

marché du travail
logistique énergie
innovation fiscalité

Memorandum de essencia
pour les élections fédérales 2010



essencia

where chemistry meets life sciences

Avant-propos

Les élections anticipées n'arrivent pas à un moment approprié. Elles n'arrangent ni les politiciens ni les entreprises qui doivent faire face aujourd'hui aux conséquences de l'une des plus graves crises économiques de cette dernière décennie. La reprise du secteur est encore instable et l'incertitude des marchés financiers européens freine les perspectives de croissance.

essenscia, la fédération de l'industrie chimique et des sciences de la vie, a construit ces derniers mois une réflexion intéressante avec les décideurs politiques fédéraux au sein du High Level Group spécifique pour le secteur de la chimie. Sur proposition du ministre de l'Economie, le Conseil des ministres a décidé de démarrer en octobre 2009 une consultation structurée avec essenscia, ses entreprises membres et les cellules des ministres fédéraux compétents. Au sein de cinq groupes de travail thématiques (marché du travail, énergie, logistique, fiscalité et innovation), les représentants de notre industrie et le gouvernement fédéral ont élaboré des recommandations concrètes en vue de renforcer le climat d'investissement et le pouvoir concurrentiel de l'industrie chimique et des sciences de la vie.

Après six mois de discussion et près de 20 réunions des groupes de travail, les résultats de ces travaux auraient normalement dû être transposés en un plan d'action communautaire du gouvernement fédéral et de essenscia. Mais les élections anticipées en ont décidé autrement.

Les études approfondies du High Level Group se sont avérées être un exercice très intéressant et fructueux. Dès lors, essenscia a décidé de reprendre les recommandations dans un memorandum en vue des élections fédérales du 13 juin 2010.

Les 15 propositions reprises dans ce memorandum ne constituent pas une liste de revendications poussiéreuses datant des élections précédentes, mais bien une analyse pointue et des solutions constructives pour l'ensemble des problèmes concrets auxquels sont confrontées quotidiennement nos entreprises. Il s'agit souvent d'une demande d'organisation plus efficace d'un service, d'un cadre réglementaire simplifié ou encore, d'une meilleure collaboration entre le secteur et les autorités.

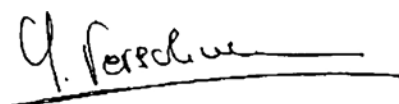
La majorité de ces propositions n'occasionne aucun coût supplémentaire pour le budget fédéral et ne peut que générer un impact positif. En bref, il s'agit de propositions que la nouvelle équipe de gestion pourra directement inscrire dans son accord gouvernemental. Seulement quelques propositions nécessitent un investissement du gouvernement fédéral.

Pour chacun des dossiers, les propositions s'efforcent de créer un cadre compétitif pour nos entreprises, en regard à la politique de nos pays voisins les plus importants comme la France, les Pays-Bas et l'Allemagne. La proposition alternative au mécanisme actuel de financement off-shore a été élaborée en collaboration avec la KU Leuven, et en ce qui concerne le benchmark des coûts salariaux, essenscia a pu compter sur l'expertise de Deloitte et Laga.

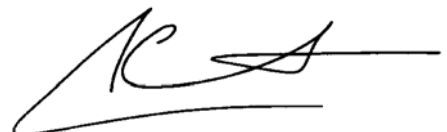
Le secteur de la chimie et des sciences de la vie est l'un des plus importants en Belgique. En misant, dans la législature à venir, sur une amélioration du cadre concurrentiel international dans lequel nos entreprises opèrent, on pourra de cette manière assurer un bel avenir au secteur dans notre pays.

Nous comptons ici sur le soutien du nouveau gouvernement fédéral et les parlementaires nouvellement élus.

Pour toute remarque ou suggestion, vous pouvez envoyer un mail à memorandum2010@essenscia.be.



Yves Verschuere
Administrateur délégué



Wouter De Geest
Président

marché du travail logistique énergie innovation fiscalité

MARCHÉ DU TRAVAIL

1. Résorber le handicap salarial pour le travail en continu 4
2. La simplification de Limosa favorise la mobilité des travailleurs 5

ÉNERGIE

1. Eolien off-shore : une réforme rapide du système de financement est indispensable 6
2. Une transposition efficace du troisième paquet européen énergie 8
3. Pour une politique « énergie et climat » efficace et durable 9

LOGISTIQUE

1. Une douane de haute qualité doit favoriser le commerce international 10
2. Une utilisation accrue du rail grâce à un meilleur service 12
3. Reconnaître les pipelines comme moyen de transport d'intérêt général 14
4. La sécurité et la flexibilité au cœur du transport routier 16

FISCALITÉ

1. L'exemption de 75% du précompte professionnel pour les chercheurs doit être préservée 18
2. Améliorer la déduction fiscale pour revenus de brevets 19
3. La déduction des intérêts notionnels doit être maintenue sans restriction 20

INNOVATION

1. Une ratification rapide du Protocole de Londres ouvre la voie vers un brevet européen 21
2. Faire du brevet européen notre fer de lance sous la présidence belge de l'Union européenne 22
3. Pour la simplification et la modernisation de la procédure de demande d'un brevet national 23



marché du travail

1. Résorber le handicap salarial pour le travail en continu

La problématique

- La Belgique est le pays où le secteur chimique est le plus développé par habitant dans le monde. La contribution de l'industrie chimique dans l'économie belge est plus importante qu'en Allemagne où il existe une certaine tradition de l'industrie chimique.
- Depuis 1970, le secteur a contribué à concurrence de 7% à la croissance économique de la Belgique et a vu augmenter sa valeur ajoutée de 6% par an. Au même moment, l'emploi au sein du secteur est resté constant tandis que l'emploi dans l'industrie de la transformation a diminué de moitié.
- Grâce à sa place prééminente dans l'industrie, le secteur de l'industrie chimique joue un rôle moteur dans la valeur ajoutée réalisée en Belgique.
- Suite à une enquête internationale récente sur les salaires réalisée en collaboration avec Deloitte en mai 2010, *essenscia* a comparé la fonction d'un opérateur en régime continu et en régime 3 équipes en Belgique avec une fonction similaire dans nos pays voisins, les Pays-Bas, la France et l'Allemagne. L'enquête a révélé un handicap au niveau du coût salarial horaire d'une moyenne de 5% pour le régime 3 équipes et de 28% pour le régime continu. Cela affaiblit la compétitivité de la Belgique au sein de groupes multinationaux.
- Dans le secteur, 23.000 personnes ont un travail en continu. Cela représente 25% de l'emploi total de l'industrie chimique et des sciences de la vie.

