



AVENUE DE LA  
**JOYEUSE ENTRÉE  
BLIJDE INKOMST**  
LAAS

17-21

## NOTE DOCUMENTAIRE

CCE 2020-2271

La vision des experts sur les Sustainable  
Infrastructure Goals et leur financement

CCE  
Conseil Central de l'Economie  
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven  
CRB







## **Note documentaire**

# **La vision des experts sur les Sustainable Infrastructure Goals et leur financement**

### **Auteurs**

**Emmanuel Karel de Bethune** (02/233 88 31)

**Lucie Lobet** (0499/16.75.43)

## Table des matières

<b>Executive summary .....</b>	<b>4</b>
<b>Contexte.....</b>	<b>7</b>

Le secteur de la construction, comme secteur de relance, au profit de l'ensemble de l'économie belge et des objectifs climatiques .....	4
La vision des « Sustainable Infrastructure Goals » : Investissements en infrastructures prioritaires et les leviers à actionner en priorité en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction comme levier de la relance .....	4
Le financement des investissements en infrastructures .....	5
Une politique forte en matière d'investissements publics comme stratégie de relance .....	7
Le concept de « Sustainable Infrastructure Goals » .....	7
Le financement des « Sustainable Infrastructure Goals » .....	8
L'expertise de cinq économistes .....	8
Critère de sélection des économistes sondés .....	8
Fonctionnement du questionnaire et interprétation .....	8

### 1. Le secteur de la construction, comme secteur de relance, au profit de l'ensemble de l'économie belge et des objectifs climatiques..... 9

La relance post-Covid doit se concentrer sur une croissance durable cohérente avec les objectifs climatiques (dont le Green Deal) .....	9
Le secteur de la construction, un secteur de relance post-Covid au profit de l'ensemble de l'économie belge et des objectifs climatiques .....	11
La sauvegarde à long terme des entreprises saines de la construction est un levier de relance important .....	12

### 2. La vision des « Sustainable Infrastructure Goals » ..... 14

2.1 Axes stratégiques et leviers prioritaires à actionner dans le bâtiment .....	15
2.1.1 Axes stratégiques prioritaires dans le secteur du bâtiment .....	15
La rénovation en profondeur du parc de bâtiments, en particulier du parc de logements, est l'axe stratégique prioritaire en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance .....	15
Le déploiement à grande échelle des alternatives renouvelables pour la production de chaud et de froid en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance .....	17
Stimuler l'offre de travail dans le secteur de la construction en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance ..	18
2.1.2 Leviers prioritaires à actionner dans le secteur du bâtiment .....	19
Renforcer les exigences PEB et/ou instaurer des obligations de rénovation en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance .....	20
Révision de la fiscalité immobilière en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance .....	21
Introduction d'une taxe carbone et Community Land Trust en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance ..	22
Elargissement de la TVA réduite sur les opérations de démolition-reconstruction en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance .....	23

2.2 Investissements stratégiques dans les infrastructures .....	26
2.2.1 Infrastructures de mobilité .....	27
Investir dans les infrastructures de mobilité durable, en particulier dans les réseaux de mobilité douce, en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance.....	27
Investir dans les infrastructures de mobilité partagée (« Maas ») en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance .....	29
Diriger les investissements vers l'amélioration de l'efficacité des réseaux existants en termes d'utilisation et d'interconnexion en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance.....	30
2.2.2 Réseaux d'utilité .....	32
Investir dans le renforcement des interconnexions et dans les réseaux de transport/distribution d'électricité et de gaz en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance .....	32
2.2.3 Aménagement du territoire.....	35
Investir dans la création d'espaces publics verts en milieu urbains en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance .....	35
<b>3. Financement des investissements en infrastructures.....</b>	<b>35</b>
Introduire une tarification carbone sur les secteurs non-ETS pour financer les investissements en infrastructure .....	36
Sortir les investissements en infrastructure durable des règles budgétaire de l'UE.....	39
Les investissements en infrastructure doivent être financés (du moins en partie) par les 750 milliards d'euros du plan d'urgence et les autres financements européens débloqués par la BCE .	39
Public Infrastructure Lease Europe (PILE) pour financer les investissements en infrastructure ....	41

## Executive summary

Dans le but d'aider les différents niveaux de pouvoir en Belgique à formuler des objectifs intermédiaires ambitieux d'investissements en infrastructures durables (ou "Sustainable Infrastructure Goals") et à développer ainsi une vision pour une infrastructure la plus neutre possible du point de vue des retombées climatiques à un horizon de long terme, la CCS « Construction » et le secrétariat du CCE ont décidé de collecter l'opinion de cinq économistes (Etienne de Callataÿ, Koen De Leus, Christian Huveneers, Wim Moesen et Leo Sleuwaegen) à travers la conception et la diffusion d'un questionnaire en ligne réalisé par le secrétariat du CCE. Ce questionnaire a été rédigé dans le but de définir les investissements prioritaires en infrastructure et les leviers à actionner en priorité en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction comme levier de la relance. Les différentes pistes pour financer ces investissements y sont également explorées. Les opinions des cinq économistes sondés dans le cadre du questionnaire sont synthétisées ci-dessous.

### ***Le secteur de la construction, comme secteur de relance, au profit de l'ensemble de l'économie belge et des objectifs climatiques***

Selon les économistes sondés, la relance post-Covid doit se concentrer sur une croissance durable cohérente avec les objectifs climatiques. Dans le cadre de cette relance, ils estiment à l'unanimité que le secteur de la construction doit être exploité pleinement comme levier de relance et ce, au profit de l'ensemble de l'économie belge et des objectifs climatiques. La sauvegarde à long terme des entreprises saines de la construction est, entre autres, pour la majorité d'entre eux, un levier de relance important. Il est à souligner que cette vision des experts soutient pleinement la vision des partenaires sociaux du secteur de la construction exprimée à travers le courrier adressé aux sept présidents de partis appelés à former un gouvernement et le Mémoire de la CCS Construction.

Bien que la relance post-Covid doit se concentrer sur une croissance durable cohérente avec les objectifs climatiques, les dépenses qui y sont associées ne doivent pas financer l'ensemble des investissements climatiques, selon C. Huveneers. D'autres sources de financement devront par conséquent être identifiées.

### ***La vision des « Sustainable Infrastructure Goals » : Investissements en infrastructures prioritaires et les leviers à actionner en priorité en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction comme levier de la relance***

Afin d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance, les économistes sondés ont estimé à l'unanimité que les pouvoirs publics doivent miser sur la stimulation de la rénovation profonde des bâtiments, en particulier des bâtiments résidentiels, ainsi que sur le déploiement à grande échelle des alternatives renouvelables pour la production de chaleur et de froid. Les mesures politiques à mettre en œuvre en priorité dans cette perspective sont, selon eux, le renforcement des exigences PEB et/ou la mise en place d'une obligation de rénovation, la modulation de la fiscalité immobilière en fonction de la performance énergétique des bâtiments et l'introduction d'une taxe carbone (ou à défaut, le relèvement significatif de la taxation du mazout et du gaz). Le « Community Land Trust » est une option qui doit être envisagée et développée, selon W. Moesen, pour répondre aux besoins en matière de logements abordables et aux enjeux sociétaux tels que le vieillissement de la population ou la situation précaire de certains groupes. E. de Callataÿ souligne que pour exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le bâtiment comme levier de la relance, il est également crucial de stimuler l'offre de travail dans le secteur en palliant à la pénurie de mains d'œuvre qualifié entre autres par le biais de formations.

Concernant les investissements publics en infrastructure, les économistes sondés ont estimé qu'il fallait investir par ordre de priorité dans les infrastructures de mobilité durable, dans l'amélioration de l'aménagement du territoire (en particulier, dans la création d'espaces verts en milieu urbain), et dans les réseaux d'utilité.

- En ce qui concerne les réseaux d'utilité, les investissements dans le renforcement des interconnexions et dans les réseaux de transport et de distribution d'électricité et de gaz apparaissent comme prioritaires. Ces investissements permettront à nos réseaux de devenir plus flexibles/dynamiques, et ainsi s'adapter au contexte évolutif de la transition énergétique (production croissante d'énergie renouvelable et une augmentation du transport international d'électricité). Le développement des interconnexions permettra notamment à terme d'intégrer l'énergie renouvelable à l'échelle européenne et d'avoir accès aux prix les plus compétitifs, en profitant de la complémentarité du mix de production des pays européens. Il est à noter que les investissements dans les infrastructures de distribution d'eau potable, d'assainissement des eaux usées et de collecter des eaux de pluie sont également apparus prioritaires.
- En matière de mobilité durable, les investissements dans les réseaux de mobilité douce et dans les infrastructures de mobilité partagée figurent en haut de la liste des investissements publics prioritaires en infrastructure. Il est également important de souligner que les économistes sondés ont classé les investissements dans les réseaux ferroviaires et fluviaux, et dans les réseaux routiers, en dernières places du classement des investissements publics prioritaires en infrastructure. Ceci suggère que les investissements prioritaires en matière d'infrastructures de mobilité (durable) ne doivent plus être massivement dirigés vers les réseaux en tant que tels (c.-à-d. vers l'extension de ces réseaux), mais vers les infrastructures et les moyens permettant d'exploiter au mieux les capacités du réseau actuel tels que l'entretien des infrastructures existantes, les infrastructures de mobilité douce, les services de mobilité partagée (« Maas »), les plateformes multimodales et les infrastructures pour les carburants alternatifs.

Tous ces éléments constituent, selon les économistes sondés, les investissements et les axes stratégiques à mettre en œuvre en priorité par les pouvoirs publics afin d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction comme levier de relance et afin de tendre vers une infrastructure la plus neutre possible du point de vue des retombées climatiques à un horizon de long terme. Ils peuvent de ce fait être considérés comme « Sustainable Infrastructure Goals ».

### ***Le financement des investissements en infrastructures***

Selon les économistes sondés, les investissements en infrastructure doivent être financés, du moins en partie, par les financements européens débloqués par la Banque centrale européenne (BCE) dans le cadre de la relance (EU Next Generation, dont le budget s'élève à 1.850 milliards d'euros pour la période 2020-2030) et de la transition écologique (Green Deal, dont le budget s'élève à 1.000 milliards pour la période 2020-2030). Dans ce cadre, L. Sleuwaegen précise que ces financements doivent être dirigés vers des investissements à grand effets multiplicateurs et à grands avantages externes, permettant de construire l'avenir. Vision également partagée par K. De Leus, qui souligne que la politique de relance doit être basée sur des investissements publics combinant un effet et de croissance important avec un impact positif sur le climat.

Il est toutefois crucial de souligner que ces financements européens sont insuffisants pour financer l'ensemble des besoins d'investissements à retombée climatique. Selon les estimations de C. Huveneers, ces besoins atteindraient une fourchette allant d'environ 192 à 292 milliards € (soit 4,25 à 6,5% du PIB) pour la seule économie belge pour la période 2020-2030<sup>1</sup>. Ceci représente une fourchette approximative de 5.727 à 11.863 milliards d'euros pour l'ensemble de l'Union européenne sur la période 2020-2030. Les investissements soutenus par le programme de relance (EU Next Generation) et le budget de l'UE dans le cadre du Green Deal sont par conséquent un début encourageant pour financer les "Sustainable Infrastructure Goals" et la transition vers une économie neutre en carbone, des sources de financement complémentaires devront néanmoins être identifiées. Les pouvoirs publics devront être créatifs pour trouver les montants nécessaires pour financer ces investissements.

Deux instruments de financement prioritaires à mettre place, par les pouvoirs publics, pour financer les investissements en infrastructure et la transition vers une société neutre en carbone ont été identifiés par les économistes sondés. Ils estiment d'une part qu'une tarification carbone doit être instaurée en Belgique dans les secteurs non-ETS, cet instrument permettant de répondre au besoin massif de financement que nécessite la transition vers une économie neutre en carbone, via le prélèvement de la taxe, et de modifier le comportement des consommateurs, via un signal-prix. Les économistes sondés estiment d'autre part que les investissements « intelligents » qui contribuent à la réalisation de la transition vers une économie neutre en carbone, avec tout le renouvellement des infrastructures que cela suppose, devraient échapper aux règles budgétaires de l'UE. Et ce, car les règles budgétaires actuelles de l'UE rendent très difficile, voire impossible, la libération des moyens financiers publics à la hauteur des besoins de financement liées au financement des infrastructures durables et de la transition vers une économie neutre en carbone.

---

<sup>1</sup> Dont 140 à 221 milliards d'euros, soit 3 à 5% du PIB, pour les seuls investissements en bâtiments et en infrastructure de mobilité.



## Contexte

Dans un courrier adressé aux sept présidents de partis appelés à former un gouvernement<sup>2</sup>, les partenaires sociaux du secteur de la construction demandent aux pouvoirs publics d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction comme levier de la relance et ce, au profit de l'ensemble de l'économie belge et des objectifs climatiques, avec une attention particulière pour les habitations durables et l'infrastructure publique. Ce courrier fait notamment suite au Mémoire<sup>3</sup> de la Commission consultative spéciale (CCS) « Construction », publié le 15 mai 2019, dans lequel les partenaires sociaux du secteur de la construction soulignent la nécessité de développer une politique climatique ambitieuse sur les plans économique et social.

### ***Une politique forte en matière d'investissements publics comme stratégie de relance***

Selon les partenaires sociaux du secteur de la construction, une politique forte en matière d'investissements publics durables est le point de départ d'une politique climatique ambitieuse aux niveaux social et économique. C'est pourquoi, ils ont insisté à plusieurs reprises, dans le cadre des travaux de CCS « Construction »<sup>4</sup>, sur les menaces résultant de la baisse et de l'insuffisance des investissements publics en Belgique, et plaident pour l'adoption d'une norme minimale d'investissement, qui augmentera les actifs publics nets d'au moins 1% du PIB par an d'ici 2030 au plus tard, comme c'est déjà le cas chez les meilleurs élèves européens.

La crise du Covid-19 peut, selon eux, être une opportunité pour une stratégie d'investissement belge mûrement réfléchi dans les infrastructures publiques dans le cadre européen, qui pourrait constituer l'aboutissement d'une sortie intelligente de la crise. Et ce, en stimulant la croissance durable par le biais du rétablissement de la confiance dans la construction privée et les investissements dans les infrastructures publiques. En rétablissant la confiance dans la construction privée et les investissements dans les infrastructures publiques, l'économie belge pourra pleinement profiter de l'effet multiplicateur du secteur de la construction pour limiter l'impact budgétaire à long terme. Le secteur de la construction peut jouer un rôle important dans la politique de reprise dans la crise actuelle.

### ***Le concept de « Sustainable Infrastructure Goals »***

Afin de déterminer quels sont les investissements prioritaires en infrastructures, la CCS « Construction » a développé un « Modèle de losange » (ou « double pyramide ») qui se base sur le concept de « Sustainable Infrastructure Goals » (SIG). L'idée principale derrière ce modèle est de définir une série d'objectifs intermédiaires, les « Sustainable Infrastructure Goals », se situant dans les domaines des infrastructures, qui permettront la réalisation des grands objectifs (ou « méta-objectifs ») en matière climatique au niveau international, au niveau européen, et en particulier au niveau belge et au niveau régional, qui conditionnent les politiques à mener notamment en matière de mobilité et d'infrastructure et de rénovation des bâtiments. Le « Modèle du losange » et le concept des SIG sont explicités plus amplement dans la note « Le secteur de la construction : un partenaire pour une politique climatique sociale et économique ambitieuse »<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> [https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2020-12-03-03-05-36\\_doc201698fr.pdf](https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2020-12-03-03-05-36_doc201698fr.pdf)

<sup>3</sup> Conseil central de l'Economie (2019). Mémoire : Le secteur de la construction comme partenaire d'une politique climatique ambitieuse sur les plans économique et social, [CCE 2019-0950](#).

<sup>4</sup> Cf. notamment Avis [CCE 2019-0950](#) « Le secteur de la construction comme partenaire d'une politique climatique ambitieuse sur les plans économique et social » ; Avis [CCE 2018-0086](#) « Pacte national pour les investissements stratégiques II » ; Avis [CCE 2016-1669](#) « Diagnostic des investissements publics en Belgique ».

<sup>5</sup> CCE 2020-2270 - Le secteur de la construction, un partenaire pour une politique climatique sociale et économique ambitieuse

### ***Le financement des « Sustainable Infrastructure Goals »***

La vision des SIG doit ensuite se concrétiser dans un programme d'investissement et d'entretien de nos infrastructures, mises à mal par le manque d'investissements publics en Belgique. Selon les estimations réalisées par C. Huveneers<sup>6</sup>, pour concrétiser les SIG uniquement dans les secteurs du bâtiment et du transport, il faudra réaliser un investissement de 3 à 5% du PIB sur la seule période 2020-2030. Il est donc évident que les pouvoirs publics devront être créatifs pour trouver les montants nécessaires pour financer ces investissements.

