lime	États-Unis	Bain, Alphabet (Google), Uber	En activité
Poppy	Belgique	D'leteren	En activité
Tier	Allemagne	Speedinvest, Northzone	Plus en service
Troty	Belgique	n.c.	En activité
Wind	Allemagne	Source code capital (Chine), HX Holtzbrinck Ventures	Plus en service

très approximative. Les règles comptables actuelles ne sont pas adaptées au monde des affaires numériques, dans lequel les immobilisations incorporelles sont en augmentation. En raison de ce manque de clarté, il est fort probable que lors d'un prochain krach boursier, les investisseurs dans certaines de ces "licornes" éprouvent une sévère désillusion », précise-t-il.

Et sur le marché de la trottinette, l'hécatombe annoncée a commencé. À Paris, la moitié des opérateurs présents ont suspendu ou arrêté leur service. Raison évoquée : des coûts de maintenance trop importants. À Bruxelles, trois sociétés (Tier, Wind et Hive) ont disparu la même semaine sans donner d'explication. Ces sociétés semblent opérer selon un même principe : investir massivement une ville et s'en retirer quelques mois plus tard si le marché n'est pas concluant, peu importe les frais de déploiement.



© Donald Mason

La consolidation annoncée dans la micro-mobilité s'est déjà produite dans d'autres secteurs comme la livraison de plats à domicile.

Car si le Boston Consulting Group estime que ce marché pourrait représenter un potentiel de 40 à 50 milliards de dollars dans le monde, donc 12 à 15 milliards en Europe d'ici 2025, il n'y aura pas de la place pour tout le monde. Et si tant d'investisseurs s'intéressent au business des trottinettes en libre-service, c'est que le potentiel de consolidation parmi les très nombreuses start-ups qui se sont lancées est énorme.

Le même phénomène s'est produit dans d'autres secteurs. Dans la livraison de plats à domicile par exemple, quelques acteurs se sont livrés une course aux parts de marché, appliquant des prix très bas, et ont fini par se partager un marché pas encore rentable alors même que leur croissance a été phénoménale. Aujourd'hui, ces sociétés n'hésitent pas à revoir la politique tarifaire des coursiers à vélo qui ne roulaient déjà pas sur l'or.

Aux États-Unis, les plus gros opérateurs de location de trottinette commencent déjà à racheter leurs plus petits concurrents. C'est le cas de Bird qui a récemment mis la main sur Scoot. La presse financière spéculait déjà sur le rachat de Lime par Uber.

Et en parlant d'Uber, beaucoup sont persuadés que « le Uber des trottinettes » sera précisément Uber. Preuve en est : la société a commencé par investir dans les vélos partagés Jump avant de racheter pour 100 millions de dollars en avril 2018. Aujourd'hui, Uber aurait donc remporté la guerre des vélos électriques partagés, tiré les leçons et serait prêt à intégrer les trottinettes dans son application. L'investissement du géant américain dans Lime serait donc le signe qu'un vainqueur se dégage déjà. Mais pour l'instant, le service qui a remporté la guerre des « taxis » et décidé d'entrer en bourse en préparant ses futurs actionnaires à une perte de 3 milliards de dollars ne promet toujours pas plus de rentabilité à court terme. ■

UNE COHABITATION DIFFICILE

Avec le déploiement de centaines d'engins sont venus les problèmes de cohabitation entre usagers de l'espace public.

Morgane Kubicki



Lorsqu'une société s'installe dans une ville, elle déploie des centaines de trottinettes en quelques jours seulement.

Les trottinettes disponibles à chaque coin de rue, il y en a à qui cela ne plaît pas. Surtout quand ces dernières accaparent l'espace public et empêchent les autres de passer librement. Pour les particuliers qui s'y opposent drastiquement, il y a le vandalisme. Beaucoup se contentent de les pousser, mais on ne compte plus le nombre d'engins qui finissent dans les rivières ou étangs qui bordent les villes. Autre méthode : à Lyon en France, un « gang » anti-trottinettes sévit dans les rues de la métropole en enduisant de peinture le code-barre qui permet de déverrouiller le deux-roues avec son téléphone.

L'opérateur reçoit une amende lorsqu'un véhicule est mal stationné. À lui de la répercuter sur l'utilisateur.