Ce que *essenscia* attend du gouvernement fédéral

- Le maintien et, si possible, l'extension de la diminution des charges existantes sur le travail en équipes (régime 2 et 3 équipes) de 15,6% de manière à résorber le handicap salarial.
- Une extension progressive de la diminution des charges spécifique au travail en continu de sorte que le handicap salarial par rapport à nos pays voisins soit résorbé à la fin de la législature.

marché du travail

2. La simplification de Limosa favorise la mobilité des travailleurs

La problématique

- L'industrie chimique et des sciences de la vie est caractérisée par la présence d'un nombre important de sociétés multinationales (7 des 10 plus grands groupes chimiques de l'industrie sont présents en Belgique) dont certaines ont mis sur pied un centre de recherches. Cela implique une grande mobilité des travailleurs, contractants et indépendants entre la Belgique et les autres pays dans lesquels ces entreprises sont présentes.
- *essencia* souscrit pleinement à la surveillance et au contrôle de l'emploi des travailleurs étrangers et indépendants en Belgique.
- Limosa, le système électronique de déclaration préalable pour toutes les personnes indépendantes ou employées temporairement ou partiellement en Belgique, est cependant contraignant sur le plan administratif et complique le bon développement des activités des entreprises à bien des égards.

La proposition de *essencia*

essencia demande un meilleur fonctionnement de Limosa ainsi que la simplification du système et propose les adaptations suivantes :

- Une exonération générale pour le trafic au sein d'un groupe, de manière à favoriser une meilleure mobilité des travailleurs entre les entreprises d'un même groupe et ce, sans formalités administratives ;
- Un élargissement de l'exonération générale pour les chercheurs et scientifiques actifs dans des projets de recherche et développement dans le secteur privé ;
- Une période d'exonération uniforme de 30 jours calendrier dans tous les autres cas d'exonération ;
- Une coordination des principes utilisés et des périodes d'exonération avec la législation relative aux cartes de travail ;
- Une application généralisée de la déclaration simplifiée à toutes les personnes ayant travaillé jusqu'à six mois en Belgique et qui ne sont pas exonérées.

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

essencia demande une adaptation de l'*arrêté royal du 20 mars 2007 pris en exécution du Chapitre 8 du Titre 4 de la loi-programme du 27 décembre 2006 instaurant une déclaration préalable pour les travailleurs salariés et indépendants détachés* comprenant les points précédemment exposés de manière à garantir une mobilité plus fluide des travailleurs et indépendants.

Une simplification de Limosa peut renforcer la position de la Belgique en tant que centre stratégique des entreprises multinationales et centres de recherches.

Ces adaptations sont destinées à faire évoluer le secteur et n'impliquent aucun coût pour le gouvernement fédéral.



1. Eolien off-shore : une réforme rapide du système de financement est indispensable

La problématique

- La Belgique doit assurer 13% de sa consommation d'énergie sur base d'énergies renouvelables en 2020.
- L'éolien off-shore, relevant des compétences fédérales, permettra de réaliser une partie de cet objectif.
- Le caractère obsolète et l'inefficacité du mécanisme de financement mis en place en 2002 pour des installations pilotes a clairement été mis en évidence par *essenscia* sur base d'une comparaison internationale réalisée en coopération avec la K.U.Leuven. En effet, sans changements de la politique actuelle, les subsides annuels de l'éolien off-shore s'élèveront à 750 millions en 2020 et plus de 1,1 milliard € en 2030, respectivement 2,5 à 10 fois plus cher que la Hollande et l'Allemagne. Ceci représente un surcoût off-shore annuel de 42 € pour un ménage moyen et plus de 1 million € pour un consommateur industriel moyen (consommation annuelle de 100.000 MWh). La contribution de certains grands consommateurs industriels sera même supérieure à 18 millions € en 2030.
- Cet énorme surcoût est néfaste pour le pouvoir concurrentiel de l'industrie chimique et hypothèque les futures activités et décisions d'investissements dans notre pays.

La proposition de *essenscia*

Proposition de mécanisme de financement compétitif

Deux adaptations du mécanisme de financement belge permettent d'améliorer la compétitivité du système de manière considérable :

1. Il s'agit avant tout d'adapter le prix du certificat vert off-shore en fonction de l'évolution des prix de l'électricité. La prévisibilité des revenus reste assurée pour les investisseurs, au vu du montant total constant garanti fixé pour 20 ans.
2. Afin de tenir compte des évolutions technologiques, *essenscia* propose également de diminuer annuellement le subside de 5% à partir de 2015 pour les nouvelles installations, comme c'est d'ailleurs le cas en Allemagne.

Ces deux adaptations permettent de rendre le mécanisme de financement beaucoup plus compétitif en réduisant les budgets totaux nécessaires – et donc les contributions des consommateurs – de 35% à l'horizon 2020 et de 70% à l'horizon 2030, soit 800 millions en 2030.

Une adaptation rapide du mécanisme de financement est nécessaire afin de garantir que les nouvelles capacités installées le soient selon le mécanisme de financement compétitif. Les deux autres mécanismes prévus pour soutenir l'off-shore – à savoir le financement partiel du câble sous-marin pour chacune des concessions et le système privilégié en termes d'écart de production – restent inchangés dans la proposition de *essenscia*.



Contribution des consommateurs industriels

Même après ces deux adaptations du mécanisme de financement de l'éolien off-shore, la contribution payée par les consommateurs représente encore une menace pour la compétitivité de l'industrie chimique. Dans les pays voisins, les consommateurs industriels bénéficient tous d'une dégressivité sur de telles surcharges et même d'un plafonnement pour les consommateurs intensifs en énergie.

C'est pourquoi, *essencia* propose un nouveau mécanisme équilibré de contribution, établi sur base des principes suivants :

1. 50% des coûts totaux off-shore sont supportés par les budgets généraux, financés par la rente nucléaire ;
2. Les autres 50% sont intégrés dans la cotisation fédérale, avec une dégressivité et un plafonnement ;
3. Les « anomalies » de la cotisation fédérale (c'est-à-dire, les utilisateurs ayant une consommation inférieure à 250 GWh par an qui paient plus que ceux ayant une consommation supérieure à 250 GWh) sont réglées en introduisant un montant absolu plafonné en € indépendant de la consommation annuelle ;
4. L'évolution du plafond est défini *ex ante* en fonction des évolutions attendues des coûts totaux.

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

Une réforme rapide du système de financement est indispensable et doit faire l'objet d'une décision urgente du gouvernement fédéral afin de garantir que les nouvelles capacités off-shore installées le soient selon le mécanisme de financement compétitif.