### ***L'expertise de cinq économistes***

Dans le but d'aider les différents niveaux de pouvoir en Belgique à formuler des objectifs (intermédiaires) ambitieux d'investissements en infrastructures durables et à développer ainsi une vision pour une infrastructure la plus neutre possible du point de vue des retombées climatiques à un horizon de long terme, la CCS « Construction » et le secrétariat du CCE ont décidé de collecter l'opinion de cinq économistes (Etienne de Callataÿ, Koen De Leus, Christian Huveneers, Wim Moesen et Leo Sleuwaegen) à travers la conception et la diffusion d'un questionnaire en ligne réalisé par le secrétariat du CCE. Le questionnaire « Le secteur de la construction : un partenaire pour une politique de relance climatique, sociale et économique ambitieuse »<sup>7</sup> a été rédigé dans le but de définir les investissements en infrastructure prioritaires et les leviers à actionner en priorité en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction comme levier de la relance. Le questionnaire explore également différentes pistes pour financer ces investissements en infrastructure.

### ***Critère de sélection des économistes sondés***

Le projet s'inscrivant dans la continuité des travaux de la CCS Construction sur les investissements publics, le questionnaire a été envoyé aux économistes qui ont participé au workshop « Pacte National pour les investissements stratégiques », organisé le 4 mai 2018 par le secrétariat du Conseil central de l'Economie. En choisissant de sélectionner un nombre restreint d'économistes à interroger, le secrétariat du CCE a privilégié une approche qualitative plutôt que quantitative, dans le cadre de ce projet. Les économistes sondés n'ont, de ce fait, pas été sélectionnés pour leur représentativité, mais dans l'objectif de générer un échange d'idées sur la vision défendue par la CCS Construction dans son Mémoire<sup>8</sup> et dans son courrier<sup>9</sup> aux 7 présidents des partis qui ont formé le gouvernement.

### ***Fonctionnement du questionnaire et interprétation***

Le questionnaire envoyé aux experts-économistes est composé de quatre parties :

1. Le secteur de la construction comme secteur de relance ;
2. Les axes stratégiques et les leviers prioritaires à actionner dans le secteur du bâtiment ;
3. Les investissements publics prioritaires en infrastructure et ;
4. Les mesures de financement prioritaires en matière d'investissements publics.

---

<sup>6</sup> CCE 2020-2270 Le secteur de la construction, un partenaire pour une politique climatique sociale et économique ambitieuse

<sup>7</sup> Cf. <https://docs.google.com/forms/d/1wX0uRcoVVkLg5cOnK05tGwbG5N4Sv4VbBc7EUoVoKyw/prefill>.

<sup>8</sup> Conseil central de l'Economie (2019). Mémoire : Le secteur de la construction comme partenaire d'une politique climatique ambitieuse sur les plans économique et social, [CCE 2019-0950](#).

<sup>9</sup> [https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2020-12-03-03-05-36\\_doc201698fr.pdf](https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2020-12-03-03-05-36_doc201698fr.pdf)

Dans le but de connaître la perception des experts-économistes sur les différentes thématiques abordées dans le questionnaire, il leur a été demandé de répondre à des questions de type fermées à choix multiples à partir d'échelles sémantiques différentielles allant de 1 à 5 :

Pas du tout d'accord	1	2	3	4	5	Tout à fait d'accord
	0	0	0	0	0	

Pas une priorité	1	2	3	4	5	Priorité absolue
	0	0	0	0	0	

Ne pas adopter	1	2	3	4	5	Adopter en priorité
	0	0	0	0	0	

Afin de classer les infrastructures stratégiques et les leviers à actionner par ordre de priorité, la moyenne des réponses données par les 5 économistes a été calculée pour chaque question. Les scores moyens ont ensuite été triés par ordre décroissant. La proposition ayant obtenu le score moyen le plus élevée est considérée comme la proposition prioritaire.

Pour chaque partie du questionnaire, les économistes sondés ont également eu la possibilité de commenter leur réponse et/ou d'émettre une autre proposition que celles qui étaient proposées via des questions de type semi-ouverte.

## 1. Le secteur de la construction, comme secteur de relance, au profit de l'ensemble de l'économie belge et des objectifs climatiques

*La relance post-Covid doit se concentrer sur une croissance durable cohérente avec les objectifs climatiques (dont le Green Deal)*

**Les économistes sondés s'accordent sur le fait que la relance post-Covid doit se concentrer sur une croissance durable cohérente avec les objectifs climatiques (dont le Green Deal)<sup>10</sup>.**

La Belgique et l'Europe, comme le reste du monde, sont confrontées à d'importants défis climatiques et environnementaux (changements climatiques, épuisement des ressources naturelles, perte de la biodiversité et dégradation des écosystèmes, pollution de l'air et de l'eau, érosion des sols, etc.), qui sont les conséquences de l'activité humaine. Bien que la crise environnementale soit moins visible car plus diffuse et moins rapide qu'une situation épidémiologique telle que la crise sanitaire actuelle, ses effets n'en seront pas moins importants et il en résultera de nouveaux chocs systémiques, dont les impacts seront permanents.

Ceci résulte du fait que la prospérité économique et la santé des écosystèmes sont inextricablement liées. La biodiversité et les écosystèmes (tant terrestres que marins) fournissent des services et constituent un filet de sécurité naturel pour les humains (alimentation, bien être, confort, santé, ...).

<sup>10</sup> A la question « Selon vous, la relance post Covid doit-elle se concentrer sur une croissance durable cohérente avec les objectifs climatiques (dont le Green Deal) ? », quatre des cinq économistes interrogés ont répondu être « Tout à fait d'accord » (5) et un a répondu être « neutre » (3). Le score moyen à cette question s'élève à 4,6.

Les coûts économiques et sociaux de la perte de la biodiversité, de la pollution, de la dégradation des écosystèmes et des ressources naturelles et du changement climatique sont inestimables, tellement ils sont considérables.

Une étude commanditée par la Commission nationale climat (CNC)<sup>11</sup> a toutefois tentée de fournir un bref aperçu des principaux impacts attendus du changement climatique au niveau belge en se focalisant sur certains secteurs (santé, productivité du travail, infrastructure - inondations et sécheresse/chaleur -, énergie, agriculture, sylviculture, services écosystémiques, assurances, impacts transfrontaliers, aspects sociaux) et en y intégrant des estimations des coûts économiques. Selon l'étude, en l'absence de toute nouvelle mesure d'adaptation au climat, les coûts totaux des changements climatiques en Belgique (pour les secteurs analysés) s'élèvent à près de 9,5 milliards d'euros par an, soit 2% du PIB du pays<sup>12</sup>. Les causes principales étant les chaleurs extrêmes, la sécheresse et les inondations.

La perte de la biodiversité (causée entre autres par le changement climatique, la décimation et la dégradation des écosystèmes, la pollution, la déforestation, la surexploitation et l'introduction d'espèces envahissantes, etc.) est en outre l'une des causes des zoonoses (maladies transmissibles entre les animaux et l'homme, tel que le SARS-CoV-2)<sup>13</sup>. Afin de diminuer le risque de nouvelles épidémies, il est crucial d'intégrer les défis environnementaux dans les politiques de court et de long terme.

**Pour éviter de nouveaux chocs systémiques (environnementaux, sanitaires, économiques, sociaux), il est vital de rendre notre société et notre économie plus résiliente et plus durable en associant les considérations sociales, économiques, mais aussi climatiques et environnementales.**

Le « Pacte vert pour l'Europe » ou « Green Deal européen »<sup>14</sup>, lancé lors du sommet mondial sur le climat fin 2019, est la stratégie qui doit aider l'UE « à se transformer en une société équitable et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace et compétitive, en dissociant la croissance économique de l'utilisation des ressources ». Il vise à relever les principaux défis en matière d'environnement, de climat, de biodiversité et de développement durable tout en garantissant l'équité sociale. Les investissements et mesures de cette stratégie seront notamment dirigés vers :

- une vague de rénovation massive du parc de bâtiments européen, les infrastructures et une économie circulaire, génératrice d'emplois locaux ;
- le déploiement de projets d'énergie renouvelable, en particulier éolien, solaire et l'hydrogène propre ;
- des transports et une logistique plus propre, avec notamment l'installation d'un million de points de recharge pour les véhicules électriques et un coup de pouce pour les voyages en train et la mobilité propre dans les villes ;

---

<sup>11</sup> Vito & al. (2020), Evaluation de l'impact socioéconomique du changement climatique en Belgique, étude commanditée par la Commission nationale climat, Résumé à l'intention des décideurs ([lien](#)).

<sup>12</sup> L'étude précise que « ces estimations de coûts sont caractérisées par un niveau élevé d'incertitude, lié à l'incertitude sur les informations climatiques elles-mêmes, aux hypothèses faites pour évaluer les impacts physiques du changement climatique et à l'incertitude lié au coût économique attribué à ces dommages. Néanmoins, les impacts et les estimations de coûts présentés dans la présente étude constituent l'aperçu le plus complet et le plus détaillé qui existe actuellement sur l'impact socio-économique du changement climatique en Belgique » (Source : Vito & al., 2020).

<sup>13</sup> SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement (2020), COVID-19 ET TRANSITION DURABLE : En route pour une politique de relance juste, durable et résiliente. ([lien](#)).

<sup>14</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions, Le Pacte vert pour l'Europe, [COM2019/640 final](#).

- le renforcement du Fonds pour une transition juste pour soutenir la requalification et aider les entreprises à créer de nouvelles opportunités économiques.

Le Green Deal européen constitue l'un des fondements (aux côtés de la transition numérique, de l'autonomie stratégique dans un certain nombre de domaines spécifiques et du renforcement de la sécurité sanitaire) du plan de relance européen, conclu fin juillet 2020, qui vise à réparer les dommages économiques et sociaux causés par la pandémie de COVID-19 (cf. infra).

**La politique de relance post-Covid doit par conséquent non seulement viser à redémarrer notre économie, mais aussi à poursuivre les objectifs climatiques et environnementaux, y compris en matière de biodiversité à moyen et long terme. L'élaboration d'une politique économique s'articulant sur celle de l'UE (« Green Deal ») permettra également à la Belgique de valoriser les opportunités industrielles, sociales et financières (notamment des aides qui pourraient s'élever jusqu'à 5,15 milliards d'euros<sup>15</sup>) qui seront mises en œuvre au niveau européen dans le cadre de son plan de relance.**

**Il est toutefois impératif de souligner que les aides mises en œuvre dans le cadre du plan de relance européen ne couvriraient que très partiellement les besoins financiers au niveau belge (et au niveau européen). Selon les estimations réalisées par C. Huveneers<sup>16</sup>, les seuls besoins de financement à retombées climatiques au niveau belge se situeraient entre 140 milliards et 290 milliards d'euros. Pour de tels besoins de financement au niveau belge, le budget européen de dépenses pour la transition bas carbone sur la période 2020 – 2030 devrait s'élever à une fourchette d'environ 6.000 à 12.000 milliards d'euros. Les 5,15 milliards attribués à la Belgique dans le cadre du plan de relance européen ne sont par conséquent qu'un début.**

*La problématique du financement des « Sustainable Infrastructure Goals », ainsi que la question des financements européens mis à disposition, sont plus largement abordées dans le point 3 « Financement des investissements en infrastructures » de la présente note.*

Il est également à noter que l'économiste C. Huveneers a émis une nuance et choisi la réponse 3 (neutre) en considérant le problème de la capacité de génération d'électricité en Belgique. « *Certes, il faut continuer à encourager les investissements dans les énergies renouvelables, mais les investissements en capacité y coûtent très cher en termes de support public. Je ne crois donc pas qu'on puisse se permettre de surajouter ces dépenses publiques dans les énergies renouvelables aux dépenses liées à la relance post-Covid. En outre, les énergies renouvelables étant intermittentes, elles requièrent un soutien financier de centrales au gaz à cycle ouvert, à titre de back up ; et le gaz est une énergie fossile* ».

***Le secteur de la construction, un secteur de relance post-Covid au profit de l'ensemble de l'économie belge et des objectifs climatiques***

**Dans le cadre de la relance post-Covid, les économistes sondés estiment à l'unanimité que le secteur de la construction doit être exploité pleinement comme levier de relance et ce, au profit de l'ensemble de l'économie belge et des objectifs climatiques<sup>17</sup>.**

<sup>15</sup> Selon une évaluation de la Commission européenne, la Belgique pourra bien compter sur un peu plus de 5 milliards (5,15) d'euros de subsides dans le cadre de Next Generation EU, le plan de relance post-coronavirus imaginé par l'Europe. Ce montant initialement évalué en mai à 5,5 milliards d'euros a été réévalué suite au sommet européen de juillet 2020 visant à mettre d'accord les 27 sur l'instrument de relance à 750 milliards d'euros proposés par la Commission, adossé au budget pluriannuel 2021-2027 de l'UE. Ce montant peut cependant encore quelque peu évoluer, car seuls 70% des subsides disponibles seront alloués sur base de données déjà connues : la croissance et le taux de chômage des dernières années.

<sup>16</sup> CCE 2020-2270 Le secteur de la construction, un partenaire pour une politique climatique sociale et économique ambitieuse

<sup>17</sup> A la question « Êtes-vous d'accord avec le postulat qui stipule que le secteur de la construction doit être exploité pleinement comme levier de la relance et ce, au profit de l'ensemble de l'économie belge et des objectifs climatiques ? », deux des cinq

*La vision des experts sondés soutient pleinement la vision des partenaires sociaux du secteur de la construction exprimée à travers le courrier adressé aux sept présidents de partis appelés à former un gouvernement<sup>18</sup> et le Mémoire de la CCS Construction.*

Des expériences passées ont fait ressortir que le secteur de la construction peut jouer un rôle important dans la politique de reprise dans la crise actuelle. Les partenaires sociaux du secteur de la construction ont, par exemple, noté que pendant la crise bancaire de 2008, le gouvernement avait réussi à stimuler le marché privé de la construction, sur la base de mesures de relance fortes, fondées sur les bases solides du secteur de la construction. Le secteur a ainsi été utilisé en 2008 pour restaurer la confiance des Belges et stimuler la demande pour l'ensemble de l'économie. Or, le rétablissement de la confiance de la population et des entreprises est une condition essentielle à la relance de la consommation et des investissements.

Un euro dépensé dans le secteur de la construction est un euro qui revient à presque 100% aux entrepreneurs, employés et producteurs de matériaux belges. Ce secteur est caractérisé par un effet de multiplicateur important aussi bien du point de vue positif que négatif. Le Bureau fédéral du Plan<sup>19</sup> montre notamment que la construction est un des secteurs qui serait le plus touché et qui aurait le plus grand impact négatif sur le produit intérieur brut (PIB) et l'emploi suite à une augmentation de taxes. A l'inverse une réduction des taxes aurait un effet positif plus important sur la construction que sur d'autres secteurs. Le secteur de la construction est souvent considéré comme un catalyseur de l'économie : si le secteur se porte bien, cela a des retombées positives sur beaucoup d'autres secteurs.

**Le potentiel du secteur de la construction doit être exploité pleinement comme levier de la relance et ce, au profit de l'ensemble de l'économie belge et des objectifs climatiques.**

Il est toutefois à noter que la stratégie de sortie de la crise bancaire de 2008-2009 n'a pas permis de définir une trajectoire pour accroître les investissements publics durables dans les infrastructures. Le manque d'investissements publics est un mal bien connu en Belgique. La CCS « Construction » a régulièrement attiré l'attention des différents niveaux de pouvoir sur ce point dans ses avis<sup>20</sup>.

**À cet égard, la crise du Covid-19 peut être une opportunité pour une stratégie d'investissement belge mûrement réfléchie dans les infrastructures publiques dans le cadre européen. Une stratégie d'investissement conforme aux avis de la CCS « Construction » pourrait constituer l'aboutissement d'une sortie intelligente de la crise.**

***La sauvegarde à long terme des entreprises saines de la construction est un levier de relance important***

**Pour les économistes interrogés, la sauvegarde à long terme des entreprises saines de la construction est un levier de relance important<sup>21</sup>.**

---

économistes interrogés ont répondu « être tout à fait d'accord » (5) et les trois restants ont répondu être « d'accord » (4). Le score moyen à cette question s'élève à 4,4.

<sup>18</sup> [https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2020-12-03-03-05-36\\_doc201698fr.pdf](https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2020-12-03-03-05-36_doc201698fr.pdf)

<sup>19</sup> [https://www.plan.be/uploaded/documents/201406050932280.WP\\_1404\\_10780.pdf](https://www.plan.be/uploaded/documents/201406050932280.WP_1404_10780.pdf).