De leur côté, pour éviter l'escalade, les autorités publiques commencent à réguler. La région de Bruxelles-Capitale a décidé d'une ordonnance spécifique aux trottinettes et vélos partagés en début d'année. Elle oblige les opérateurs à demander une licence pour développer leurs services et à contrôler où sont garées les trottinettes. Délai de mise en application : 1^{er} septembre. « À savoir que le code de la route est toujours d'application, également pour les trottinettes », précise la porte-parole de Bruxelles Mobilité, Inge Paemen. Autrement dit, ne pas bloquer les trottoirs ou respecter les limites de vitesse sont des concepts qui vont de soi.

Zones rouges

À côté de cela, le service et les communes ont également dressé une liste de zones où il est désormais interdit de garer une trottinette. « Des 19 communes bruxelloises, 14 ont réagi et proposé des zones où le stationnement est interdit. Les zones ont été concertées entre la commune concernée et la Région pour trouver un équilibre entre les avantages du système et le souhait de ne pas déranger les autres

usagers de la route », détaille Inge Paemen. Près de 35 zones sont déjà concernées. Question amendes par contre, il y a plusieurs cas de figure : « en flagrant délit, la police, nos contrôleurs assermentés et les contrôleurs de la STIB ont le droit d'agir vis-à-vis du conducteur. Dans les autres cas par contre, on ne peut que verbaliser les opérateurs puisque nous ne disposons pas des données du client final par respect des règles de la vie privée. »

Mais il y a une commune où l'on a décidé de ne plus attendre les règles de la Région, trop lentes au goût de certains. À Uccle, la commune sanctionne déjà la flotte mal garée. « Chaque fois qu'une société s'installe, nous prenons rendez-vous avec elle et l'invitons à signer une charte de bonne conduite », commence Arnaud Carlot, chef de cabinet du bourgmestre d'Uccle. Si un engin gêne le passage, des amendes administratives, délivrées par des agents constatateurs (il y en a une trentaine à Uccle) ou par la police qui circule dans les rues, peuvent être infligées. « À charge de la société de répercuter l'amende sur son client si elle le souhaite », précise Arnaud Carlot. ■

LE SPÉCIALISTE DE L'ENLÈVEMENT

À San Diego aux États-Unis, une société s'est spécialisée dans l'enlèvement de trottinettes encombrantes. En réalité, Scooter Removal reproche aux sociétés de ne pas respecter la loi en laissant bon nombre d'engins sur des propriétés privées. Lorsque Scooter Removal est notifiée d'une trottinette encombrante, elle va donc la ramasser, puis propose à la société propriétaire de la récupérer... contre quelques frais pour avoir récupéré et gardé l'engin en sécurité : 30 dollars de coût fixe plus 2 dollars par jour. Il y a quelques mois, la société aurait facturé 40 000 dollars la restitution de 1 800 véhicules.

PROFESSION « JUICER »

Si certains font appel à des sociétés de logistique spécialisées, la plupart de loueurs de trottinettes ont « uberisé » le rechargement de leurs engins.

Morgane Kubicki

Vous êtes-vous déjà demandé qui rechargeait les batteries de ces deux-roues qui dévalent les rues sans que l'utilisateur n'ait à fournir le moindre effort ? Et bien comme toute « révolution » technologique ou sociétale qui se respecte, l'arrivée des trottinettes en libre-service s'est accompagnée d'un nouveau métier « uberisé ».

Après les chauffeurs et les livreurs à vélos, ce sont les rechargeurs de trottinettes qui ont le dernier métier sous-traité à la mode. À la nuit tombée, les « juicers » partent ramasser les deux-roues déchargés laissés sur les trottoirs pour les brancher toute la nuit. Pour cela, une version spéciale de l'application leur indique

les véhicules à ramasser. Le lendemain, c'est sur cette même application qu'ils peuvent consulter les endroits où déposer les trottinettes, entre 5 et 7 heures du matin.

Pour devenir « juicer », rien de plus simple. Les sociétés de location postent même des petites annonces sur des sites d'emploi. Une procédure en ligne apprend alors comment ramasser les trottinettes, comment les déployer ou comment signaler les véhicules endommagés. Mais au moment d'indiquer son numéro d'entreprise pour s'inscrire réellement sur la plateforme (le travail se fait en tant qu'indépendant), impossible de savoir exactement combien cette activité rapporte. Non seulement parce que la rémunération n'est pas indiquée, mais également parce qu'elle dépend de nombreux facteurs.

