

**Focus sur... Belgique— « Ceci n'est pas un Pacte », ou quel mix énergétique pour demain ?**

Les ministres fédéral et régionaux de l'énergie en Belgique viennent de conclure et de rendre public le « Pacte énergétique interfédéral » qu'ils s'étaient engagés à mettre au point en janvier 2017. Il a pour objectif de définir le cadre de la transition énergétique du pays vers une économie bas carbone et sans nucléaire à horizon 2050. L'exercice, complexe, devait notamment déterminer les contours d'un nouveau mix énergétique répondant à plusieurs impératifs : une sortie totale du nucléaire en 2025, conformément à la loi votée en 2003 et en dépit du report des premières fermetures de réacteurs ; une réduction des émissions de CO₂ pour respecter l'Accord de Paris et les objectifs européens en matière de climat et d'énergie ; un approvisionnement en énergie sûr, durable et abordable à horizon 2030.

Le contenu du « Pacte énergétique » confirme la sortie du nucléaire, qui s'échelonne de 2023 à 2025. Le mix énergétique serait basé sur le renouvelable (40 % à horizon 2030, 100 % à horizon 2050), la flexibilité (avec des solutions de stockage et des interconnexions pour l'importation), l'efficacité (dans le bâtiment et dans le transport en particulier). Le gaz viendrait compenser partiellement le nucléaire dans un premier temps puis disparaîtrait progressivement. Les infrastructures nécessaires seraient soutenues par des aides publiques, dans le respect de la réglementation européenne. Enfin, le Pacte compte également sur la R&D et les avancées technologiques pour atteindre ses objectifs.

Cependant, le Pacte ne fait pas état des coûts de cette transition ni de la répartition des contributions pour son financement. C'est la principale raison pour laquelle, si le Pacte a reçu de nombreux soutiens politiques et associatifs, de fortes objections se sont également manifestées, doutant de sa soutenabilité. La FEB (Fédération des entreprises belges), notamment, plaide pour le maintien de deux réacteurs nucléaires au-delà de 2025, au nom des prix de l'énergie et de la compétitivité des entreprises.

Dans ce contexte, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il « prenait acte » du « projet de Pacte », et en a demandé le chiffrage. Le Pacte doit donc être complété d'éléments de financement, qui devraient être connus au cours du premier semestre 2018, afin de permettre aux investisseurs de s'engager pour l'avenir.

Belgique**Réforme de l'ISOC et taxe sur les comptes-titres : deux mesures emblématiques en débat**

La réforme de l'impôt sur les sociétés (ISOC) est prioritaire pour le gouvernement qui a réaffirmé sa volonté d'une entrée en vigueur dès 2018. A la suite d'un avis critique du Conseil d'Etat, qui doute en particulier de la neutralité budgétaire de la réforme, relevant la fragilité des mesures destinées à compenser son coût (estimé à plus de 5Mds€) et, dans une moindre mesure, de la Banque nationale de Belgique, quelques adaptations ont été apportées au dispositif. Elles consistent surtout à anticiper l'entrée en vigueur de certaines mesures de compensation de 2020 à 2019 (dispositions « anti-abus » notamment pour éviter que les bénéfices réalisés en Belgique soient taxés dans des pays à la fiscalité plus avantageuse).

La taxe de 0,15% des comptes-titres au-delà de 500 000€, à forte portée symbolique – souvent décrite comme un prélude à la mise en place d'un impôt sur la fortune – alimente les débats depuis

plusieurs mois, y compris au sein du gouvernement, certains ministres craignant une faille juridique (risque d'une rupture d'égalité en ne taxant pas les comptes-titres au 1er euro) et un impact négatif sur les entreprises familiales et les petits entrepreneurs. Afin de tenir compte des deux avis négatifs successifs rendus par le Conseil d'Etat, des dispositions anti-abus destinées à compliquer l'évitement de la taxe et à en retirer le rendement inscrit au volet recettes du budget 2018 (254 M€), ont été introduites dans la dernière version du texte. Leur portée suscite cependant des interrogations.

Pays-Bas**Enthousiasme des pêcheurs néerlandais suite au vote européen dans le domaine de la pêche électrique**

La pêche par impulsion électrique, qui consiste à envoyer depuis un chalut des impulsions électriques

Suivez-nous sur Twitter :

A Bruxelles : @DGTresor_BE – A La Haye : @FRTreasury_NL

sur les fonds marins pour y capturer des poissons, est interdite par la Commission depuis 1998, mais bénéficie d'une dérogation à titre expérimental depuis 2007. Chaque Etat membre est ainsi autorisé à équiper en électrodes jusqu'à 5% de sa flotte de chaluts « à perche » (des filets fixés à une armature rigide et lestés pour racler les fonds) et uniquement en mer du Nord.