<sup>20</sup> Avis La CCS « Construction » soutient le Pacte national pour les investissements stratégiques (CCE 2017-1675 & CCE 2018-0086) ; Note documentaire Investissements publics (CCE 2017-1346) ; Note documentaire Politique d'investissements publics en Belgique quelles solutions ? (CCE 2017-2546).

<sup>21</sup> A la question « Selon vous, la sauvegarde des entreprises de construction saines à long terme est-elle un levier de relance important ? » deux des cinq économistes interrogés ont répondu être « tout à fait d'accord » (5), un être « d'accord » (4) et les deux derniers ont répondu « neutre » (3). Le score moyen à cette question s'élève à 4.

Le rapport sur la conjoncture dans le secteur de la construction de juin 2020 de la CCS « Construction »<sup>22</sup>, indique qu'à l'instar de l'ensemble de l'économie belge, le secteur de la construction a été lourdement touché par le tsunami du Covid-19. Il est une réalité que les courbes de conjoncture du secteur de la construction ont connu une baisse sans précédent en avril et mai 2020, qui s'explique par les nettes prévisions à la baisse de la demande et du carnet de commande. Les enquêtes ERMG de la Banque nationale belge (BNB) confirment que cette crise a une amplitude sans précédent et qu'elle n'épargne nullement le secteur de la construction. Le secteur présente toutefois l'avantage que le niveau du carnet de commandes et des permis de construire privés délivrés était relativement élevé avant le début de la crise. Selon le baromètre de la Bouwunie, la fédération des PME de la construction, une reprise a été visible en mai et juin, bien que loin d'avoir atteint le niveau de la pré-corona. Cette reprise, qui continuera un certain temps après la période de vacances, s'explique, selon Gerrit Budts, porte-parole de la Bouwunie, par un arriéré des commandes pré-Covid à rattraper suite à l'arrêt des travaux pendant le confinement. Bien que le travail reste assuré à court terme dans le secteur de la construction, les perspectives pour l'automne et début 2021 sont plus problématiques, car le nombre de nouvelles commandes est bien moins élevé qu'habituellement<sup>23</sup>.

**Sans soutien, le secteur de la construction, qui s'est maintenu jusqu'à présent, risque de se contracter et de subir la crise sanitaire du Covid si la confiance de la population n'est pas restaurée et que le nombre de nouvelles commandes ne repart pas à la hausse. Cette contraction du secteur de la construction se répercutera également sur l'emploi à travers la perte de milliers d'emplois.**

Selon les derniers chiffres de la BNB<sup>24</sup>, bien que la confiance des entreprises se soit redressée en Belgique (tout comme en Europe), la confiance des consommateurs a de nouveau baissé en août pour atteindre son plus bas niveau depuis 1985. L'impossibilité de consommer, les préoccupations sanitaires, les mesures strictes et la crainte de pertes d'emplois ont contribué à cette baisse de confiance des consommateurs et la prolongation de certaines mesures pourrait peser sur le rebond de la consommation des ménages, qui impacte à son tour le chiffre d'affaires des entreprises. Selon la BNB, le chiffre d'affaires des entreprises ne s'est en effet rétabli que partiellement depuis fin mai et devrait rester proche du niveau actuel en 2021. Dans la semaine du 18 août, malgré l'assouplissement des mesures, le secteur de la construction subirait encore une perte de chiffre d'affaires de -11%, ce qui constitue un recul par rapport à la semaine du 23 juin (-5%). Les principales raisons invoquées par les entreprises du secteur de la construction interrogées pour expliquer ces baisses de chiffre d'affaires sont une demande considérée comme trop faible, des problèmes d'approvisionnement, des difficultés à appliquer les règles de distanciation sociale et des problèmes de liquidité. Le chômage économique temporaire se chiffre encore à 5%. De plus, le secteur s'est montré légèrement plus pessimiste ces dernières semaines concernant le nombre de faillites, les prévisions remontant à 5% le 18 août.

**Une partie des chômeurs temporaires pourraient ne pas reprendre le travail. Ceci augmente le risque de hausse du chômage, combiné à la menace d'une augmentation des faillites. Cette situation exige des mesures d'accompagnement spécifiques.**

---

<sup>22</sup> Cf. L'évolution conjecturale dans le secteur de la construction - juin 2020 ([CCE 2020-1266](#)).

<sup>23</sup> Au cours de la même période de l'année dernière, 31% des PME de la construction étaient encore certaines des commandes dans les six mois à venir. Maintenant, ce n'est plus que 19%. La moitié des entreprises ne s'attendent pas à retrouver bientôt un volume de travail normal et prévoient de recevoir moins de commandes en 2021. Cela signifierait une baisse moyenne des ventes d'au moins 33%. (Source : Baromètre Bouwunie)

<sup>24</sup> Lors de la réunion du 7 septembre 2020, la CCS « Construction » a invité la Banque nationale belge à venir présenter les dernières évolutions concernant l'analyse conjoncturelle et les perspectives économiques belges.

**Les dernières perspectives de la BNB renforcent la position des partenaires sociaux du secteur de la construction : la mise en œuvre de politiques visant à restaurer la confiance des consommateurs (et des entreprises) et à s'assurer que la baisse des commandes soit contenue est nécessaire, voire indispensable. Les mesures d'accompagnement spécifiques devraient aussi faciliter le recrutement de travailleurs de la construction qui perdent leur emploi en raison de la crise dans les entreprises à la recherche de travailleurs. Si cela réussit, des secteurs comme la construction vont, tout comme en 2008-2009, aider à sortir les autres secteurs de la crise.**

Il est à noter que les investissements de construction peuvent également contribuer à atteindre les objectifs énergétiques et climatiques. Au vu du nombre important de bâtiments à rénover pour atteindre les objectifs nationaux et régionaux fixés, le secteur de la construction dispose d'un fort potentiel de développement dans les années à venir. Selon diverses études<sup>25</sup>, la Belgique serait un des pays européens qui bénéficieraient le plus d'une politique climatique ambitieuse grâce à la création de 60.000 à 80.000 emplois d'ici 2030 et une hausse du PIB de 1 à plus de 2%. Et cet impact sera particulièrement positif dans le secteur de la construction.

**Il est important d'utiliser les secteurs les moins touchés par la crise sanitaire du Covid et à fort potentiel de développement, comme le secteur de la construction, comme levier de relance.**

## **2. La vision des « Sustainable Infrastructure Goals »**

Comme mentionné dans l'introduction, la crise du Covid-19 peut, selon les partenaires sociaux du secteur de la construction, être une opportunité pour une stratégie d'investissement belge mûrement réfléchi dans les infrastructures publiques dans le cadre européen, qui pourrait constituer l'aboutissement d'une sortie intelligente de la crise. Et ce, en stimulant la croissance durable par le biais du rétablissement de la confiance dans la construction privée et les investissements dans les infrastructures publiques.

Cette vision est notamment partagée par Koen De Leus, qui a déclaré que la politique de relance « doit être basée sur des investissements publics combinant un effet de croissance important avec un impact positif sur le climat »<sup>26</sup>. Pour l'économiste, « c'est le moment idéal pour le gouvernement de lancer des stimuli de grande envergure » et profiter de l'effet multiplicateur.<sup>27</sup>

La présente section vise à déterminer quels sont ces investissements et mesures de relance prioritaires en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction comme levier de la relance. Cette partie du questionnaire est divisée en deux parties : les bâtiments et les investissements en infrastructure publique.

---

<sup>25</sup> Eurofound (2019). Future of manufacturing - Energy scenario : Employment implications of the Paris Climate Agreement, Research Report ([lien](#)) ; Commission européenne (2019); Employment and Social Developments in Europe, Sustainable growth for all : choices for the future of Social Europe, Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg ([lien](#)) ; Climacl, Bureau fédéral du Plan & Oxford Economics (2016). Macroeconomics impacts of the low carbon transition in Belgium – Final report ([lien](#)).

<sup>26</sup> Article de l'Echo du 22 juillet 2020 « A quelles mesures de relance faut-il donner la priorité? », cf. <https://www.lecho.be/opinions/analyse/a-quelles-mesures-de-relance-faut-il-donner-la-priorite/10239998.html>.

<sup>27</sup> « Plus la récession de l'économie est profonde, plus l'effet positif des stimuli est important. Cet effet gagne également en force lorsqu'il n'est pas freiné par une politique monétaire plus rigide » (K. De Leus, Echo, 22/07/20).



## 2.1 Axes stratégiques et leviers prioritaires à actionner dans le bâtiment

### 2.1.1 Axes stratégiques prioritaires dans le secteur du bâtiment

Une liste d'axes stratégiques prioritaires en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance a été soumise aux experts<sup>28</sup>. Les scores moyens obtenus par chaque proposition d'axes stratégiques prioritaires sont illustrés dans le Tableau 2-1.

**Tableau 2-1 : Score moyen obtenu par les axes stratégiques potentiels, proposés dans le questionnaire, en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance**

**Question : Pouvez-vous proposer un niveau de priorité à chacun des axes stratégiques susmentionnés en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance ?**

Axes stratégiques		Score
1	Stimuler la rénovation profonde des bâtiments résidentiels	4,8
2	[Stimuler la rénovation profonde du parc de bâtiments existants]	4,6
3	Déployer à grande échelle des alternatives renouvelables pour la production de chaleur et de froid	4,4
4	Stimuler la rénovation profonde des bâtiments publics	4,2
5	Mettre en place un programme de rénovation ambitieux des logements sociaux	4
6	Poursuivre une politique d'innovation dans le secteur de la construction	4
7	Stimuler la rénovation profonde des bâtiments tertiaires	3,6
8	Stimuler les opérations de démolition-reconstruction	3
9	Augmenter le nombre de nouvelles constructions	3

Remarque : échelle de réponses allant de 1 "Pas une priorité" à 5 "Priorité absolue".

***La rénovation en profondeur du parc de bâtiments, en particulier du parc de logements, est l'axe stratégique prioritaire en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance***

**Selon les économistes sondés, la rénovation en profondeur du parc de bâtiment existants, et en particulier la rénovation en profondeur du parc de logements, est à l'unanimité l'axe stratégique prioritaire en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance.**

<sup>28</sup> La liste comprend les axes prioritaires suivants : augmenter le nombre de nouvelles constructions, stimuler la rénovation profonde du parc de bâtiments existants (avec la distinction suivante : bâtiments résidentiels, bâtiments tertiaires, bâtiments publics), mettre en place un programme de rénovation ambitieux des logements sociaux, stimuler les opérations de démolition-reconstruction, déployer à grande échelle des alternatives pour la production de chaud et de froid et poursuivre une politique d'innovation dans le secteur de la construction.

En Belgique, un potentiel considérable d'économie d'énergie reste inexploité dans le secteur du bâtiment : ce secteur représente 18,9% des émissions de gaz à effet de serre et près de 30% de la consommation d'énergie<sup>29</sup>. Le secteur compte également pour 7% des émissions d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>), 18% des émissions d'oxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), 59% des émissions de particules fines (PM<sub>2,5</sub>) et 44% des émissions de particules (PM<sub>10</sub>)<sup>30</sup>. Les mauvaises performances énergétiques du secteur sont principalement dues au parc immobilier belge ancien - 73% des bâtiments du parc immobilier belge ont été construits avant 1981, soit avant la mise en œuvre des normes énergétiques - et au faible rythme de rénovation et de renouvellement des bâtiments - le taux de rénovation et le taux de nouvelles constructions du parc de bâtiments belge sont actuellement inférieurs à 1% par an, respect. 0,76% et 0,71%.<sup>31</sup>

**Etant donné que les hautes performances des nouvelles constructions ne suffiront pas à modifier le bilan global du stock de bâti, la rénovation du parc immobilier existant est le grand défi du secteur du bâtiment en vue de réussir la transition vers un parc immobilier à consommation d'énergie quasi nulle à l'horizon 2050.**

L'économiste Koen De Leus souligne d'ailleurs, dans un article de l'Echo<sup>32</sup>, que « *mettre l'immobilier aux normes vertes a un effet un peu moins marqué en termes de multiplicateur* » (que les dépenses en R&D dans le domaine de l'énergie propre), « *mais contribue dans une importante mesure à limiter le réchauffement climatique* ».

Atteindre les objectifs climatiques et énergétiques en Belgique nécessitera d'améliorer le taux de rénovation en profondeur du parc immobilier existant. Les Stratégies de rénovation du bâtiment régionales<sup>33</sup> estiment que le taux de rénovation annuel du secteur résidentiel devra passer de moins de 1% à minimum 3% par an pour atteindre l'objectif fixé, pour le secteur résidentiel, à l'horizon 2050 : un facteur EPC maximum moyen de 100 kWh/m<sup>2</sup>. L'objectif à atteindre pour le secteur tertiaire est la neutralité en énergie à l'horizon 2050. Les logements sociaux et les bâtiments publics devront atteindre ces objectifs d'ici 2040.

**En matière de rénovation du parc de bâtiment, les économistes sondés ont estimé qu'il fallait en priorité se concentrer sur la rénovation des bâtiments résidentiels privés (score moyen : 4,8), ensuite sur les bâtiments publics<sup>34</sup> (4,2) et les logements sociaux (4), et pour terminer sur les bâtiments tertiaires privés (3,6).**

---

<sup>29</sup> Chiffres pour 2018. Source : Belgian Federal Climate Change Section of the Federal Public Service Health, Food Chain Safety and Environment (2019). Emissions et absorptions de gaz à effet de serre dans les principaux secteurs 1990-2018 ([lien](#)).

<sup>30</sup> Chiffres pour 2015. Source : SPF, Climact, PwC & SuMa Consulting (2018). Belgian National Debate on Carbon Pricing, p.155 ([lien](#)). Les détails des émissions de polluants atmosphériques issus des secteurs non-ETS (dans le bâtiment) sont également repris dans la note documentaire "Soutenabilité environnementale en Belgique", p.24 ([CCE 2019-0711](#)).

<sup>31</sup> Source : Statbel.

<sup>32</sup> Article de l'Echo du 22 juillet 2020 « A quelles mesures de relance faut-il donner la priorité? », cf. <https://www.lecho.be/opinions/analyse/a-quelles-mesures-de-relance-faut-il-donner-la-priorite/10239998.html>.

<sup>33</sup> « Stratégie wallonne de rénovation énergétique à long terme du bâtiment » ([SPW, 2017](#)) ; « Stratégie de réduction de l'impact environnemental du bâti existant en région de Bruxelles-Capitale aux horizons 2030 et 2050 » ([Bruxelles environnement, 2019](#)) ; « Renovatie Pact 2050 » et « Actieplan voor tertiaire gebouwen » ([VEA](#)).

<sup>34</sup> Le [P.N.I.S](#) (p.62) évalue les investissements totaux pour l'ensemble de la rénovation (nécessaire) en profondeur des bâtiments publics à 17 milliards d'euros à l'horizon 2030 (dont 1,65 milliard d'euros pour les bâtiments publics fédéraux) et à environ 33 milliards d'euros d'ici 2040.

***Le déploiement à grande échelle des alternatives renouvelables pour la production de chaud et de froid en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance***

**Les économistes sondés s'accordent sur le fait que le déploiement à grande échelle des alternatives renouvelables pour la production de chaud et de froid est une priorité en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance.**

En Belgique, bien que le secteur du chauffage et du refroidissement ait amorcé une transition vers des sources d'énergie propres à faible intensité de carbone, la consommation énergétique du parc de bâtiment repose encore essentiellement sur les combustibles fossiles. En 2016, le gaz naturel représentait 41% de la consommation énergétique des bâtiments résidentiels et 40% de la consommation d'énergie des bâtiments tertiaires. Il est le premier combustible du secteur du bâtiment suivi par les produits pétroliers (mazout) qui représentait respectivement 30% et 17% de la consommation énergétique des bâtiments résidentiels et des bâtiments tertiaires. L'électricité, les sources d'énergie renouvelable et les déchets fournissaient le reste de la consommation énergétique du bâtiment. En Belgique, le gaz est la première source d'émissions de GES (40% des émissions du secteur résidentiel et 70% du secteur tertiaire), suivi par le mazout (44% et 24%).

Vu les défis de la transition énergétique et des changements climatiques, les sources d'énergies renouvelables ont un très important potentiel de croissance, dans le secteur du bâtiment comme dans les autres secteurs de l'économie. En Belgique, la part d'énergie renouvelable dans la consommation finale brute d'énergie n'est que de 9%<sup>35</sup>, alors que la Belgique s'est engagée à produire 13% d'énergie renouvelable en 2020, et que la Commission européenne prône un objectif de 30% de renouvelables en 2030, avec un impact vertueux considérable sur l'emploi, le PIB et l'autonomie énergétique.