Pour la plupart, les sociétés rémunèrent 5 euros par trottinette rechargée et déployée. Les trottinettes endommagées à ramener dans des centres dédiés, elles, rapportent un peu moins : 3 euros. Avec un maximum de 30 trottinettes par jour, cela fait un chiffre d'affaires potentiel de 150 euros, duquel il faut déduire les frais d'utilisation du véhicule utilitaire pour le ramassage, l'achat des chargeurs, l'électricité et les cotisations de travail indépendant. Pas vraiment un business en or. Surtout que dans certaines villes comme Paris, la bataille pour ramasser un maximum de deux-roues provoque de véritables chaos. ■

LE CAS CHINOIS

Entre 2016 et 2017, la Chine est passée de 2 à 23 millions de vélos partagés. Pour un pays que l'on a longtemps associé à l'image du vélo, le deux-roues en libre service est alors considéré comme le nouveau modèle innovant et technologique dans lequel il faut investir. 70 sociétés se sont lancées dans l'aventure. Ofo, le pionnier du marché, a très rapidement levé des fonds pour développer ses activités. Début 2018, les vélos jaunes bouclent même encore un tour de table à 866 millions. Sauf qu'en 2019, l'opérateur croulerait aujourd'hui sous les dettes.

En réalité, le vélo en libre service a marché en Chine. Trop. L'industrie s'est développée si rapidement que les autorités ont très vite été dépassées par le nombre de vélos déployés. À Shanghai, où la concurrence est rude pour convaincre les utilisateurs d'utiliser son système, on compterait 1,5 million de vélos en circulation pour une population de 25 millions de personnes. La ville a dû annoncer l'interdiction de déployer de nouveaux vélos pour éviter d'encombrer davantage les trottoirs. Car il n'est pas rare de voir des dizaines de vélos jetés maladroitement à l'entrée d'un bâtiment tant ils sont nombreux dans les rues de la ville.

Pire, alors que chaque opérateur a produit une quantité astronomique de deux-roues arborant ses couleurs, de véritables cimetières à vélo fleurissent désormais un peu partout dans le pays pour accueillir des centaines de milliers de vélos vandalisés, usés, ou simplement non déployés.



© Philipp Salveter

ZOOM

QUAND LES GAFA PAIERONT-ILS LEURS

IMPÔTS ?

Google, Amazon, Facebook, Apple. Les 4 géants du numérique (le plus souvent réunis sous l'acronyme GAFA) impressionnent. Mais plus le temps passe, plus le club très prisé des GAFA inspire aussi la méfiance : vente de données personnelles, ingérence dans les élections... et surtout une fâcheuse manie d'éluder l'impôt.

Daphné Burger-Bodin

En Europe, les géants du numérique paient en moyenne 9 % d'impôts sur leurs bénéfices. C'est peu, surtout comparé aux entreprises venant d'autres domaines qui, elles, s'acquittent de 23 % d'impôts. En Belgique en 2016, Facebook a payé 152 000 euros d'impôts, alors que son bénéfice imposable s'élevait à 375 000 et son chiffre d'affaires supposé (soit la somme générée par ses revenus publicitaires sur le territoire belge) s'élevait à 110 millions d'euros.

Comment est-ce possible ?

Dans le cas de Facebook en Belgique, les revenus de la société sont en réalité encaissés en Irlande, où l'impôt sur les sociétés est, de notoriété publique, plutôt très faible. Pour ce faire, les GAFA font « remonter » leurs bénéfices dans les pays à la fiscalité avantageuse. Les filiales nationales paient des redevances de droits intellectuels (comme le droit d'utilisation de la marque par exemple) et c'est le siège social qui encaisse les bénéfices.

Mais leurs activités numériques sont aussi la clé de ce processus d'optimisation fiscale. Une entreprise, que son activité soit matérielle ou immatérielle, est taxée dans le pays où est situé son siège social, mais aussi, dans les pays où elle détient un établissement stable, c'est-à-dire où elle dispose de bureaux ou de représentants pouvant signer des contrats pour l'entreprise. Avec la dématérialisation de leur activité, il est d'autant plus difficile d'identifier clairement ce qui compose le chiffre d'affaires. Suivant ce principe, Amazon n'est pas établie en Belgique, mais bien au Luxembourg. Booking paie ses impôts aux Pays-Bas, même si elle tire des revenus du marché belge. Ces pratiques sont tolérées par les administrations fiscales, bien qu'elles visent clairement à contourner l'impôt.