La pêche électrique a connu un début de légitimation le 21 novembre dernier avec la validation par la Commission pêche du Parlement Européen d'un seuil d'équipement à 5% de la flotte d'un Etat membre, tant que les Etats membres n'ont pas décidé conjointement de relever cette limite. Cette décision a fait l'objet de nombreux commentaires des professionnels européens, qui divergent selon le pays. Elle a été très favorablement accueillie aux Pays-Bas, où 79 navires disposent de la dérogation. Ils défendent cette technique comme une alternative moins dommageable que le chalutage de fonds pour l'environnement et l'écosystème marin, en s'appuyant notamment sur les conclusions du *Wageningen Marine Research*. Toutefois, l'extension au-delà de 5% sera soumise à une évaluation environnementale du Conseil scientifique de la Commission européenne (CSTEP).

L'enjeu du « *Truck Platooning* » aux Pays-Bas

Lors de leur Présidence du Conseil de l'Union européenne, les Pays-Bas ont organisé le « *European Truck Platooning Challenge* ». Ce dernier avait permis d'expérimenter des véhicules autonomes et connectés appliqués au transport de marchandises en conditions de trafic réel et sur un parcours transeuropéen.

Le véhicule autonome et connecté, moins polluant et plus sûr, constitue un enjeu dans la course à l'automatisation des ports néerlandais et belges, ainsi qu'une solution adaptée au problème de congestion qui risque d'augmenter avec le Brexit, alors que le report modal de Rotterdam est à près de 50% routier. Dans cette perspective de nouvelles infrastructures ont été ouvertes à Rotterdam en 2017, notamment le *Maasvlakte Plaza*, facilité de stationnement pour les poids-lourds, qui sera le point de départ de l'ensemble des convois futurs.

L'agenda « innovation » de la Métropole Rotterdam-La Haye (*Roadmap to Next Economy*) rappelle ainsi que ce type de véhicule participera à l'amélioration de la sécurité routière (90% des

accidents de poids lourds sont dus à des erreurs humaines) mais aussi à une réduction de la pollution. Le déploiement généralisé des camions automatisés devrait être possible à l'horizon 2020, si les financements nécessaires à la mise en place d'un système pleinement interopérable sont alloués.

En France, la *European Automotive Telecom Alliance* (EATA), envisage de déployer le *truck platooning* dans la métropole lyonnaise courant 2018.

Le marché de l'emploi néerlandais se tend

Porté par une croissance robuste, le marché de l'emploi néerlandais se redresse très rapidement cette année. Il a enregistré au 3^e trimestre son 4^e trimestre consécutif de hausse, soit 223 000 emplois supplémentaires en un an. Le taux de chômage devrait s'établir à 4,9% en 2017, pour descendre à 3,9% en 2018, soit en-dessous du niveau d'équilibre.

Une pénurie de main d'œuvre commence à se faire sentir, accrue par les difficultés de passage des études à l'emploi, et qui devrait s'aggraver dans des secteurs comme la construction, la santé, les TIC, les métiers techniques et l'éducation, jusqu'en 2022 selon une enquête de l'Université de Maastricht.

Cette situation ne devrait pas tarder à alimenter des tensions à la hausse des salaires, favoriser le recours aux travailleurs étrangers, qui font face à des difficultés d'insertion professionnelle, et influencer à la baisse sur le nombre d'autoentrepreneurs, en forte expansion depuis la crise, auxquels des CDI pourraient être plus facilement proposés.

Luxembourg

Des architectes français pour le nouveau quartier général d'ArcelorMittal

C'est le cabinet Wilmotte & Associés qui a remporté le concours lancé par le groupe sidérurgique ArcelorMittal pour la construction de son siège mondial à Luxembourg. Le concept des Français a été retenu parmi une sélection de 8 projets. Le jury était présidé par Aditya Mittal, CFO du groupe et fils du PDG Lakshmi Mittal.

Le nouveau bâtiment, de 16 étages et d'une surface au sol d'environ 55 000 m², valorisera bien entendu l'acier dont il sera composé pour 7 000 tonnes environ. Il devrait être inauguré en 2021.

Copyright

Service économique régional de Bruxelles @DGTresor_BE
Service économique de La Haye @FRTreasury_NL
Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse
(adresser les demandes à bruxelles@dgtresor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité

Les services économiques s'efforcent de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigeront, dans la mesure du possible, les erreurs qui leur seront signalées. Toutefois, ils ne peuvent en aucun cas être tenus responsables de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.