Au niveau belge, les installateurs d'équipements de production d'énergie renouvelable représentent de plus en plus une activité économique à part entière au sein du monde de la construction. Il s'agit notamment des filières du solaire thermique, du solaire photovoltaïque, des pompes à chaleur et des forages géothermiques, sans oublier l'installation d'éoliennes et d'équipements hydroélectriques. Le secteur a également un rôle important dans la construction, la modernisation et l'entretien des réseaux de transport et de distribution (électricité et gaz) de ces énergies renouvelables. L'économiste Christian Huveneers suggère d'ailleurs, dans les commentaires, « *d'explorer les potentialités du biogaz et de l'hydrogène* » (pour la production de chaleur et du froid) « *avec les implications pour les réseaux de distribution de gaz* ».

Koen De Leus stipule quant à lui que les investissements dans la R&D dans le domaine de l'énergie propre devraient garantir à la Belgique "*une place parmi les acteurs majeurs de ce secteur à marge élevée*". Il souligne également que les dépenses de R&D, notamment dans le domaine de l'énergie propre, "*permettent d'augmenter la productivité, qui à terme est la seule source de croissance pour un pays dont la population active est en déclin*" et que les dépenses de R&D dans l'énergie propre permettront d'éviter que le pays ne "*se retrouve bientôt littéralement dans le noir*".

**Outre la rénovation énergétique des parois des bâtiments, il est par conséquent également crucial d'intensifier les efforts dans le domaine de la décarbonisation des systèmes de production de chaleur et de froid, via une transition vers des technologies à faible intensité carbone dans le secteur du bâtiment et la construction de capacité de production bas carbone.**

---

<sup>35</sup> Chiffre pour 2018, Source : [Eurostat](#), page consultée le 4 septembre 2020.

***Stimuler l'offre de travail dans le secteur de la construction en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance***

**L'économiste Etienne de Callataj recommande de stimuler l'offre de travail dans le secteur de la construction comme « autres » axes stratégiques prioritaires en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance.**

*Dans les commentaires du questionnaire, E. de Callataj précise qu' « aujourd'hui, dans le secteur de la construction, on parle plus de métiers en pénurie que de chômage sectoriel ».*

Selon différents rapports<sup>36</sup>, le secteur de la construction est en effet confronté depuis quelques années à des difficultés de recrutement de personnel qualifié. Ce manque de main d'œuvre qualifiée dans le secteur peut s'expliquer par différents éléments : le manque de formation ou de formation technique, le manque d'attractivité du secteur, la pénibilité du travail et le salaire. Cette pénurie de main d'œuvre risque en outre de s'accroître avec la hausse potentielle de la demande attendue par le secteur suite au rehaussement des exigences de performance énergétique des bâtiments (PEB)<sup>37</sup>, d'entraîner des tensions et de compliquer l'atteinte des ambitions en matière de rénovation fixées par les gouvernements fédéral et régionaux (passer d'un taux de rénovation profonde de 1% à 3%/an).

Selon la Commission européenne<sup>38</sup>, « la pénurie de main-d'œuvre empêche le secteur de la construction d'assumer pleinement le rôle majeur qu'il pourrait jouer dans la concrétisation de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030, en contribuant à la rénovation du parc immobilier ancien et peu performant sur le plan énergétique de la Belgique ». Dans la même logique, la pénurie de main d'œuvre dans le secteur de la construction risque d'affecter l'ajustement optimal des capacités de production aux besoins liés à la relance de l'activité du secteur et d'affecter le potentiel du secteur comme secteur de relance par rapport au rôle optimal qu'il pourrait jouer.

**Afin d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance, il est par conséquent impératif de prendre des mesures pour lutter rapidement contre la pénurie de main d'œuvre et stimuler l'offre de travail dans le secteur de la construction.**

**Autres résultats :**

- Les économistes interrogés s'accordent pour dire que la poursuite d'une politique d'innovation dans le secteur de la construction est une priorité (4), mais pas une priorité absolue, en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance ;

<sup>36</sup> Selon le [Rapport pays 2020](#) (p. 71) de la Commission européenne, la Belgique fait face à une pénurie d'environ 20.000 travailleurs dans le secteur de la construction chaque année. Les travailleurs détachés représentent jusqu'à 20% de la main-d'œuvre du secteur. Selon le [Mémoire 2018](#) (p. 4) de la Confédération Construction, quelque 16.500 offres de travail sont restées vacantes dans le secteur de la construction au troisième trimestre de 2018.

<sup>37</sup> Selon les stratégies de rénovation régionales, une hausse de la demande adressée au secteur de la construction d'un million d'euros se traduirait par la création de 13,5 emplois directs et indirects dans le secteur en Wallonie et à Bruxelles et de 11,3 emplois en Flandre. Au total, cela pourrait représenter 26.725 emplois directs et indirects en Wallonie, 12.900 emplois à Bruxelles (période 2020-2050) et 35.000 emplois en Flandre (période 2025-2040).

<sup>38</sup> Commission européenne (2020), Rapport 2020 pour la Belgique - Semestre européen 2020 : Evaluation des progrès concernant les réformes structurelles, la prévention et la correction des déséquilibres macroéconomiques, et résultats des bilans approfondis au titre du règlement (UE) n° 1176/2011, [SWD 2020/500 final](#).

- L'opinion des économistes sondés divergent quant à l'augmentation des nouvelles constructions et à la stimulation des opérations de démolition-reconstruction comme axes prioritaires en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance. Deux des quatre économistes interrogés ont estimé qu'il s'agit d'« axes prioritaires » (4), deux d'un axe faiblement prioritaire (3) et un qu'il ne s'agit « pas du tout d'une priorité » (1). Cette mesure a, quoi qu'il en soit obtenu le score moyen le plus élevé parmi les mesures incitatives proposées dans le questionnaire comme levier potentiel à actionner en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance. Elle présente en outre une série d'avantages connexes (cf. p. 22)

Il est important de souligner que ce n'est pas parce qu'un axe n'a pas été évalué comme une ultra priorité, qu'il n'est pas une priorité et qu'il ne doit pas être mis en place.

**Tableau 2-2 : Détails des scores moyens obtenus par les axes stratégiques suivants : « Poursuivre une politique d'innovation », « Augmenter le nombre de nouvelles constructions » et « Stimuler les opérations de démolition-reconstruction »**

	Poursuivre une politique d'innovation	Augmenter le nombre de nouvelles constructions	Stimuler les démolitions-reconstructions
L. Sleuwaegen	4	4	4
E. de Callataÿ	4	1	1
W. Moesen	4	3	4
C. Huveneers	3	3	3
K. De Leus	5	4	3
<b>Score moyen</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

### 2.1.2 Leviers prioritaires à actionner dans le secteur du bâtiment

Une liste de leviers à actionner en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance a été soumise aux experts. Les scores moyens obtenus par chaque proposition de leviers à actionner sont illustrés dans le Tableau 2-3.

**Tableau 2-3 : Score moyen obtenu par les leviers potentiels à actionner, proposés dans le questionnaire, en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance**

**Question : Selon vous, lesquelles des mesures susmentionnées doivent être mises en place en priorité par les pouvoirs publics en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance ?**

Mesures prioritaires		Score
1	Renforcement des exigences PEB / Obligation de rénovation	4,4
2	Modulation de la fiscalité immobilière (précompte immobilier, droits de mutation, etc.) en fonction de la performance énergétique	4,4
3	Mise en place d'un passeport bâtiment et d'une feuille de route rénovation pour chaque bâtiment	3,8
4	Baisse de la TVA sur les opérations de démolition/reconstruction	3,4
	Octroi de prêt rénovation à taux zéro	3,4
6	Taux de TVA réduit sur la tranche inférieure (maisons neuves)	3,2
	Mise en place de structure d'accompagnement (par ex. : guichet unique)	3,2
	Renforcement des primes / subsides à la rénovation	3,2
9	Réintroduction et renforcement des déductions sur les prêts bâtiments (par ex. bonus logement)	2,8

Remarque : échelle de réponse, 1 = "Ne pas adopter" ; 3 = "Adopter" ; 5 = "Adopter en priorité"

***Renforcer les exigences PEB et/ou instaurer des obligations de rénovation en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance***

**Selon les économistes interrogés, le renforcement des exigences énergétiques (voir l'instauration d'obligation de rénovation) est, à l'unanimité, une des deux mesures à adopter en priorité par les pouvoirs publics en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de relance.**

Malgré le renforcement des exigences de performance énergétique des bâtiments dans les trois Régions belges, sous l'influence notamment des directives européennes, et les politiques de rénovation incitatives (primes, prêts à taux préférentiels, exemptions fiscales, ...) de ces dernières années, le taux de rénovation du parc de bâtiment belge demeure encore bien trop faible pour pouvoir atteindre les objectifs climatiques. Une impulsion supplémentaire, à travers le renforcement des exigences énergétiques et/ou l'instauration d'obligation de rénovation, peut être l'un des leviers prioritaires à adopter par les pouvoirs publics en vue d'être sur la bonne trajectoire pour atteindre les objectifs climatiques du secteur du bâtiment.

*Dans ce cadre, Région bruxelloise prévoit, par exemple, d'instaurer une obligation pour le propriétaire de bâtiment résidentiel de réaliser, au maximum tous les 5 ans, entre 2030 et 2050, une des cinq recommandations préconisées dans le certificat PEB devenu obligatoire, qui devront être prises afin de permettre au bâtiment d'améliorer sa performance énergétique et d'atteindre, à terme, le plus haut niveau de performance atteignable.*

L'épargne des belges ayant augmenté durant la période confinement<sup>39</sup>, la fixation d'obligation de rénovation peut également permettre d'orienter cette source de financement vers le secteur de la construction, et plus particulièrement le bâtiment, et ainsi être une opportunité en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance dans le contexte actuel de sortie de crise du covid-19.

<sup>39</sup> Selon les chiffres publiés par la Banque nationale de Belgique, les Belges ont déposé plus de 291,5 milliards d'euros sur les comptes d'épargne réglementés en juin 2020, 289,5 milliards en mai 2020 et 285,2 milliards en avril 2020. Selon la BNB, les ménages belges ont pu épargner pas moins de 19,1% de leurs revenus au cours du premier trimestre 2020 (alors que le taux d'épargne n'était « que » de 12,7% au cours du trimestre précédent)

La réorientation collective de l'épargne des belges vers le secteur de la construction, un secteur pourvoyeurs d'emploi local, bénéfique pour le climat, l'environnement et l'économie, à travers l'introduction d'obligation de rénovation/ exigences PEB renforcées, est particulièrement pertinente dans un contexte de relance cohérente avec les objectifs climatiques et environnementaux.

***Révision de la fiscalité immobilière en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance***

**Les économistes sondés estiment que la modulation de la fiscalité immobilière en fonction de la performance énergétique du bâtiment est une des deux mesures à adopter en priorité par les pouvoirs publics en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de relance.**

En Belgique, l'immobilier est soumis à la fois à un impôt sur le capital et à un impôt sur les revenus qu'il produit. Les principaux instruments de la fiscalité immobilière en Belgique sont le revenu cadastral<sup>40</sup>, le précompte immobilier<sup>41</sup> et les droits de mutation<sup>42</sup>. Dans la plupart des cas, ces instruments fiscaux ne privilégient pas l'acquisition de bâtiments performants sur le plan énergétique, la mise en œuvre de travaux améliorant la performance énergétique lors de l'acquisition d'un bien mal isolé, la rénovation profonde.

Actuellement, en Belgique, seule la Flandre a modulé sa fiscalité immobilière en fonction de la performance énergétique des bâtiments :

- depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, un tarif réduit sur les donations est accordé pour les maisons unifamiliales privées et unique, sous condition d'une rénovation majeure dans les 5 ans<sup>43</sup> ;
- depuis le 1<sup>er</sup> juin 2016, une réduction du précompte immobilier est accordée pour une durée de 5 ans lors de rénovations majeures<sup>44</sup>. La réduction s'élève à 50% si le bien atteint un niveau E90 et à 100% si le bien atteint un niveau E60 ;
- depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, des frais d'enregistrement réduits de 6% (au lieu de 7%) sont accordés pour les maisons unifamiliales privées et unique, sous condition d'une rénovation majeure dans les 5 ans<sup>45</sup>. La Région envisage même d'aller plus loin et de diminuer davantage le taux réduit de 6% à 5%.

Ces révisions sont envisagées en Wallonie et à Bruxelles<sup>46</sup>.

<sup>40</sup> Le revenu cadastral (RC) est un revenu fictif qui correspond à la valeur locative moyenne nette d'un an du bien au moment de référence (art. 471 CIR 92), c'est-à-dire au revenu annuel moyen net qu'un immeuble procurerait à son propriétaire s'il était mis en location.

<sup>41</sup> Le précompte immobilier est un impôt régional sur les biens immobiliers (maisons, appartements, terrains, ...), qui est à payer chaque année, qui équivaut à un pourcentage du revenu cadastral indexé et qui varie en fonction de la situation du bien immobilier. Le taux est de 1,25% en Wallonie et en Région de Bruxelles-Capitale et de 2,5% en Flandre. La taxe de base destinée à la région ne constitue qu'une partie du précompte immobilier à payer, les provinces, les agglomérations et les communes ont le droit de majorer cette taxe de base de centimes additionnels.

<sup>42</sup> L'acquisition d'un bien immobilier donne lieu au paiement des droits d'enregistrement (existant), de la TVA (nouvelles constructions), ou encore de droits de succession ou de donation. La détention d'un immeuble implique le paiement du précompte immobilier, en ce compris les additionnels prélevés pour les pouvoirs locaux.

<sup>43</sup> Cf. conditions sur : [https://belastingen.vlaanderen.be/SB\\_tarief-onroerende-goederen-energetische-renovatie-of-verhuring](https://belastingen.vlaanderen.be/SB_tarief-onroerende-goederen-energetische-renovatie-of-verhuring).

<sup>44</sup> <https://www.energiesparen.be/korting-onroerende-voorheffing-voor-ingrijpende-energetische-renovaties>, consulté le 18/03/20.

<sup>45</sup> Cf. <https://www.energiesparen.be/verlaagde-registratierechten-ier>, site web consulté le 18 mars 2020.

<sup>46</sup> Cf. SPW (2017). Stratégie wallonne de rénovation énergétique à long terme du bâtiment & Bruxelles Environnement (2019). Stratégie de réduction de l'impact environnemental du bâti existant en Région de Bruxelles-Capitale aux horizons 2030-2050.

L'économiste Léo Sleuwaegen recommande, dans les commentaires, de commencer par réduire les droits d'enregistrement en fonction de la performance énergétique du bâtiment acheté.

***Introduction d'une taxe carbone et Community Land Trust en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance***

**Outre les propositions formulées dans le questionnaire, deux autres pistes de leviers à actionner en priorité en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance ont été suggérées :**

- **« Introduire la taxe carbone ou, à défaut, relever significativement la taxation du mazout et du gaz » (E. de Callatay) ;**
- **« Fournir la possibilité de séparer l'achat du terrain, par un Community Land Trust, et le bâtiment lui-même (par le nouveau propriétaire) pendant la rénovation, réduisant ainsi le prix d'achat de 1/4 à 1/3 » (W. Moesen).**

Un "Community Land Trust" (CLT) est une structure sans but lucratif dont l'objectif est de permettre à des familles à revenus modestes de devenir propriétaires d'un logement en séparant la propriété du sol (foncier) de celle du logement (bâti). Dans cette formule, le CLT acquiert et gère des terrains et vend uniquement les logements (le bâti). Le terrain/sol reste la propriété du CLT à perpétuité et le bâti devient la propriété des familles. En restant propriétaire du terrain, le "Community Land Trust" permet ainsi aux familles d'acheter seulement le bâtiment à un prix nettement plus abordable, étant donné que la valeur du sol n'est plus prise en compte dans la valeur du bâtiment.

Les droits des propriétaires dans un CLT sont particuliers dans le sens où ils ne sont propriétaires que du bâti / du logement. La revente est possible mais à un prix limité afin que le logement reste abordable génération après génération. En cas de revente, le propriétaire du logement reçoit la valeur de son achat initial et une partie de la plus-value acquise par son bien, le solde est rétrocédé au CLT.

Du point de vue financier, le secteur public doit en général investir pour l'achat des terrains et permettre ainsi la naissance d'un CLT. Les CLT vivent aussi grâce à des dons et l'apport en capital privé.

Ce modèle est développé à Bruxelles depuis 2008, "Community Land Trust Bruxelles" (CLTB)<sup>47</sup>. Le CLTB a actuellement 200 logements en cours de réalisation sur 11 différents terrains dans la Région Bruxelloise.

**Le développement du modèle du « Community Land Trust » est une piste à explorer en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance et de répondre aux besoins en matière de logements abordables ainsi qu'aux enjeux sociétaux tels que le vieillissement de la population ou la situation précaire de certains groupes.**

L'introduction d'une tarification carbone dans les secteurs non-ETS (dont le bâtiment), mesure à adopter en priorité absolue selon les cinq économistes sondés, est traitée dans la partie 3 de la présente note qui porte sur le financement des investissements prioritaires en infrastructure (cf. infra).