L'échec européen

En décembre dernier, face au manque à gagner qui découle de ces pratiques d'optimisation, le Conseil de l'Union européenne s'attaque au problème. Dossier : « taxe GAFA ».

Le « projet de taxe sur les services numériques » (TSN) prévoit alors de taxer à hauteur de 3 % le chiffre d'affaires des GAFA et autres géants du numérique. On parle donc bien du chiffre d'affaire, généré notamment par la vente de données personnelles ou d'espaces publicitaires, et non d'une taxe sur le bénéfice comme pratiquée normalement.

Le projet de européen de « taxe GAFA » n'a pas su faire consensus et a été abandonné.

Pourquoi ? Car ce sont ces données, mises à disposition par les utilisateurs européens dans leur ensemble, qui sont vendues par les multinationales de l'économie digitale. De plus, ces mêmes utilisateurs produisent de la valeur en « consommant » la publicité distribuée par les GAFA. Le fameux « si c'est gratuit, c'est vous le produit ».

Mais le projet échoue rapidement. Les ministres des Finances irlandais, finlandais et danois le refusent. L'Allemagne contribue à vider de sa substance le projet de taxe (faisant notamment baisser le taux de 5 % à 3 %). Et tous ont de « bonnes raisons ». L'Irlande refuse de perdre sa place parmi les capitales européennes des multinationales acquise grâce à un impôt sur les sociétés largement en dessous de la moyenne. Les autres craignent les représailles de Washington. En effet, l'administration Trump s'oppose à tout projet de taxation des GAFA. L'instauration d'un tel impôt entraîne donc le risque d'une riposte américaine : une hausse des impôts sur des produits et services importés d'Europe par exemple. Alors l'Allemagne veut à tout prix protéger son industrie automobile. La Suède, elle, craint des mesures de rétorsion contre son application de streaming de musique, Spotify.

Face à tant de voix dissonantes, le projet européen de « taxe GAFA » n'a pas su faire consensus et a donc été abandonné. Au grand dam de pays comme la France, l'Italie, l'Espagne, l'Autriche ou encore le Royaume-Uni, ouvertement en faveur d'un impôt sur

les activités des géants du numérique. Le conseil de l'UE a cependant assuré que, si aucun accord n'était trouvé à l'échelle de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), il se saisira une nouvelle fois de ce dossier.

Des projets à l'OCDE et au niveau national

Après l'échec du projet européen, le dossier « taxe GAFA » a de fait été confié à l'OCDE. En mai de cette année, 129 pays se sont accordés sur le fait qu'une réforme fiscale était nécessaire. Un début. Plus intéressant encore, le changement récent de cap aux États-Unis où, depuis quelques mois, républicains et démocrates ont décidé de s'attaquer aux GAFA.

Mais d'autres pays ont décidé de ne pas attendre. C'est le cas de l'Italie et de l'Espagne. En Autriche et au Royaume-Uni, des lois ont déjà été votées et les géants du numérique seront taxés dès 2020. La mise en place de cette taxe a également été votée en France et sera applicable pour l'année 2019. Dans tous ces cas, on assiste à un quasi copier-coller du projet européen.

En Belgique, une proposition de loi a été déposée en janvier 2019 reprenant les grandes lignes du projet européen. Mais au mois de mars 2019, le projet a été rejeté par la commission des Finances de la chambre, mettant fin au projet d'une taxe GAFA belge. ■

L'UTILISATEUR : UN EMPLOYÉ GRATUIT

Taxer les bénéficiaires des géants du numérique ? Pas si simple. Dans un rapport de 2013, Collin et Colin proposent plutôt de valoriser le « travail » des utilisateurs.

Morgane Kubicki

Le rapport commence ainsi : « la révolution numérique a eu lieu. Elle a donné naissance à une économie numérique qui remet en cause notre conception de la création de valeur. » Dans leur mission d'expertise demandée par le gouvernement français, le conseiller d'État, Pierre Collin, et l'inspecteur des finances, Nicolas Colin, dressent ensuite la liste des taxes envisagées pour imposer les géants du net.