2. Une transposition efficace du troisième paquet européen énergie : cas des « systèmes de distribution fermés »

La problématique

- Beaucoup de sites chimiques belges regroupent diverses installations et disposent dès lors d'un réseau interne privé d'électricité ou de gaz naturel. Cette caractéristique est directement liée à l'intégration poussée des processus industriels, menant notamment aux bonnes performances énergétiques du secteur. Souvent aussi, plusieurs utilisateurs sont présents sur le même site industriel.
- La directive européenne 2009/72/CE prévoit pour les « réseaux de distribution fermés » un traitement similaire aux réseaux de distribution publics. Les exemptions européennes prévues pour les « systèmes de distribution fermés » sont très restreintes, mais les Etats Membres ont la possibilité d'accorder diverses dérogations aux sites industriels.

La proposition de *essenscia*

- *essenscia* demande une transposition correcte et avant mars 2011 du troisième paquet européen, et notamment le traitement adéquat des « systèmes de distribution fermés ». Afin que cette transposition en droit national réponde aux préoccupations industrielles en la matière, il est nécessaire de tenir compte :
 - du partage des compétences entre autorités fédérales et régionales, et ce, afin d'éviter qu'un même site industriel ne dépende de deux autorités différentes ;
 - d'un équilibre des droits et obligations des entreprises situées tant en amont qu'en aval ;
 - d'assurer le libre choix du fournisseur et du responsable d'accès pour tous ;
 - de minimiser les charges administratives et financières des entreprises.
- Il s'agit donc de maintenir la distinction entre les réseaux de distribution fermés industriels privés tant par rapport aux réseaux de transport d'électricité et de gaz, gérés respectivement par Elia et Fluxys, que vis-à-vis des réseaux de distribution publics (ou semi-publics) gérés par les intercommunales pures et mixtes. De même, les réseaux de distribution fermés industriels ne peuvent être assimilés à des sociétés de gaz ou d'électricité verticalement intégrées, comme les producteurs et fournisseurs d'énergie. Il revient aux régulateurs fédéral (CREG) et régionaux (CWAPE, VREG et Brugel) de spécifier les conditions claires d'octroi du statut de « système de distribution fermé » aux divers sites industriels concernés.
- Les autorités fédérales et régionales disposent à cet effet d'un inventaire des exemptions possibles dressé par les experts en coopération étroite avec les administrations en charge de l'énergie. Il s'agit principalement des exemptions relatives à l'approbation préalable de la méthode tarifaire et des tarifs de réseaux, des procédures transparentes, non discriminatoires et de « marché » pour les achats d'énergie nécessaires suite aux pertes de réseau.
- Il est important également de noter que les « systèmes de distribution fermés » situés en Belgique ne sont pas soumis à toutes les obligations « belges » imposées aux gestionnaires de réseaux de distribution (GRD), comme les certificats verts régionaux, les taxes de raccordement, ou autres obligations de services publics.

Ce que *essenscia* attend du gouvernement fédéral

La nouvelle législation énergie européenne doit être transposée en droit belge pour mars 2011 au plus tard. Cette transposition doit prévoir toutes les exemptions indispensables afin de tenir compte des caractéristiques et spécificités des « systèmes de distribution fermés » privés, très répandus dans l'industrie chimique belge.



3. Pour une politique « énergie et climat » efficace et durable

La problématique

- L'*Emission Trading System* européen prévoit que les Etats membres puissent compenser financièrement les secteurs exposés à la concurrence internationale pour toutes les émissions de gaz à effet de serre liées à la production d'électricité.
- La politique énergétique belge doit reposer sur l'ensemble des combustibles primaires : tant le nucléaire que les énergies renouvelables sont indispensables pour répondre aux objectifs de compétitivité, d'environnement et de sécurité d'approvisionnement.

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

- Afin de maintenir un *level playing field* indispensable au maintien et au développement de nos activités de production et de R&D en Belgique, *essencia* demande que le gouvernement prévoie des compensations financières pour toutes les « émissions indirectes », ou autrement dit, l'augmentation du prix de l'électricité liée aux émissions de CO₂ lors de la production de celle-ci.
- Afin d'éviter une « double taxation », *essencia* demande également que la Belgique plaide au niveau européen pour des exemptions de toute taxe sur l'énergie pour toutes les entreprises soumises à l'*Emission Trading System* et celles ayant conclu un accord volontaire tel que l'accord de branche wallon ou le *benchmarking and audit covenant* en Flandre).
- *essencia* demande de retirer le moratoire actuel sur la construction de nouvelles centrales nucléaires et de maintenir les centrales nucléaires existantes opérationnelles tant que la sécurité est garantie et tant qu'il n'y a pas de meilleures alternatives technologiques et économiques disponibles, à condition bien entendu que les consommateurs d'électricité puissent en tirer profit.

logistique

1. Une douane de haute qualité doit favoriser le commerce international

La problématique

- Les processus douaniers doivent se dérouler de manière efficace afin de soutenir la compétitivité des entreprises belges. Ces processus sont en effet un maillon essentiel de la chaîne logistique des entreprises du secteur. Faire partie du top mondial en matière de logistique ne se limite pas à disposer d'une infrastructure performante, mais nécessite aussi des processus douaniers intégrés efficaces et fluides. Cela devrait attirer les activités douanières de groupes internationaux, rendre nos régions plus attractives pour les investisseurs étrangers et donc générer des moyens financiers complémentaires significatifs pour l'administration douanière.
- Selon l'indice de performance logistique (*Logistics Performance Index*) de la Banque mondiale – un baromètre de la performance des différents pays basé sur divers paramètres – la Belgique figure à la 9^{ème} place alors que nos voisins, les Pays-Bas (4^{ème}) et l'Allemagne (1^{er}) sont devant. Etant donné que ces pays ont aussi souvent le même type d'ambition que la Belgique (*gateway to Europe, logistics, hotspot, ...*), cette situation est plutôt inquiétante.
- Sur le terrain, les entreprises ne ressentent que très peu ce rôle de facilitateur du commerce. Le secteur privé a plutôt l'expérience de services douaniers qui entravent le bon déroulement des flux commerciaux de marchandises.
- La Belgique n'offre pas assez d'avantages liés à la certification d'opérateur économique agréé (OEA) pour que les entreprises introduisent des demandes de certification. Le nombre d'entreprises certifiées en Belgique est relativement faible par rapport aux pays limitrophes.
- Le système actuel « *paperless douane et accises* » (PLDA) ne fonctionne pas bien. Les nombreuses procédures d'urgence coûtent de l'argent aux entreprises et provoquent de sérieuses nuisances dans les flux logistiques.
- Les douanes opèrent dans un cadre européen communautaire. Jusqu'à présent, la douane belge n'a que trop peu fait entendre sa voix au niveau européen. De plus, les positions prises par la Belgique au niveau européen ne sont pratiquement jamais préalablement élaborées en étroite concertation avec le secteur privé, contrairement à ce qui se passe aux Pays-Bas par exemple.