---

<sup>47</sup> Cf. <https://cltb.be/fr/>.



***Élargissement de la TVA réduite sur les opérations de démolition-reconstruction en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance***

**La majorité des économistes sondés estiment que l'élargissement de la TVA réduite sur les opérations de démolition-reconstruction à l'ensemble du territoire est une mesure à adopter en priorité par les pouvoirs publics en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de relance. Cette mesure a obtenu le score moyen le plus élevé parmi les mesures incitatives proposées dans le questionnaire (TVA réduite sur la tranche inférieure d'une nouvelle construction, renforcement des primes et subsides et déduction sur les prêts bâtiment).**

Depuis 2007, le taux réduit de TVA (6%) peut être appliqué à la reconstruction d'une nouvelle habitation après démolition d'un ancien bâtiment. L'objectif de cette mesure, prise par le gouvernement fédéral, est de lutter contre les logements inoccupés et l'insalubrité de certains quartiers. La mesure, qui a été temporairement (2009-2010) étendue à l'ensemble du territoire, est actuellement à nouveau limitée à 32 zones urbaines bien définies réparties dans les trois Régions<sup>48</sup>, comme c'était le cas en 2007 et 2008. Pour pouvoir bénéficier de la TVA réduite, les travaux doivent en outre concerner un bâtiment qui, après exécution des travaux, sera utilisé à usage d'habitation privée à titre principal par le propriétaire ou un tiers, par exemple un locataire.

L'élargissement du taux de TVA réduit pour les opérations de démolition-reconstruction à l'ensemble du territoire belge est une mesure qui est régulièrement évoquée, notamment dans le Plan Energie-Climat<sup>49</sup>, pour stimuler les opérations de démolition-reconstruction. L'accord de gouvernement fédéral 2020-2024 prévoit d'ailleurs que le taux de TVA réduit de 6% applicable à la démolition et à la reconstruction de bâtiments sera étendu à l'ensemble du territoire belge, dans le cadre de la politique de logement social. Cette mesure temporaire, approuvée le 30 octobre 2020, prendra effet à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 jusqu'au 31 décembre 2022, sous certaines conditions, qui n'étaient pas d'application dans les 32 zones urbaines :

- Le taux de TVA réduit sera réservé à l'habitation unique et familiale, destiné principalement à un usage privé<sup>50</sup> ;
- La résidence devra être l'unique bien détenu par le maître d'ouvrage ou l'acheteur et, ce pendant une durée de cinq ans<sup>51</sup> ;
- La surface habitable autorisée de l'habitation à reconstruire sera limitée à 200 m<sup>2</sup>.

Cette nouvelle réglementation s'appliquera aussi à la vente sur plan par des promoteurs immobiliers, pour autant que les conditions soient remplies. La construction ou l'achat de logements qui seront loués pendant 15 ans en tant qu'habitations sociales ou via une agence immobilière sociale pourront

---

<sup>48</sup> Les opérations de démolition et reconstruction doivent concerner une habitation située sur le territoire de l'une des 32 zones urbaines suivantes: Alost, Anderlecht, Anvers, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Courtrai, Dendermonde, Etterbeek, Forest, Gand, Genk, Hasselt, Ixelles, La Louvière, Liège, Louvain, Malines, Molenbeek-Saint-Jean, Mons, Mouscron, Namur, Ostende, Roeselare, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Node, Saint-Nicolas, Schaerbeek, Seraing, Tournai, Uccle et Verviers.

<sup>49</sup> Plan national intégré Energie-Climat 2021-2030 (PNEC), Partie A - Contexte, objectifs, politiques et mesures, p. 22, 138, 206, 287 & 329.

<sup>50</sup> Une partie du bien pourra être utilisée à des fins professionnelles. Les secondes résidences et les autres biens acquis en vue d'être loués ne seront pas pris en considération.

<sup>51</sup> Si le maître d'ouvrage ou l'acheteur déménage avant l'échéance, il devra rembourser l'avantage fiscal pour l'année du déménagement et la durée restante avant l'échéance des cinq ans. Il ne sera pas tenu compte des biens hérités en tant que copropriétaire, nu-propiétaire ou usufruitier.

également bénéficier de cette TVA réduite sur la démolition-reconstruction (sans cette mesure la TVA est actuellement de 12% sur ces opérations).

### **Les opportunités de la démolition-reconstruction**

Cette mesure est envisagée par les différents niveaux de pouvoir car les nouvelles constructions après démolition remplacent les anciennes maisons aux performances énergétiques médiocres et au confort insuffisant. L'économiste L. Sleuwaegen a d'ailleurs souligné dans les commentaires que les opérations de démolition-reconstruction doivent être encouragées « *dans le but de solutions respectueuses du climat* ». L'extension du taux de TVA réduit pour la démolition-reconstruction peut ainsi contribuer à éliminer des logements passoires et en mauvais état. La mesure favorise également la densification de l'habitat dans les centres-villes et les villages, le bâti ancien étant souvent situé dans les zones à densifier (dans ou autour des centres d'habitat). Elle peut ainsi aider à relever le défi de l'aménagement du territoire « Stop béton » tel que lancé par les Régions, qui a pour objectif de limiter de 50% puis de 100% les nouveaux terrains constructibles en se réappropriant les centres urbains ou villageois. Une seule unité d'habitat vétuste ou inefficace peut entrer autres permettre le développement d'un projet de taille raisonnable mais présentant plusieurs logements à un prix abordable. L'augmentation de l'offre en logements performants et adéquats aura un effet à la baisse sur les prix des logements. L'objectif d'une telle mesure serait de mieux arbitrer, au cas par cas, l'opportunité d'une rénovation ou d'une reconstruction, sans introduire un biais fiscal artificiel, les travaux de rénovation bénéficiant d'un taux de TVA de 6%.

Selon la Fédération des Développeurs-Constructeurs de Logements, l'effet d'une telle baisse de TVA aura un effet direct sur la production de logements et sur l'emploi dans la Construction. Une étude menée par Steunpunt Wonen<sup>52</sup> a montré que le nombre moyen de bâtiments pour lesquels un permis de démolition a été approuvé a augmenté de plus de 20% dans les villes où le taux de TVA a été réduit. L'étude de la KU Leuven conclut que la baisse de la TVA de 21% à 6% sur les démolitions-reconstructions dans toute la Belgique permettrait d'augmenter le nombre de logements reconstruits de 35%. Au niveau budgétaire, l'élargissement de la baisse de la TVA de 21% à 6% sur les opérations de démolition-reconstruction à l'ensemble du territoire réduira les recettes de la TVA de 444 millions d'euros. Toutefois, en tenant compte de l'augmentation de 35% du nombre de nouveaux logements après démolition, l'augmentation des recettes (para)fiscales compensera, selon l'étude, la perte de recettes liées à la TVA. Avec les revenus additionnels provenant des droits d'enregistrement, l'excédent budgétaire pour l'État s'élèverait à 55 millions d'euros. En outre, la mesure générera également une hausse de l'impôt foncier de 99 millions sur une période de 30 ans.

### **Dans le cadre d'une politique sociale**

Il est important de préciser que l'élargissement du taux de TVA réduit appliqué aux opérations de démolition-reconstruction doit être motivé au niveau européen. La réglementation TVA européenne<sup>53</sup> permet une baisse de TVA pour la démolition-reconstruction uniquement dans la mesure où une telle baisse s'inscrit « dans le cadre de la politique sociale » des Etats-membres. L'application d'une TVA réduite pour les opérations de démolition-reconstruction à l'échelle nationale serait donc possible selon la législation européenne en répondant à des critères sociaux. Afin de cadrer à la législation européenne, il peut par exemple être envisagé de prévoir des conditions relatives aux logements reconstruits après démolition pour pouvoir bénéficier du taux de TVA réduit.

---

<sup>52</sup> Goeyvaert, G. & Buyts, E. (2019), De impact van btw-verlaging naar 6% op sloop en heropbouw, Steunpunt Wonen, KU Leuven ([lien](#)).

<sup>53</sup> Article 98 et annexe III point 10 de la Directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée ([lien](#)).

**Tableau 2-4 : Score moyen obtenu par les potentielles mesures incitatives en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance**

Mesures incitatives	Moy.(5)	Moy.(4)
Baisse TVA démolition/ reconstruction	3,40	4,00
Renforcement des primes à la rénovation	3,20	3,75
TVA réduite tranche inférieure (neuf)	3,20	3,75
Déductions sur les prêts bâtiments	2,80	3,25

Il est à noter que le score moyen relativement faible (3,4) obtenu par la mesure s'explique notamment par le fait qu'un des cinq économistes sondés a attribué le score le plus faible (1) à la mesure. Selon Etienne de Callataÿ, « *il faut absolument éviter tout ce qui est subsides et primes, sous toute forme* ». Dans cette logique, Monsieur de Callataÿ a également attribué un score de « 1 » aux autres mesures incitatives proposées dans le questionnaire : renforcement des primes/subsides à la rénovation, TVA réduite sur la tranche inférieure lors de l'achat d'un bâtiment neuf et déduction sur les prêts bâtiments (cf. Tableau 2-5). L'économiste ajoute que, selon lui, « *les pouvoirs publics doivent créer un cadre général favorable à l'entrepreneuriat, à la formation, à la recherche* », se méfiant des « *règles ciblées par les pouvoirs publics à l'avantage de tel ou tel secteur* ». Le score moyen des quatre autres économistes pour la TVA réduite sur les opérations de démolition-reconstruction s'élève à « 4 ». Il est important de souligner que, dans les deux cas, la mesure a obtenu le score moyen le plus élevé parmi les mesures incitatives proposées dans le cadre du questionnaire (cf. Tableau 2-5).

**Tableau 2-5 : Détails des scores moyens obtenus pour les leviers potentiels à actionner, moins consensuels, en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance**

	Mise en place d'un passport bâtiment pour chaque bâtiment	Baisse TVA démolition/ reconstruction	Octroi de prêt rénovation à taux zéro	Renforcement des primes / subsides à la rénovation	Structure d'accompagn. (par ex. : guichet unique)	TVA réduite tranche inférieure (neuf)	Déductions sur les prêts bâtiments
L. Sleuwaegen	2	4	4	2	2	4	4
E. de Callataÿ	4	1	2	1	3	1	1
W. Moesen	4	5	2	3	4	3	3
C. Huveneers	5	5	4	5	3	5	3
K. De Leus	4	2	5	5	4	3	3
<b>Score moyen</b>	<b>3,8</b>	<b>3,4</b>	<b>3,4</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>2,8</b>

**Autres résultats :**

- Quatre des cinq économistes sondés estiment que la mise en place d'un passeport bâtiment et d'une feuille de route rénovation est une mesure prioritaire à adopter en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance ;
- Les économistes sont plus partagés sur les autres mesures à adopter (en priorité) en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction dans le secteur du bâtiment comme levier de la relance : taux de TVA réduit sur la tranche inférieure de l'achat d'une maison neuve, mise en place de structure d'accompagnement, déductions sur les prêts bâtiment, renforcement des primes et subsides à la rénovation (cf. Tableau 2-5).

## 2.2 Investissements stratégiques dans les infrastructures

Une liste d'investissements dans différentes infrastructures en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance a été soumise aux experts. Ces investissements en infrastructures sont répartis en trois catégories : les infrastructures de mobilité (M), les infrastructures d'utilité (U) et les infrastructures d'aménagement du territoire (A). Les scores moyens obtenus par chaque type d'infrastructure proposé sont illustrés dans le Tableau 3-1.

**Tableau 2-6 : Score moyen obtenu par les axes stratégiques potentiels, proposés dans le questionnaire, en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de relance**

**Question : Pouvez-vous proposer un niveau de priorité à chacun des axes stratégiques susmentionnés en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance ?**

	Axes prioritaires	Score
1	Investir dans les infrastructures de mobilité durable (M)	4,8
2	U : [Investir dans le renforcement des interconnexions]	4,6
3	M : [Investir dans les réseaux de mobilité douce (piste cyclable, ...)]	4,4
4	Investir dans l'amélioration de l'aménagement du territoire (A)	4,2
	A : [Investir dans la création d'espaces publics verts en milieu urbain]	4,2
6	Investir dans les réseaux d'utilité (U)	4
	U : [Investir dans les réseaux de transport/distribution d'électricité et de gaz]	4
	U : [Investir dans les infrastructures de distribution d'eau potable, d'assainissement des eaux usées et de collecte des eaux de pluie]	4
	M : [Investir dans les infrastructures de mobilité partagée]	4
10	U : [Investir dans le LED pour l'éclairage public]	3,8
	M : [Investir dans le réseau de bornes de recharge]	3,8
	U : [Investir dans les réseaux de télécom]	3,8
13	M : [Investir dans les réseaux ferroviaires]	3,6
14	M : [Investir dans les réseaux fluviaux]	3,6
15	M : [Investir dans les réseaux routiers]	3

Légende : A = Aménagement du territoire ; M = Infrastructure de mobilité ; U = Infrastructure d'utilité  
Remarque : échelle de réponses allant de 1 "Pas une priorité" à 5 "Priorité absolue"

## 2.2.1 Infrastructures de mobilité

*Investir dans les infrastructures de mobilité durable, en particulier dans les réseaux de mobilité douce, en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance*

Les économistes sondés estiment à l'unanimité qu'il est essentiel d'investir en priorité absolue dans les infrastructures de mobilité durable, en particulier dans les réseaux de mobilité douce, en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance.

**Tableau 2-7 : Détails des scores moyens obtenus par les axes stratégiques potentiels, proposés dans le questionnaire, en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics dans les infrastructures de mobilité comme levier de relance**

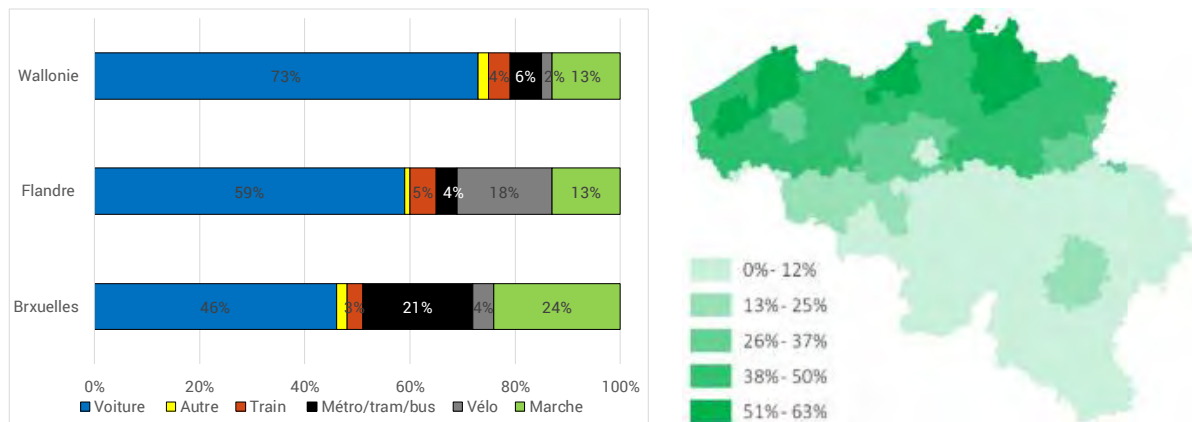
	Réseaux de mobilité douce	Infrastructures de mobilité partagée	Réseau de bornes de recharge	Réseaux ferroviaires	Réseaux fluviaux	Réseaux routiers
L. Sleuwaegen	4	4	4	3	3	5
E. de Callatay	5	3	4	3	3	1
W. Moesen	5	4	4	4	5	4
C. Huveneers	4	4	2	5	4	1
K. De Leus	4	5	5	3	3	4
<b>Score moyen</b>	<b>4,4</b>	<b>4</b>	<b>3,8</b>	<b>3,6</b>	<b>3,6</b>	<b>3</b>

Selon une enquête « Monitor » du SPF Mobilité et Transport<sup>54</sup>, que ce soit en nombre de déplacements ou en distance, le mode le plus souvent utilisé demeure la voiture personnelle. En nombre de déplacements, la voiture représente à elle seule 61% des déplacements, contre 14% pour la marche, 12% pour le vélo et 11% pour les transports en commun (train, métro, tram ou bus). L'étude note toutefois que, depuis 1999, la part en nombre de déplacements de la voiture diminue au profit des transports en commun et des modes actifs (en particulier, l'utilisation du vélo qui a connu une augmentation importante, passant de 8% en 1999 à 12% en 2017).