Taxer la publicité en ligne ? La proposition mettrait des entreprises comme Google ou Facebook à contribution, mais laisse de côté Apple. De plus, ces sociétés qui agissent en quasi monopole pourraient se contenter de répercuter le prix sur leurs clients. Taxer les liens ? La taxe ne s'applique à nouveau qu'à certains secteurs. Une imposition en fonction de la bande passante utilisée ? Il n'existe pas de lien entre la quantité de bande passante utilisée et la profitabilité d'une activité.

Collin et Colin préconisent une taxe sur la collecte de données. Les auteurs partent du principe que l'utilisateur, à travers son activité, fournit un travail gratuit à la plateforme en ligne. Il est même la principale source de valeur de ces géants du web. « Les utilisateurs deviennent à travers ces données des auxiliaires de la production... L'absence de contrepartie monétaire à l'activité des utilisateurs explique en partie les gains de productivité spectaculaires dans cette économie », précise le rapport.

En d'autres termes, le temps passé à photographier son plat au restaurant pour qu'un autre utilisateur aime cette publication est considéré comme du travail (il crée de la valeur) qui est localisable (via l'adresse IP) et donc taxable (le but final).



En janvier, des manifestants ont envahi l'Apple store de Bruxelles, réclamant à la marque de payer ses impôts en Belgique.

RAPPORT ISR 2019

Nouveau record pour l'investissement dit « socialement responsable ». Le quatorzième rapport annuel sur l'investissement socialement responsable (ISR) réalisé par Financité a recensé 42,85 milliards d'euros placés dans des fonds, comptes d'épargne ou investissements directs.



Preuve que l'ISR prend de l'ampleur, la part de marché de ces investissements par rapport à l'ensemble du marché passe de 6,2 % à 8,5 % au 31 décembre 2018. Si l'on considère uniquement les fonds d'investissement, elle augmente significativement en 2018 pour atteindre 19,1 %.

Mais si les produits ISR séduisent les investisseurs, la qualité n'est toujours pas au rendez-vous. Financité analyse depuis plus dix ans la qualité extrafinancière des fonds commercialisés en Belgique et évalue alors si les prétendus fonds « socialement responsables » le sont vraiment. Et il faut croire que non. Car sur l'ensemble des fonds étudiés, 83 % (soit 452 fonds) ont obtenu la note de zéro. Soit parce que les informations sont insuffisantes pour procéder à une analyse, soit parce qu'ils contiennent dans leur portefeuille un ou plusieurs actifs de la liste noire de Financité. Cette dernière recense des entreprises de droit belge ou étranger, des États et des organismes internationaux ne respectant pas des conventions internationales ratifiées par la Belgique dans les domaines humanitaire, civil, social, environnemental et de gouvernance. Le strict minimum, donc.



DES MESURES FACE À LA HAUSSE DU CRÉDIT

Le secteur bancaire va devoir rembourrer son coussin. Car pour faire face à la très nette hausse de crédit au secteur privé (notamment les prêts hypothécaires dopés par les taux bas), la Banque nationale de Belgique a décidé d'imposer un coussin de fonds propres supplémentaire aux institutions financières à partir du mois de juillet. Pour se protéger contre le risque de crédit sur le secteur privé (c'est-à-dire des pertes éventuelles), les banques vont donc devoir augmenter leurs fonds propres d'environ 1 milliard d'euros pour l'ensemble du secteur. La Banque nationale souligne que la mesure est « purement préventive ».

ING COMPLICE D'ABUS DE DROITS HUMAINS : LES ONG PORTENT PLAINTE



Début juillet, des organisations membres des Amis de la Terre ont déposé plainte contre le groupe ING auprès du point de contact national des Pays-Bas. La plainte concerne le financement des entreprises de palmiers à huile et porte sur le déboisement de forêts tropicales (Noble Groupe), l'accaparement de terres (Groupe Bolloré/Socfin) et le travail des enfants (Wilmar International).

Les plaignants réclament que ING cesse d'investir dans ces sociétés et dans l'ensemble du secteur de l'huile de palme. « Nous avons informé ING des violations commises par le secteur industriel de l'huile de palme depuis le début du siècle », détaille Evert Hassink, responsable plaidoyer chez Milieudefensie (Amis de la Terre – Pays-Bas).