logistique

La proposition de *essencia*

- Le Forum National doit être reconnu comme un organe d'appui stratégique pour la douane. Dans ce Forum :
 - la douane belge informe le secteur privé de ce qui se passe au niveau européen et des points sur lesquels la Belgique doit prendre position ;
 - les options politiques sont déterminées en collaboration avec le secteur privé et défendues ensuite au niveau européen ;
 - l'interprétation, l'application ou la transposition de la législation européenne en Belgique est élaborée avec les entreprises.
- La Belgique doit maximaliser les concepts de « dédouanement centralisé » et de « guichet unique » ; concepts par lesquels la centralisation des opérations douanières est réalisée depuis la Belgique pour l'ensemble des opérations se déroulant sur le territoire européen.
- L'attribution de la certification OEA doit mener à plus d'efficacité, plus de simplifications et une réduction des coûts pour l'entreprise certifiée. Autrement dit, les avantages qui sont actuellement accordés aux entreprises OEA doivent être étendus (par exemple, des exemptions de cautionnement, un temps d'attente nul, etc.).
- Le système PLDA et les procédures pour les déclarations simplifiées doivent être améliorés au plus vite. Cela implique, entre autres, l'abolition de l'avertissement par fax ou e-mail ou de la possibilité de déclarations de tous types dans le PLDA.
- Il est nécessaire de mettre sur pied un point de contact sectoriel qui centralise toutes les connaissances sur les produits, les marchandises et toutes les autorisations ou licences qui y sont liées, et avec lequel les entreprises peuvent communiquer d'une manière ciblée et efficace à propos de sujets tels que par exemple, les régimes douaniers économiques et les affaires de TVA qui y sont liées, la classification des marchandises ou encore l'origine et la détermination de la valeur.

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

- Le Ministre des Finances et l'administration des douanes et accises doivent dédier les ressources nécessaires au bon fonctionnement du Forum National.
- L'amélioration du système PLDA et l'intégration des trois systèmes existants (PLDA, EMCS et NCTS) doit être une priorité.
- Une augmentation significative des avantages liés au statut d'AEO est primordiale.
- La mise en place d'un point de contact spécifique pour le secteur chimique est nécessaire.

logistique

2. Une utilisation accrue du rail grâce à un meilleur service

La problématique

- Sur base du *Rail Liberalisation Index (2007)*, la libéralisation du rail avance lentement en Belgique. La Belgique occupe la 20^{ème} place alors que l'Allemagne et les Pays bas se positionnent respectivement en deuxième et en quatrième place. En particulier, la Belgique obtient un score moyen en ce qui concerne la législation (*law in the books*) et obtient un score très faible pour les modalités d'accès pratiques (*law in action*).
- La répartition modale du transport total de produits chimiques révèle qu'à peine 5% du tonnage total transporté (à l'exclusion des pipelines) recourt au rail.
- De manière générale, la Belgique n'est pas attractive pour le transport par rail. Il existe trop peu de concurrence pour permettre un service et un prix véritablement intéressants. Plusieurs causes sont à déceler.
- Des problèmes existent au niveau de l'accès au marché sur le réseau ferroviaire belge. D'après les nouveaux opérateurs ferroviaires, il s'agit notamment :
 - du manque de conducteurs de train en Belgique ;
 - de l'homologation du matériel roulant qui ne se passe pas de manière efficace. Le coût de l'homologation est élevé, ce qui accroît le prix des locomotives, les procédures ne sont pas transparentes et les délais d'autorisation sont trop longs.
- Le trafic diffus est un service important pour les entreprises chimiques : des volumes importants par unité d'envoi (60 tonnes par wagon ou l'équivalent de deux camions) et des produits dangereux sont transportés par rail en alternative à la route. En Belgique, le trafic diffus représente un tiers des volumes de la SNCB Logistics. Le transport diffus est cependant cher et peu fiable en raison du transit des wagons via un nombre trop important d'endroits, ce qui a pour conséquence un taux d'occupation trop faible des trains, un nombre trop important d'opérations de triage dans les gares, des distances de traction trop courtes et une concentration des horaires de départ et d'arrivée. En outre, il n'existe pas de concurrence à pour ce service sur le marché du rail car seule la société nationale des chemins de fer a les moyens et la capacité d'offrir ce service.
- L'offre pour le service du dernier kilomètre (*last mile*) est très réduite (elle est uniquement proposée par la SNCB via APRail et Captrain aujourd'hui) car cette activité n'est pas rentable pour de nouveaux opérateurs. L'offre est par conséquent insuffisante, provoquant dès lors un manque de concurrence (en particulier dans le port d'Anvers).
- Dans le cadre du transit entre Régions, la dispense de garantie est uniquement applicable aux opérateurs nationaux. Les nouveaux opérateurs ne peuvent donc pas profiter de cette dispense et doivent donc prévoir pour chaque wagon en transit le cautionnement nécessaire. Etant donné que la garantie équivaut à 11-15€ par wagon, il s'agit pour les nouveaux opérateurs de payer plusieurs centaines de milliers d'euros. Ceci constitue une concurrence déloyale qui va à l'encontre de la libéralisation du marché ferroviaire.
- Le Rhin d'Acier n'est toujours pas activé. Ce tracé est pourtant important pour la chimie au vu du rôle moteur de l'Allemagne dans le commerce de produits chimiques. Le grand avantage du tracé du Rhin d'Acier par rapport au tracé de Montzen réside dans le fait qu'il est moins pentu et donc mieux adapté aux trains lourds.
- Une entreprise qui veut faire usage du rail doit aussi investir sur son propre terrain (raccordement au réseau ferroviaire, adaptation des quais de chargement et déchargement). Ces investissements sont élevés et dissuadent nombre d'entreprises de passer au rail.

logistique

- La fiabilité du transport ferroviaire est essentielle si l'on veut augmenter l'importance de ce mode de transport. En Belgique, le transport de personnes a priorité sur le transport de marchandises, ce qui occasionne à certains moments de la journée des problèmes de fiabilité (par exemple, les trajets Anvers – région de la Ruhr, ou Anvers – France).
- Les entreprises n'ont pas accès à un système de *Tracking & Tracing* de leurs marchandises. Elles reçoivent uniquement un signal lorsque le train franchit la frontière belge. Ainsi, il arrive que des marchandises n'arrivent pas chez les clients sans qu'on puisse connaître leur localisation exacte. Or, le suivi des marchandises et des trains est crucial pour une bonne gestion du service aux clients d'une entreprise.