Il est toutefois à noter que des différences notables sont observées d'une Région à l'autre (cf. Figure 2-1). Le Wallon recourt davantage à sa voiture que le Flamand, au détriment du vélo et des transports en commun. Les Bruxellois utilisent une alternative à la voiture plus d'une fois sur deux, le plus souvent la marche ou les transports en commun (métro, tram, bus).

<sup>54</sup> SPF Mobilité et Transports (2019), Enquête Monitor sur la mobilité des belge ([lien](#)).

**Figure 2-1 : Parts modales par Région du domicile (à gauche, en nombre de déplacements) et Pourcentages de personnes utilisant le vélo au moins une fois par semaine par arrondissement (à droite)**



Les résultats de l'enquête « BeMob »<sup>55</sup> du SPF Mobilité et Transport, réalisée entre le 5 et le 14 juin, montrent que la crise du Covid a affecté les moyens de transport utilisés, le nombre de cyclistes et de piétons ayant augmenté à beaucoup d'endroits durant le confinement<sup>56</sup>. Le pourcentage de travailleurs effectuant leurs déplacements domicile-travail en transports en commun a chuté de 25 % à 11 %, au profit de la voiture (de 56 % à 65 %) et des modes actifs (de 17 % à 22 %). Certains belges envisagent de continuer à se mettre plus au vélo et à la marche après la crise sanitaire, essentiellement pour de nouveaux déplacements récréatifs et pour les déplacements domicile-travail (au détriment des transports en commun). L'enquête s'est également penchée sur les conditions qui inciteraient les individus ayant augmenté leur pratique de la marche et/ou du vélo à poursuivre leurs efforts initiés pendant la crise du Covid. Trois réponses sont ressorties, toutes liées à une adaptation des infrastructures et des espaces :

- Eviter les conflits avec le trafic motorisé en adaptant l'infrastructure (62%) ;
- Eviter les conflits avec piétons / vélos en adaptant l'infrastructure (42%) ;
- Augmenter la part de l'espace public disponible pour la marche ou le vélo (49%).

Une étude commanditée par le Service public de Wallonie (SPW)<sup>57</sup> a en outre démontré que les investissements dans les infrastructures de mobilité douce sont très intéressants d'un point de vue environnemental, mais aussi économique : le rapport estime que la pratique du vélo a un ratio bénéfices/coûts sociétaux élevé, les bénéfices dépassant de 5 à 12 fois les dépenses dans le cas d'une politique volontariste d'augmentation de l'usage du vélo.

<sup>55</sup> SPF Mobilité et Transports (2020), Enquête BeMob : Impact du Covid-19 sur les habitudes de mobilité des belges ([lien](#)).

<sup>56</sup> Concernant la marche, 33 % des répondants ont indiqué se déplacer plus à pied, qu'avant la crise sanitaire du Covid19. Ce pourcentage est de 22 % pour le vélo.

<sup>57</sup> SPW-DGO2, « Evaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie », étude commanditée à Transport & Mobility Leuven et Pro Velo, 2014, p. 49.

Le P.N.I.S. propose d'aménager 600 km d'autoroutes pour vélos, réparties sur les trois régions entre les centres-villes et leur périphérie<sup>58</sup>. Le projet « Schéma de développement du territoire » (SDT)<sup>59</sup> de la Wallonie ambitionne de construire 1.000 km de pistes cyclables sécurisées à l'horizon 2030, et 2.000 km à l'horizon 2050. Le Plan Infrastructures 2020-2026 prévoit dans cet objectif une enveloppe de 250 millions d'euros, dédiée à la mobilité douce. La Flandre a pour ambition d'accélérer les investissements alloués à la réalisation de réseaux d'itinéraires cyclables fonctionnels et d'autoroutes cyclables, en premier lieu autour des villes-centres<sup>60</sup>. Ces investissements s'élèveront à 300 millions d'euros sur la période 2019-2023. Les réseaux cyclistes et piétonniers seront également rendus attractifs. L'objectif est d'assurer des liaisons rapides, sûres et directes entre les noyaux urbains, les pôles d'emploi et les nœuds de transport en commun importants. La Région bruxelloise prévoit également de créer d'ici 2025-2030 un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés pour conforter le rôle du vélo dans la mobilité urbaine<sup>61</sup>. La Région prévoit en outre de créer un réseau d'itinéraires piétons continus reliant des pôles régionaux (gares, métros, hypercentre, etc.) qui permettront de se déplacer à pied sur des distances importantes (30% en 2025 et 60% en 2030).

***Investir dans les infrastructures de mobilité partagée (« Maas ») en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance***

**Quatre de cinq économistes interrogés estiment que les investissements dans les infrastructures de mobilité partagée sont une priorité en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance.**

Les services de mobilité partagée (ou « Mobility as a Service », Maas) font référence à tout un éventail de solutions novatrices de transport qui offrent des choix de transport autres que le transport en commun comme option de substitution à la propriété individuelle de voiture<sup>62</sup>. Cette avancée récente en matière de mobilité s'inscrit dans une tendance sociétale plus large de partage de biens ou services plutôt qu'une logique de possession ou d'usage individuel de ceux-ci, principe même de l'économie de la fonctionnalité. L'émergence de ce nouveau marché composé de fournisseurs offrant des services de mobilité intégrés vient compléter ou remplacer l'utilisation de la voiture grâce à une offre de voyages « sur mesure » proposée par l'intermédiaire d'une plateforme numérique (par exemple une application mobile). Les services de mobilité partagée comprennent plusieurs formes : l'autopartage ou « car sharing »<sup>63</sup> (dont le « free floating »<sup>64</sup>), les services commerciaux de covoiturage (« VTC »), la location de voitures entre particuliers et le covoiturage (ou « car pooling »)<sup>65</sup>. Il est à noter que le concept ne s'applique pas uniquement au transport de personnes, mais aussi au transport de marchandises sous l'appellation « Logistic as a service » (Laas).

<sup>58</sup> Comité stratégique (2018), Pacte National pour les Investissements Stratégiques (P.N.I.S.).

<sup>59</sup> SPW (2019), Schéma de développement du territoire : Une stratégie territoriale pour la Wallonie, version rectificative du 14 mai 2019, p.81 ([lien](#)) ; PNEC, p.156

<sup>60</sup> Plan National intégré Energie Climat 2021-2030, p. 169 (PNEC).

<sup>61</sup> Plan National intégré Energie Climat 2021-2030, p. 374 (PNEC).

<sup>62</sup> Article du secrétariat du Conseil central de l'Economie (2019), Mobility as a Service, publié le 16/09/19 ([lien](#)).

<sup>63</sup> L'autopartage est l'utilisation collective et organisée d'un véhicule par un nombre indéterminé d'utilisateurs et de conducteurs. L'utilisation du véhicule est régie par un contrat-cadre qui détermine les frais de carburant et d'électricité ainsi que les coûts d'utilisation.

<sup>64</sup> Au sein de la mobilité partagée, se trouve notamment le cas de « free floating », où les véhicules sont garés sur la voie publique ou dans un parking mutualisé, les utilisateurs pouvant les localiser grâce à une application. Une fois le trajet effectué, les utilisateurs peuvent laisser le véhicule sur n'importe quel emplacement de stationnement public dans le périmètre d'activité du prestataire de mobilité partagée.

<sup>65</sup> Le covoiturage (ou « carpooling ») est l'utilisation conjointe et organisée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

Les avantages des services de mobilité partagée sont multiples. Ces services permettent notamment d'utiliser de manière optimale les infrastructures, les véhicules et les équipements pour s'assurer la mobilité des personnes et des marchandises en combinant plusieurs modes de transport tout en profitant d'une information en temps réel quant à l'évolution du trajet de l'utilisateur. Le développement de ces nouvelles formes de mobilité s'appuie d'ailleurs sur l'essor du numérique et des technologies de l'information et de la communication (TIC), facilitant l'accès aux données, ce qui permet d'adapter et d'optimiser les déplacements. Ces services permettent également de diminuer l'utilisation de services non intégrés au profit des solutions de transport multimodales utilisées en tant que service, réduisant ainsi les externalités négatives des véhicules motorisés individuels (CO<sub>2</sub>, pollution atmosphérique, congestion routière, ...). Les investissements dans la mobilité intelligente et connectée créeront, de plus, de nombreuses opportunités pour les entreprises actives dans l'industrie technologique, ainsi que pour les fournisseurs de nouvelles solutions de logistique et de mobilité, qui pourront aussi exporter leur savoir-faire à l'étranger.

Afin de développer la « Mobility as a service » en Belgique, le P.N.I.S.<sup>66</sup> propose de faciliter les solutions de mobilité intelligentes à travers la mise en place d'un « data lake » central<sup>67</sup>, la création d'une plateforme/application « Maas », le déploiement de système de transport intelligents (STI) et le soutien aux nouveaux services de mobilité via le soutien à l'innovation et la suppression des obstacles juridiques. Selon les estimations du P.N.I.S., ces investissements représentent entre 1,5 et 2 milliards d'euros ventilés sur la période 2019-2030.

**Quatre des cinq économistes interrogés sont d'avis que les investissements dans le réseau de bornes de recharge sont une priorité en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance.**

Le Pacte National pour les Investissements stratégiques<sup>68</sup> stipule clairement que « *Si l'on entend stimuler l'utilisation des véhicules à l'électricité et au CNG et à terme à l'hydrogène, il est indispensable de prévoir suffisamment de stations de recharge* ». Pour permettre de disposer de suffisamment de stations de recharge pour tous les utilisateurs, le P.N.I.S. estime le montant total des investissements en la matière à quelque 300 millions d'euros d'ici 2030. La présence de stations de recharge en suffisance stimulera les citoyens à acheter des véhicules alternatifs.

***Diriger les investissements vers l'amélioration de l'efficacité des réseaux existants en termes d'utilisation et d'interconnexion en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance***

**Les investissements dans les réseaux ferroviaires et les réseaux fluviaux sont une priorité pour deux des économistes sondés en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance, les trois autres étant neutres sur cette question.**

**Les avis des économistes sondés sont partagés quant aux investissements dans les réseaux routiers. Trois estiment qu'il s'agit d'une priorité en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance. Tandis que les deux autres estiment qu'il ne s'agit « pas du tout d'une priorité ».**

<sup>66</sup> Comité stratégique (2018), Pacte National pour les investissements Stratégiques (P.N.I.S.), p. 65.

<sup>67</sup> « Plateforme unique - au niveau national - où sont compilées les données en temps réel des différents opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures ». (Source : P.N.I.S.).

<sup>68</sup> Comité stratégique (2018), Pacte National pour les Investissements Stratégiques (P.N.I.S.), p.63.



**Les réponses des économistes sondés dans le cadre du questionnaire semblent indiquer que les investissements prioritaires en matière d'infrastructures de mobilité ne doivent plus être massivement dirigés vers l'extension des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, déjà bien développé en Belgique, mais vers l'amélioration de leur efficacité en termes d'utilisation et d'interconnexion. L'idée est de mieux utiliser et de mieux entretenir l'existant, sans pour autant exclure de nouveaux investissements dans le rail, les voies fluviales ou encore dans une mobilité durable, douce ou collective.**

Comme mentionné dans le P.N.I.S.<sup>69</sup>, grâce à ses nombreux kilomètres d'autoroutes, de voies navigables et de voies ferroviaires, le réseau de transport de la Belgique est l'un des plus denses de Belgique. L'attractivité des infrastructures de transport a cependant la cote en baisse d'année en année dans le Rapport mondial sur la compétitivité du Forum économique mondial suite à un niveau d'investissement dans les infrastructures de mobilité particulièrement faible (0,6 % du PIB belge, contre 1% en moyenne au sein de l'UE) et des investissements également faibles dans les transports publics. Il en résulte que l'infrastructure existante accuse un retard considérable au niveau de l'entretien et n'a cessé de se détériorer. Les investissements contrastent de plus avec l'augmentation de la demande de transport prévue par le Bureau fédéral du Plan. Selon les prévisions du BFP<sup>70</sup>, la demande de transport des personnes et la demande de transport de marchandises augmenteront respectivement de 9,8% et de 25,2% entre 2015 et 2040 et la voiture (le camion) restera le moyen de transport le plus largement utilisé tant pour le transport de passagers que pour celui de marchandises. Afin d'éviter d'accentuer les problèmes de congestion en Belgique, déjà bien présents en particulier à Bruxelles et à Anvers<sup>71</sup>, la demande croissante de transport tant de personnes que de marchandises devra être absorbée par les infrastructures de mobilité. Notre pays est, en outre, confronté à un autre défi majeur en termes de mobilité : l'accessibilité (durable) des différentes zones économiques (pôles d'emploi, pôles d'activité économique et centres logistiques) et des zones résidentielles est en constante diminution.

Optimiser l'infrastructure belge des transports nécessite par conséquent des investissements dans l'entretien des chemins de fer, des autoroutes, des voies fluviales, des pistes cyclables et des trottoirs, ainsi que des investissements pour pallier les missing links<sup>72</sup>. Outre le besoin d'entretenir les infrastructures de transport vétustes<sup>73</sup>, l'infrastructure de transport actuelle présente en effet un certain nombre de chaînons manquants (ou missing links) et de goulets d'étranglements et les moyens d'exploiter au mieux ses capacités sont encore trop peu utilisés (y compris l'utilisation de technologies permettant une gestion dynamique du trafic). Plus concrètement, il n'y a pas assez de plateformes multimodales permettant de passer d'un mode de transport à un autre, il y a un manque d'infrastructures pour les carburants alternatifs à plusieurs endroits et le recours à des « quick wins » qui peuvent fluidifier le trafic sur les infrastructures routières (par exemple les marquages au sol, les ondes vertes etc.) est insuffisant. Le passage d'un mode de transport à un autre n'est, en outre, pas une évidence à l'heure actuelle en raison d'un manque d'intégration de l'offre, de l'infrastructure, des tarifs, des horaires, etc. Tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises,

---

<sup>69</sup> Comité stratégique (2018), Pacte National pour les Investissements Stratégiques (PNIS), p. 66.

<sup>70</sup> Bureau fédéral du Plan (2019), Perspectives de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040, Bruxelles : Bureau fédéral du Plan, [www.plan.be](http://www.plan.be).

<sup>71</sup> La Belgique est le pays d'Europe le plus embouteillé au niveau des heures perdues ou des retards, en particulier autour d'Anvers et de Bruxelles. Le nombre moyen d'heures passées chaque année dans les embouteillages en Belgique a augmenté de 35,8 en 2014 à 39,1 en 2017, ce qui fait de la Belgique l'un des plus mauvais élèves de l'UE, après Malte et le Royaume-Uni. Dans les agglomérations urbaines, le retard par conducteur a même grimpé à 48,8 heures en 2017 (Source : [Rapport pays pour la Belgique 2018](#), Commission européenne, 2018).

<sup>72</sup> Conseil central de l'Economie (2017), Pistes afin de réduire davantage les besoins en énergie dans le secteur des transports, [CCE 2020-1750](#).

<sup>73</sup> Le [P.N.I.S.](#) (p.69) estime le coût de l'entretien des réseaux de mobilité existant à environ 9 milliards d'euros.

l'éventail des services de mobilité pouvant couvrir le premier et le dernier kilomètre peut encore être élargi. L'offre de titres de transport et de tarifs multimodaux peut également être développée.<sup>74</sup>

**Suite à ces constats, il apparaît évident que les investissements prioritaires en matière d'infrastructures de mobilité ne doivent plus être massivement dirigés vers l'extension des réseaux de transport, mais vers les infrastructures et les moyens permettant d'exploiter au mieux les capacités du réseau actuel : missing links, plateformes multimodales, infrastructures de mobilité douce (cf. supra), infrastructures pour les carburants alternatifs (cf. supra), services de mobilité partagée (« Maas », cf. supra), « quick wins », etc.**

Le P.N.I.S. estime les investissements nécessaires pour développer des réseaux et des services de transport intégrés permettant d'améliorer l'accès aux villes et aux zones logistiques (création de plateformes multimodales, RER, etc.) à 13 milliards d'euros (dont environ 7 milliards d'euros proviennent d'investissements dans les infrastructures ferroviaires pour les marchandises et les personnes, environ 2 milliards d'euros dans les voies navigables et 3 milliards d'euros dans d'autres projets de transport).

**Les précédents constats mettent en évidence la nécessité de mieux utiliser et de mieux entretenir les réseaux et les infrastructures de transport existants, sans pour autant exclure de nouveaux investissements dans le rail, les voies fluviales ou encore dans une mobilité durable, douce et/ou collective.**

Les investissements dans le rail sont par exemple évidemment indispensables en vue d'une transition vers une mobilité fluide et durable. Les investissements prioritaires doivent toutefois concerner l'amélioration de l'accessibilité des gares et des trains en vue d'une mobilité multimodale, la suppression des missing links, la mise en service de capacités supplémentaires de transport (par ex. : achat de nouveau matériel roulant), ainsi que l'amélioration du service (ponctualité, confort, offre de service, ...), et non le surdéveloppement du réseau actuel.