« En Belgique, suite à la campagne Stop Greenwash-ING, menée par une coalition d'ONG, la banque ING avait annoncé en janvier la suspension de tout nouveau financement à Socfin, avant de faire marche arrière 2 mois plus tard. Le manque de régulation publique nous pousse à appuyer cette plainte afin d'obliger les multinationales et le secteur financier à respecter leurs engagements et les droits humains », explique Sébastien Mortier, chargé de recherche chez FairFin.

RIBAMBELLE D'AMENDES

Décidément, les banques belges ont du mal avec le blanchiment d'argent, ou plutôt avec la lutte contre le blanchiment d'argent. Ces dernières semaines, trois institutions se sont retrouvées dans l'embarras.



KBC POURSUIVIE

Le parquet de Flandre-Orientale a décidé de poursuivre la banque pour avoir aidé une famille d'entrepreneurs de Lokeren à blanchir de nombreux millions. Si une partie de la famille a effectué une régularisation fiscale, des millions d'euros de fonds occultes auraient atterri sur des comptes que la famille détenait chez KBC plusieurs années plus tard. Selon le parquet, le groupe KBC aurait dû tirer la sonnette d'alarme en réceptionnant les montants en provenance de Suisse, ce qu'elle n'a pas fait.

ING BELGIQUE : 350 000 EUROS

Pourquoi un client russe, ne résidant pas en Belgique, a ouvert un compte dans une banque belge en novembre 2000 ? C'est ce que la banque aurait dû savoir alors que l'homme aurait été impliqué dans des opérations de crime organisé, de blanchiment d'argent et de commerce d'arme et de drogue. Or, ce n'est qu'en juin 2013 que la banque a alerté la cellule contre le blanchiment d'argent. La Banque nationale de Belgique lui a donc infligé une amende de 350 000 euros pour ne pas avoir correctement respecté les règles en matière de lutte contre le blanchiment.

HSBC : RECORD ABSOLU

294,4 millions d'euros, c'est ce que la filiale suisse de la banque HSBC en Belgique a accepté de payer pour clore une enquête ouverte en 2014. L'institution est inculpé de fraude fiscale, de blanchiment et d'exercice illégal de la fonction d'intermédiaire financier. Le mécanisme mis en place par la banque aurait profité à des dizaines de milliers de clients fortunés dans le monde, dont 1 000 en Belgique. Il s'agit de la transaction la plus élevée jamais conclue par la justice belge.



PLUS DE TABAC, C'EST TABOU

Axa Belgium, BNP Paribas Fortis, ING et KBC ont signé le Tobacco Free Finance Pledge. Ce que cela veut dire ? Que les banques s'engagent à désinvestir du secteur du tabac. C'est un pas important, car la plupart des fonds d'investissements contiennent aujourd'hui des participations dans des entreprises de tabac, même si ces dernières n'apparaissent souvent pas comme telles.



CURE D'AMAIGRISSEMENT CHEZ DEUTSCHE BANK

C'est la plus importante suppression de postes du secteur bancaire depuis l'annonce des 30 000 emplois chez HSBC en 2011. Au programme de Deutsche Bank d'ici 2022 : 18 000 postes en moins, l'abandon des activités de trading, une réduction de l'activité de banque d'investissements et le stockage de 74 milliards d'euros d'actifs considérés comme risqués dans une « bad bank ».

Une cure de régime qui va coûter très cher. Au deuxième trimestre, Deutsche Bank a enregistré une perte de 3,2 milliards d'euros. Mais sans les charges de 3,4 milliards d'euros servant à financer les 18 000 départs, la géante allemande avance qu'elle aurait dégagé un bénéfice de 231 millions d'euros.

NE LAISSONS PAS PASSER NOTRE CHANCE

→ Le moment est historique. Si NewB obtient sa licence bancaire en février prochain, ce sera l'aboutissement d'un projet imaginé en 2012. Mais celle-ci sera conditionnée à la levée de fonds que pourra réaliser la future banque.

Financité

Une crise frappe de plein fouet la finance belge et l'appauvrissement du paysage bancaire est visible avec la disparition des banques publiques et des institutions de plus petite taille. Il est temps de créer autre chose : une banque belge coopérative, éthique et responsable. La coopérative NewB voit le jour le 6 mai 2011.