La proposition de *essencia*

- La Belgique doit fournir d'importants efforts afin d'augmenter significativement l'attractivité du transport ferroviaire et obtenir un meilleur score que les autres pays de la chimie tels que l'Allemagne ou les Pays-Bas.
- L'efficacité et la rapidité du processus d'homologation du matériel roulant doivent être augmentées. La Belgique doit conclure, avec les pays voisins, des accords bilatéraux concernant la reconnaissance mutuelle du matériel roulant homologué.
- La formation nécessaire des machinistes (y compris étrangers) doit être facilitée et accélérée au travers d'une formation focalisée sur les corridors de fret. Des formations basées sur l'Internet et des exigences de connaissances linguistiques adaptées peuvent y contribuer. Par ailleurs, la directive européenne 2007/59, qui prévoit l'introduction d'un permis européen pour les conducteurs de train, doit être entièrement transposée au plus vite.
- Tous les opérateurs ferroviaires doivent être traités sur un pied d'égalité. Des nouveaux opérateurs agréés doivent pouvoir bénéficier de la dispense de garantie dans le cas de transit entre Régions.
- Il est crucial que l'offre de trafic diffus continue d'exister et soit même améliorée afin de promouvoir l'utilisation du rail et d'éviter un transfert modal inversé (retour du rail vers la route). Vu le caractère non rentable du trafic diffus, des mesures de soutien sont indispensables, qu'il s'agisse de mesures fiscales ou de subsides.
- L'offre pour le service du dernier kilomètre (*last mile*) doit être stimulée. Ceci peut se faire, entre autres, par le soutien fiscal, ou des initiatives facilitant les services *last mile*.
- Il faut créer des tracés (corridors) réservés aux marchandises où le transport de fret a la priorité sur le transport des personnes. En outre, le transport de marchandises qui respecte ses horaires doit recevoir une priorité égale au transport de passagers.
- Les autorités néerlandaises bloquent la réactivation du Rhin d'Acier, en particulier pour le transport de produits dangereux. Les autorités belges doivent prendre des mesures adéquates et nécessaires afin de réaliser aussi rapidement que possible la réactivation du Rhin d'Acier et d'en maximiser le potentiel pour le transport de produits chimiques (en limitant par exemple les classes de produits dangereux exclus du Rhin d'Acier).
- En Allemagne et en Autriche, les nouveaux raccordements au rail de terrains privés sont subsidiés. La Belgique doit prendre des mesures semblables afin d'encourager le transfert modal de la route vers le rail.
- La Belgique doit mettre en place un point de contact pour les utilisateurs du rail (transporteurs ou entreprises ferroviaires) qui les aide à améliorer le transport ferroviaire ou à générer de nouveaux flux de transport par le rail.

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

- Une révision des structures et des procédures visant à attirer de nouvelles sociétés ferroviaires : homologation de matériel, licences pour entreprises ferroviaires et pour les conducteurs de train.
- L'élimination de la garantie pour les entreprises ferroviaires privées lors du transit entre Régions.
- La mise en place d'un point de contact central pour le rail.
- Le soutien fiscal de toute initiative qui, au niveau opérationnel ou de l'infrastructure, mène à une plus grande utilisation du transport ferroviaire et ce, de manière plus efficace.

logistique

3. Reconnaître les pipelines comme moyen de transport d'intérêt général

La problématique

- D'après les estimations du secteur, au moins 30 millions de tonnes de marchandises issues ou destinées à l'industrie (péto)chimique belge sont transportées annuellement par pipelines. Les pipelines ont une importance stratégique pour les entreprises (péto)chimiques belges car ils aident à remédier aux désavantages structurels de l'industrie européenne par rapport au Moyen-Orient (matières premières meilleur marché), aux USA (réseau développé de canalisations pour les oléfines) et à l'Asie (croissance économique élevée). De plus, ils assurent l'approvisionnement continu en énergie et en matières premières.
- Jusqu'à présent, le transport par canalisations n'est pas reconnu par les autorités comme mode de transport de marchandises à part entière comme le sont la route, le rail ou la voie d'eau. Pourtant, les canalisations peuvent contribuer de manière positive à la problématique de la mobilité et sont, en outre, un moyen de transport fiable, peu polluant, durable et efficient au niveau des coûts.
- De nombreux permis sont requis pour la pose ou l'exploitation de canalisations. Dans certains cas, 170 autorisations et/ou procédures administratives sont requises pour une conduite de 170 km de long. Ces permis doivent être obtenus auprès de diverses autorités, tant fédérales que régionales et locales sans qu'aucune coordination ni concertation structurée n'existe entre elles. Il en résulte un manque de transparence ainsi qu'une redondance inutile de certaines étapes dans les procédures, comme par exemple au niveau des enquêtes publiques et demandes d'avis aux administrations.
- En outre, les coûts de déplacement des canalisations sur le domaine public sont, dans la plupart des cas, à charge de l'exploitant de la canalisation. Ceci va à l'encontre de l'égalité entre les différents modes de transport.
- Enfin, l'extension du réseau de pipelines est problématique dans la mesure où la notion d'« utilité publique » n'est pas claire. Le Conseil d'Etat a annulé à plusieurs reprises un arrêté royal de déclaration d'utilité publique pour le transport de produits chimiques et de gaz naturel suite aux recours introduits par des riverains. Cela génère une grande incertitude juridique pour les investisseurs potentiels.

logistique

La proposition de *essencia*

- Afin de rendre les procédures d'autorisations plus efficaces, et à défaut de procédures intégrées et uniques, il est indispensable de créer, en collaboration avec les autorités régionales, un guichet unique comprenant un centre de compétences pour recevoir les divers dossiers de demandes de permis. Toutes les parties intéressées devraient pouvoir obtenir une réponse à leurs questions sur les pipelines.
- Cela nécessite au préalable une répartition claire des compétences entre les autorités fédérales et régionales en matière de transport par canalisations, ce qui est en outre indispensable pour rationaliser et coordonner certaines procédures de permis.
- L'article 9 de la loi gaz relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations du 12 avril 1965 (loi gaz) doit être modifié afin que les coûts de déplacement des canalisations ne soient plus entièrement à charge de l'exploitant.
- La notion d'utilité publique doit être clarifiée. Pour cela, il faut modifier les articles 2 et 10 de la loi gaz de 1965. Il faudrait que le transport par pipelines puisse être considéré comme étant d'intérêt général, aussi bien pour le transport de produits chimiques que du gaz naturel, et ainsi éviter que les déclarations d'utilité publique puissent être annulées.