## **2.2.2 Réseaux d'utilité**

***Investir dans le renforcement des interconnexions et dans les réseaux de transport/distribution d'électricité et de gaz en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance***

**Les économistes sondés estiment à l'unanimité qu'il est essentiel d'investir en priorité absolue dans le renforcement des interconnexions en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance. Des investissements dans les réseaux de transport et de distribution d'électricité et de gaz seront aussi nécessaires.**

---

<sup>74</sup> Ces constats sont extraits de l'avis suivant : Conseil central de l'Economie (2020), Vers une mobilité durable, Les défis de l'économie belge, [CCE 2019-2101](#), p.61.

**Tableau 2-8 : Détails des scores moyens obtenus par les axes stratégiques potentiels, proposés dans le questionnaire, en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics dans les réseaux d'utilité comme levier de relance**

	Renforcement des interconnexions	Réseaux de transport/distri d'électricité et de gaz	Infrastructures de distribution/assainissement/ collecte d'eau	LED pour l'éclairage public	Réseaux de télécom
L. Sleuwaegen	5	3	3	3	5
E. de Callataÿ	5	5	5	5	1
W. Moesen	4	4	5	4	4
C. Huveneers	5	5	4	3	4
K. De Leus	4	3	3	4	5
<b>Score moyen</b>	<b>4,6</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3,8</b>	<b>3,8</b>

Comme le Pacte National pour les investissements Stratégiques (P.N.I.S.)<sup>75</sup> le mentionne, « le marché de l'énergie fait face à de nombreux défis : réduire les émissions de gaz à effet de serre, déployer les énergies renouvelables, flexibiliser le système énergétique, assurer un approvisionnement suffisant en énergie à des prix compétitifs ».

Le contexte évolutif de la transition énergétique, caractérisé par une production d'énergie renouvelable croissante et une augmentation du transport international d'électricité, requiert toutefois une nouvelle configuration du réseau à haute tension belge<sup>76</sup>. Le 1<sup>er</sup> pilier du Plan de Développement du réseau de transport fédéral 2020-2030 d'Elia<sup>77</sup> prévoit ainsi le renforcement et l'élargissement du réseau interne 380 kV en vue d'intégrer la production intérieure d'énergie renouvelable, de raccorder de nouvelles unités de production et de transporter des flux électriques internationaux supplémentaires. Le 2<sup>ème</sup> pilier prévoit les projets d'investissement concrets sur le réseau électrique à très haute tension (380 kV) incluent le renforcement du réseau électrique interne, l'intégration d'une production éolienne offshore supplémentaire.

Bien que la Belgique se soit déjà fortement investie ces dernières années dans le renforcement du niveau d'interconnexion électrique avec ses pays voisins<sup>78</sup>, le troisième pilier du Plan de développement fédéral pour la période 2020-2030 prévoit le renforcement et l'élargissement de la capacité d'interconnexion (renforcement des interconnexions existantes avec la France et les Pays-Bas, renforcements des corridors 380 kV intérieurs existants, 2<sup>ème</sup> connexion CCHT avec la Grande-Bretagne, 2<sup>ème</sup> connexion CCHT avec l'Allemagne, etc.) dans le but d'intégrer l'énergie renouvelable à l'échelle européenne et d'avoir accès aux prix les plus compétitifs sur le marché international qui se charge de la convergence des prix. Avec ce plan, la capacité d'importation maximale de la zone belge de dépôt des offres passera ainsi de 5500 MW à 7500 MW entre 2018 et 2023<sup>79</sup>. Ces interconnexions permettront à terme de profiter de la complémentarité du mix de production des pays européens.

**Selon Elia, la mise en œuvre du Plan de développement fédéral 2020-2030 représente dans sa totalité un montant d'investissement d'environ 5 milliards d'euros, réparti sur une période de 10 ans. Le P.N.I.S. évalue les investissements en électricité à 2,3 milliards d'euros pour la période 2018-2022.**

<sup>75</sup> Comité stratégique (2018), Pacte National pour les Investissements Stratégiques, disponible via le lien suivant : [https://www.npsi-pnis.be/sites/default/files/report\\_full\\_fr\\_web\\_final.pdf](https://www.npsi-pnis.be/sites/default/files/report_full_fr_web_final.pdf).

<sup>76</sup> Elia (2019), Plan de développement fédéral du réseau de transport 2020-2030 ([lien](#)).

<sup>77</sup> Cf. <https://www.elia.be/fr/infrastructure-et-projets/plans-investissements/plan-de-developpement-federal-2020-2030>.

<sup>78</sup> Plan National intégré Energie Climat 2020-2030, Partie A, p.119 ([PNEC](#)).

<sup>79</sup> La Belgique, avec un taux d'interconnexion électrique de  $\pm 21\%$  en 2020, a d'ores et déjà atteint l'objectif Européen 2030 (à savoir 15%). Si tous les projets identifiés dans le plan de développement sont réalisés, le niveau d'interconnexion atteindra  $\pm 30\%$  à l'horizon 2030 (Source : [PNEC](#)).

Dans le contexte de la transition énergétique, de nombreux producteurs, mais aussi des particuliers et des entreprises, investissent dans la production d'énergie renouvelable<sup>80</sup>. Or, l'insertion massive des énergies renouvelables sur les réseaux électriques pose des problèmes d'ordre technique, qui auront un impact important sur les réseaux de distribution d'électricité. D'une part, l'intégration de la production décentralisée conduit à un fonctionnement bidirectionnel des réseaux électriques, traditionnellement conçus pour n'acheminer l'énergie que dans un sens, faisant émerger des besoins de renforcement. D'autre part, un taux de pénétration élevé des énergies renouvelables intermittentes peut être la source de déséquilibre du système électrique. Pour s'adapter à l'émergence de la production d'énergie renouvelable décentralisée et des communautés énergétiques au niveau local, nos réseaux électriques doivent évoluer et devenir plus flexibles / dynamiques.

**Par conséquent, des investissements supplémentaires s'imposent dans les réseaux de distribution pour les renforcer et les rendre plus flexibles. Les investissements pour la distribution sont estimés, par le P.N.I.S à 1 milliard d'euros par an pour les dix prochaines années.**

La Belgique dispose déjà d'un réseau de gaz naturel performant et solidement développé, où une solide infrastructure interne est complétée par des interconnexions avec tous les pays voisins. Le gestionnaire du réseau de transport belge, Fluxys, détient également d'importantes participations dans des projets clés à travers l'Europe de Centre-Ouest, ce qui offre une flexibilité supplémentaire et profite à la sécurité d'approvisionnement. Des investissements supplémentaires dans le réseau de gaz naturel sont toutefois nécessaires afin de<sup>81</sup> :

- conserver l'intégrité de l'infrastructure de transport du gaz naturel, et d'adapter et de moderniser l'infrastructure (67%) ;
- de financer des initiatives en matière de gaz naturel liquéfié (GNL) et des projets transfrontaliers (26%) ;
- couvrir l'évolution de la capacité mise à disposition des utilisateurs finaux (7%).

**Fluxys évalue ces projets d'investissement à un montant total de 549 millions d'euros pour la période 2018-2027. Le P.N.I.S estime les investissements en gaz à 670 millions d'euros pour la période 2017-2026.**

A l'horizon 2050, le régulateur pour le transport de gaz (la CREG) prévoit cependant un amortissement complet des canalisations de Fluxys, conséquence de la volonté du retrait des énergies fossiles à long terme. Il en va de même pour le réseau de distribution de gaz de la Région de Bruxelles-Capitale : le gouvernement régional a décidé de réduire la consommation de gaz dès 2030 et de mettre fin à l'utilisation du gaz en 2050.

---

<sup>80</sup> Conseil central de l'Economie (2020), Les défis de l'économie belge : La transition énergétique vers une économie bas carbone, tout en garantissant la sécurité d'approvisionnement et des prix compétitifs, p.51, [CCE 2019-2101](#) ; Comité stratégique (2018), Pacte National pour les Investissements Stratégiques ([P.N.I.S](#)).

<sup>81</sup> Plan National intégré Energie Climat 2020-2030, Partie A, p. 394 ([PNEC](#)).

### 2.2.3 Aménagement du territoire

*Investir dans la création d'espaces publics verts en milieu urbains en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance*

**Quatre des cinq économistes sondés estiment que les investissements dans l'aménagement du territoire et la création d'espaces publics verts en milieu urbain sont une priorité absolue en vue d'exploiter pleinement le potentiel du secteur de la construction via les investissements publics comme levier de la relance.**

La question de l'arbre, ou plus largement celle de la nature (pelouses, parcs et squares, façades végétales, ...), en ville constitue un axe de plus en plus central dans les politiques urbaines d'aménagement du territoire. Et ce, car les arbres :

- épurent et améliorent la qualité de l'air en stockant le CO<sub>2</sub> et en absorbant les particules fines;
- jouent un rôle de climatiseur à l'échelle urbaine, permettent de diminuer la température en milieux urbains et ainsi éviter les îlots de chaleur urbains<sup>82</sup> (en été) et permettent de limiter l'impact des vents froids (en hiver) ;
- permettent de limiter les risques d'inondation en absorbant l'eau ;
- sont un abri pour les animaux et les insectes, ce qui permet de maintenir la biodiversité urbaine.

La création d'espaces publics verts en milieu urbain a de plus un effet bénéfique sur la santé tant physique que psychique de l'homme. La crise sanitaire liée au Covid, et le confinement qui en a résulté, ont d'autant plus mis en avant la valeur des espaces verts pour la santé mentale et le bien-être physique de la population, en particulier dans les quartiers densément bâtis.

Dans ce contexte, la Flandre va planter 10.000 hectares d'ici à 2030, la Wallonie va planter 4.000 km de haies et la Ville de Bruxelles a lancé son Plan Canopée<sup>83</sup> qui vise à développer et à protéger le patrimoine arboré public. Des initiatives inspirantes existent également dans certaines villes européennes. La ville de Milan s'est, par exemple, engagée à planter 3 millions d'arbres en dix ans, d'ici 2030, en vue d'abaisser la température de 2 à 3 degrés dans la ville, d'améliorer la qualité de l'air et de lutter contre le réchauffement climatique.

## 3. Financement des investissements en infrastructures

Selon les estimations réalisées par C. Huveneers<sup>84</sup>, pour concrétiser les SIG uniquement dans les secteurs du bâtiment et du transport, il faudra réaliser un investissement de 3 à 5% du PIB sur la seule période 2020-2030. Cette évaluation des besoins montre qu'il est nécessaire d'investir massivement et rapidement, en réalisant d'importants investissements publics et privés au niveau national, dans les bâtiments et les infrastructures durables. Il est donc évident que les pouvoirs publics devront être créatifs pour trouver les montants nécessaires pour financer ces investissements.

<sup>82</sup> Parce que les villes sont majoritairement bétonnées, elles absorbent en général plus de chaleur que les campagnes, ce qui les rend plus étouffantes en cas de vague de chaleur, c'est ce qu'on appelle l'effet d'îlots de chaleur urbains.

<sup>83</sup> Cf. <https://www.bruxelles.be/plan-canopee-2020-2030>.

<sup>84</sup> CCE 2020-2270 Le secteur de la construction, un partenaire pour une politique climatique sociale et économique ambitieuse

Dans cette optique, une liste de sources de financement potentielles pouvant être utilisées pour financer les investissements en infrastructures prioritaires précitées a été soumise aux experts. Les scores moyens obtenus par chaque type d'infrastructure proposé sont illustrés dans le Tableau 3-1.

**Tableau 3-1 : Score moyen obtenu par les instruments de financement prioritaires, proposés dans le questionnaire, en vue de financer les investissements en infrastructure**

**Question : Selon vous, comment l'Europe doit-elle traiter les investissements en infrastructure ? De nouveaux instruments doivent-ils être mis en place pour financer ces investissements en infrastructure ?**

	Source de financement	Score
1	Instaurer une tarification carbone sur le non-ETS	4,8
2	Sortir complètement les investissements en infrastructure durable des règles budgétaires de l'UE*	4,4
3	Diriger les 750 milliards d'euros du plan d'urgence vers le financement des investissements en infrastructure	4,2
4	Financement européen (via la BCE)	4
5	Revoir complètement les règles budgétaires européennes	3,6
6	Appel au financement privé	3,4
7	Favoriser les partenariats publics-privés (PPP)	3,2

\* Concernant la sortie des investissements en infrastructure durable des règles budgétaires de l'UE, quatre propositions étaient incluses dans le questionnaire : sortir partiellement les investissements en infrastructure (3,2), sortir complètement les investissements en infrastructure (3,4), sortir partiellement les investissements en infrastructure durable (3,6), sortir complètement les investissements en infrastructure durable (4,4). Seule la proposition ayant obtenu le score le plus élevé a été retenue dans le présent tableau.

Remarque : échelle de réponses, 1 = "Ne pas adopter" ; 3 = "Adopter" ; 5 = "Adopter en priorité"

	Instaurer une tarification carbone sur le non-ETS	Sortir cplt les invst en infrastr. durable des règles budg.	750 milliards d'euros du plan d'urgence	Financement européen (via la BCE)	Revoir complètement les règles budgétaires de l'UE	Appel au financement privé	Favoriser les partenariats publics-privés (PPP)
L. Sleuwaegen	4	5	5	5	5	4	4
E. de Callatay	5	3	3	4	1	1	1
W. Moesen	5	5	5	2	5	3	3
C. Huveneers	5	4	4	5	3	4	3
K. De Leus	5	5	4	4	4	5	5
	<b>4,8</b>	<b>4,4</b>	<b>4,2</b>	<b>4</b>	<b>3,6</b>	<b>3,4</b>	<b>3,2</b>

**Introduire une tarification carbone sur les secteurs non-ETS pour financer les investissements en infrastructure**

**Les économistes sondés soutiennent à l'unanimité l'instauration d'une tarification carbone en Belgique dans les secteurs non-ETS. Selon eux, cet instrument doit être introduit en priorité en vue de financer les investissements en infrastructure durable.**

Contrairement aux secteurs du système d'échange de quotas d'émissions de carbone (SECQE-UE ou « EU-ETS » - « Emission Trading Scheme », en anglais), les secteurs dits « non-ETS » ne sont pas soumis à un prix carbone mais régis par des objectifs européens, définis dans les Paquets « Energie/Climat », laissant à chaque pays membre la gestion de son marché propre. Dans ce cadre, la Belgique s'est engagée à réduire ses émissions non-ETS de 15% d'ici 2020 et de 35% d'ici 2030.

Parmi les instruments potentiels, la tarification carbone est un moyen qui suscite un intérêt croissant pour atteindre les objectifs climatiques non-ETS auxquels la Belgique a souscrit. P. Wunsch, gouverneur de la Banque nationale belge a, de plus, précisé lors de la présentation du dernier rapport annuel de la BNB que « *Tant qu'on n'a pas une assurance sur le prix du CO<sub>2</sub>, sur une taxe ou sur les réglementations, on n'aura pas une vraie solution aux problèmes de la transition* »<sup>85</sup>. Cet intérêt croissant pour cet instrument résulte du fait qu'il permet de répondre, du moins en partie, tant à la diminution des émissions de gaz à effet de serre qu'au besoin massif de financement que nécessite la transition vers une économie bas carbone. Selon la Banque mondiale<sup>86</sup>, l'introduction d'une tarification carbone représente même un des principaux moyens de financement de la transition vers une économie sobre en carbone en fournissant aux autorités publiques une nouvelle source de financement via le prélèvement de la taxe. Cet instrument permet également de modifier le comportement des consommateurs, via un signal-prix. Selon le climatologue van Ypersele « *le langage du prix est un outil très puissant pour faire changer les choses. Si une activité peu vertueuse devient plus chère, les gens glisseront automatiquement vers les plus vertueuses* ». Il est important de souligner qu'il faudra aussi s'assurer que l'instauration d'une tarification carbone ne crée pas des problèmes sociaux et que les plus défavorisés ne subissent pas un impact disproportionné d'une hausse du prix des combustibles fossiles. Les dépenses énergétiques des ménages défavorisés représentent en effet une part plus importante de leur dépenses totales (par rapport aux ménages aisés). De plus, ces ménages ne disposent pas (et n'ont pas accès à) des moyens financiers suffisants pour investir dans la réduction de leur consommation énergétique et dans des technologies alternatives aux énergies fossiles. Sans mécanismes de soutien adaptés, l'instauration d'une tarification carbone dans les secteurs non-ETS risque par conséquent d'accentuer la paupérisation de certains groupes de la population.