Financité n'a jamais caché son implication dans la création de la coopérative. Si NewB vole aujourd'hui de ses propres ailes, notre organisation reste fortement liée à la coopérative. Parce que nous voulons que les valeurs de NewB deviennent la norme dans le secteur bancaire belge, parce que nous sommes membres à part entière de la coopérative, parce que deux membres de notre équipe siègent au Conseil d'administration ou juste parce que Financité et NewB sont voisins de palier.

Pendant qu'individuellement, nous faisons des efforts pour sauver la planète, notre argent reste aux mains de banques qui investissent encore dans les énergies fossiles.

Que fait votre banque de votre argent ?

Chez Financité, nous pensons qu'une transition écologique plus qu'urgente ne pourra se faire qu'à condition d'être accompagnée d'une transition financière. Comment justifier, en 2019, qu'une banque

finance encore les énergies fossiles avec les dépôts de ses clients. L'année dernière, l'argent des Belges sur les comptes d'épargne a dépassé 260 milliards d'euros. De ce montant, moins d'1 % a été consacré à l'épargne durable.

Il ne s'agit pas uniquement d'encourager les fonds d'investissement socialement responsables et de développer des alternatives éthiques, mais de s'assurer que tout l'argent déposé sur un compte en banque soit utilisé en faveur de la transition sociale et écologique dont notre société a besoin.

Car, même si nous changeons nos habitudes afin de soutenir un modèle de société respectueux de la planète et de ses habitants, nos efforts resteront vains tant

qu'ils ne seront pas accompagnés d'une réforme profonde du secteur financier.

Qui s'y risquera à nouveau ?

Avec le dépôt de la demande de licence bancaire en début d'année, NewB est plus proche que jamais de devenir une vraie banque qui pourra récolter des dépôts et accorder des crédits de manière totalement éthique, et pour tous.

Pour s'y préparer et avoir toutes les chances d'obtenir le feu vert de la Banque centrale européenne, le Conseil d'administration a décidé de tripler le capital d'ici la fin de l'année. Ce sera le moment ou jamais de soutenir la première création d'une banque en Belgique depuis plus de 60 ans.

L'état actuel de NewB laisse penser que ce projet est vraiment possible, mais la (future) banque aura besoin de tous les soutiens. Et si nous laissons passer notre chance, qui osera prendre le risque de créer à nouveau de toutes pièces une institution financière ? ■

La campagne de capitalisation sera lancée fin octobre, après une assemblée générale extraordinaire.



TENEZ-VOUS PRÊTS. POUR ÊTRE AU COURANT DES ACTUALITÉS DE NEWB ET SOUTENIR LA COOPÉRATIVE EN TEMPS VOULU EN DEVENANT COOPÉRATEUR SUR [NEWB.COOP](https://www.newb.coop) OU AIDEZ À REPENDRE LA BONNE PAROLE SUR [ACTTOCHANGEBANKING.NEWB.COOP](https://www.acttochangebanking.newb.coop).

6 OCTOBRE
DE 10 À 17 H

JOURNÉE
DECOUVERTE
ENTREPRISES

OPEN
BEDRIJVEN
DAG

6 OKTOBER
VAN 10 TOT 17 U

DÉCOUVREZ L'ÉCONOMIE SOCIALE À BRUXELLES

LE DIMANCHE 6 OCTOBRE
DE 10H À 17H !

WWW.OPENBEDRIJVENDAG.BE
SUIVEZ-NOUS



Communication à caractère promotionnel

Donnez plus de valeur à votre argent !

Souscrivez des parts Alterfin* et
investissez de manière durable et solidaire

Réduction d'impôt et dividende
sous certaines conditions

Souscriptions et conditions sur
www.alterfin.be/bienvenue

alterfin 
Investissons dans
le développement durable

*Alterfin est une coopérative fondée en 1994. Investir dans des parts comporte certains risques: perte partielle ou totale de votre investissement, risques liés aux crédits octroyés aux organisations dans des pays en voie de développement, conditions de sortie (sortie uniquement possible pendant les six premiers mois de l'année pour les particuliers; durant les trois premiers mois pour les institutionnels), etc. Pas de frais ou taxe applicables lors de l'entrée ou la sortie. Les risques sont décrits dans le prospectus (p.21-28) validé le 17 juillet 2019. Le prospectus est disponible sur www.alterfin.be/fr/informationsutiles ou au siège social d'Alterfin. L'approbation du prospectus par la FSMA ne doit pas être considérée comme un avis favorable sur les titres offerts. Consultez le prospectus avant d'investir.