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

- Conclure avec les Régions un accord de coopération qui définira précisément les tâches de chaque entité et qui permettra ainsi de rationaliser le nombre de permis nécessaires pour la pose et l'utilisation de nouvelles canalisations.
- Modifier les articles 2, 9 et 10 de la loi relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations du 12 avril 1965 (loi gaz).
- Certaines procédures définies par la loi fédérale de 1965 (loi gaz) doivent être simplifiées. On pourrait par exemple étendre les délégations à l'administration, prévoir des dispenses d'autorisation pour des petits travaux et réduire certains délais.

logistique

4. La sécurité et la flexibilité au cœur du transport routier

La problématique

- De nombreuses initiatives ont été prises par l'industrie chimique et des sciences de la vie afin de réduire le recours au transport routier. Celui-ci reste néanmoins le mode de transport prédominant dans le trafic global (hors pipelines) de produits chimiques avec près de 50% des tonnages transportés. Il est donc indispensable que le transport routier demeure flexible et efficace au niveau des coûts.
- Il y a un manque de chauffeurs pour le transport de marchandises dangereuses.
Divers éléments limitent l'offre et la flexibilité du transport routier :
 - Si un chauffeur ne peut pas, pour certains jours, produire de feuilles d'enregistrement ou de prestations sur sa carte de conducteur, il doit, lors d'un contrôle, avoir « une attestation patronale » pour les jours en question. En Belgique, on exige que le chauffeur dispose de l'attestation originale alors que la législation européenne autorise un exemplaire faxé.
 - Le tachygraphe numérique est beaucoup plus précis que le tachygraphe analogique. Toute minute entamée est comptabilisée comme une minute entière de roulage. Il en résulte que, pour un même trajet, le tachygraphe numérique enregistre beaucoup plus de temps de conduite que le tachygraphe analogique (la différence peut s'élever à plus d'une heure par jour).
 - En Belgique, la formation des conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses (ADR, RID et/ou ADN) est divisée en plusieurs catégories. La formation et l'examen doivent être effectués séparément pour chaque catégorie même si ceux-ci se recoupent en grande partie. Cela représente une perte de temps et d'argent pour les conseillers à la sécurité qui désirent prolonger ou obtenir leur certificat de formation. Dans les pays limitrophes, il est bel et bien possible de combiner la formation et les examens pour plusieurs catégories.
- Une législation plus sévère en matière d'arrimage des marchandises est d'application en Belgique depuis le 10 septembre 2009. Bien que la législation soit en vigueur, sa mise en œuvre dans la pratique n'est pas claire (ni pour les chargeurs, ni pour les services de contrôle/la police). De plus, il n'y a pas vraiment d'harmonisation en la matière au niveau européen. Chaque Etat membre agit donc librement (par exemple, l'Allemagne applique des normes plus sévères).

logistique

La proposition de *essencia*

- *essencia* voudrait élargir, aux combinaisons courantes, l'offre de formations et d'examens pour les conseillers à la sécurité de manière à ce que, d'une part, les formations spécifiques demeurent pour ceux qui n'ont pas besoin de l'ensemble des formations et, d'autre part, que ceux qui veulent obtenir plusieurs modules puissent le faire en une seule fois.
- En Belgique, les services de contrôle devraient accepter:
 - un exemplaire faxé du modèle européen d'attestation patronale ;
 - ou tout autre document officiel (par exemple, une copie du contrat de travail dans le cas de travail à temps partiel, une attestation de maladie par le médecin, le document C.3.2. dans le cas de chômage temporaire) sans devoir fournir en plus une attestation patronale.
- L'Union européenne autorisant les Etats membres à appliquer une tolérance pouvant aller jusqu'à 15 minutes sur une durée de conduite de 4,5h dans les cas des véhicules utilisés pour des opérations à arrêts fréquents, les services de contrôle devraient appliquer cette tolérance en Belgique.

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

- Modifier l'article 12 de l'Arrêté royal du 5 juillet 2006 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses.
- En ce qui concerne l'attestation patronale, adapter l'article 20 de l'Arrêté Royal du 14 juillet 2005 (modifié par l'Arrêté Royal du 9 avril 2007) portant exécution du règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.
- Une application maximale de la tolérance, prévue par l'UE, lors de la vérification des données du tachygraphe numérique dans le cas de véhicules utilisés pour des opérations comportant des arrêts fréquents.
- En matière d'arrimage des marchandises:
 - les autorités fédérales prennent l'initiative, au niveau européen, afin d'aboutir à davantage d'harmonisation au sein de l'Europe (avec la norme EN 12195 comme point de départ) ;
 - Le gouvernement fédéral s'assure que la mise en œuvre et les contrôles soient uniformes dans toute la Belgique.

fiscalité

1. L'exemption de 75% du précompte professionnel pour les chercheurs doit être préservée

La problématique

- Sous certaines conditions, les universités, hautes écoles, institutions scientifiques et entreprises qui engagent des chercheurs bénéficient d'une exonération partielle de leur précompte professionnel, qui s'élève actuellement à 75%. Ces employeurs ne sont tenus de verser au Trésor qu'une partie du précompte professionnel dû, en raison du paiement ou de l'attribution des rémunérations imposables aux chercheurs, et afin qu'ils puissent conserver plus de moyens pour financer leur recherche et développement.
- L'administration fiscale a toutefois lancé le 22 juillet 2009 une circulaire (AFER n° 38/2009) qui érode l'application de la mesure. Ainsi, l'administration avance que l'exemption doit être appliquée au prorata du temps consacré à des projets de recherche et pour autant que les chercheurs soient engagés dans des programmes de recherche et de développement (conditions cumulatives). En d'autres termes, la mesure ne pourrait seulement s'appliquer que lorsqu'il est question de recherche et de développement dans le chef d'une seule personne.
- Cette position restrictive ne concorde pas avec la définition de recherche et développement (R&D) développée dans les travaux préparatoires de la loi, qui considèrent la R&D plutôt comme un concept global. Sur le plan comptable il n'existe pas non plus de distinction entre la recherche et le développement. Le même constat peut être fait pour la déduction pour investissement ou crédit d'impôt R&D. La recherche et le développement vont de pair et sont, dans la pratique, difficilement dissociables.