Lors du débat national sur la tarification carbone<sup>87</sup>, qui s'est tenu fin juin 2018, un consensus a également émergé entre les parties prenantes belges, issues du monde entrepreneurial, administratif, associatif et syndical sur la nécessité de mettre en place en Belgique une tarification du carbone dans les secteurs non-ETS. Le débat, qui s'est essentiellement focalisé sur le secteur du bâtiment et sur le secteur du transport, a conclu que l'instauration de la tarification carbone permettrait de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre, d'inciter les citoyens à investir dans les solutions bas carbone et de dégager des recettes fiscales de quelques 2,6 milliards d'euros (M€) sur base annuelle en 2030.

Bien qu'un consensus n'ait pas pu être atteint quant aux modalités d'instauration de cette tarification carbone, ainsi qu'à l'utilisation des recettes en provenant, des pistes ont été évoquées lors du débat :

- Dans le secteur du bâtiment, le débat sur la tarification carbone propose d'introduire un prix du carbone sous la forme d'une composante supplémentaire des droits d'accises sur les combustibles fossiles du bâtiment (gasoil et gaz naturel). La hausse des prix des énergies

---

<sup>85</sup> Rtbf, L'objectif de neutralité carbone, un « choc pétrolier » sur trente ans pour la Banque Nationale, article publié le 14 février 2020, [https://www.rtbf.be/info/economie/detail\\_l-objectif-de-neutralite-carbone-un-choc-petrolier-sur-trente-ans-pour-la-banque-nationale?id=10431744](https://www.rtbf.be/info/economie/detail_l-objectif-de-neutralite-carbone-un-choc-petrolier-sur-trente-ans-pour-la-banque-nationale?id=10431744).

<sup>86</sup> World Bank (2015), Overview of decarbonizing development, World Bank publication : Washington, <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Climate/dd/decarbonizing-development-report.pdf>.

<sup>87</sup> SPF & al. (2018), Belgian National Debate on Carbon Pricing - [Final report](#). Les principales conclusions du débat national sur l'instauration d'une tarification carbone dans les secteurs non-ETS sont reprises dans la note documentaire du secrétariat du CCE « L'instauration d'une tarification carbone en Belgique » ([lien](#)).

fossiles, qui en découlera, incitera d'une part, les acteurs économiques à investir dans la rénovation de leurs bâtiments en vue de limiter leur consommation énergétique et de réduire leur facture énergétique. Ceci aura pour conséquence d'augmenter le taux de rénovation du parc immobilier existant. D'autre part, la hausse des prix des énergies fossiles stimulera les investissements réalisés en vue de faire évoluer les technologies de chauffage vers des technologies respectueuses de l'environnement (pompes à chaleur, etc.).

La trajectoire intermédiaire de tarification carbone proposée mènerait à une contribution de 32 euros par ménages en 2020 et de 127 euros en 2030. Les recettes de la tarification carbone dans le secteur du bâtiment s'élèveraient, selon les estimations, à un budget cumulé de 23,5 milliards d'euros d'ici 2050 au niveau belge. Plusieurs pistes ont été avancées, lors du débat, pour une bonne utilisation de ces recettes financières : soutien des ménages précarisés, programmes de rénovation pour les ménages, politiques spécifiques pour soutenir les PME.

- Dans le secteur du transport, le débat sur la tarification carbone propose d'introduire un prix du carbone sous la forme d'une composante supplémentaire des droits d'accises sur les combustibles fossiles qui s'appliquerait à tous les véhicules de manière indistincte ou par le biais d'un système de redevance kilométrique. La hausse des prix des énergies fossiles, qui découlera de l'application de ces options, favorisera, d'une part, la rentabilité des investissements dans les véhicules alternatifs tels que les voitures électriques. Cette hausse des prix stimulera, d'autre part, les investissements nécessaires pour rendre les solutions alternatives pour le fret économiquement viables et pour accroître la part du transport de marchandises par rail et par voie navigable.

La trajectoire intermédiaire proposée mènerait à une contribution moyenne de 31 euros par ménage en 2020 et de 154 euros en 2030. Les recettes de la tarification carbone dans le secteur du transport s'élèveraient, selon les estimations, à un budget cumulé de 30,1 milliards d'euros d'ici 2050 au niveau belge<sup>88</sup>. Ces recettes pourraient, d'une part, servir à financer des politiques d'encouragement des modes de mobilité actifs (vélo, marche à pied, ...), collectifs, partagés et électriques. Les recettes provenant de la tarification carbone sur le transport de passagers pourraient d'autre part être redistribuées aux ménages sous forme de transferts forfaitaires et utilisés pour financer des investissements dans les infrastructures et/ou modes de transport actifs, tandis que les recettes provenant de la tarification des émissions du transport de marchandises pourraient couvrir les investissements dans les infrastructures, y compris les modes de transport multimodaux, ou financer un fonds dédié à l'innovation technologique et au déploiement des modes de transport de marchandises par rail et par voie fluviale.

Une partie des recettes, non-allouée à la transition vers une économie bas carbone, pourrait en outre être utilisée dans le cadre d'un « tax shift » permettant de réduire le coût du travail (par exemple en baissant les cotisations sociales) et/ou de l'électricité (par exemple en baissant les taxes sur l'électricité).

**Bien que les recettes issues d'une tarification carbone puissent sembler encore insuffisantes pour financer l'ensemble des besoins en investissements du secteur du bâtiment et du secteur transport, ce type d'instrument permet également d'induire un changement de comportement dans le champ des citoyens et des entreprises, ainsi que de diriger les capitaux vers des investissements plus durables.**

---

<sup>88</sup> Il faut aussi tenir compte du fait que la réduction de la consommation de combustibles fossiles entraînera une baisse des recettes publiques provenant des droits d'accises sur ces combustibles (5,8 M€ en 2017).



### ***Sortir les investissements en infrastructure durable des règles budgétaire de l'UE***

**Les économistes sondés estiment à l'unanimité qu'il faut envisager la possibilité de sortir les investissements en infrastructure durable des règles budgétaire de l'UE. L'économiste Etienne de Callatay apporte toutefois une nuance en précisant que « *Tout investissement "durable" n'est pas intelligent : un train peu rempli n'est pas à promouvoir !* ».**

Le Pacte de Stabilité et de Croissance (PSC), dans son volet correctif, impose aux pays de la zone euro un certain nombre de limites concernant leur politique budgétaire, en particulier celle concernant le flux de déficit public qui ne peut excéder 3% du PIB, et concernant le stock de l'endettement public qui ne peut excéder 60% du PIB - pour rappel, l'endettement public de la Belgique atteint 120% du PIB. Or, l'analyse menée dans la Partie 2 dans la note « Le secteur de la construction : un partenaire pour une politique climatique sociale et économique ambitieuse »<sup>89</sup> conclut que des besoins de financement de l'ordre de 192 à 292 milliards d'euros, soit 4,25 à 6,5% du PIB, seront nécessaire pour financer les investissements à retombée climatique. Il semble par conséquent très difficile, voire impossible de libérer les moyens financiers publics à la hauteur de ces besoins de financement, même en faisant abstraction des conséquences budgétaires de la crise sanitaire.

**C'est pourquoi, les économistes sondés, ainsi que d'autres économistes tels que Jeremy Rifkin<sup>90</sup>, soutiennent le principe que les investissements « intelligents » à retombées climatiques qui contribuent à la réalisation de la transition vers une économie bas carbone, avec tout le renouvellement des infrastructures que cela suppose, devraient échapper aux règles budgétaires de l'UE.**

Différentes options potentielles pour sortir les investissements à retombées climatiques des règles budgétaires de l'UE sont présentées dans l'Annexe III « Règles budgétaires européennes » de la note « Le secteur de la construction : un partenaire pour une politique climatique sociale et économique ambitieuse »<sup>91</sup>.

***Les investissements en infrastructure doivent être financés (du moins en partie) par les 750 milliards d'euros du plan d'urgence et les autres financements européens débloqués par la BCE***

**Les économistes sondés estiment que les investissements en infrastructure doivent être financés (du moins en partie) par les 750 milliards d'euros du plan d'urgence et les autres financements européens débloqués par la BCE.**

Le 18 mars 2020<sup>92</sup>, la Banque centrale européenne a annoncé qu'elle allait mobiliser 750 milliards d'euros pour soutenir la zone euro face aux conséquences du coronavirus, à travers le lancement d'un nouveau programme de rachat de titre, baptisé « Programme d'achat d'urgence pandémique » (ou PEPP)<sup>93</sup>. Ce programme a pour objectif de contrer les effets dévastateurs de la crise du coronavirus sur l'économie et les marchés européens. Avec ce programme, la BCE s'engage à racheter sur les marchés financiers des dettes d'entreprises et des dettes souveraines, pour donner un peu d'oxygène aux établissements financiers qui devraient de nouveau pouvoir prêter de l'argent à l'économie.

<sup>89</sup> CCE 2020-2270 Le secteur de la construction, un partenaire pour une politique climatique sociale et économique ambitieuse

<sup>90</sup> Cf. [https://www.euractiv.fr/section/energie/interview/jeremy-rifkin-les-investissements-verts-doivent-etre-exclus-des-regles-budgetaires/?utm\\_source=EURACTIV&utm\\_campaign=5af59021bd-RSS\\_EMAIL\\_FR\\_InfosDeLaSemaine&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_c59e2fd7a9-5af59021bd-115038127](https://www.euractiv.fr/section/energie/interview/jeremy-rifkin-les-investissements-verts-doivent-etre-exclus-des-regles-budgetaires/?utm_source=EURACTIV&utm_campaign=5af59021bd-RSS_EMAIL_FR_InfosDeLaSemaine&utm_medium=email&utm_term=0_c59e2fd7a9-5af59021bd-115038127).

<sup>91</sup> CCE 2020-2270 Le secteur de la construction, un partenaire pour une politique climatique sociale et économique ambitieuse

<sup>92</sup> <https://www.nbb.be/fr/articles/la-bce-annonce-un-programme-dachats-durgence-de-750-milliards-deuros-face-la-pandemie>.

<sup>93</sup> Ce programme s'ajoute à une première enveloppe de 120 milliards d'euros déjà débloquée face à l'épidémie.

Seulement deux mois et demi plus tard (juin 2020), le programme de la BCE a été suivi par un vaste plan de relance face à la crise « Europe's moment : Repair and prepare for the next generation »<sup>94</sup>.

Dans la foulée de la communication de la Commission européenne du 27 mai 2020<sup>95</sup>, la Commission européenne a en effet proposé un plan de relance majeur pour l'Europe, dotée d'une enveloppe de 750 milliards d'euros (390 milliards de subventions et 360 milliards de prêts) : Next Generation EU. Des réformes et des investissements significatifs, à la fois du secteur privé et du secteur public, sont au cœur de ce plan qui s'appuie sur la stratégie de croissance de l'Europe, le Green Deal européen, pour une Europe plus durable, digitale et résiliente. Les fonds destinés à Next Generation EU seront mobilisés grâce à un relèvement temporaire du plafond des ressources propres à 2% du revenu national brut de l'Union. Cela permettra à la Commission d'utiliser sa note de crédit très solide pour emprunter 750 milliards d'euros sur les marchés financiers en faveur de cet instrument. Le programme « Next Generation EU », ainsi que les renforcements ciblés du budget de l'UE pour 2021-2027 (1.100 milliards d'euros) ont porté le budget de l'UE à 1.850 milliards d'euros<sup>96</sup>. Ces fonds seront acheminés via les programmes de l'UE dans le budget à long terme remanié de l'UE visant trois objectifs majeurs : (1) le Green Deal européen (effort de 1.000 milliards sur la période 2020-2030) comme stratégie de relance de l'UE, le renforcement du marché unique et l'adaptation à l'ère numérique et la relance juste et inclusive pour tous.

Il est à noter que ces montants apparaissent toutefois bien maigres si on les confronte aux besoins estimés d'investissements à retombée climatique pour l'ensemble de l'économie belge pour la période 2020 – 2030 : sur la base d'une fourchette allant d'environ 140 à 290 milliards € pour la seule économie belge, cela représente une fourchette approximative de 5.727 à 11.863 milliards d'euros pour l'ensemble de l'Union européenne sur la période 2020-2030<sup>97</sup>. Les investissements soutenus par le programme de relance et le budget de l'UE dans le cadre du Green Deal sont néanmoins pleinement conformes à l'objectif de l'UE de parvenir à une économie neutre pour le climat. La stratégie « EU Sustainable Finance Strategy » et la taxonomie<sup>98</sup> de l'UE en matière de financement durable orienteront les capitaux privés vers des investissements écologiquement durables et libéreront le plein potentiel des marchés de capitaux pour atteindre les objectifs climatiques, ce qui entraînera un changement substantiel de la mentalité d'investissement du secteur privé.

**Les économistes interrogés ont toutefois émis certaines remarques quant à l'utilisation des 750 milliards du Plan d'urgence :**

- **Les 750 milliards doivent être dirigés vers des investissements à « *grand multiplicateur* » et résultant dans de « *grands avantages externes* », permettant de « *construire l'avenir* » (L. Sleuwaegen) ;**
- **Une partie des 750 milliards d'euros débloqués par le BCE « *devrait être disponible pour le secteur du bâtiment* » (C. Huveneers) ;**

<sup>94</sup> Cf. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_940](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_940).

<sup>95</sup> Communication du 27.05.2020 de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions, L'heure de l'Europe : réparer les dommages et préparer l'avenir pour la prochaine génération, [COM2020/456 final](#).

<sup>96</sup> Ajouter à cela le soutien financier de la Banque européenne d'investissement, de la Banque Centrale européenne et la contribution des Etats-membres à travers les plans de relance nationaux.

<sup>97</sup> Ajouter lien vers la Note Huveneers une fois publiée sur le site web.

<sup>98</sup> Cf. <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2020/04/15/sustainable-finance-council-adopts-a-unified-eu-classification-system/#:~:text=The%20Council%20today%20adopted%20a,which%20are%20considered%20environmentally%20sustainable>.

- **Le financement des infrastructures via les 750 milliards d'euros du Plan d'urgence « dépend des infrastructures et des alternatives ». « Tout investissement "durable" n'est pas intelligent : un train peu rempli n'est pas à promouvoir ! » (E. de Callatay).**

### **Public Infrastructure Lease Europe (PILE) pour financer les investissements en infrastructure**

**L'économiste W. Moesen recommande d'utiliser les « Public Infrastructure Lease Europe » pour financer les investissements en infrastructure.**

Dans une publication du Centre européen de stratégie politique (CEPS)<sup>99</sup>, W. Moesen plaide pour la mise en œuvre d'un modèle de financement innovant : un modèle de bail pour les infrastructures publiques. La nouveauté de ce mécanisme, qui a pour objectif de soulager les finances publiques des Etats-membres, provient de l'introduction d'une technique de financement du secteur privé largement utilisée, à savoir le crédit-bail, dans la sphère des finances publiques. Concrètement, ce modèle consiste en la création d'une entité, « Public Infrastructure Leasing entity for Europe » (PILE), « qui émettrait des obligations sur les marchés internationaux aux meilleures conditions financières, garanties par les Etats-membres. Les recettes seraient utilisées pour financer des infrastructures publiques. Les actifs resteraient la propriété de PILE et seraient loués aux autorités requérantes pour une durée déterminée. Les frais de location négociés seraient comptabilisés comme des dépenses opérationnelles dans le budget national, éliminant ainsi les besoins d'emprunt nationaux initiaux ». Compte tenu de ses faibles coûts d'emprunt, les frais de location de PILE pourraient être maintenus à un taux attractif (c'est-à-dire bon marché). Au lieu de supporter le coût total de l'investissement au départ, les gouvernements ne paieraient qu'un « loyer » (frais de location) à PILE sur de nombreuses années. De cette manière, PILE devient un dispositif permettant de réaliser des investissements conséquents et nécessaires en matière d'infrastructures publiques, et contribue ainsi à remédier au manque d'investissement de ces dernières années dans les infrastructures publiques. Ce mécanisme de financement innovant pourrait être utilisé pour financer le programme d'investissement et de maintenance, sollicité par la CCS Construction dans le cadre de ses avis<sup>100</sup>.

Selon W. Moesen, les caractéristiques innovantes du mécanisme PILE permettraient de "réaliser des économies d'échelle, d'améliorer la transparence de favoriser la convergence de la qualité et de la sécurité des infrastructures publiques entre les Etats-membres actionnaires".

Dans la publication, W. Moesen mentionne également que le Banque européenne d'investissement (BEI) a le droit statutaire de créer des filiales (tels que le Fonds européen d'investissement) qui pourrait faire office de « Public Infrastructure Leasing entity for Europe »

---

<sup>99</sup> Moesen, W. & Vanhoudt, P. (2020), A proposal for a public infrastructure leasing entity for Europe, CEPS, <https://www.ceps.eu/a-proposal-for-a-public-infrastructure-leasing-entity-for-europe/>

<sup>100</sup> Conseil central de l'Economie (2018), Avis sur le Pacte national pour les investissements stratégiques II, [CCE 2018-0086](#).