COMMENT SE RÉAPPROPRIER L'ESPACE VIDE ?

À Bruxelles, l'asbl Communa occupe temporairement les bâtiments vides.

Une façon de prendre le contrôle des espaces inutilisés, mais aussi de faire vivre toute une communauté.

Morgane Kubicki



© Communa

Communa part d'un constat chiffré : 15 000 à 30 000 unités de logement sont vides dans la capitale, 10 % du parc de logements sociaux est vide faute de rénovation, 1,5 million de mètres carrés de bureaux sont vacants et 5 000 appartements sont vides au dessus des commerces. Et pourtant, maintenir un bâtiment vide au-delà de 12 mois constitue une infraction pour le propriétaire.

« Il y a une crise d'accès aux espaces abordables à Bruxelles. Plus 4 000 personnes sont sans-abri ou sur des listes d'attente pour des logements sociaux. En mettant à disposition des espaces vides, on espère formuler des réponses aux besoins de la ville d'un point de vue politique, écologique ou culturel », entame Nora Römer, chargée de communication chez Communa.

Lorsqu'un lieu vide est détecté, l'association se donne pour mission de négocier des conventions d'occupation temporaire avec les propriétaires. En attendant une autre utilisation du bâtiment ou des travaux d'ampleur, Communa réhabilite alors l'espace inutilisé en le mettant à la disposition des citoyens. « Ça va dans les deux sens, précise Nora Römer. Lorsque l'on entend parler d'un lieu, on n'hésite pas à aller voir le propriétaire, qu'il soit public ou privé. Mais ce sont aussi les propriétaires qui viennent directement

vers nous. » Une fois la convention signée, l'asbl effectue des travaux de mise au norme, puis donne le champ libre aux citoyens pour se réapproprier l'espace.

D'occupation temporaire à usage transitoire

Pour en faire quoi ? La décision se fait au cas par cas. Communa entame d'abord un processus participatif dans le quartier en impliquant les associations et les autorités publiques pour définir les espaces. « Au début, on fonctionnait par appel à projets pour décider de l'occupation. Mais finalement, qui sommes-nous pour définir l'usage ? Aujourd'hui, on préfère voir une appropriation collective du lieu. Notre seul cadre est d'héberger des projets à finalité sociale ou d'intérêt général », précise la responsable de la communication.

En attendant une autre affectation, l'association occupe l'espace en accueillant des projets sociaux et culturels.

Chez Communa, on reconnaît volontiers que cette définition est un peu large. Mais le panel des activités le montre aussi. Dans la quinzaine de lieux aujourd'hui occupés par l'association, on trouve une restauration de quartier, des brasseurs qui reversent les bénéfices de la vente pour aider au logement des sans-papiers, mais aussi les bureaux du Musée du capitalisme, une bibliothèque d'outils de travaux ou des modules de logement pour les sans-abris. Au niveau culturel, des ateliers d'artistes ou des rassemblements d'habitants sont aussi accueillis.

Plutôt qu'une « occupation temporaire », Communa préfère d'ailleurs parler d'un « usage transitoire ». Dans une maison que l'association investira bientôt par exemple, des ateliers intergénérationnels seront organisés avant que le lieu devienne un logement communautaire pour seniors. « La différence, c'est que l'on peut avoir un impact sur ce qui va suivre, mais aussi avoir une influence sur la ville et la conception de l'espace », avance Nora Römer. ■

L'ASBL COMMUNA SERA PRÉSENTE LORS DU FESTIVAL FINANCIÉ DU 11 AU 27 OCTOBRE. ELLE ANIMERA UNE CONFÉRENCE AUTOUR DE L'URBANISME TRANSITOIRE LE 11 OCTOBRE À LA SERRE, RUE GRAY 171 - 1050 IXELLES. PLUS DE DÉTAILS SUR WWW.FINANCITE.BE/FR/FESTIVAL