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

- *essencia* insiste auprès du nouveau gouvernement fédéral sur la nécessité d'éclaircir les modalités d'application de l'exemption du précompte professionnel pour les chercheurs. La mesure est cruciale pour encourager l'innovation au sein des entreprises. En outre, elle est décisive pour attirer des chercheurs de haut niveau dans les centres de recherche de notre pays.
- Il faudra préciser dans une nouvelle circulaire que les activités qui entrent en ligne de compte pour cette exemption, pourront porter sur des activités de recherche et/ou de développement.
- Afin d'éviter d'éventuels abus de cette mesure, *essencia* propose de seulement imposer une application de l'exemption de 75% au prorata lorsque le chercheur consacre moins de 30% de son temps aux activités R&D. Au-dessus de ce seuil de prestations, l'exemption pourrait être appliquée intégralement.

fiscalité

2. Améliorer la déduction fiscale pour revenus de brevets

La problématique

- La déduction fiscale pour revenus de brevets est applicable aux entreprises belges et aux établissements belges de sociétés étrangères. Elle leur permet de déduire 80% des revenus provenant de brevets, ce qui réduit le taux d'imposition effectif maximum à 6,8%.
- Cette mesure importante, visant à encourager l'innovation, a entre-temps été reprise par nos pays voisins sous une forme améliorée avec un champ d'application élargi ou des conditions d'application plus souples. Pour rester en phase avec ces pays, il est temps d'y apporter des adaptations.

Ce que essenscia attend du gouvernement fédéral

La Fédération lance un appel au nouveau gouvernement afin d'apporter les modifications suivantes :

- L'ordre dans laquelle la déduction est appliquée pour le calcul de l'impôt des sociétés, devrait être modifié, de sorte que plus d'entreprises puissent effectivement appliquer la mesure.
- il faudrait éclaircir la manière dont la déduction peut être utilisée lorsque le brevet ne porte pas sur un seul produit, mais sur un procédé.
- La condition relative au Centre de recherche comme « branche d'activité » devrait être supprimée, de sorte que les petites et moyennes entreprises puissent également en profiter.
- La déduction fiscale devrait être admise dès le moment où la demande de brevet est introduite.

fiscalité

3. La déduction des intérêts notionnels doit être maintenue sans restriction

La problématique

- D'une comparaison des mesures existant en Belgique et dans nos pays voisins pour attirer des investissements, il ressort très clairement que notre déduction fiscale pour capital à risque, mieux connue sous le nom d'intérêts notionnels, constitue un levier économique crucial pour un secteur intensif en capital tel que celui de l'industrie chimique et des sciences de la vie.
- Le but principal de cette mesure innovante est de réduire la discrimination fiscale entre le financement par des capitaux empruntés et par des fonds propres. Les capitaux empruntés sont, en effet, rémunérés par un intérêt qui est déductible de la base imposable, alors que les rémunérations sous forme de dividendes, pour le financement par des fonds propres, ne le sont pas.
- La mesure offre à toutes les sociétés en Belgique soumises à l'impôt des sociétés, la possibilité de déduire de leur base imposable un montant équivalent à une rente fictive des capitaux propres (actifs nets). Cette mesure stimule dès lors tant les PME que les grandes entreprises à renforcer leurs fonds propres et de l'application de celle-ci résulte ainsi une diminution de l'impôt des sociétés. Cela favorise l'activité de ces entreprises, ainsi que l'emploi et l'ancrage des centres de décision et de pouvoir dans notre pays.

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

essencia appelle instamment le nouveau gouvernement fédéral à ne pas modifier la déduction des intérêts notionnels. La continuité de cette mesure est essentielle pour la sécurité juridique attendue par les investisseurs belges et étrangers en vue de réaliser leur return on investment. Des changements appliqués fréquemment aux intérêts notionnels sont néfastes à la Belgique si elle veut pouvoir attirer de nouveaux projets d'investissements.

innovation

1. Une ratification rapide du Protocole de Londres ouvre la voie vers un brevet européen

La problématique

- Le Protocole de Londres prévoit une simplification importante du régime linguistique lors de l'octroi de brevets dans plusieurs pays. Dans chaque pays ayant l'anglais, le français ou l'allemand comme langue officielle, le demandeur ne doit plus fournir de traduction du dossier du brevet. Dans les autres pays, le titulaire ne doit pas non plus prévoir de traduction si le brevet européen a été délivré dans une des langues de l'Office européen des brevets (OEB), prescrite par cet Etat membre.
- Selon les estimations de *essencia*, les coûts de traduction des brevets pourraient diminuer de 30 à 40% grâce à la ratification du Protocole de Londres, alors que ce sont précisément ces coûts qui empêchent aujourd'hui certaines entreprises de protéger leurs innovations. Le Protocole de Londres est d'importance cruciale pour l'industrie chimique et des sciences de la vie car le secteur représente la moitié de l'ensemble des dépenses privées en R&D en Belgique. Les millions d'euros qui sont de cette manière épargnés peuvent dès lors être investis en R&D.
- Certes, la Belgique ne peut pas lier de conditions de traduction à la ratification du Protocole de Londres, étant donné que deux des langues officielles du pays sont les mêmes que les trois langues de travail de l'OEB. Cependant, le néerlandais a déjà disparu en Belgique dans les procédures de protection des brevets. L'expérience démontre dans la pratique que des brevets ne sont jamais consultés en néerlandais, sauf en cas de contestation judiciaire. L'anglais est devenu incontestablement la lingua franca de la protection des brevets dans notre pays.
- Etant donné que le Protocole de Londres est d'application depuis le 1er mai 2008 et qu'entre-temps, tous les pays voisins de la Belgique l'ont ratifié, nos entreprises sont actuellement financièrement défavorisées par rapport à leurs concurrentes dans les pays voisins.
- Diverses études ont démontré qu'il existe une brèche béante entre la Belgique et un certain nombre de pays européens innovants. Dès lors, deux des obstacles les plus importants sont le coût pour l'obtention d'un brevet européen et les coûts de traduction pour ces brevets.

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

La présidence de l'Union européenne est une opportunité pour la Belgique de réaliser une avancée importante dans le débat européen sur le brevet de l'UE. *essencia* lance dès lors un appel au nouveau gouvernement et aux membres du Parlement en vue de donner un signal quant à la volonté de notre pays de donner un nouvel essor à l'innovation en ratifiant enfin, à l'instar de la majorité des pays européens, le Protocole de Londres.

innovation

2. Faire du brevet européen notre fer de lance sous la présidence belge de l'Union européenne

La problématique

- La Convention de Munich a établi une procédure unique pour la délivrance de brevets européens. La Convention a institué l'Office européen des brevets (OEB) qui délivre les brevets devenant ensuite des brevets nationaux soumis aux règles du pays. A l'heure actuelle, près de 40 pays sont déjà membres de l'Office européen des brevets.
- Bien que la Convention de Munich ait créé un système unique de délivrance de brevets, il n'existe pas encore de brevet communautaire dans la législation européenne. Un tel brevet, unique pour toute la Communauté, est susceptible d'aider l'Europe à transformer en succès industriels et commerciaux les résultats de la recherche et des nouvelles connaissances scientifiques et techniques. L'objectif est également de permettre à l'Europe de rattraper son retard par rapport aux États-Unis et au Japon en matière d'investissements privés en R&D.
- Les avantages principaux attendus du brevet de l'UE sont :
 1. Une réduction significative des coûts de traduction et de dépôt du brevet ;
 2. Une protection simplifiée des inventions dans toute l'Union européenne, par le biais d'une procédure unique ;
 3. L'introduction d'un système unique et centralisé de résolution des litiges.
- Malgré ces avantages considérables, la mise en place du brevet de l'UE reste une question non résolue. Après 17 ans de concertation entre les différents décideurs européens, le dossier est resté dans l'impasse. Le régime linguistique est souvent désigné comme la principale cause de ce désaccord.

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

essencia demande au nouveau gouvernement fédéral de faire du brevet de l'Union européenne une priorité durant la présidence belge. Il pourrait s'appuyer sur le consensus dégagé par le Conseil européen Compétitivité du 4 Décembre 2009 portant sur les lignes générales de la réglementation européenne sur le brevet communautaire et sur les caractéristiques de la future Cour européenne des brevets.

Le nouveau brevet européen devrait permettre de protéger une invention dans toute l'Union européenne avec un minimum de formalités, un minimum de coûts et un maximum de sécurité juridique. La R&D et l'innovation doivent absolument être stimulées afin de préserver notre prospérité et la croissance de l'économie européenne.

innovation

3. Pour la simplification et la modernisation de la procédure de demande d'un brevet national

La problématique

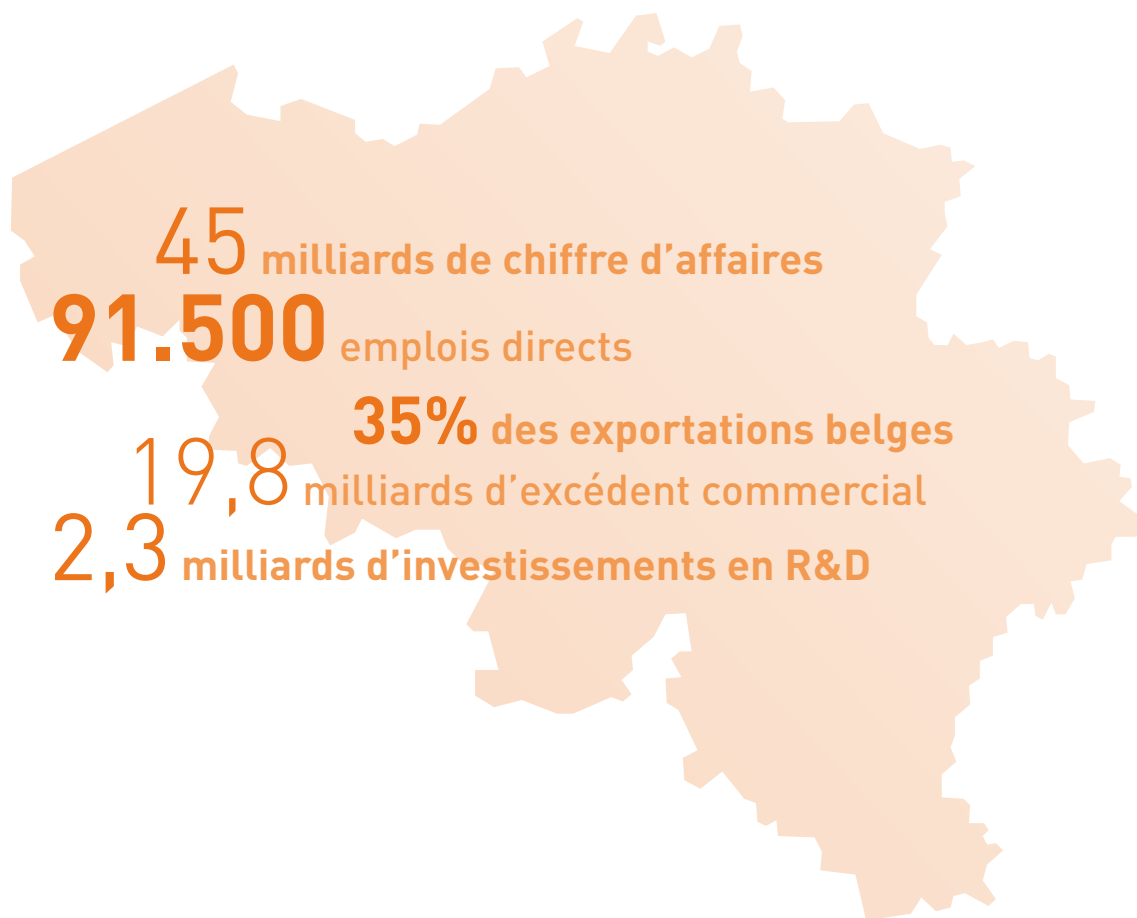
- L'innovation prend toute sa valeur quand elle est protégée par un brevet d'invention. Durant ces dernières années, différentes initiatives ont été prises pour simplifier et rendre meilleur marché la demande de brevets en Belgique. Néanmoins, la procédure de demande, toujours aussi compliquée, est restée un obstacle majeur pour les petites et moyennes entreprises.
- Le 19 mars 2010, le Conseil des Ministres a approuvé un nouvel avant-projet de loi qui simplifie considérablement la demande de brevet pour les entreprises. Ainsi, par exemple, l'obtention d'une date de dépôt sera plus rapide et aisée grâce à des démarches administratives moins strictes. Les entreprises pourront par conséquent déposer un brevet plus tôt dans la phase R&D d'un produit. Une plus grande souplesse dans le respect des délais est également possible grâce à un système de rétablissement des droits. L'avant-projet pose également les bases juridiques pour le dépôt électronique et le traitement des demandes de brevet.
- *essencia* appuie cette initiative du ministre de l'Economie, étant donné qu'elle offre des perspectives pour une obtention plus rapide et plus efficace d'un brevet national. La proposition pourrait également mener à un raccourcissement du délai d'octroi des brevets (actuellement de 18 mois).

Ce que *essencia* attend du gouvernement fédéral

essencia demande au nouveau gouvernement fédéral de simplifier la procédure de demande de brevet au niveau national et de la rendre plus efficace en reprenant le contenu de l'avant-projet de loi et en le faisant approuver dès que possible par le Parlement.

essencia attend également du prochain gouvernement qu'il mette en place le dépôt et le traitement de demandes par voie électronique.

Les chiffres-clés de l'industrie chimique et des sciences de la vie en Belgique en 2009



essencia

Diamant Building
Boulevard Auguste Reyers 80
B-1030 Bruxelles
Tel. + 32 2 238 97 11
Fax + 32 2 231 13 01
memorandum2010@essencia.be
www.essencia.be

Fédération belge des industries chimiques et des sciences de la vie ASBL